

»Conative And Connective Cars«

Zum Potential materieller Lernkultur anhand von Oldtimern

Silja Leinung

Mit der Ausbreitung des Neuen Materialismus rücken die Auswirkungen historischer Gegenstände auf das historische Denken und Lernen in den geschichtsdidaktischen Blick. Der vorliegende Beitrag reflektiert diesen Zusammenhang am Beispiel von Oldtimern. Diese stehen dabei exemplarisch für soziomaterielle Dinge, die sich dadurch auszeichnen, dass sie eine Interaktion von Menschen einfordern. So lassen sich die Denkansätze des Neuen Materialismus anschaulich an einem Beispiel konkretisieren. Als Lerngegenstand bieten sich Automobile aus zweierlei Gründen an: Zum einen existiert sowohl das Konzept des Automobils als auch die konkreten Fahrzeuge selbst in den Zeitdimensionen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, so dass sie als gegenständliche Quellen das Geschichtsbewusstsein beeinflussen können. Zum anderen sind Automobile Lernenden aus ihrer Lebenswelt nicht nur wohlbekannt, sondern auch kaum dort wegzudenken. Lernende begegnen ihnen bewusst oder unbewusst in vielfältiger Gestalt: In ihrer alltäglichen Umwelt ebenso wie auf Stadtfesten oder in Museen; als Neu- oder Gebrauchtwagen ebenso wie als Ausstellungsstücke; unaufgesockelt, aufgesockelt oder »entsockelt«¹; ohne oder mit vorgegebenen Narrationen seitens der Kuratierenden oder Besitzenden. Dass dies auch für Oldtimern gilt, ergibt sich aus ihrer Begriffsbestimmung: Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung definiert Oldtimer als »Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.«² Demnach zählen nicht nur die ersten Fahrzeuge, sondern auch bereits entsprechend erhaltene VW Golf II Modelle heute als Oldtimer. Fahrzeuge, die vor ca. 20 Jahren zugelassen wurden, wie beispielsweise der Opel Corsa C, können dagegen als Vorstufe des Oldtimers, im Volksmund auch »Youngtimer«, angesehen werden. Obwohl sie noch nicht die Altersgrenze eines Oldtimers erreicht haben, lassen sich an äußerer

1 Vgl. den Beitrag von Britta Hochkirchen in diesem Band.

2 §2 Abs. 22 FZV.

Form und innerer Ausstattung bereits wesentliche Unterschiede zu gegenwärtigen Modellen wahrnehmen. Aus diesem Grund umfasst der Begriff des Oldtimers in diesem Beitrag in einem breiteren Verständnis auch den des Youngtimers. Entsprechend dieser Abgrenzung eignen sich Oldtimer dann auch im Sinne einer Subjektorientierung dazu, historische Denkprozesse in schulischen wie außerschulischen Kontexten aber auch im Alltag anzuregen.

Aus diesem Grund werden im Folgenden die Denkansätze des Neuen Materialismus zunächst auf Oldtimer als gegenständliche Quellen und anschließend auf historisches Lernen angewendet, um auf dieser Grundlage schließlich die entsprechenden Potenziale materiellen historischen Lernens dazulegen.

Conative and connective cars

Der Neue Materialismus befasst sich mit dem Verhältnis von Menschen und Dingen in der Konstruktion der sozialen Wirklichkeit. Dinge werden dabei weder als passive und von den Menschen getrennte Objekte noch als Ergebnisse menschlicher Diskurse angesehen, wie vom Repräsentationalismus oder dem linguistischen Konstruktivismus zumeist angenommen.³

Stattdessen werden Dinge als »Beteiligte an der Handlung«⁴ zugleich zu Beteiligten an der Konstruktion der Gesellschaft.⁵ An diesem Prozess sind viele verschiedene Akteure⁶, zum Beispiel die Autofahrenden, und Aktanten⁷, zum Beispiel das Auto, beteiligt. In Form einer »Versammlung«⁸ treten sie in eine Relation zueinander, wirken aufeinander und führen so als »Hybrid-Akteure«⁹ Handlungen aus: So wie »[w]eder Mensch noch Waffe töten«¹⁰, sondern das Zusammenwirken von Mensch und Waffe töten kann, fährt weder Mensch noch Auto. Erst das Zusammenwirken von Mensch und Auto kann in einem Fahrvorgang münden. Ob

3 Vgl. Bruno Latour: Das Parlament der Dinge. Für eine politische Ökologie, aus dem Französischen von Gustav Roßler, 4. Aufl. Frankfurt a.M. 2018, S. 70. Sowie Andreas Folkers: Was ist neu am Neuen Materialismus? Von der Praxis zum Ereignis, online unter: www.fbo3.uni-frankfurt.de/51056432/Folkers-_2013-neuer-Materialismus.pdf (aufgerufen am 29.07.2019), S. 17-19.

4 Bruno Latour: Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, aus dem Englischen von Gustav Roßler, 4. Aufl. Frankfurt a.M. 2010, S. 121.

5 Karen Barad spricht von einem »performativen Verständnis diskursiver Praktiken« in: Ebd.: Agentieller Realismus. Über die Bedeutung materiell-diskursiver Praktiken, aus dem Englischen von Jürgen Schröder, 3. Aufl. Berlin 2018, S. 9f.

6 Bruno Latour (Anm. 3), S. 81.

7 Bruno Latour: Die Hoffnung der Pandora. Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft, aus dem Englischen von Gustav Roßler, 6. Aufl. Frankfurt a. M. 2017, S. 219f.

8 Jane Bennett: Vibrant matter. A political ecology of things, Durham/London 2010, S. 23f.

9 Bruno Latour (Anm. 3), S. 218.

10 Ebd., S. 219.

die Versammlung von Auto und Mensch dann wirklich zur Handlung des Fahrens führt, hängt wiederum davon ab, welche weiteren Akteure bzw. Aktanten sich der Versammlung anschließen: Erscheint ein Hindernis auf der Straße als weiterer Aktant, werden Mensch-Auto-Hybride früher oder später zum Halten kommen. Außerdem es gäbe neben dem Aktant Straße, auf dem das Auto-Mensch-Hybrid unterwegs ist, einen alternativ befahrbaren Weg als weiteren Aktanten, so dass statt der Handlung des Bremsens auch die Handlung des Ausweichens möglich wäre. Welche Handlungen eine Versammlung hervorbringt, hängt somit von den Beteiligten und ihrer jeweiligen Wirkung auf- und miteinander ab.

Um diese Wirkung zu beschreiben, wird den Dingen ähnlich, aber nicht analog zur Handlungskraft der Menschen eine eigene »Ding-Kraft¹¹ zugeschrieben: Sie werden als »conative bodies¹² angesehen, die danach streben, ihre Wirkungsmacht durch Zusammenschlüsse weiter zu entwickeln. Ihre Ding-Kraft entfaltet sich demnach, wenn sie in eine Versammlung mit anderen Akteuren treten und mit ihnen interagieren. So besteht ohne den Menschen oder auch die befahrbare Straße für das Auto kaum eine Fortbewegungsmöglichkeit. Gleichzeitig kann es durch seine Materialität den Menschen dazu einladen, es zu fahren, d.h. mit ihm eine Versammlung zu bilden: Ein Griff öffnet die Fahrertür; die geöffnete Tür zeigt den Weg zum Fahrersitz, von dem aus der Mensch die Zündung, das Lenkrad, das Gaspedal und die Bremse in Arm- bzw. Beinlänge vor sich hat. Nun würde das Auto vermutlich eine andere Materialität besitzen, wäre es nicht von den Menschen für die Menschen entwickelt worden. Als eben solch ein menschliches Produkt fungiert die Materialität des Autos jedoch auch als Speicher der Produktions-, Gebrauchs- und Lebensformen seiner Zeit. Diese Informationen kann es in einer Versammlung an andere Akteure vermitteln: Das Mensch-Auto-Hybrid kann, unabhängig davon, wie weit der Mensch sich fortbewegen möchte, nur so weit fahren, wie Tankvolumen und Kraftstoffverbrauch des Automobils bei gleicher Straßenbeschaffung und Verkehrsverhältnissen dies zulassen. Indem ein Oldtimer die Absicht des Menschen, möglichst weit ohne Unterbrechung zu fahren, durch die Kombination des in der Regel kleineren Fassungsvermögens des Tanks bei höherem Kraftstoffverbrauch, auf eine gewisse Distanz begrenzt, vermittelt er dem Menschen, der mit ihm zusammenwirkt und eine Handlung hervorbringt, Vorstellungen und Erklärungsmodelle über vergangene Produktionsmöglichkeiten, Gebrauchsgewohnheiten und damit Lebensformen: Ein größerer Tank könnte in der Karosserie des Autos nicht unterzubringen oder nicht von Nöten gewesen sein, da die Reichweite des Autos den Menschen, die damals mit ihm fuhren, nicht einschränkte, da sich das Leben dieses Menschen in seinem näheren Umfeld abspielte oder es genügend Tankstellen gegeben haben könnte. Gleichermaßen gilt für Spuren, die Mensch und Zeit

11 Jane Bennett (Anm. 8), S. 1f.

12 Ebd., S. 21-23.

an ihm hinterlassen haben: Vielleicht kann eine Tür aufgrund eines klemmenden Griffes nicht mehr geöffnet werden, vielleicht musste ein Griff ausgetauscht werden, der nun eine andere Handlung vom Menschen einfordert, als der möglicherweise noch originale Druckgriff an der Beifahrtür.

Damit repräsentiert ein Auto die Zeit, in der es hergestellt wurde, ebenso wie die Zeit, die seitdem vergangen ist, und ermöglicht Begegnungen mit den Menschen, die in diesen Zeiträumen mit dem Auto agierten.¹³ In diesem Sinne sind Dinge auch als connective bodies anzusehen, die als »stabilisierte Gesellschaft«¹⁴ der Vergangenheit in die Gegenwart und potenziell auch in die Zukunft hineinragen und diese Zeitebenen miteinander verbinden.¹⁵

Materielles historisches Lernen

Die vom Neuen Materialismus angenommene Wechselwirkung zwischen Mensch und Ding lässt sich, wie gerade angewendet, mit Bruno Latours Akteur-Netzwerk-Theorie¹⁶ beschreiben. Die Beschreibung der von ihnen konstruierten sozialen Wirklichkeit ist nach Latour dann gelungen, wenn »alle Akteure etwas tun und nicht bloß herumsitzen«¹⁷. Damit ist gemeint, dass alle Beteiligten einer Versammlung nach der Akteur-Netzwerk-Theorie nicht nur mit ihrer Wirkung, also ihrem Conatus, sondern auch mit ihren Wechselwirkungen unter- und miteinander beschrieben werden. Diese Wechselwirkung zwischen Akteuren bzw. Aktanten führt dann zur Handlung eines Hybrid-Akteures.¹⁸

Ausgehend von der Prämisse, dass Geschichte als Konstruktion der vergangenen Wirklichkeit zu verstehen ist, kann die Akteur-Netzwerk-Theorie auch genutzt werden, um Vergangenheit zu beschreiben.¹⁹ Historisches Lernen findet demnach dann statt, wenn Lernende den Wechselwirkungen zwischen Mensch und Dingen nachspüren. Dies ist möglich, wenn sie als Akteure in eine Versammlung mit den

¹³ Vgl. den Beitrag von Thomas Martin Buck in diesem Band.

¹⁴ Bruno Latour: Technik ist stabilisierte Gesellschaft. In: Andréa Bellinger/David J. Krieger (Hg.): ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie, Bielefeld 2006, S. 395.

¹⁵ Vgl. den Beitrag von Iris van der Tuin in diesem Band.

¹⁶ Bruno Latour (Anm. 3), S. 223-229.

¹⁷ Ebd., S. 223.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Vgl. den Beitrag von Christina Antenhofer in diesem Band. Hier werden auch mögliche Leitfragen formuliert, mithilfe derer ein ANT-Bericht durch historisch Forschende (und damit unter der Prämisse des forschenden Lernens auch Lernende) erstellt werden kann. Neben diesen Potenzialen werden auch die Grenzen der ANT für die Geschichtswissenschaft genannt, die dann ebenso im historischen Lernprozess beachtet werden sollten.

Gegenständen aus der Vergangenheit treten, um anschließend diese Wechselwirkung mit der Akteur-Netzwerk-Theorie zu beschreiben, also eine Geschichte zu erzählen. Die Begegnung mit der Materialität des Gegenstands, seiner Haptik und seiner Ästhetik, kann als Reflexionsanlass im historischen Denkprozess genutzt werden und die Erschließung und zugleich die Deutung des Gegenstandes begleiten, über die dann auch die Vergangenheit erschlossen und gedeutet werden kann.

Liegt in dieser Akteur-Netzwerk-Beschreibung der Fokus der Relation zuerst auf dem Conatus des Gegenstands, könnten Lernende der Wirkung der Materialität auf sich und auf die gemeinsame Handlung nachspüren und diese beschreiben, um die Vergangenheit zu rekonstruieren. Liegt der Fokus dagegen auf dem Conatus der Lernenden, könnten sie ihrer eigenen Wirkung auf den Gegenstand und die gemeinsame Handlung nachspüren und sich damit ihrer Positionalität bewusst werden. Sie könnten damit die Abhängigkeit der hervorgebrachten Handlung einer Versammlung von den jeweiligen Relationen und Wechselwirkungen zwischen den Akteuren und Aktanten kennenlernen. Außerdem könnten sie die Begrenztheit ihrer ersten Rekonstruktion und die Veränderlichkeit von vergangener wie gegenwärtiger Wirklichkeit im Sinne eines spekulativen Konstruktivismus erfahren, der nicht nur wissen will, »was (gemacht worden) ist, sondern was innerhalb eines Netzwerkes noch alles passieren kann²⁰: Ein größerer Tank in dem Oldtimer könnte technisch nicht möglich oder durch die Gebrauchsgewohnheit des Menschen nicht nötig gewesen sein. Für welche der beiden (oder eine andere) Variante sich Lernende in ihrer Geschichte entscheiden, hängt von ihrer Wahl der beteiligten Akteure im Netzwerk ab. Ändert sich nur eine der Variablen, so ändert sich auch ihre Konstruktion der Geschichte, die sie gleichzeitig jedoch nur erzählen können, wenn sie selbst als verändernde Variable als heutige Akteure in die Versammlung treten. Der Konstruktcharakter von Geschichte könnte damit durch den Einfluss der eigenen Positionalität für die Lernende unmittelbar erfahrbar werden und die Pluralität von Geschichtserzählungen nachvollziehbar. Durch die Beschreibung eines Netzwerkes könnte Geschichte zudem nicht als lineare und kausale Entwicklung, sondern als mehrdeutiger Komplex innerhalb eines Kontextes wahrnehmbar werden.²¹

20 Folkers (Anm. 2), S. 23 in Anlehnung an Isabell Stengers: Wondering about Materialism. In: Levi Bryant/Nick Srnicek/Graham Harman (Hg.): *The Speculative Turn. Continental Realism and Materialism*, Melbourn 2011, S. 368-380.

21 Vgl. den Beitrag von Britta Hochkirchen in diesem Band.

Materielles historisches Lernen mit Oldtimern

Oldtimer speichern als connective bodies vielfältige Informationen über Produktionsmöglichkeiten, Gebrauchsgewohnheiten und Lebensformen der Zeit, in der sie entworfen, produziert, genutzt oder auch nicht genutzt worden sind. Als connective bodies können diese Informationen an Akteure in einer gemeinsamen Versammlung vermittelt werden. Da Automobile nicht ausschließlich technische Geräte sind, sondern sich auch auf andere Lebensbereiche in einer Gesellschaft auswirken, können anhand eines Oldtimers als Lerngegenstand auch über diese Bereiche bestimmte Vorstellungen und Erklärungsmodelle über vergangene Gesellschaften vermittelt und Geschichten erzählt werden. Dennoch kann es hilfreich sein, sich bei der Beschreibung zunächst auf einen Aspekt zu begrenzen, um im zweiten Schritt durch die Verbindung der verschiedenen Aspekte auch die Mehrdimensionalität des Konzepts Automobil in der Gesellschaft aufzuzeigen.

Die Kategorisierung von Automobilen als technische Gegenstände weist dabei bereits auf den ersten Bereich hin: Anhand von Oldtimern können Reflexionsprozesse zur Technikgeschichte angeregt werden. So resultieren jeweils andere Handlungen aus dem Auto-Mensch-Hybrid, wenn das Automobil mit einer zwölf oder sechs Volt Batterie, mit oder ohne Antiblockiersystem, mit stärkeren oder schwächeren Bremsen ausgestattet ist. Die Materialität des Autos offeriert dem Menschen durch seine bessere oder schlechtere Sichtbarkeit, Lenkbarkeit oder Bremsleistung, dass dieser weniger oder mehr Aufmerksamkeit und Anstrengung für die Fahrt benötigt und somit länger oder kürzer ohne zu pausieren fahren kann, also schneller oder langsamer am Ziel ist und darum sein Bewegungsradius größer oder kleiner ist. Es stellen sich Fragen danach, wie die technische Ausstattung des Autos auf das Mensch-Auto-Hybrid wirkt, welche Handlungen ein Oldtimer von Menschen einfordert und welche Aussagen sich daraus über die Lebenswelt der Zeitgenoss*innen treffen lassen. Erfolge und Misserfolge des technischen Fortschritts können dann auf ihren Ursprung in Rahmenbedingungen, Handlungsgewohnheiten und Lebensformen der Menschen zu dieser Zeit hinterfragt werden: Welche Entwicklungen setzten sich warum (nicht oder erst später) durch? Was sagt das über die damalige Gesellschaft aus? Die Relevanz solcher Überlegungen zeigt sich besonders in Debatten um »selbstfahrende« bzw. »autonome« Autos, so dass Einsichten aus der Akteur-Netzwerk-Beschreibung von Oldtimern genutzt werden können, um sich dieser Fragestellung zu nähern.

Da Automobile immer auch Konsumgüter sind, lässt sich anhand von Oldtimern auch Konsumgeschichte reflektieren. Die Materialität des Fahrzeugs wirkt sich auch auf Kaufentscheidungen aus: Welche Zwecke lassen sich mit bestimmten Werkstoffen erfüllen? Wie langlebig ist das Auto gebaut? Lässt es sich ohne Spezialwerkzeug reparieren, genügt sogar nur das Bordwerkzeug? Existieren Reparaturanleitungen und Ersatzteile im Handschuhfach oder Kofferraum? Lassen

sich Reparatur- und Wartungsspuren an dem Oldtimer finden? Betreffen sie bestimmte Baugruppen? Konzentrieren sie sich auf bestimmte Zeitabschnitte der Dingbiographie? All diese Fragen können Auskunft darüber geben, welchen Stellenwert das Auto für Mensch und Gesellschaft hatte, welche wirtschaftliche Lage vorherrschte, welche Fähigkeiten bei den Nutzer*innen vorausgesetzt wurden und ob von einer Wegwerf-, Reparatur- oder Dienstleistungsgesellschaft erzählt werden kann. So lassen sich anhand von Oldtimern grundsätzliche Vorstellungen über früheres Konsumverhalten und dessen Auswirkungen in der Gegenwart entwickeln. Daraufhin ließe sich ebenfalls das eigene Konsumverhalten reflektieren und dessen mögliche Auswirkungen für die Zukunft abwägen. Gerade in Zeiten, in denen gesellschaftliche Debatten über Nachhaltigkeit in den Fokus gerückt sind, ließen sich solche Fragen im Kontext von Themen wie Upcycling, Repair-Cafés etc. ansprechen.

Weiterhin geben Oldtimer Auskunft über die bei der Produktion verwendeten Ressourcen und deren Verwendung, so dass sich auch Aspekte der Umweltgeschichte beleuchten lassen. Je größer der Kraftstoffverbrauch des Motors war, je mehr Rundungen die Karosserie hatte, die in Form gebracht werden mussten, je mehr Kobalt und Lithium für die Elektronik benötigt wurde, desto größer fiel vermutlich die Umweltbelastung durch das Auto aus. Welche negativen Aspekte der Mensch zu welcher Zeit für ein Fahrzeug in Kauf zu nehmen bereit war, lässt sich durch einen aufmerksamen Blick auf das Material nachzeichnen. Dadurch wird auch für den eigenen Umgang mit Fahrzeugen sensibilisiert: Ab wann braucht es ein neues Fahrzeug? Muss es ein Neuwagen oder Gebrauchtfahrzeug sein? Welche Emissionen haben verschiedene Fahrzeuge? Wie viel Umweltbelastung steckt in E-Autos, die statt eines Verbrennungsmotors einen Akku verbaut haben; wie viel in Car-Sharing-Programmen, für dessen digitale Nutzung Server gekühlt werden müssen? Wie lassen sich die verschiedenen Umweltschäden, die mit einem Fahrzeug verbunden sind, gegeneinander abwägen?

Ebenso wie Oldtimer der Technik-, Konsum- und Umweltgeschichte als Reflexionsanlass dienen können, lassen sich an ihnen auch Aspekte der Reise-, Alltags-, Innovations- oder Designgeschichte beleuchten: Welche Urlaubsziele können bei Ausnutzung der maximalen Geschwindigkeit eines Autos erreicht werden und welche Reise- und Urlabsdauer sind dafür nötig? Welche Innovationen erfolgten wann und wirkten sich wie auf Handhabungen aus? Welche Form hat die Karosserie des Autos und welchem Zweck dient sie? Welche Formen tauchen in Kombination mit welchen Innovationen (wieder) auf? Man denke hierzu beispielsweise an die Neuauflage der E-Schwalbe oder E-Vespa.

Durch diese facettenreiche Verwebungen von Fahrzeugen mit der Gesellschaft bieten sich dem jeweiligen Akteur vielfältige Bereiche, innerhalb derer sie als co-native bodies in eine Wechselwirkung mit ihnen treten können. Als connective bo-

dies können sie dabei vielfältige Fragestellungen initiieren und dazu beitragen, sich auch mit Problemen unserer Gegenwart auseinanderzusetzen.