

Im Verhältnis mit GPS -

Eine Annäherung an das Mitsein mit technischen Bewegungsassistenten.

von Suzana Alpsancar

Im Folgenden werde ich in zwei Durchläufen der zivilen Nutzung von GPS-Navigationssystemen nachgehen. Was passiert bei der Nutzung und wie gestaltet sich diese für mich als Benutzer? Der erste Durchlauf erzählt von der Typik der Nutzung aus der Erlebensperspektive des Fahrers. Der zweite analysiert das Geschehen von einem distanziierten Standpunkt aus. In einem dritten und zusammenführenden Punkt werde ich das Herausgearbeitete anhand der Frageperspektive nach dem Verhältnis des Nutzer zu dem GPS-System pointieren.

0 GPS aus der Erlebensperspektive des Fahrers

Mein Navigationsgerät hilft mir, von A nach B zu kommen. Dafür muss ich es bei mir tragen und in meinem Auto so befestigen, dass ich es einerseits während der Fahrt mühelos im Blick haben kann und es andererseits nicht zu viel Aufmerksamkeit verlangt. Das heißt, ich positioniere es in der unteren Mitte auf der Innenseite meiner Frontscheibe. Dann muss ich einige Kabel anschließen, das Gerät andrücken und ein wenig warten. Mit Tönen unterlegt werde ich freundlich begrüßt. Jetzt muss ich dem Gerät verraten, wohin ich fahren möchte. Das erledige ich in Form einer Eingabe. Meist tippe ich eine Adresse ein - Straßename mit Hausnummer - oder wähle aus einem Menü ›Sehenswürdigkeiten‹ o.ä. den Namen eines bekannten Dinges oder Platzes (vgl. Sommer 2002: 225). Tippe ich Straße und Hausnummer ein, so bietet mir mein Gerät eine Auswahl von Orten, in denen dieser Straßename vergeben ist. Ich darf mir den richtigen auswählen. Diese Wahl ist so exakt wie die Adresssuche im Telefonbuch oder das Adressieren eines postalischen Briefes. Eine Fahrt zu Sehenswürdigkeiten ist ein wenig aufregender. Man kann zum Beispiel das ›Westfälisches Industriemuseum Essen‹ wählen, oder ›Kölner Dom‹ beziehungsweise Parkhäuser unweit solcher Attraktionen. War man noch nie an diesen Orten, dann haftet der Zielauswahl per Sehenswürdigkeitsname ein Hauch von Waghalsigkeit an. Schließlich sind wir es lange gewohnt, dass wir uns, möchten wir etwas zu einem Zielpunkt bringen (uns selbst, andere, Briefe) auf Adressen der Form ›Straßename, Hausnummer, PLZ und Ort‹ verlassen. Eine Zielbenennung mittels Namen sind wir dagegen weniger gewohnt als eine präzise Technik

zu verwenden, wenn wir uns klarmachen wollen, wo etwas ankommen soll, und wir selbst diesen Ort nicht kennen. Die Namenbezüge bleiben dann vage im Umfang und ohne Punktgenauigkeit. Solche Zielbenennungen verwenden wir gewöhnlich im Gespräch mit anderen, wenn der Ort allseits bekannt ist: »Ich fahre zur Oma«, »Ich gehe in die Bibliothek« usw. Die Benennung »Mathildenhöhe Darmstadt« ist objektiver als »Oma« o.ä., von der Art der Benennung her jedoch der gleiche Typ. Dieser Typ stammt aus der zwischenmenschlichen Kommunikation. Ich kann folglich mit meinem GPS-Navigations-Gerät analog interagieren wie mit einem Telefonbuch und wie mit anderen Personen.

Das Navi bietet mir noch eine weitere Zielwahlmöglichkeit: die per Favoritenmenü. Einmal eingegebene Adressen oder gewählte Namen können oder werden in einem extra Menü »Favoriten« gespeichert. Diese kann ich direkt aufrufen, was mir einige Tipp- und Bestätigungsschritte erspart und recht komfortabel ist. Ich kenne diese Art der kleinen Erleichterungen von den ersten digitalen *Telefonen* mit Menüs. Da die Technik sich weiter entwickelt hat, kann ich beim GPS ungleich mehr Favoriteneinträge verwalten.

Wenn ich das Gerät über meine Zielwahl belehrt habe, kann es fast losgehen. Es berechnet dann die Strecke, die ich abfahren muss: »Weg wird berechnet«, sagt es mir, und zeigt mir eine Sanduhr, die mir symbolisiert zu warten. Diese innovative Symbolverwendung ist mir aus meiner Praxis mit PCs bekannt (Betriebssystem Windows). Rufe ich etwas auf, muss ich meistens warten, der Computer rechnet und zeigt mir die Sanduhr. In anderen Kontexten, Gesellschaftsspielen zum Beispiel, zeigt mir die Sanduhr, wie viel Zeit ich oder ein anderer Spieler noch für eine Aufgabe habe, wenn man »auf Zeit spielt«. Die Sanduhr ist ein Maß der Zeit; Zeit *für* oder *von jemandem*. Die Informationstechnologie (IT) hat diesen Bezug von der Sanduhr zu mir oder anderen übertragen auf das Computersystem. Sie zeigt jetzt, wie viel Zeit der Computer noch zum Rechnen braucht, oder (un)genauer: *dass* er noch Zeit zum Rechnen braucht. Mir hingegen sagt sie nur noch indirekt: du musst warten. Das bin ich aber gewöhnt. Und da ich mein GPS mag, macht es mir nichts aus, fünf Minuten im Auto halbsitzend mit dem Gerät zu interagieren, bevor ich losfahre. Schließlich brauche ich mir selber keine Sorgen mehr um die Wegfindung machen. Ich brauche keine Karten mehr zu kaufen, falten, lesen, verstauen. Ich muss bei Unsicherheiten nicht mehr während der Fahrt anhalten, brauche nicht auf meine Beifahrer zu hören, denen ich nie richtig zuge-
traut habe, Karten vernünftig lesen zu können. Das erledigt alles mein Navi.

Ich fahre also los und lasse mich navigieren. Das Navi führt mich auf zweierlei Weise. In Abständen spricht es zu mir: »jetzt links abbiegen«, »in 300 Metern rechts abfahren«, »fahren

Sie 36 Kilometer«. Das sind recht grobe Anweisungen, die ich aufmerksam verfolgen muss. Ich kann bekanntlich nicht nachfragen, wenn ich etwas nicht mitbekommen habe, sondern muss dann warten, bis es seine Anweisung wiederholt. Über diese Befehle hinaus navigiert mich das Gerät per Display, indem es mir bildlich zeigt, wo ich mich auf meiner Strecke befinde. Das Ich auf der Strecke bin ich in meinem Auto in Form eines Avatars, der die Einheit Ich-Auto symbolisiert. Dieser Avatar befindet sich so in relationaler Position auf der digitalen Karte des Displays, wie ich mich im übertragenen Sinne relational auf der Straße zu meiner Wegstrecke befinde. Das Feld, welches das Display mir zeigt, entspricht dabei in etwa dem Überblick, den ich aus dem Auto herausschauend habe - nur aus einer Quasi-Vogelperspektive. Das heißt, ich sehe zweifach einen kleinen Ausschnitt meiner Strecke; eben den, in dem ich mich gerade befinde. Der Vorteil des Navi ist es, alle nötigen Wegteile zu kennen, und zwar sowohl die bereits durchfahrenen wie die noch kommenden. Letztere muss ich selbst nicht kennen.

Die Displaykarte verschiebt sich mit meiner Bewegung, der Avatar dreht sich mit meinen Ausrichtungsbewegungen. So kann ich immerzu doppelt sehen, wie ich zur Straße und zur Strecke positioniert bin. Gegenüber dem Blick aus meiner Frontscheibe hat das Navi den Zusatz, symbolisch meine Wegrichtung zu markieren. Ein Pfeil o.ä. zeigt mir an, in welche Richtung der Weg geht. Das ist etwas Eigenständiges des GPS-Systems. Die reale Streckenwelt hat mit meiner Zielabsicht überhaupt nichts zu tun und reagiert auf meine Intention in keinsten Weise. Sie verharrt gleich ausschauend unabhängig von mir und meinen Wegen.

Das Navigationsgerät hingegen ist stets bei mir: verortet mit mir in meinem dynamischen Hier, es bewegt mit mir die Position, auf die bezogen es mich informiert, und es ist ebenso bei mir in meiner Absicht, im ›Willen‹ sozusagen. Es will mit mir an mein Ziel. Das ist recht persönlich und erzeugt eine gewisse Nähe zwischen uns. Auch deswegen habe ich es gerne. So fährt es mit mir und führt mich sicher an mein Ziel. Diese Sicherheit, das System kennt den Weg, gibt mir ein Stück Geborgenheit und entlastet mich von Orientierungsleistungen. Ich muss mich nicht um den Weg kümmern, sondern nur brav und aufmerksam den Anweisungen folgen. Dafür muss ich mich ein wenig auf mein Gerät einstellen. Ich muss Anweisungen wie ›in 450 Metern bitte rechts abfahren‹ in konkrete Handlungen übersetzen. Dieser Anweisungstyp ist mir bezogen auf meine eigenen Bewegungen wenig geläufig. Beifahrer würden kurz vor dem Abfahren etwas sagen wie: ›die Nächste muss du runter‹ oder ›da vorne dann rechts‹ oder ›an der nächsten Ampel rechts‹. Die GPS-Aussage ist

diesen Lebenswelt-bezüglichen Sprechen gegenüber ziemlich abstrakt. Es drückt seine Anweisungen nur in Form eines mathematischen In-Beziehung-setzens von meiner Position zu der Stelle der nächsten Fahrthandlung (rechts abbiegen). Es bezieht mich dabei jedoch nicht auf das, was unmittelbar um mich herum ist, wie Tankstellen, Ampeln, Gebäude oder andere indirekte Wegmarkierer, die ich gerätefrei zur Orientierung verwenden kann. Die Aussage ›in 450 Metern bitte rechts abbiegen‹ ist flexibel einsetzbar und zwar überall dort und dann, wenn der Abstand zwischen meiner Position und der Stelle des Abbiegens dieser mathematischen Größe entspricht. Die umgebungsbezogenen Aussagen, die ein Beifahrer typischerweise in einer solchen Situation äußern würde (›die nächste dann rechts‹), tragen semantisch und lebensweltlich mehr Informationen und sind treffsicherer in ihrer Kontextbezogenheit. Eine Aussage des Beifahrers, wie zum Beispiel, »die nächste dann rechts« ist eine *Anteilnahme*: an der Umgebung und an mir. Der Beifahrer ist selbst *betroffen*. Das Navi steht außerhalb dessen. Diesen Unterschied erkennt man deutlich an der Situation des Verfahrens. Mein Navi kann die gleiche Temporaldeixis verwenden: »an der nächsten Kreuzung rechts abbiegen«. Es ist ihm aber letztlich ›egal‹, ob ich mich daran halte oder nicht. Wenn ich mich verfare, bringt mich das Navi ohne Tadel wieder auf die richtige Spur. Mit einem Beifahrer müsste ich die Situation des Verfahrens auf irgendeine Weise aushandeln, kommentieren, reparieren.

Dass mich in Beziehung zur Umgebung und meiner Strecke Setzen durch das Navigationsgerät ist folglich von einem anderen Typ. Die Kommunikation erfolgt ebenfalls anders. Es ist egal, was ich sage, das Navi spricht, was es zu sprechen hat. Und zwar wann es will, nicht wann ich frage. Und es spricht im Imperativ-Modus mit mir, was ich mir von einem leiblichen Beifahrer nicht über drei Stunden gefallen lassen würde. Dafür muss ich keine Beziehung mit ihm aushandeln, jedenfalls keine über die mathematische hinausgehende. Auf diese Weise muss ich nicht partnerbezogen interagieren, sondern nur Anweisungen befolgen. Dessen ungeachtet kann mich das Navi allerdings auf meine Beziehung zum Beifahrer zurückwerfen, und diese sogar problematisieren. Nämlich genau dann, wenn ich dem Navi vor dem Beifahrer die Führungshoheit zuspreche. Navigiert mich ein leiblicher Beifahrer, so trifft mich jede seiner Aussagen mit der Fülle der zwischenmenschlichen Kommunikation (mit Bühler: Darstellungs-, Ausdrucks-, Apellfunktion vgl. Bühler 1965). Sie informieren mich über die Verfassung des anderen, über seine aktuelle Bezugnahme zu mir und geben mir Fahrinformationen. Bei »die nächste dann rechts« kann beispielsweise das Partikel ›dann‹ Beziehungsinformation transportieren. Es kann vorwurfsvoll sein ›Bei deinem blöden Fahrstil

kommen wir ja nie an, genervt ›wann sind wir endlich da«, mitfühlend ›du Arme, musst dich die ganze Zeit durch diesen lästigen Verkehr kämpfen. Halte durch, gleich haben wir es geschafft« usw. Mein Navi ist, was das angeht, neutral. Es hat immer den gleichen Ton drauf. Das ist ein wenig monoton, aber dafür streiten wir uns so gut wie nie.

Nur an einer Stelle gibt mir die Sprechweise des Navis mit viel Interpretationswillen meinerseits eine Art Beziehungswert mit: am Ziel. Typischerweise bin ich froh, erleichtert, entlastet. Mein Navi unterstützt dieses positive Gefühl, indem es mir bestätigt: »Sie sind an ihrem Ziel angekommen« oder etwas protziger: »Sie sind nach 453 Kilometern an ihrem Ziel angekommen«. Es gratuliert mir zu meiner Leistung und ist nach wie vor vollkommen bei mir: »Sie sind«, »ihr Ziel« sagt es. So viel Bezugnahme auf mich wende ich zwischenmenschlich und fühle mich in meinem Vermögen bestätigt, dort ankommen zu können, wo ich hin will. Darum behalte ich mein Navi. Es bestätigt mich in jedem Fall, egal wie oft ich zwischendurch auf Toilette musste, wie oft ich weggehört habe, wie laut ich Musik gehört habe etc. Es hält zu mir. In dieser Hinsicht gleicht es ein wenig meinem Hund. Nur dass es automatisch von meinem Auto gefüttert wird. Sehr praktisch.

1 Was passiert bei der zivilen GPS-Navigation?

i Zweck und Funktionieren

Aus der Sicht des Nutzers funktioniert das Navigationssystem zunächst nach dem Muster des kartenlesenden Beifahrers; es kommuniziert mit ihm über den Wegverlauf. Dabei ist es im Vergleich zu einer Person, wie wir gesehen haben, eigenwillig stur, bei Rückfragen weniger flexibel, und transportiert stimmlich eine andere Atmosphäre. Der Nutzer steht in einem Kommunikationsverhältnis ohne Partnerbezug, wie er bei zwischenmenschlicher Kommunikation zwangsläufig mitläuft. Es entsteht keine teilnehmende, persönliche Ebene. Dafür interagiert man mit dem Navi auf einer leiblichen und intentionalen Ebene. Das Navigationssystem bezieht sich permanent an die eigene Bewegung des Fahrers gekoppelt auf sein je aktuelles Hier, wie es sonst nur der eigene Leib beziehungsweise Verschmelzungen sein können, wie beispielsweise die Einheit eines Fahrers im und mit seinem Auto. Das Navi spiegelt Bezüge, die der Fahrer zu seinem eigenen Bewusstsein hat. Es bezieht sich auf seine Bewusstheit des Fahrens, verschmilzt dennoch nicht tatsächlich mit seinem Bewusstsein. Es bleibt auf merkwürdige Weise ein Äußeres und ist trotz der starken Bezugnahme auf das Subjektive des Fahrers (sein Hier, seine Bewegung) etwas Objektives. Das System ist ›objektiv‹ an dem Hier, es ist genau bei der Position des Fahrers. Das GPS-System ist sogar intersubjektiv, wie Manfred Sommer herausarbeitet, es kann von allen *zugleich* wahrgenommen werden (vgl. Sommer 2002: 318-319). Gleichwohl dockt es an dem subjektiven Bewusstsein des Hier-Seins an und verstärkt dieses: durch die Dopplung der Dynamik von Avatar und digitaler Karte, durch Richtungspfeile, die sich auf die Ausrichtung des Fahrers erstens beziehen und sie zweitens reproduziert, durch die Sprechsaussagen, die sich mathematisch-konkret auf die jeweilige Position des Fahrers, sprich sein erlebtes Hier, beziehen. Es gibt dem Fahrer darüber hinaus in expliziter Form die Information, an einer bestimmten Position zu sein. Es bereichert den Fahrer somit um objektives Wissen, dass dynamisch an die Leibesbewegungen angepasst wird.

Gleichfalls dockt das System an der Absicht des Fahrers an, ein konkretes Ziel zu erreichen. Diese Absicht stützt das System auf ähnliche Weise, wie die Verstärkung des Präsenzbewusstseins und dessen Bereicherung um eine objektive Positionsangabe, indem es diese Absicht, ähnlich dem Avatar für das Hier, im Außen markiert und symbolisch darstellt. Das GPS-System lenkt den Fahrer, bietet im Sicherheit und unterstützt sein Selbstbewusstsein

bezüglich seines Bewegungsverlaufs.¹ Es ist eine Art veräußertes Selbst-Monitoring der eigenen aktuellen Bewegung. So befindet man sich in Obhut eines äußeren Blicks, der zugleich eigenwillig mit dem eigenen Blick scheinbar verbindet.

ii *Blicken*

Dieser Punkt ist ein scheinheiliger. Denn der GPS-Blick auf den Fahrer und seine Bewegung ist ein objektivierender im radikalen Sinne. Er macht den Fahrer nicht nur zum Objekt eines Blicks des anderen (vgl. Sartre: 155-156), sondern das System stellt einen ganz neuen Typ von Blick für andere, die völlig beziehungslos aus Sicht des Fahres zu ihm sein können, bereit. Es stellt Blicke von anderen auf den Fahrer bereit, objektiviert seine aktuelle Position auf dem Erdball, seine Ausrichtung sowie seinen Bewegungsverlauf. Das ist ein umfassender Typ von Monitoring. Dieses Blicke-werfen-Können ist durch das System, wie es für IT typisch ist, zunächst in Form einer Möglichkeit präsent. Es stellt Möglichkeiten zum Abrufen bereit, in beide Blickrichtungen hin. Sowohl der zivile Fahrer nutzt für eine konkrete Fahrt Signale eines Satellitensystemzusammenhangs wie gleichfalls der verfolgende Blick eines Dritten oder Dritter das Potential dieses Systems nutzt, dass immerschon zur Verfügung steht.

Andere können mich erblicken, ohne bei mir anwesend zu sein - und das auf umfangreichere und verstecktere Art als der Blick durchs *Fernrohr*. Gesehen werden ohne zu sehen, ob oder dass einer blickt, oder Viele blicken. Wann blicken sie mich an? Wieso? In welche Interpretationszusammenhänge stellen die Anderen meine Bewegung? Das sind Fragen, die in speziellen Fällen äußert brisant werden können; wie ein Vortrag von Petra Gehring 2007 auf der Tagung Mapping Anthropotechnical Spaces am Beispiel des Themas Fußfessel zeigt (vgl. Gehring 2007).

1. Sommer spricht diesbezüglich von »Mobiler Egozentrik« (Sommer 2002: 382).

2 Mensch-Technik-Verhältnis: Selbstbezug und die Dritten

i *Instrument*

In welchem Verhältnis steht der Nutzer mit seiner Navigationstechnik? Der Zweck des Systems ist es, den Fahrer zuverlässig an sein Ziel zu bringen. Es entlastet ihn somit von der spezifischen Sorge, sich um den Weg zu kümmern und führt ihn hartnäckig an sein Ziel. Dabei ist das System Technik-typisch belastbarer als ein Beifahrer. Umwege und Verfahren werden übergangen und die Route neu berechnet als wäre nichts gewesen. Pausen werden ohne Befangenheit hingenommen usw. Das System verhält sich in diesem Zusammenhang wie typische moderne Technik, die man an- und ausschalten kann. Es ist daher zum einen ein Werkzeug, das ich für meine Zwecke einsetzen kann, das mir hilft und mich entlastet. Gleichzeitig fordert es eine eigenen Art von Sorge und Pflege von mir ein, beispielsweise dass man die Aktualität des Programms oder die schiere Zuhandenheit und Funktionalität der Technik sicherstellen muss. Dieses Kümmern ist beim GPS-System zwar komplexer als beim Hammer, es gehört dennoch zur Typik eines Werkzeugs.

ii *Assistieren und Befehlen*

Zwei weitere Aspekte kommen hinzu, deren Charakteristik das GPS-System mit der allgemeineren Entwicklung von Informationstechnologien teilt. Zum zweiten funktioniert das System mit Merkmalen, die auf der Praxis zwischenmenschlichen Handelns basieren. Die Navigation ist an dem Muster des kartenlesenden Beifahrers orientiert. Es ist ein anderes, das mich führt. Es ist keine Nachahmung meiner eigenen Orientierungsmöglichkeiten oder -Leistungen, wie wenn ich mir selber im Vorhinein eine Karte anschau und mit dem Finger meinen Weg abfahre oder wenn ich mich in der Umgebung an Bekanntem und/oder Gewusstem orientiere. Suche ich mir selbst meinen Weg, so mag ich auch Karten benutzen und eventuell mit mir sprechen. Ich sage dann Dinge vom Typ: »erst auf die A6, bis zur Ausfahrt x, dann muss ich mich rechts halten«. Die GPS-Stimme imitiert jedoch nicht meine innere Stimme, sie spricht nicht »an meiner Stelle« oder in der ersten Person mit der Einladung, das Gesagte als meine eigenen Gedanken aufzufassen, sondern es spricht anstelle einer anderen mit mir im Auto anwesenden Person. Und diese ist typischerweise der *Beifahrer*, der durch seinen Frontsitz prädestiniert war, den Fahrer zu führen - hinten im Auto sieht man weniger, oder ist noch zu klein. Die GPS-Stimme sagt »hier links abbiegen«, »jetzt links abbiegen«, »fahren sie 2,5 Kilometer«. Sie adressiert mich als ein Gegenüber. Zugleich geht

sie keine Gesprächssituation mit mir ein, sie verweigert es, mir zuzuhören. Ich kann dem System nur rudimentär expliziten Input geben, typischerweise vor Beginn der Fahrt, wenn ich eintippe oder mich durchklicke, wo ich hin will, oder wenn ich mir ein neues Ziel überlegt habe. Ansonsten wird alles von mir *Gesprochene* ignoriert. Auf der Ebene der Kommunikation zwingt mich das System dazu, *Akustisches zu lesen*, wie einen Text, bei dem ich ebenfalls keine direkten Fragen an den Autor stellen kann. Die Quelle der Stimme ist versteckt. Im Falle des GPS außerdem recht langweilig: vorprogrammiert. Das GPS-System bleibt diesbezüglich der Kulturtechnik des Kartenlesens verhaftet. Karten (oder eine vermutete Autorenschaft ›dahinter‹) antworten mir ebenso wenig in situ. *Ich muss lesen und blicken*. Das Display wie die Stimme *zeigt* mir, was ich zu tun habe (mathematische, deiktische Aussagen).

Das System assistiert mir einerseits, indem es mich dort hinbringt, wohin ich will. Es hat gegenüber dem Hammer, der für mich auch ein Mittel zur Erfüllung meines Zwecks ist, eine Eigenständigkeit, eigene Aktivität. Es assistiert mir wie ein wohlinformierter und wohlwollender Helfer, der zur richtigen Zeit das Richtige sagt. Diesen Aspekt imitiert es vom Assistententyp Beifahrer. Zudem befiehlt es mir, gibt mir Anweisungen, wie ein General. Ich bin dieser Führung unterstellt, obwohl ich es eigentlich bin, der die Führung steuert (durch die Zielsetzung und durch meine Bewegung, Realisierung des Wegfahrens). Führen und Assistieren markieren beide asymmetrische Beziehungstypen, das eine hierarchisch unter mir, das andere über mir. Im Akt des Befehlens übt das System eine gewisse (externe) Macht auf mich aus. Dennoch sind beide Beziehungsimitationen ein Trugbild in dem Sinne, dass ich als Motor dahinter stehe und die ganze Tätigkeit des Systems auf mich und mein Sein zurückfällt.

Das System reagiert permanent auf mich: es richtet sich nach meinem Bewegungsverlauf aus, sowohl bezüglich der Bilder, die es mir zeigt, wie auch der Befehle, die es mir gibt. Es liegt somit eine Interaktion auf verschiedenen Ebenen vor, die gleichzeitig bespielt werden. Auf der Bewegungsebene gebe ich vor und das System stellt sich auf mich ein. Auf der Ebene des Gesprochenes soll ich mich auf das System einstellen. Beides steht in einem Kreislauf miteinander. Es spricht, ich bewege mich, es stellt sich auf mich ein, bebildert mir die neue Situation und spricht wieder mit mir. Jede Ebene für sich ist dennoch von einseitiger Bezugnahme gekennzeichnet. Nur weil ich mich bewege, bewegen sich die Satelliten nicht (anders). Das Satellitensystem selbst reagiert nicht auf mich. Nur der Empfänger hier bei mir im Auto verarbeitet die bereitliegenden Signale der Satelliten so, dass sie auf meine Situation passen. Dieses zirkuläre Bezugnehmen entspringt der von mir initiierten Selbstbezüge,

von mir auf mich, die das System verstärkt, ergänzt, unterstützt. Die Beschreibung des Mensch-Technik-Verhältnisses, dass sich Menschen in ihren Maschinen spiegeln (vgl. Meyer-Drawe 1996), kann man in diesem Fall wörtlich lesen: Das GPS-System spiegelt mir meinen Blick auf mich selbst.

Damit hat es etwas Intimes, einen Charakter von persönlicher Nähe: die Technik stellt sich auf meine Person ein, auf mein Leib und meine Absicht, und kommt mir dadurch erstaunlich Nahe. Es ergibt sich eine quasi-persönliche Nähe: als würde jemand neben mir sitzen, der aber näher an mir dran ist wie es ein leibhafter Beifahrer sein kann - denn egal was ich tue, es bleibt mit mir bei meinem Willen (Zielerreichung). Trotz diesem zirkulären auf mich-Bezogenheit, das dazu verleiten mag, das System als einen Teil von mir zu sehen, hat es ein wirkliches mir Äußeres. Es ist erstens auch ohne mich präsent, und das immer, und es *macht mich zweitens für andere präsent*, und das immer dann, wenn ich es nutze.

iii die Dritten

Das GPS bringt einen Dritten oder eine potentielle Gruppe der Kategorie ›Dritter‹ ins Spiel: Es objektiviert meine Bewegung und macht sie intersubjektiv erfahrbar. Es gibt meine Bewegung als potentiell einsehbar Information her. Dadurch stellt es mich Unbekannten bloß. Dies kann jederzeit geschehen. Wenn, dann in keinsten Weise von mir spürbar. Ich werde gesehen ohne dies sehen zu können. Ohne jegliche Spur dieses Vorgangs, ohne das Gefühl, eines an mir haftenden Blicks, allein gelassen mit dem abstrakten Wissen, um diese Möglichkeit erblickt und blickhaft verfolgt werden zu können.

Hier fungiert diese Technik als Vermittler zwischen mir und potentiellen anderen (als Medium), aber auf merkwürdige Weise. Es setzt mich nicht in Beziehung zu anderen, derart, dass ich mit ihnen in eine partnerschaftliche Situation treten könnte, sondern es überlässt mich radikal nackt der Objekthaftigkeit des Angeblickt-Werdens! Ich trete nur als Objekt dieser (potentiellen) Blicke auf mich auf. Und das, ohne es, wenn es der Fall ist, merken zu können. Hiermit hat die GPS-Technologie einen unheimlichen Charakterzug. Dadurch, dass andere den Blick des GPS-Systems auf mich potentiell anblicken kann, werde ich indirekt zum Gegenstand des GPS-Blicks. Ich werde zum Objekt der Technik im radikalen Sinne, dadurch, dass ich die Technik nutze. Und das ist etwas spezifisch Neues und in seiner Verstecktheit Typisches für die zivile GPS-Nutzung.

3 Literaturverzeichnis

Bühler, Karl (1965/1934): *Sprachtheorie. Die Darstellungsform der Sprache*. Jena: G. Fischer.

Gehring, P. (2007). *Eingekörperte Sperrzone. Über die digitale Topo-Technologien der Gefährlichkeit*. Vortrag auf der Tagung ›Mapping Anthropotechnical Spaces‹, FU Berlin.

Meyer-Drawe, Käte (1996): *Menschen im Spiegel ihrer Maschinen*. München: Wilhelm Fink.

Sartre, Jean-Paul (1943): *Das Sein und das Nichts. Versuch einer phänomenologischen Ontologie*. In: Macho, Thomas H. (Hrsg.) a.a.O.:

Sommer, Manfred (2002): *Suchen und Finden. Lebensweltliche Formen*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.