

Michael Dick

Die Situation des Fahrens

Phänomenologische und ökologische
Perspektiven der Psychologie



HARBURGER BEITRÄGE
zur Psychologie und Soziologie der Arbeit



Sonderband 03, 2001
ISSN 0944-565X

Harburger Beiträge zur
Psychologie und Soziologie der Arbeit



Herausgeber:
Christel Kumbruck & Michael Dick

Redaktion:
Technische Universität Hamburg-Harburg
Arbeitswissenschaft 1-08/1
Schwarzenbergstr. 95
D-21071 Hamburg

Tel.: 040 / 42878 – 3447
Fax: 040 / 42878 – 2081
e-mail: dick@tu-harburg.de
Internet: www.tu-harburg.de/aw1

© bei den Autoren
ISSN 0944-565X

Michael Dick:

Die Situation des Fahrens

Phänomenologische und ökologische
Perspektiven der Psychologie

Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit
Sonderband 3, 2001

Vom Promotionsausschuss der Technischen Universität Hamburg-Harburg zur
Erlangung des akademischen Grades Doktor der Wirtschafts- und
Sozialwissenschaften genehmigte Dissertation

Erster Gutachter: Prof. Dr. phil. Theo Wehner

Zweiter Gutachter: Prof. Dr.-Ing. Eckhard Kutter

Danksagung

Ich fahre weder Motorrad noch besonders gerne Auto, das war noch nie so - es sei denn, ich fahre mit Monika und Karoline. Der Dank an sie gehört allerdings woanders hin. Ich habe mich auch nicht um das Forschungsthema gerissen, ich wollte einfach forschen und das Thema war da. Theo Wehner verdanke ich, dass das Forschen über Fahren über sechs Jahre eine Faszination entwickelt hat, die ich nicht erwartet hatte und die auch beim letzten Korrekturlesen nicht abreißen will. Außerdem danke ich für die Unterstützung auf dem schwierigen Weg der wissenschaftlichen Sozialisierung Harald Witt, Ulrike Marotzki, Wibke Derboven, Nikolaus Hildebrandt und René Heinen.

Die Situation des Fahrens.

Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie

Michael Dick

Übersicht

1	Einleitung und Begründung	11
1.1	Dimensionen des Fahrens	11
1.2	Gegenstand und Aufbau der Arbeit.....	14
1.3	Themensuche: Das Fahren in psychologischen Teildisziplinen	18
2	Fahren als ökologisches Handeln?.....	39
2.1	Der ökologische Diskurs: Umwelt als Bezugsrahmen für Handeln und Bewusstsein.....	39
2.2	Theoretische Integration jenseits des Mensch-Umwelt-Dualismus	67
3	Kulturelle und lebensweltliche Annäherung an das Fahren	89
3.1	Natur: Bedrohung, Sinn und Ideal	89
3.2	Reisen: Das Fremde und das Vertraute	96
3.3	Raum: Leiblichkeit und Transzendenz	105
3.4	Orte: Bewusstsein und Identität	114
3.5	Objekte: Aneignung und Verschmelzung	121
3.6	Phänomenologische Einsichten in die Erfahrung des Fahrens: Leib, Horizont und Expansion	127
4	Literarisches Zwischenspiel	149
5	Empirische Untersuchung des Fahrens: Erfahrung in Erzählungen ..	157
5.1	Ausgangsposition und Projektrahmen.....	157
5.2	Autobiographische Erzählungen über das Motorradfahren.....	169
5.3	Narrative Gridinterviews: einführende Darstellung	203
5.4	Das Fahren in narrativen Gridinterviews: Modelle und Ergebnisse	220
6	Fahrerleben als Expansion, Kontinuierung, Kongruenz und Integration	273
6.1	Einblick: Ein psychologisches Modell des Fahrerlebens	273
6.2	Ausblick: Fahren, ökologisches Handeln und Mobilität.....	281
7	Literatur	286

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Erweitertes Einstellungs-Verhaltensmodell der psychologischen Umweltforschung	51
Abbildung 2:	Sozialpsychologisches Rahmenmodell zum Umweltbewusstsein	53
Abbildung 3:	Ein allgemeines Modell der kongruenten Bezugsrahmen	66
Abbildung 4:	Topologisches und semantisches Feld des Naturbegriffs	95
Abbildung 5:	Highway in einem National Park im Südwesten der USA (Foto M. Dick)	111
Abbildung 6:	Schaffner im Zug Berlin - Odessa (Foto: David Reed, taz 24.02.1999)	138
Abbildung 7:	Geordnetes Bertin-Bild (Doro)	211
Abbildung 8:	ESA-Bild Doro; 1. und 2. Dimension	212
Abbildung 9:	Die vier Quadranten (Erlebnisräume) des ESA-Raums, modellhaft	213
Abbildung 10:	Hauptdimensionen in der Deutung und Bewertung des Fahrerlebens (Doro)	213
Abbildung 11:	Konstrukte (fett) und Elemente (Situationen, kursiv) in den Quadranten (Doro)	214
Abbildung 12:	Verdichtung der Dimensionen und Quadranten in Doros Grid zum Fahrerleben	216
Abbildung 13:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Doro, 1. u. 2. Dimension)	217
Abbildung 14:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Greta, 1. u. 3. Dimension)	222
Abbildung 15:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Dagmar, 1. und 3. Dimension)	223
Abbildung 16:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Beate, 1. und 2. Dimension)	224
Abbildung 17:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Anke, 1. und 2. Dimension)	226
Abbildung 18:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Claudia, 1. und 2. Dimension)	227
Abbildung 19:	Intersubjektives Modell für symbolische Aneignung des Fahrens	228
Abbildung 20:	Relationen in den Repräsentationen der unterschiedlichen Fahrzeuge im symbolischen Bezugsrahmen des Fahrens	233
Abbildung 21:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Bernd, 1. und 3. Dimension)	234
Abbildung 22:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Benjamin, 1. und 2. Dimension)	238
Abbildung 23:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Ernst, 1. bis 4. Dimension)	241
Abbildung 24:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Camilla, 1. und 2. Dimension)	243
Abbildung 25:	Modell für funktionale Aneignung: Fahren als Mittel zum Zweck	246
Abbildung 26:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Olaf, 1. und 2. Dimension)	250
Abbildung 27:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Fritz, 1. und 3. Dimension)	252
Abbildung 28:	Modell für fahrtechnische Aneignung: Expansion und Unmittelbarkeit	254
Abbildung 29:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Maurizio, 1. und 3. Dimension)	258
Abbildung 30:	Subjektives Modell des Fahrerlebens (Andreas, 1. bis 4. Dimension)	260
Abbildung 31:	Zeitliche Attribute des Fahrens	275
Abbildung 32:	Hauptdimensionen des Fahrerlebens: Das Empfinden von Raum und Zeit	276
Abbildung 33:	Psychologisches Meta-Modell des Fahrens	281

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Motive zur Verkehrsmittelwahl - Vergleich dreier Studien	25
Tabelle 2:	Motivationen des Motorradfahrens (nach Schulz 1993)	29
Tabelle 3:	Übersicht über die Erhebungsphasen im empirischen Vorgehen	169
Tabelle 4:	Wichtige formale Merkmale einer Erzählung	170
Tabelle 5:	Unterscheidung der häufigsten Textsorten in narrativen Interviews	173
Tabelle 6:	Gedankenexperiment	273

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Begründung	11
1.1	Dimensionen des Fahrens	11
1.2	Gegenstand und Aufbau der Arbeit	14
1.3	Themensuche: Das Fahren in psychologischen Teildisziplinen	18
1.3.1	Umweltpsychologie	19
1.3.2	Sozialpsychologie	19
1.3.3	Verkehrspsychologie	20
1.3.4	Mobilitätspsychologie	22
1.3.5	„Extrafunktionale“ Motive des Fahrens: Verkehrsmittelwahlforschung	23
1.3.6	Das Motorradfahren in der Psychologie	27
1.3.7	Fahrwelten und Fahrformen: qualitative Versuche	31
1.3.8	Fahren in der interdisziplinären Mobilitätsforschung: Bewegung oder Beweglichkeit?	34
2	Fahren als ökologisches Handeln?	39
2.1	Der ökologische Diskurs: Umwelt als Bezugsrahmen für Handeln und Bewusstsein	39
2.1.1	Der Umweltbegriff	42
	<i>Umwelt als Situation</i>	45
2.1.2	Die Kluft zwischen Handeln und Bewusstsein als Kernproblem der Umweltpsychologie	46
	<i>Klassische Einstellungsforschung</i>	46
	<i>Erweiterungen innerhalb des Einstellungsparadigmas</i>	50
2.1.3	Annäherungen an einen situierten Begriff ökologischen Handelns	53
2.1.4	Zusammenfassende Thesen und deren Relevanz für die vorliegende Arbeit	59
2.1.5	Kongruenz zwischen Handlungssituation und Bezugssystemen	61
2.2	Theoretische Integration jenseits des Mensch-Umwelt-Dualismus	67
2.2.1	Bezugssysteme, Erfahrung und Lebenswelt	69
2.2.2	Das Bewusstsein: Intention und Tätigkeit	76
2.2.3	Psychische Prozesse: Wahrnehmung und Perspektive	81
2.2.4	Die Umwelt: Widerständigkeit und Peripherikalität	85
3	Kulturelle und lebensweltliche Annäherung an das Fahren	89
3.1	Natur: Bedrohung, Sinn und Ideal	89
3.1.1	Die dialektische Natur der Natur	90
3.1.2	Das semantische Feld des Naturbegriffs	94
3.2	Reisen: Das Fremde und das Vertraute	96
3.2.1	Die Herausbildung der ästhetischen Wahrnehmung	97
3.2.2	Die große Bildungsreise	100
3.3	Raum: Leiblichkeit und Transzendenz	105
3.3.1	Raumerfahrung: Horizont und Zentrierung	107
3.3.2	Das Raumerleben beim Fahren	112
3.4	Orte: Bewusstsein und Identität	114
3.4.1	Ortsvalenzen und Vertrautheit	114
3.4.2	Ortserfahrung und Identität	116

3.5	Objekte: Aneignung und Verschmelzung.....	121
3.5.1	Die Entwicklung nützlicher und leidenschaftlicher Objektbedeutungen	121
3.5.2	Das Auto als Mittel-Ding und Handlungsplastik.....	125
3.6	Phänomenologische Einsichten in die Erfahrung des Fahrens: Leib, Horizont und Expansion.....	127
3.6.1	Die leibliche Situation des Fahrens.....	128
3.6.2	Die soziale Situation und Kultivierung des Fahrens	133
3.6.3	Transzendenz er-fahren.....	139
3.6.4	Das Fahren als Tätigkeit.....	143
4	Literarisches Zwischenspiel	149
5	Empirische Untersuchung des Fahrens: Erfahrung in Erzählungen ..	157
5.1	Ausgangsposition und Projektrahmen	157
5.1.1	Empirisches Erkenntnisinteresse	158
5.1.2	Erfahrung in Erzählungen: Der empirische Zugang.....	159
5.1.3	Perspektivität, Hermeneutik, Heuristik: Der erkenntnistheoretische Rahmen	162
5.1.4	Chronologie des Forschungsprozesses und Darstellung der eingesetzten Verfahren	166
5.2	Autobiographische Erzählungen über das Motorradfahren	169
5.2.1	Formale Auswertung.....	169
5.2.2	Olaf: „nur noch das Motorrad unter mir und mein Umfeld“ (strukturelle Beschreibung).....	174
5.2.3	Doro: „was ich nie konnte, konnte ich plötzlich“ (thematische Synopse)	185
5.2.4	Gerd und Ralf: Geschwindigkeit - absolut oder relativ? (synoptischer Vergleich).....	188
5.2.5	Ergebnisse: Fahren als Leiberweiterung, Expansion und Tätigkeit.....	195
5.2.6	Methodischer Fortgang: Von der autobiographischen Erzählung zum narrativen Gridinterview	201
5.3	Narrative Gridinterviews: einführende Darstellung	203
5.3.1	1. Schritt: Die Erzählung.....	204
5.3.2	2. Schritt: Die Konstruktion	205
5.3.3	3. Schritt: Das Rating der Matrix.....	206
5.3.4	Auswertungsschritte.....	207
5.3.5	Herkunft und Einordnung des Verfahrens	208
5.3.6	Beispielhafte Auswertung eines narrativen Gridinterviews: Doro	210
	<i>Formale Beschreibung</i>	210
	<i>Interpretation</i>	215
5.3.7	Die Valenz als Kernbedingung der intersubjektiven Vergleichbarkeit narrativer Gridinterviews.....	218
5.4	Das Fahren in narrativen Gridinterviews: Modelle und Ergebnisse.....	220
5.4.1	Symbolische Bezugsrahmen des Fahrens	220
	<i>Greta: Euphorie und Effizienz</i>	220
	<i>Dagmar: Genussvoll Dahingleiten</i>	223
	<i>Beate: Der Übermut der Erwachsenen</i>	224
	<i>Anke: Das Cabrio als neue Erfahrung</i>	225
	<i>Claudia: Intimität und Trennung</i>	226

5.4.2	Das Fahren als symbolische Aneignung: Identitätsentwürfe.....	228
	„Seien sie vernünftig - verzichten Sie aufs Dach“ - Der individualisierte Mehrwert des Cabriofahrens.....	231
5.4.3	Existenzielle und funktionale Aspekte des Cabriofahrens	233
	Bernd: Die Situation des Umsteigens	234
	Mehrwert versus Funktionalität	236
5.4.4	Funktionale Bezugsrahmen des Fahrens	237
	Benjamin: Geregelter Last und absurde Anekdoten.....	238
	Ernst: Distanz, Ambivalenz und weiter Horizont.....	240
	Camilla: Die Defensive der Novizin.....	242
5.4.5	Das Fahren als funktionale Aneignung: Nutzenabwägung und zivilisiertes Abenteuer	244
	"Sicherheit - und das Fahren wird zur Erholung" - Das Auto als Mittel der Lebensgestaltung.....	246
5.4.6	Fahrtechnische Bezugsrahmen des Fahrens.....	248
	Olaf: Persönliche Entfaltung im freien Spiel der Kräfte.....	249
	Fritz: Disziplinierung und die eigene Bewegung dagegen	251
5.4.7	Fahrtechnische Aneignung: Die Integration von Verantwortung und Risiko	254
	„Weniger ist Mehr - Der Weg ist das Ziel“ : Fahren als autonome Tätigkeit.....	256
5.4.8	Multiple Aneignung und komplexe Bezugssysteme: Modellvariationen.....	257
	Maurizio: „wohltemperiertes Fahren“ und Grenzerlebnisse	258
	Andreas: Technische Kultur und verspieltes Expertentum	260
5.4.9	Narrative Gridinterviews: Zusammenfassung und Ergebnissicherung.....	262
	Formale Muster	262
	Erläuterung der drei Aneignungsmodi.....	264
	Fahrtechnische Aneignung.....	264
	Symbolische Aneignung	265
	Funktionale Aneignung	267
	Brüche und Inkonsistenzen der Aneignung.....	268
	Das Herstellen und die Transformation von Vertrautheit	270
6	Fahrerleben als Expansion, Kontinuierung, Kongruenz und Integration	273
6.1	Einblick: Ein psychologisches Modell des Fahrerlebens	273
	Zeiterleben beim Fahren: Kontinuierung und Synchronie	276
	Fahren als Aneignung von Welt: Kongruenz und Integration	279
6.2	Ausblick: Fahren, ökologisches Handeln und Mobilität.....	281
7	Literatur	286

1 Einleitung und Begründung

1.1 Dimensionen des Fahrens

In den Fünfigern nahm man sich für die Botschaften in Werbefilmen noch Zeit. Autoren ließen sich Geschichten in Reimform einfallen und unterlegten sie einem farbigen Zeichentrickfilm für das Kinovorprogramm. Um das „Motorcoupé“ BMW Isetta mit dem „weltbekannten 250 ccm Motor“ einzuführen, werden gleich mehrere Argumentationsstränge entwickelt. Zunächst heißt es zum Bild einer großstädtisch dunklen Straßenschlucht mit auffälliger Ampel, um erfolgreich mit der Geschwindigkeit der Zeit schrittzuhalten, müsse man ein Auto fahren. Jedoch besäßen nur zwei Prozent der deutschen Arbeiterfamilien einen Wagen. Der bis unter das Dach angefüllte Linienbus illustriert das Schicksal der Mehrheit. Anschließend sitzt eine Kleinfamilie sehnsüchtig um den Wohnzimmertisch und betrachtet feierabendidyllisch ein Bild an der Wand, das einen sonnigen Strand zeigt. Diese Szene wird gleich durch mehrere Verse unterstrichen, bis auch der letzte Zuschauer die Situation nachvollziehen muss. Die Bescheidenheit in den Minen der Betroffenen rührt aus heutiger Sicht an. Es geht der Traum von der Urlaubsreise im eigenen Wagen um. Um zu unterstreichen, dass es sich um einen Traum handelt, wird ein stilistischer Wechsel gewagt und mit dem Alltagsrealismus gebrochen. Die dreiköpfige Familie erhebt sich plötzlich in die Luft und schwebt aus dem Fenster, zurück bleiben wehende Gardinen. Auf ihrem Peter Pan nachempfundenen Weg durch die Luft nehmen unsere Figuren die charakteristische Sitzposition ein, der Vater verschränkt die Hände um das imaginierte Lenkrad. Und nun zeichnet sich Strich um Strich um die drei herum das Auto ab, welches schließlich sanft auf einer kurvenreichen Straße südlicher Gefilde landet und weitergleitet.

So holprig das Spiel mit Traum und Realität hier erscheint, das für den Trickfilm gewählte Motiv des Fliegens lässt sich durch kein anderes Produkt als das Automobil auflösen. Es findet sich in heutigen auf 30 Sekunden verdichteten High-End Werbefilmen ungebrochen wieder. Mercedes Benz lässt einen Familienvater zum Feierabend eine platzraubende Ausrüstung in seinen noblen Kombi laden um mit guten Wünschen von der Ehefrau verabschiedet am Gleitschirm eine Canyonklippe hinabzusegeln. Die Motive stimmen überein: Einführung über die entfremdete Arbeitswelt, liebevolle Familienidylle und der Ausbruch in die Freiheit, symbolisiert durch das schwebende Fliegen. Eine Variation bot ein 50er Jahre Wochenschau-Beitrag unter der Rubrik Raritäten, der einen Verkehrsstau zeigt. Ein speziell konstruierter Hubschrauber nähert sich von oben, nimmt ein Fahrzeug zangenförmig aber sanft in seinem Bauch auf, um es am Beginn der Autoschlange, jenseits des Hindernisses abzusetzen. Kein Zeichen-, sondern ein echter Trick, ähnlich dem Opel, der in den 90er Jahren unter dem Stau einer New Yorker Kreuzung hinweg-

taucht. Die Technik-Faszination jener Zeit brachte Automobilstudien hervor, die düsengetrieben ebenfalls Flugzeugen glichen.

Die Analogie des Fliegens ist trotz ihrer scheinbaren Absurdität nicht zufällig. Leises Schmunzeln stellt sich nur bei den beiden 40 Jahre alten Filmchen ein, hat mehr ästhetische denn inhaltliche Gründe. Die amüsierte Reaktion auf den Gleitschirmsprung der Neunziger ist weniger gelassen und bemüht sich um Distanz - sei es aus einer kritischen oder einer neidisch identifizierten Haltung heraus. Die Verwirklichung des Traums verursacht die Provokation durch ihre Direktheit. In beiden Werbefilmen handelt es sich um einen unmotorisierten Flug, seine Realisierung beruht auf der Phantasie der Akteure. Sie verbindet den sprichwörtlichen Traum mit dem technischen Artefakt. Es drängt sich die These auf, dass das Automobil in seiner heutigen Bedeutung eher ein Produkt unserer Fantasie als das Ergebnis technisch-industrieller Entwicklung ist. So real es unsere Straßen dominiert, so wenig ist es durch seine materielle Beschaffenheit erklär- und verstehbar. Alltäglich betrachtet ist das Automobil mehr Phänomen denn Maschine. Es ist eine Vergegenständlichung von Phantasien und Wünschen der Allbeweglichkeit und Unabhängigkeit. Zwischen den Vorsilben All- und Un-, zwischen Vollkommenheit und Verschwinden bewegen sich die an es geknüpften Hoffnungen und Befürchtungen.

Diesen Wünschen fernab jeder Denunziation psychologisch auf die Spur zu kommen, ist Ziel dieser Arbeit. Sie sucht ihren Zugang nicht über das Objekt Auto, sondern über die Tätigkeit des Fahrens. Denn über das Fahren stellt sich die individuelle Beziehung zum Objekt erst her. Die tätige Erfahrung am Steuer eines motorisierten Fahrzeuges ist bisher kaum zum Gegenstand wissenschaftlicher Forschung geworden, umso mehr fasziniert sie Schriftsteller und Filmemacher. Psychologische Deutungen des Fahrens, sofern ihr Anspruch über die operative Abwicklung des Straßenverkehrs hinausgeht, fokussieren auf Defizite der Fahren- den, es werden Ängste, Hilflosigkeit oder regressive Tendenzen zwischen Macht und Ohnmacht ausgemacht. Die Untersuchung der Abweichung, also etwa des Unfalls oder Substanzmissbrauchs, wird nicht genutzt, um die selbstverständliche Normalität zu erschließen, sondern erschöpft sich in Diagnose, Sanktionierung und mikrokausaler Ursachenforschung. Das war in der Geschichte der Psychologie schon anders: Grundlagenwerke wie Freuds Psychoanalyse, Jaspers' Psychopathologie, Merleau-Ponty's Phänomenologie der Wahrnehmung oder Bateson's Ökologie des Geistes beruhen zu einem wesentlichen Anteil auf der empirischen und theoretischen Analyse von Ausnahmen, Störungen und Pathologien, reichen in ihrem Erkenntnisinteresse und ihrer theoretischen Ausstrahlung aber weit in die Sphäre des Alltags und des Selbstverständlichen hinein. Dabei wird auch das Autofahren als ein illustrierendes Beispiel herangezogen - etwa um das Phänomen der Körpererweiterung darzustellen, in der das Fahrzeug in das Körperschema integriert wird und erst jenseits der Karosserie auf die Außenwelt stösst. Allerdings ging es dabei nie um das Autofahren, sodass systematische Ableitungen aus dieser leiblichen Perspektive weiterhin ausstehen.

Überhaupt ist auffällig, dass viele Erkenntnisse über das Fahren - oder besser: Fahrerleben (Fahr-Erleben) - aus der frühen Zeit sowohl der Psychologie als auch des Autos stammen. Viele der Thesen heutiger Stadt- und Verkehrsplaner über die durch das Auto veränderte Lebenswelt in den Städten sind bereits 1902 von Emil Jung oder 1912 vom Freiherrn von Pidoll alarmierend formuliert worden. Die Faszination des Autofahrens lässt sich aus vielen Reisedokumenten der Pioniere erschließen, etwa bei Otto Julius Bierbaum (1992), dem zur vorletzten Jahrhundertwende populären Schriftsteller, Eugen Diesel (1948), dem Sohn des Motorkonstrukteurs, Clärenore Stinnes (1996) oder Margarete Winter (1905; vgl. Utermöhlen 1999), zwei der zahlreichen Frauen, die bereits früh weite internationale Reisen unternommen haben. Die Neuheit des Autos veranlasste die Menschen, es in anderen Perspektiven wahrzunehmen und zu deuten als es heute der Fall ist. Zu einer Zeit, als das Auto noch eine massive Störung des alltäglichen Rhythmus war, löste es leidenschaftliche Debatten aus, die sich wechselseitig durchaus zu manch interessanter Einsicht hochschaukelten. Heute hingegen ist es Thema von Fachdiskursen jenseits der Öffentlichkeit oder von öffentlichen Debatten, die in ihrer Unversöhnlichkeit, Vehemenz und populistischen Funktionalisierung jedes Verständnis verstellen. Den Kultur- und Humanwissenschaften wiederum scheint das Auto und gar das Motorrad als Artefakt zu banal, um wirklich ernst genommen zu werden. Im Kontrast zur Menge aktueller Publikationen etwa aus den Bereichen der Einstellungsforschung oder Verkehrspsychologie wirken vereinzelte frühere Arbeiten überraschend hellichtig und anregend (z.B. Gibson & Crooks 1938; Linschoten 1954; Appleyard, Lynch & Myer 1964; Claessens 1966; Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 1975; van Lennep 1987). Die Monographien von Wolfgang Sachs (1984), Katharina Steffen (1990), Rainer Schönhammer (1991, 1995) oder Jörg-Jochen Berns (1996) stellen positive Ausnahmen innerhalb dieses Forschungsfeldes dar, die in ihrem Quellenreichtum einiges wettmachen. Schönhammer (1991) als einziger Psychologe unter den genannten hat das Feld für die Psychologie in großer Breite und methodologisch ausführlicher Reflexion geöffnet, seine Arbeit hat allerdings eher den Charakter eines Streifzuges und meidet die systematische Ableitung eines konsistenten empirischen oder theoretischen Ansatzes.

Dabei ist das Fahren ein Phänomen, das grundlegende Bedeutung hat: Existenziell ist es ein Modus des In-der-Welt-Seins, ontologisch macht es die menschliche Beziehung zur Umwelt in Bewegung erfahrbar, leiblich bestimmt es unser Verhältnis zum Raum und verändert die Wahrnehmung, mythologisch gibt es unserem Streben nach Ferne und metabiologischer Existenz Ausdruck, ökologisch stellt es die Frage nach unserem individuellen und kollektiven Verhältnis zur Umwelt, sozial-kulturell ist es ein Mechanismus der Identifikation und Gestaltung von Übergängen, handlungstheoretisch gilt es als komplexes Handeln in sozialen und technischen Systemen und pragmatisch wird seine solidarische und nachhaltige Abwicklung zum Problem. Diese Dimensionen des Fahrens sollen in der vorliegenden Arbeit mit der subjektiven Erfahrung und Repräsentation des Fahrens konfrontiert werden.

1.2 Gegenstand und Aufbau der Arbeit

Mit dem Blick auf die Situation des Fahrens sollen neue Perspektiven auf ein vielfältig diskutiertes Phänomen erschlossen werden. Umwelt- und Verkehrspsychologen, Stadt- und Verkehrsplaner, Fahrzeugentwickler, Mobilitätsforscher, aber auch die sozialwissenschaftliche Technik- und Kommunikationsforschung befassen sich mit dem Phänomen des Fahrens in unterschiedlichen Perspektiven und Interessen. Das Fahren als Tätigkeit, das so unterschiedliche Fragestellungen auf sich richtet, und in dem sich existenzielle Probleme unserer Zivilisation kristallisieren, ist als eigener wissenschaftlicher Gegenstand bisher nicht ausreichend zur Beachtung gekommen. Die genannten Disziplinen greifen sich Teilaspekte des Phänomens heraus, sie alle haben einen anderen Ausgangs- und Schwerpunkt, seien es gestalterische Fragen über das Fahrzeug oder den öffentlichen Raum, sei es Mobilität, Technikbewertung oder sei es der Zugang zu und die Disziplinierung im Straßenverkehr. Der Gegenstand des Fahrens in verschiedenen psychologischen Subdisziplinen wird zu Beginn der Arbeit nachgezeichnet. Naturgemäß liegt die Aufmerksamkeit hier auf den jeweiligen Defiziten, die den hier gewählten Ansatz mit begründen sollen. Die Errungenschaften der dort diskutierten Diskussionsstränge werden nicht in Abrede gestellt, allerdings können diese ein generelles Problem nicht verdecken: Die fortgesetzte Tendenz zur Spezialisierung bringt nicht nur mikrotheoretische Intransparenz mit sich, sondern erschwert auch die transdisziplinäre Verständigung und das Fruchtbarmachen von Einzelerkenntnissen in übergeordneten Bezugsrahmen, etwa dem einer ökologischen Umorientierung im alltäglichen, wirtschaftlichen, institutionellen oder politischen Handeln.¹ Vor diesem Hintergrund wird zum Abschluss des Kapitels die Möglichkeit eines interdisziplinären Mobilitätsbegriffs sondiert.

Dass die tätige Situation des Fahrens selbst in all diesen Perspektiven kaum reflektiert wird, mag auch daran liegen, dass das Phänomen des Fahrens als Gegenstand gar nicht einfach zu bestimmen ist. Meist werden verschiedene Verkehrsmittel verglichen, die phänomenologisch betrachtet bedeutende Unterschiede aufweisen. Das Auto- und das Zugfahren etwa beruhen sowohl leiblich als auch sozial auf gänzlich unterschiedlichen Voraussetzungen. Will man einigermaßen einheitliche Vorstellungen austauschen, so spricht man vom Zugfahren, vom Auto-, Motorrad-, Fahrrad-, Boot- oder Karussellfahren. Über das, was all diese Fortbewegungsarten miteinander vereint, fällt eine präzise Beschreibung jedoch schwer. Möglicherweise lassen sich all diese Tätigkeiten gar nicht sinnvoll in einer einzigen Kategorie zusammenfassen, oder bestenfalls als eine über technische Artefakte vermittelte Fortbewegung - was das Gehen jedoch ausschliesse. Auf der anderen Seite scheinen Fortbewegungsarten, die gar nicht als Fahren bezeichnet werden, ebenfalls in diese

1 „Mikrotheoretische Intransparenz“ wäre zu kompensieren oder sogar als Pluralität positiv nutzbar zu machen, wenn gesellschaftlich relevante Problemstellungen als gemeinsamer Orientierungs- und Bewährungsrahmen für diese Theorien ernst genommen würden. Die psychologischen Teildisziplinen suchen die Integrationskraft aber offensichtlich nach wie vor in der - einseitigen - methodischen Orientierung, wie etwa die Methodenausbildung an den Fakultäten als einzige fachübergreifende Lehrveranstaltung zeigt.

Klasse zu gehören, etwa das Rudern oder das Fliegen. Zentrale psychologische Merkmale wie der horizontale Blick, die leibliche Einheit mit dem Fahrzeug, die eigene Steuertätigkeit oder die motorisierte Übersetzung körpereigener in Fortbewegung lassen es als sinnvoll erscheinen, das Auto- und Motorradfahren zusammenzufassen und von anderen Fortbewegungsarten, etwa dem öffentlichen Transport oder dem Fahrradfahren und Gehen abzugrenzen. Das Motorbootfahren weist phänomenologisch interessante Ähnlichkeiten zum Auto- und Motorradfahren auf, wird aber nicht berücksichtigt, da es für die Mobilitätsproblematik vergleichsweise marginal ist. Gleiches gilt für das Skifahren und das Segeln, die zwar nicht motorisiert sind, sich aber andere physikalische Kräfte zur Beschleunigung zu eigen machen. Für diese vorgeschlagene Kategorisierung gibt es bisher lediglich einen technokratischen Begriff: MIV (Motorisierter Individualverkehr). In dieser Arbeit verwende ich den Begriff Fahren für die Nutzung selbstgesteuerter Fahrzeuge und betrachte nur die motorisierten darunter. Öffentliche Fortbewegungsmittel sind mit dem Begriff „Nutzen“ besser beschrieben.

Ich wähle einen theoretischen und einen empirischen Zugang zum Phänomen des Fahrens. In der Chronologie des Forschungsprozesses stand die Empirie am Anfang, so wie es einem entdeckenden Forschungsdesign entspricht. Die theoretische Arbeit erfolgte im Anschluss an die Empirie, vor allem auch, weil sich das Thema „Mobilität“ aus der Erforschung der „subjektiven Welt des Fahrens“ heraus zu einem Schwerpunkt unserer Arbeitsgruppe entwickelte. Ging es zunächst darum, den Reiz des Fahrerlebens empirisch zu entfalten und dessen positive Valenz aus der Tätigkeit selbst heraus zu begründen, erweiterte sich die Fragestellung anschließend zu einem anwendungsbezogenen interdisziplinären Projekt mit Verkehrswissenschaftlern und Stadtplanern. Dabei zeigte sich, dass gerade der Anwendungsbezug und die Vermittlung psychologischen Denkens über Fachgrenzen hinaus die Explikation grundsätzlicher Orientierungen erfordert. Es reicht eben nicht aus, beispielsweise experimentelle Befunde über Verkehrsmittelwahl zu referieren, der gemeinsame gestalterische Impuls erfordert eine Verständigung darüber, als was Verkehrsmittelwahl verstanden werden soll. Dabei wird interdisziplinär weitgehend vorausgesetzt, dass sie als Teil einer subjektiven Motivstruktur in alltägliche Handlungs- und Tätigkeitsvollzüge eingebettet ist.

Die theoretische Vertiefung dient also nicht nur der Einordnung der empirischen Befunde, sondern auch der Fundierung eines psychologischen Beitrages zum Forschungsprogramm „Mobilität“. Die Vielgestaltigkeit des Phänomens rechtfertigt dabei den Aufwand, verschiedene theoretische Perspektiven zu entfalten. Zunächst erhält das Fahren Relevanz, da es nicht nur eine der Freuden unseres Daseins ist, sondern uns auch vor existenzielle ökologische, gesundheitliche und soziale Herausforderungen stellt. In der Psychologie hat vor allem die Umwelt- oder Ökologische Psychologie sich dieser Konflikte angenommen. Ihr Geltungsbereich und zentrale Fragestellungen werden in Kapitel 2.1 behandelt, vor allem anhand der diskutierten Kluft zwischen Bewusstsein und Handeln. Es scheint dabei ein Glaubenssatz zu sein, dass sich das Handeln aus der Erforschung des Bewusstseins

erklären und beeinflussen lasse. Bewusstsein wird eher selten aus dem Handeln heraus erforscht, eine Zirkularität zwischen beidem wird nicht abgebildet. Die darin verborgene Vorstellung eines Dualismus von Person und Umwelt soll schließlich durch ein Rahmenmodell aufgegeben werden, in dem das Streben nach *Kongruenz zwischen Bezugssystemen* als grundlegendes Handlungsmotiv verstanden wird und darin ein Verständnis der Person-Umwelt-Beziehung als Einheit ermöglicht.

Aus dieser Diskussion heraus werden theoretische Wurzeln der Psychologie aufgegriffen, die diese Problematik reflektieren. Die kulturhistorische Tätigkeitstheorie sowjetischer Herkunft und die phänomenologische Bewegung wählen jeweils einen allgemeinen und breit gesteckten Geltungsbereich. Sie stellen nach meiner Auffassung theoretische Modelle von integrativem Potenzial zur Verfügung - erfordern allerdings auch eine abstrakte Annäherung und Diskussion, was wiederum die interdisziplinäre Verständigung erschwert. Ziel ist es also, diese Schulen in einer pragmatischen Art und Weise zu erschließen. In Kapitel 2.2 werden Gemeinsamkeiten beider Traditionen herausgearbeitet, die insbesondere in der Konzeption des Subjekt-Objekt-Verhältnisses als einer *Gerichtetheit des Bewusstseins (Gegenständlichkeit, Intentionalität)* und in dessen Einbindung in soziale, kulturelle und historische Rahmenbedingungen (*Situiertheit des Handelns*) bestehen. *Wahrnehmung, Erfahrung, Aneignung und Vergegenständlichung* werden als zentrale psychologische Prozesse dargestellt. Mit dem Konzept der *Widerständigkeit und Peripherikalität* wird versucht, den vorher entwickelten Umweltbegriff auf diese Traditionen zu beziehen und damit psychologisch zu akzentuieren.

Die kulturelle und lebensweltliche Einbettung des Fahrens veranlasst den zweiten theoretischen Zugang. Kapitel 1 referiert und verwertet kulturwissenschaftliche Arbeiten über das Naturverhältnis des Menschen und das Reisen, phänomenologische Untersuchungen der Humangeographie und Umweltpsychologie zu Raum und Ort sowie die entwicklungspsychologische Untersuchung unseres Verhältnisses zu Objekten. Denn mit dem Fahren (der Fortbewegung) gestaltet das Subjekt sein Verhältnis zu Natur, Umwelt und Raum, zu Orten und Objekten. Hierbei werden *dialektische psychische Strukturen* sichtbar, auf die sich das *Rahmenmodell der Kongruenz* anwenden lässt - etwa die Dialektik zwischen Fremdem und Vertrautem, zwischen Einzelem und Masse oder zwischen Einheit und Spaltung innerer und äußerer Natur. Auch die zentralen Begriffe *des Horizonts, des Ideals oder der sinnhaften Integration* sollen hier nicht nur in ihrer theoretischen, sondern auch in ihrer leiblich-konkreten Erscheinungsweise entwickelt werden.

Als Ergebnis des theoretischen Teils der Arbeit wird die tätige Situation des Fahrens, also das konkrete Fahrerleben in diesen Bezugsrahmen entfaltet und verständlich gemacht. Im einzelnen werden in Kapitel 3.6 die leiblich-sinnliche Basis des Fahrerlebens, die soziale Situation des Fahrens und seine transzendente und mythologische Dimension herausgearbeitet. Schließlich wird theoretisch begründet, warum das Fahren als eine eigengesetzliche Tätigkeit aufgefasst werden muss, und welche Konsequenzen dies für ein Verständnis der Erfahrung, der Faszination und der Grenzen des Fahrens hat.

Der empirische Teil der Arbeit entfaltet die eigenständige Sicht der Fahrerinnen und Fahrer auf Basis ihrer konkreten Erfahrungen (Kapitel 1). Dabei gehe ich chronologisch vor: Explorative Vorstudien werden kurz kommentiert, im Mittelpunkt der Arbeit stehen die Hauptstudien mit autobiographischen Stegreiferzählungen und narrativen Gridinterviews. Zur Untersuchung gehörte abschließend die Konstruktion und Anwendung eines Empfindungsinventars für Fahrerleben auf Basis der qualitativen Befunde. Neben Chronologie und Projektrahmen wird in Kapitel 5.1 mein empirisches Vorgehen methodologisch erläutert und begründet.

Die *Vorstudien* dienten vor allem dazu, Vorannahmen zu reflektieren und zu präzisieren. Unterschiede zwischen dem Auto- und dem Motorradfahren konnten aufgewiesen werden, die es nahelegten, das *Motorradfahren als eine eigenständige, konzentrierte und paradigmatische Form des Fahrens* zu behandeln und in den Mittelpunkt der ersten Haupterhebung zu stellen. Dort wurden sieben *autobiographische Erzählungen* mit Motorradfahrerinnen und -fahrern erhoben (Kapitel 5.2). Die Darstellungsform der Erzählung gewährleistet die Nähe zur eigenerlebten Erfahrung, der autobiographische Rahmen gibt den Erzähler/innen die Möglichkeit, Sinnbezüge zu entfalten, die einerseits persönlich, andererseits aber möglichst wenig thematisch eingegrenzt sind. Im Ergebnis konnte das Fahren in seinen sinnlich-leiblichen, seinen sozialen sowie seinen identifikativen Bezügen sichtbar gemacht werden, es erweist sich in dieser Studie als eine eigenständige Tätigkeit. Zudem stellte sich heraus, dass Fahrerfahrung subjektiv am ehesten als *episodische Erzählung* repräsentiert ist, sodass im nächsten Erhebungsschritt achtzehn episodische Erzählungen von Auto-, Cabrio- und Motorradfahrer/innen erhoben wurden. Der methodische Gewinn dieses Schrittes besteht darin, dass sich die episodischen Erzählungen mit dem *Repertory-Grid Verfahren* verbinden und weiterverarbeiten lassen. So wird eine systematische und intersubjektiv vergleichbare Modellproduktion möglich, in der die Ordnung durch die Fahrer/innen selbst hervorgebracht wird. Das *narrative Gridinterview* ermöglicht ein hohes Maß an Offenheit und Systematik in einem zusammenhängenden empirischen Verfahren. Da es in dieser Form neuartig ist, wird das Vorgehen ausführlich beschrieben (Kapitel 5.3). Auf diese Weise wurden die subjektiven Sinnbezüge der Fahrer/-innen systematisch ausgearbeitet, miteinander verglichen und eine modellhafte Ordnung des Fahrerlebens extrahiert (Kapitel 5.4). Das Ergebnis dieser Studie sind *drei unterscheidbare Aneignungsmodi* (Kapitel 5.4.9) und ein *allgemeines Modell des Fahrerlebens*.

Darin werden die zentralen psychologischen Motive des Fahrens aufgewiesen und angeordnet (Kapitel 6.1). Die phänomenologisch und kulturpsychologisch entfalten Ebenen des Fahrerlebens - Leiblichkeit, Transzendenz, Tätigkeit, Kongruenzstreben, Integration dialektischer Strukturen u.a. - werden dabei berücksichtigt und lassen sich empirisch weitgehend bestätigen. Schließlich wird in einem Ausblick die Relevanz dieser Befunde für den ökologischen Diskurs und die Mobilitätsforschung skizziert (Kapitel 6.2). Einige der im Selbstverständlichen verborgenen Zusammenhänge des Fahrens bergen Konflikte und Widersprüche, die sich sowohl individuell als auch kollektiv bisher nicht auflösen lassen. Es wird dafür plädiert,

Fahren, Verkehr und Mobilität vor diesem subjektiven Sinnhintergrund zu verstehen und deren Weiterentwicklung nicht ausschließlich technologisch zu begründen. Denn Mobilität ist auch eine integrierende Perspektive auf unterschiedliche Lebenswelten (etwa Arbeit und Freizeit), sodass sie einen eigenständigen Beitrag zu Disziplinen der psychologischen und soziologischen Erforschung der Arbeits- oder Tätigkeitsgesellschaft leisten kann. Insgesamt bieten die hier aufgefalteten Sinnbezüge sowohl einen Rahmen für die praktische Gestaltung und Beurteilung von Mobilitätstechnologien als auch eine interdisziplinäre Perspektive psychologischer Mobilitätsforschung.

1.3 Themensuche: Das Fahren in psychologischen Teildisziplinen

Das Fahren ist zweifellos eine dominierende Erfahrungsform des Abstraktums Mobilität. Umgekehrt setzt die Mobilitätsfrage dort an, wo die individuelle Erfahrung des Fahrens sich an sozialen und ökologischen Kriterien bricht. Dass Mobilität, Transport und Verkehr auch psychologische Themen sind, wird in der Verkehrswissenschaft und -planung seit längerer Zeit erkannt (vgl. Kutter 1972, 1974; Hartgen 1981; Everett & Watson 1987; Dienel & Trischler 1997). Demnach ist die Gestaltung von Verkehrspolitik und verkehrlicher Infrastruktur auf das Verständnis menschlicher Verhaltensweisen und ihrer Motive angewiesen, da die Entstehung und Abwicklung von Verkehr keineswegs ausschließlich funktionalen Motiven folge. Erstaunlich ist, dass die Psychologie angesichts dieser deutlichen Bedarfsformulierung bis in die jüngere Zeit nur vereinzelte Beiträge liefert, wobei die phänomenologische Psychologie (Linschoten 1954; van Lennep 1987; Schönhammer 1991) und Arbeiten zur Verkehrsmittelwahl (Held, Verron & Rosenstiel 1981; Stringer 1981; Held 1982; Verron 1986) eine Vorreiterfunktion haben. Die Verkehrspsychologie hat sich einer entsprechenden Erweiterung ihres Gegenstandes bisher enthalten, die übrige psychologische Literatur zur verkehrsbezogenen Mobilität ergibt ein verstreutes und weitgehend auch zerstreutes Bild, das ich an dieser Stelle lediglich streifen möchte.²

² So wenig systematisch sich die akademische Psychologie mit der Frage beschäftigt, so groß ist die Anzahl der essayistischen Beiträge. Dabei fällt besonders auf, dass Interessenverbände das Thema programmatisch besetzen und kontrovers aufladen (Industrie- und Verkehrsverbände, Marktforschung, Umweltinstitute). Beispielhaft seien kommentiert: In einem vom evangelischen Beauftragten für Technik und Naturwissenschaften in Bayern herausgegebenen Band (Ratz 1993) kommen Vertreter von BMW, VEBA und MAN zu Wort, die vor allem eigene Produkte und Leistungen darstellen - Tenor: Die Zukunft sei zu gestalten, nicht zu verhindern, die Bedeutung des Automobils für Wirtschaft und Gesellschaft sei unumkehrbar, moderne Technologie löse Verkehrs- und Umweltprobleme, integrierte Verkehrskonzepte seien anzustreben. Der Verband der Selbstständigen schickt Horschler (1996) mit einer polemischen Verwaltungsschelte ins Rennen. Werbewirtschaft und Trendforschung bieten optimistische Prognosen an (Riedel 1989; Billisich & Lederer 1993; Berger & Servatius 1994). Für eine ökologische Programmatik stehen etwa die vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) herausgegebenen Publikationen. Eine interessante und wohl einzigartig pragmatische Ausnahme bietet das Institut für angewandte Umweltforschung (KATALYSE 1987) mit einer differenzierten Darstellung der Emissions- und Schadstoffbilanz und darauf aufbauend hilfreichen Kauf-, Finanzierungs-, Anwendungs- und Pflegehinweisen.

1.3.1 Umweltpsychologie

In der Umweltpsychologie spielt die Mobilitätsfrage eine untergeordnete Rolle, in den Lehrbüchern entweder gar nicht oder indirekt mit Blick auf Lärm- und Abgasbelastungen (Kastka 1976; Homburg & Matthies 1998; Hellbrück & Fischer 1999) oder als angewandtes Spezialgebiet (Everett & Watson 1987; Erke 1990; Molt 1990). Eine Ausnahme stellt die Arbeit von Walter Molt über die Straße als Behavior Setting dar (Molt 1986), die - ähnlich wie die frühen phänomenologischen Arbeiten - bisher nicht aufgegriffen oder als Integrationsversuch rezipiert wurde (weder im Positionsreferat von Heine 1998 noch im Sammelband von Flade 1994). Auffallend an den umweltpsychologischen Beiträgen ist deren assoziativer Zugang zum Thema. Es wird zunächst allgemein die Krise des motorisierten Individualverkehrs in ihren sozialen und psychophysischen Folgen beschrieben, bevor dann eine Mischung aus einstellungstheoretischer (meist mit Bezug auf Fietkau & Kessel 1981; vgl. Kap. 2.1.2) und pragmatischer Vorgehensweise als Lösungsansatz propagiert wird (z.B. Kals 1994). Es wird auf nicht-rationale Motive des Autofahrens hingewiesen, etwa auf den beinahe sprichwörtlichen „thrill“ (z.B. Schmidt 1995; Bastian & Theml 1990) oder die Unterscheidung zwischen einer „emotionalen“ und einer „vom Kopf her gesteuerten“ Bewusstseinsebene (Schahn 1993b, 148). Solche Ad-Hoc Hinweise dienen lediglich als Beleg für die Notwendigkeit der psychologischen Forschung, ohne genauer befragt oder wenigstens konzeptionell eingeordnet zu werden. Dem positiv zu beurteilenden Anwendungsbezug der Arbeiten stehen Mängel an konzeptioneller Auseinandersetzung, methodologischer Reflexion und theoretischer Bezugnahme gegenüber. Konsistent erscheint lediglich der verhaltenstheoretische Rahmen, der die Perspektive des Erlebens und an konkreter Erfahrung geschulten Handelns ausblendet (Giese 1997). Damit richtet sich der aus psychologischer Richtung geäußerte Appell an die planerischen Verkehrswissenschaften zur Einbindung „psychologischer Determinanten in die Überlegungen zu Mobilität und Verkehrsgeschehen (...) mit Blick auf die Realität des Alltagsverhaltens“ (Geiger 1996, 43) unfreiwillig gegen sich selbst und entlarvt sich durch das Fehlen jeglicher psychologischer Quellen.

1.3.2 Sozialpsychologie

Sozialpsychologisch wird neben der klassischen Einstellungsforschung (Wöhler 1998; Bamberg & Schmidt 1993, 1994) vor allem im angelsächsischen Raum die Frage untersucht, welche psychologische Faktoren Unfälle erklären können (Überblick bei Parker & Manstead 1996). Es wird darauf hingewiesen, dass Fertigkeiten, fahrerisches Können oder Fahrfehler dabei eine geringere Rolle spielen als etwa Einstellungen, insbesondere dem Risiko und Verkehrsregeln gegenüber, und kognitive Funktionen (Lester 1991; Parker, Reason, Manstead & Stradling 1995).³

³ Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass in der Verkehrspsychologie umgekehrt gedacht wird: Die Unfallhäufigkeit eines Verkehrsteilnehmers weist als Indikator höhere Korrelationen mit dem aktuellen Verkehrsverhalten auf als etwa Persönlichkeitseigenschaften oder Intelligenz (Hoyos 1991). Dies verdeut-

Näher untersucht wurden kognitive Urteilstendenzen, etwa Attributionen, Kontrollillusionen oder die Generalisierung eigenen Verhaltens. So wird auffälliges Fahrverhalten vom Fahrer selbst meist mit situativen Faktoren erklärt, von Beobachtern hingegen mit Persönlichkeitsdispositionen. Von eigenen Fehlern wird angenommen, dass sie bei den meisten anderen Verkehrsteilnehmern ebenso vorkommen. Schließlich lassen sich diverse Kontrollillusionen nachweisen, etwa der Glaube an die eigene Unverletzlichkeit oder die überdurchschnittliche Einschätzung der eigenen Fähigkeiten (Parker & Manstead 1996; Schulz & Kerwien 1991). Solche experimentellen Befunde stützen die These, dass das motorisierte Selbstfahren das Selbstwertgefühl stärken kann, erklären allerdings nicht, auf welche Weise dies geschieht. Anstatt das Kontrollerleben beim Selbstfahren näher zu betrachten oder allgemein die Bedingungen des Fahrens in seinem natürlichen Kontext zu untersuchen, werden allzuhäufig leichtfertige Urteile über die Persönlichkeit des typischen Auto- oder Motorradfahrers verbreitet (Schlag 1987; Mayerhofer, Scherer & Kalbermatten 1990; Haeberlin, Stange & Henning 1990; besonders polemisch und populistisch Hilgers 1992). Dabei entsteht das Klischee des risikobereiten Fähranfängers, das zur Erklärung der Unfallhäufigkeit in den jungen Altersgruppen hinhalten muss, obwohl der Straßenverkehr wohl kaum der kontextuelle Rahmen ist, der diese Problematik erklären kann. Gerade sozialpsychologisch und im Hinblick auf pädagogische Interventionen wäre es weiterführend, wenn man untersuchte, auf welche sozialen Kontexte und Umweltbereiche sich die Legitimations- und Partizipationsansprüche jugendlicher Fahrer beziehen (so die Projektgruppe ‚Ökologie‘ 1996; ILS 2000).

1.3.3 Verkehrspsychologie

Verkehrspsychologie findet weniger im akademischen, sondern stärker im angewandten Kontext statt. Entsprechend pragmatisch ist ihr Gegenstandsverständnis. Es reduziert sich auf den Straßenverkehr und hier vor allem auf das Autofahren. Der Begriff des Fahrens taucht in der Verkehrspsychologie lediglich im Kompositum Fahrverhalten auf. Prägnant kommt dies im Handbuchartikel von Graf Hoyos zum Ausdruck: „Eine Beschreibung des Fahrverhaltens ist nur sinnvoll, wenn es im Hinblick auf die Zwecke oder Ziele des Mensch-Maschine-Systems beurteilt wird, unter denen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß die Hauptkriterien bilden“ (Hoyos 1991, 2471). Der Mensch mit seinem Erleben und Verhalten ist nur mittelbar Gegenstand einer solchen Psychologie, Ausgangspunkt ist der reibungslose Verlauf des Straßenverkehrs, in dessen Funktionalität er eingebettet ist. In diesem Bezugsrahmen kann der Mensch nur als „Teilsystem Fahrer“ erscheinen, dessen „Input“ „Straße, Verkehrszeichen, andere Straßenbenutzer sowie Reize aus dem Fahrzeug selbst“ (ebd.) sind, und auf dessen „Funktionsweise“ „zahlreiche zeitvariable und zeitkonstante Bedingungen einwirken“ (ebd., 2474). Zwar kommt

licht den hohen Stellenwert der Sicherheitsforschung in der Verkehrspsychologie, zeigt aber zugleich, dass kausal orientierte Variablenforschung Gefahr läuft, abhängige und unabhängige Komponenten beliebig zu konstruieren.

hier ein glücklicherweise überholtes Menschenbild zum Ausdruck, jedoch hat sich seit diesem Handbuchartikel an den Forschungsfeldern und Forschungsmethoden der Verkehrspsychologie - auch angesichts einer erweiterteren Sicht auf die Problemsituation im Straßenverkehr und einer sich jüngst in Richtung Informatisierung verändernden Automobiltechnik - kaum etwas geändert.⁴ Die Anwendungsfelder sind nach wie vor Diagnostik (Fahreignung, einschließlich Begutachtungswesen), Fahrtüchtigkeit (insbesondere Forschung zu Alkoholkonsum), Belastungs- und Beanspruchungsforschung, Ergonomie von Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur (in den USA breit als Human Factors Engineering; vgl. Everett & Watson 1987) sowie die Verkehrspädagogik (vgl. Gstalter 1994; Häcker & Echterhoff 1993; Klebelsberg 1987). Ohne das Selbstbild der tätigen Verkehrspsychologen zu beschädigen, lässt sich behaupten, dass die Verkehrspsychologie keinen eigenständigen theoretischen Anspruch verfolgt, sondern als Auftragsforschung der Funktion des Straßenverkehrssystems dient. Entsprechend dominieren methodisch und theoretisch die klassische Testtheorie, eine deterministische Verhaltenstheorie, die Metapher der kognitiven Informationsverarbeitung, die Einstellungsforschung, physiologische Messungen sowie die Simulatorforschung. Eigenständige Theoriebeiträge entstammen am ehesten der Sicherheitsforschung zum Risikobegriff, wo im wesentlichen eine Schwellentheorie (Näätänen & Summala 1976) sowie eine Homöostasetheorie (Wilde 1982) konkurrieren und die Bedeutung der subjektiven Risikowahrnehmung, -einschätzung und -bewertung erkannt wird (Risikokompensation, Risser 1993). Insbesondere interdisziplinär hat sich eine 3-Ebenen-Theorie des Fahrverhaltens als fruchtbar erwiesen, die weitgehend anerkannt wird (vgl. Gstalter 1994) (FN 8). Demnach lässt sich die Fahraufgabe auf drei Ebenen analysieren, deren obere die *Navigation* ist. Diese erfolgt wissenschaftsbasiert und gilt als komplexeste Analyseeinheit. Darunter liegt die Ebene der *Bahnführung*, also die konkrete Fahrzeugsteuerung und Verkehrsteilnahme, die regelgeleitet erfolgt. Schließlich erfolgt die fertigkeitsbasierte Aufgabe der *Fahrzeugstabilisierung* rein operativ und meist routinisiert. In unserer Diktion lassen sich die beiden unteren Ebenen als Operationen klassifizieren, die Navigation als Handlung. Die Tätigkeit einschließlich der Motive, Ursachen und Folgen des Fahrverhaltens gerät nicht ins Blickfeld. Auch hier spiegelt sich also der begrenzte Bezugsrahmen der Verkehrspsychologie wider. Diese Begrenzung wird zunehmend auch aus den eigenen Reihen beklagt, etwa als Beschränkung auf den motorisierten Individualverkehr, auf die Sicherheit als Abwesenheit von Gefahren sowie das beobachtbare Verkehrsgeschehen (Gstalter 1994) oder als das Fehlen einer Verkehrsökologie (Erke 1990).

Es verwundert also nicht, wenn die Verkehrspsychologie für die aktuell anstehenden Fragen nach einer Transformation des Verkehrs- und Transportwesens immer weniger beitragen kann und sich hierbei auf das Niveau des „gesunden Menschenverstandes“ (wie Gstalter 1994, 827, das „Vollzugsdefizit“ der Verkehrspsychologie vorsichtig umschreibt) begibt. So stellt etwa Cohen angesichts des Verkehrsinfarkts

⁴ Eine Durchsicht der Kongressbände seit 1990 bestätigt diesen Befund. Soweit nicht im Einzelfall auf einen Beitrag Bezug genommen wird, werden diese hier nicht nachgewiesen.

fest, dass „die Grundbefürfnisse des Menschen nicht vollumfänglich befriedigt werden können“ (1996, 11) und will über Einstellungsforschung und das Aufdecken „tieferer Motive“ zu einem veränderten Verhalten anregen, wobei die These vom „Steuern eines Wagens als Selbstzweck“ zu prüfen sei (ebd., 12). Diese These wird hier nicht geprüft, sondern begründet.

1.3.4 Mobilitätspsychologie

Um die Formulierung einer Mobilitätspsychologie bemühen sich derzeit vor allem die Forschungsgruppen um Antje Flade (Darmstadt) und Wolf Heine (Bochum). In ihrer Abgrenzung vom engen Gegenstandsverständnis der Verkehrspsychologie bleibt der Bezug auf die ökologische Psychologie allerdings lückenhaft, vor allem, da die theoretische Hinwendung zur alltäglichen Lebenswelt ausgespart bleibt. Charakteristisch erscheint vielmehr ein punktuelles Herausgreifen einzelner Theorien aus verschiedenen Subdisziplinen. Ausgangspunkt ist die Krise des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wobei die Perspektive auf die Nicht-Autofahrer erweitert wird und somit die sozialen, physiologischen und ökologischen Folgen des Autofahrens in den Mittelpunkt rücken (Flade 1993). Eng damit verbunden ist das Bekenntnis, die Nutzung öffentlicher und nicht-motorisierter Verkehrsträger fördern und den motorisierten Individualverkehr einschränken zu wollen. Damit erhält die Mobilitätspsychologie eine Begründung, die wie in der Verkehrspsychologie funktionalistisch ausgerichtet ist, indem sie nicht den Menschen in den Mittelpunkt stellt, sondern ein institutionalisiertes System, nämlich nach wie vor den Verkehr. Auch wenn hier ökologisch wünschenswerte Prioritäten gesetzt werden, bleibt das Problem, dass sowohl der Befund als auch die Lösungswege bereits normativ vorbestimmt sind. Mobilitätspsychologie ist Psychologie für eine vorge dachte Mobilität. Dies kommt in der auf ihren räumlichen Aspekt reduzierten Definition von Mobilität, wie sie Heine a priori vorschlägt, deutlich zum Ausdruck: Mobilität sei die „mögliche wie realisierte Fähigkeit zu Ortsveränderungen im öffentlichen Raum, um sich ... zu verhalten und ihn erleben zu können“ (Heine 1998, 30).⁵ So allgemein die Definition angelegt ist, so verräterisch ist sie in dem, was sie ausschließt: geistige und soziale Beweglichkeit, den nicht-öffentlichen Raum einschließlich der sich in ihm Bewegenden, mit der Einschränkung auf Fähigkeiten Kategorien der Intention, Motivation oder Bewertung und schließlich den gesamten Bereich der ortsunabhängigen Mobilitätstechnologie (Information, Kommunikation). Diese Einschränkung auf die Teilhabe am Straßenverkehr verkürzt das Verständnis von Mobilität, ohne dieses empirisch oder theoretisch zu begründen. Ob die Verkehrspsychologie den Autoverkehr optimieren oder die Mobilitätspsychologie ihn auf andere Verkehrsträger verlagern will - mit der normativen Voraussetzung dessen, was dem Menschen gut oder sinnvoll ist, erübrigt sich jede theore-

⁵ „In dem vorliegenden Buch geht es allein um räumliche Mobilität, die als Bewegung bzw. Fortbewegung sichtbar in Erscheinung tritt. Fortbewegungen sind Positionsänderungen einer Person in Bezug auf das Umfeld, das sie umgibt“ (Flade 1994, 6), wird auch hier das Gegenstandsverständnis gleich zu Beginn eingeschränkt.

tische und empirische Gegenstandsbestimmung. Stattdessen lässt sich die Gestaltung von Mobilität bequem an Experten und Beauftragte delegieren (Heine 1998).

Der Blick auf den subjektiven Sinn und Wert des Auto- oder Motorradfahrens bleibt auch in dieser Perspektive verschlossen. Der Gegenstand ist deduktiv vorstrukturiert, bevor ein induktives Verständnis überhaupt entwickelt werden kann. Auf diese Art kann die ökologische Perspektive, auf die sich die Mobilitätspsychologie beruft, beinahe unbemerkt aufgegeben werden. Das Mobilitätskonstrukt sowie der Anspruch einer ökologischen Orientierung geraten auf diese Weise in den Verdacht, traditionelle Forschungsansätze lediglich „aufzupolieren“ und als Vermarktungsstrategie zu fungieren (Canzler & Knie 1998, 28).

1.3.5 ‚Extrafunktionale‘ Motive des Fahrens: Verkehrsmittelwahlforschung

Ein fruchtbarer Zweig der motivanalytischen Untersuchungen in den Bereichen Mobilität und Verkehr entstammt dem verkehrswissenschaftlichen Umfeld. Zu nennen sind hier psychologische Arbeiten zur Verkehrsmittelwahl (Held, Verron & Rosenstiel 1981; Stringer 1981; Held 1982; Verron 1986). Das prognostische Raster der planerisch und ingenieurwissenschaftlich operierenden Verkehrswissenschaften erwies sich mit dem zunehmenden Bewusstsein über Probleme des Straßenverkehrs und den damit verbundenen komplexer werdenden Anforderungen an die Verkehrsplanung in den 70er Jahren als zu grob. Die Organisation der Verkehrsinfrastruktur und -abwicklung und die Kontrolle der verkehrlichen Auswirkungen sowie externer Einflüsse auf den Verkehr erfordert differenziertere Konzepte vor allem ökonomischer und psychologischer Herkunft (Kutter 1972; Holz-Rau 1995; Gertz 1998). Wurde bis dahin mit Daten auf der Makroebene - Anteile einzelner Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen, Bebauungsdichte, Beschäftigtenzahlen oder Entfernungen - sowie Verkehrszählungen gearbeitet (Holz-Rau 1990), erhält nun der individuelle Entscheidungsprozess für ein bestimmtes Verkehrsmittel zunehmende Aufmerksamkeit.

Seit 1973 werden zu diesem Thema alle zwei Jahre die internationalen „Behavioral Travel Demand Modelling Conferences“ abgehalten (Hensher & Stopher 1977; Stopher, Meyburg & Brög 1981), auf denen die Vorstellung wahrscheinlichkeitstheoretischer Entscheidungsmodelle dominiert. Das Individuum erscheint in dieser ökonomisch-rationalen Perspektive als „deterministischer Nutzenmaximierer (...) mit nicht beobachtbarer Zufallskomponente“ (Held 1982, 46). Ausgehend von der Bewertung der Alternativen zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln für einen Weg entstehen zunehmend verschachtelte Modelle, die z.B. kurzfristige (Urlaubsplanung, Einkaufsweg) in ihrer Abhängigkeit von langfristigen Entscheidungen (Wohnortwahl, Fahrzeugkauf) berücksichtigen oder anerkennen, dass nicht für jeden Weg eine Verkehrsmittelwahl erforderlich ist und stattdessen Wegeketten modellieren. Sozio-ökonomische Variablen werden hinzugezogen, um Typen der Verkehrsmittelnutzer bestimmen zu können. Auch die Einstellungsforschung hält Einzug (Golob, Horowitz & Wachs 1979). Die Modellierungsansätze werden dadurch zwangsläufig immer komplexer, ohne jedoch das grundsätzliche Problem der subjektiven Motivationen lösen zu können.

Insbesondere der Fluchtpunkt aller Bemühungen, der Moment der Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel, kann mit diesen Ansätzen nicht abgebildet werden, weil Entscheidungen zumindest mit den Methoden der Modellierung nicht beobachtbar sind. Man nähert sich folglich über aggregierte Daten oder über schriftliche Selbstauskünfte von Verkehrsteilnehmern und spricht von *Verkehrsmittelwahl*, wo eigentlich die *Verkehrsmittelnutzung* gemeint ist (vgl. Molt 1990). Jüngere Arbeiten entwickeln ein Bewusstsein für diese Probleme und die natürlichen Kontexte der Verkehrsmittelwahl und fordern eine methodologische Verfeinerung, Erweiterung oder Umorientierung (Lee-Gosselin & Pas 1997).

Held (1982) arbeitet den damaligen Forschungsstand zum Thema der Verkehrsmittelwahl mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf der Motivationsforschung auf und setzt empirisch aufeinander folgend Gruppendiskussionen, Intensiv- und standardisierte Leitfadeninterviews ein. Gegenstand ist die individuelle Verkehrsmittelwahl im privaten Personenverkehr, dessen Verbindungsfunktion in der arbeitsteilig organisierten Wirtschaft und innerhalb der individuellen Reproduktionszyklen hervorgehoben wird. Verkehrsmittelwahl wird nicht wie in der Konsumforschung als Einstellung begriffen, sondern es wird die *Nutzungsentscheidung* untersucht. Das theoretische Rahmenmodell einer kognitiven Motivationstheorie (Vroom 1964) ähnelt den Einstellungstheorien und ist somit den linearen Prozessmodellen des Verhaltens (Kap. 2.1.2) zuzurechnen. Zentrale Faktoren in diesem Modell sind die *limitierenden Determinanten*, die den Handlungsspielraum eingrenzen und die *motivationalen Determinanten*, die das Verhalten innerhalb des zur Verfügung stehenden Spielraums bestimmen. Obwohl diese Faktoren in seinem Modell nochmals differenziert werden, bleibt unklar, nach welchen Kriterien ein Aspekt als limitierend (also äußerlich) oder als motivational (also innerlich) eingeschätzt wird. Konkret wäre etwa zu fragen, ob eine 10 Minuten entfernte Haltestelle nun objektiv oder subjektiv zu weit entfernt ist. Leider wird die theoretisch eingeräumte Subjektivität in der Wahrnehmung und Beurteilung vorgefundener Umweltbedingungen im Modell aufgegeben bzw. starr auf einen theoretisch festgelegten Bereich eingegrenzt (auch indem Kognition und Evaluation analytisch getrennt werden; Held 1982, 169 ff.). Auch Verron (1986) untersucht Einstellungen als „zusammenfassende Kenntnis über die Nützlichkeit des Verkehrsmittels“ (S. VII), ihre Zielvariable ist die Verhaltensabsicht. Damit steht der ökopsychologischen Einbettung (Lewin, Barker) bei ihr ebenfalls eine quantitative Fixierung auf Erklärungs- und Planungsinteressen entgegen, die nur lineare Kausalitätsanalysen erlaubt. Die einseitige Favorisierung eines linearen und dualistischen Verhaltensmodells kommt zwar dem Anspruch auf Verhaltensklärung und -prognose entgegen, verzichtet aber auf ein rekursives Strukturmodell des Handelns und blendet damit Erfahrungen, subjektive Bezugssysteme und Handlungslogiken komplett aus. Trotz dieser Einschränkung bleiben zwei wichtige theoretische Aspekte festzuhalten (Held 1982, 239 ff.): Verkehrsmittelwahl wird einerseits als „multithematisches Verhalten“ aufgefasst, womit Subjektivität prinzipiell eingeräumt wird, und andererseits in seiner Kontextgebundenheit oder *Situiertheit* anerkannt. Der Situationsbegriff wird dabei nicht einfach mit Umweltbedingungen gleichgesetzt, sondern als eine abgegrenzte Raum-Zeit-

Einheit in der Person-Umwelt-Beziehung verstanden. Diese auf Basis einer Literaturstudie und eigener Empirie gewonnene Aufstellung der Motive für Verkehrsmittelwahl stellt bis heute die Basis für motivanalytische Untersuchungen zum emotionalen Gehalt der Verkehrsmittelnutzung dar (Klühspies 1999). In der Zusammenschau mit zwei anderen nahezu gleichzeitigen Arbeiten, einer Studie in England (Stringer 1981) und der kulturgeschichtlich orientierten Arbeit von Sachs (Sachs 1984) gewinnen wir eine erste Orientierung auf psychologische Aspekte des Fahrens (Tabelle 1).

Stringer^A	Held^B	Ähnlichkeiten Stringer - Held^C	Sachs^D
convenience (531) general c. (114) practicality (126) journey (291)	Bequemlichkeit (62) Zeit (44) Unabhängigkeit (42) Kosten (37)	convenience (comfort) time flexibility ^E cost	Geborgen im Komfort Raum und Zeit als Ressourcen Unabhängig wie ein Herr
comfort (489) general c. (163) spatial c. (123) c. in the vehicle(41) lack of fatigue (162)	Privatsphäre (33) Eigene Sicherheit (29) körperl. Funktionslust (21) Sozialer Kontakt (17) Umweltbez. Überleg. (15)	privacy safety (lack of fatigue) - (control of vehicle) - (other people generally) -	Geborgen im Komfort Triumphierende Geschwindigkeit
flexibility (385) general f. (53) f. of stopping (91) route f. (72) f. of timing (168)	Optische Reize (14) Zuverlässigkeit (13) Abgase meiden (13) Geräusche (12) Geltung/Prestige (11)	scenery reliability - - -	Reisen und der touristische Blick
cost (358) time (320) facilities (242) general f. (68) scenery (55) f. for work (45) refreshment f. (74)	techn. Funktionslust (8) Unterordnung (8) Sicherheit and. Pers. (7) Macht (4) Hilfe gewähren (3) Erkundung (1) Freude am Risiko (1)	control of vehicle - - - (control) - - -	Flut der Neuheiten, Verbesserungen
control (221) general c. (118) c. of vehicle (103)	Aggression (-) Leistungsmotivation (-) Belästigung and. Pers. (-)	- - -	
affect (173) general a. (143) fear (3)	sonstige (15)	<i>nur bei Stringer (Auswahl):</i>	
others (141) other people generally (73) privacy (68)		comfort facilities control affect organisation	
reliability general r. (92) safety (39)			
organisation (68)			

Tabelle 1: Motive zur Verkehrsmittelwahl - Vergleich dreier Studien

Erläuterungen zu Tabelle 1:

A: Die Rangreihung der Motive folgt den in Klammern angegebenen Häufigkeiten, mit denen ein Konstrukt genannt wurde. Insgesamt wurden in 480 standardisierten Repertory-Grid Interviews über 3000 Konstrukte generiert, die von drei Ratern in die genannten 11 Haupt- und 23 Subkategorien geordnet wurden (Stringer 1981, 370 f.). Die Elemente der Interviews bestanden aus den fünf vorgegebenen Verkehrsmitteln, die den Befragten in Triaden vorgelegt wurden (zur Methode vgl. Kap. 5.3)

B: Die Rangreihung der Motive beruht auf der in Klammern angegebenen Zahl der Nennungen eines Motivs in 21 inhaltsanalytisch ausgewerteten Intensivinterviews, summiert über die sechs angesprochenen Verkehrsmittel. Die Liste beruht auf einer Literaturanalyse, sodass einige Motive nicht genannt wurden und dennoch aufgeführt sind. Die Zuordnung nahmen zwei trainierte Auswerter vor, deren Urteilsreliabilität überprüft wurde (Held 1982, 188 ff.).

C: Genannt werden nur die bei Stringer genannten Motive im Vergleich mit den in der gleichen Zeile der vorigen Spalte genannten bei Held. Häufigkeiten werden nicht berücksichtigt. Die Motive wurden für Fahrten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erhoben (Held: Straßenbahn, Omnibus, Taxi, PKW, Rad, Fuß - innerstädtisch; Stringer: private car, train, coach, self-drive car, by air - von Stadt zu Stadt).

D: Sachs (1984) diskutiert ausschließlich Motive für das Autofahren. Diese werden bei ihm im Unterschied zu den beiden anderen Autoren ausführlich als Wunschstrukturen analysiert und greifen weiter als die schlagwortartigen Motive. Ich ziehe zum Vergleich seine Kapitelüberschriften heran, womit dieser unterschiedliche Anspruch deutlich werden soll.

E: Unabhängigkeit und Flexibilität müssen nicht dasselbe Motiv meinen, Flexibilität kann aber als ein funktionaler Aspekt der Unabhängigkeit betrachtet werden.

Einer detaillierten Kommentierung dieser Auflistung möchte ich mich enthalten, da auch in den vorliegenden Quellen weitere Kategorisierungsversuche unterlassen werden und die Motive für sich selbst sprechen. In beiden Studien wird nicht versucht, die Vielzahl der Motive in einem psychologischen Konzept zu integrieren, sodass die Aufzählungen bei aller methodischen Sorgfalt einen Aspekt der Beliebigkeit behalten. Dies wird besonders an den Motiven deutlich, die nur bei einem Autor vorkommen: etwa *Komfort*, *Kontrolle* und *Affekte* nur bei Stringer, *ökologische Aspekte*, *sozialer Kontakt* und *Prestige* sowie *körperliche und technische Funktionslust* nur bei Held. Nur in der Funktionslust werden Aspekte der Fortbewegung genannt, die direkt tätigkeitsbezogen sind bzw. die Fortbewegung als Selbstzweck ansprechen (indirekt mag dies bei Stringer unter den Motiven „control“ und „affect“ enthalten sein, wird aber nicht herausgearbeitet - auch Held geht nicht näher auf diesen Aspekt ein). Bei den am häufigsten genannten Motiven besteht eine relativ hohe Übereinstimmung zwischen beiden Studien. Stringer betont allerdings, dass Zeit und Kosten im Gegensatz zu Bequemlichkeit, Komfort und Flexibilität eine wichtigere Rolle spielen, sie werden nicht nur häufiger genannt, sondern in einem Rating der Auskunftspersonen auch als bedeutsamer eingeschätzt. Für die Verkehrsmittelwahlforschung sind auf Basis der genannten Studien vor allem die „großen drei“ Motive - *Zeit*, *Kosten*, *Bequemlichkeit* - relevant. Insgesamt wird also der Funktionsaspekt im Sinne des „rational-choice“ stark betont. Weder Motive, die sich aus dem

Fahrerleben selbst herleiten lassen, noch solche sozial-symbolischer Natur werden weiter verfolgt.

1.3.6 Das Motorradfahren in der Psychologie

Die psychologische Beschäftigung mit dem Motorradfahren erfolgt hauptsächlich innerhalb der Verkehrspsychologie (umfassender und kritischer Überblick bei Schönhammer 1991, der den Rahmen weiter steckt und auch das Fahrerleben auf dem Motorrad ausführlich behandelt). Eine kontinuierliche Tradition hat die sicherheitsbezogene Forschung, seit 1981 etwa im von Hubert Koch gegründeten *Institut für Zweiradsicherheit* in Bochum (Koch 1990; Schulz & Kerwien 1991). Hierbei dominieren Typologien und Motivationsstudien, die im wesentlichen auf Einstellungsforschung beruhen. Die Transparenz und Schlüssigkeit der dabei vorgenommenen Interpretationen und Ableitungen variiert relativ stark. So extrahiert Hagstotz (Hagstotz 1990) aus einer Stichprobe von 1381 Fahrer/innen drei Einstellungsfaktoren, ohne diese auf ein gemeinsames deskriptives oder theoretisches Bezugssystem zu stützen. Der Faktor „extravertierter ‚harter Kern‘“ beruht auf so unterschiedlichen Items wie „Ich zeige den Anderen auch schon mal gerne den Auspuff“, „Die Einheit von Mensch und Maschine, beim Motorradfahren ist sie noch Wirklichkeit“, „Mir macht es Spaß, Leute davon zu überzeugen, daß Motorradfahren Freude macht“ oder „Das Motorrad ist für mich ein Mittel, um dem Alltagsmief zu entfliehen“. Die weiteren Faktoren „Freude am Fahrergenuß“ und „potentielle Aussteiger“ (also Personen mit einem distanzierten Verhältnis zum Motorrad) bestehen zwar aus weniger Items, sind aber intern kaum konsistenter und unterscheiden eigentlich nichts weiter als Freude und Skepsis am Motorradfahren. Eine Typologie, die derselben Arbeit entstammt, beruht auf der Selbstzuordnung der Befragten zu Cartoons. Letztlich spiegeln sich darin - abgesehen von der zusätzlichen Gruppe der „Schrauber“ - die dominierenden Maschinentypen wider (Sport-, Touren-, Straßenmotorrad, Enduro, Chopper; ähnlich Schulz, Kerwien & Koch 1990). Die leibliche Verschmelzung mit dem Motorrad, die von den meisten Autoren erwähnt wird und sich je nach Maschinentyp unterschiedlich gestaltet, wird damit zumindest implizit berücksichtigt. Obwohl viele der Forscher selbst Motorrad fahren (z.B. Ulrich Schulz, Hubert Koch, Falko Rheinberg), gehen sie in ihren Arbeiten nicht näher und systematisch auf die Fahrsituation selbst ein und verfehlen so die Dimension des leiblichen Fahrerlebens.

Einige sozial- und kulturpsychologische Studien thematisieren die identifikative Funktion des Motorradfahrens für die Statuspassage der Jugend und Jungerwachsenen, wobei in den 80er Jahren die rebellische Subkultur der Rocker interessiert und in ihrer relativ autoritären Binnenstruktur sowie Bindungskraft entlarvt wird (Lüderitz 1984; Battmann 1984; Förch 1988). In neueren Arbeiten werden auch individuelle Erlebnisformen differenziert herausgearbeitet (Sato 1991; Grell & Waldmann 1996). Besonders kommen dabei die vorübergehende identitätsstiftende Bindung an das Fahrzeug und die damit verbundenen sozialen Distinktionsstrategien zum Ausdruck. Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis wird die Straße zu einer

legitimierten öffentlichen Bühne, um persönliche Vorstellungen von gesellschaftlicher Teilhabe und Rollenfindung explorativ und expansiv zu realisieren (vgl. auch die autobiographische Stegreiferzählung von Gerd, Kap. 5.2.4). Eine wichtige Rolle dabei spielen intensive Gemeinschaftserfahrungen, etwa auf Treffen, gemeinsamen Partys oder bei ritualisierten Rennen. Grell und Waldmann zielen auf die Bedeutung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Rahmen einer ökologisch orientierten Mobilitätsgestaltung. Sato interessiert der motivations- und sozialpsychologische Aspekt von Motorradrennen, neben dem kollektiven Rauscherlebnis, das die Gemeinschaft zusammenbindet, arbeitet er Kriterien für Flow-Erleben heraus:

„Das Rennen entpuppt sich als kreative dramaturgische Form, in der die Teilnehmer durch die öffentliche Ausfüllung heroischer Rollen und durch den Einsatz von Können und Disziplin vorübergehend ein erhöhtes Selbstgefühl erleben können. [...] Schließlich wird das Rennen auch autotelisch erlebt; es verschafft den Teilnehmern klare Zielsetzungen und eindeutige Rückmeldungen. Dazu trägt bei, daß im Rahmen des Rennens die meisten gewöhnlichen Reize zugunsten der Konzentration auf ein eingeschränktes Reizfeld ausgeblendet sind“ (1991, 138).

Im Bezug auf Verkehrssicherheit wird das Flow-Erleben beim Motorradfahren hingegen als defizitärer Aktivitätsmodus ausgelegt, in dem die kognitive Steuerung und Reflexion von Handlungszielen und Tätigkeitsmotiven ausgeblendet würden (Rheinberg 1994)⁶. Gerade aus sicherheitspsychologischen Erwägungen kann diese Ausblendung hingegen nur begrüßt werden, denn würden Motorradfahrer in unerwarteten Situationen sich zunächst des Zweckes der Fahrt oder gar ihrer Motive zu Fahren vergewissern, wäre es garantiert zu spät zum Bremsen und Ausweichen - und dies nicht nur in Flow-Situationen. Stattdessen ist anzuerkennen, dass die leibliche Verschmelzung eine Voraussetzung für die Fähigkeit ist, erlernte Fähigkeiten situativ angemessen und expansiv anzuwenden (Csikszentmihalyi 1975). Dies ist auch handlungstheoretisch beschrieben worden: „Im hochgeübten Zustand und unter stabilen Ausführungsbedingungen wird die kognitive Handlungsvorbereitung, nicht aber die Motivierung und Zielbildung, verkürzt zum Abruf fertiger Programme aus dem Gedächtnis“ (Hacker 1994, 280 f.) (vgl. FN 8). Autotelisches Erleben, die Verschmelzung von Handlung und Bewusstsein, die Zentrierung der Aufmerksamkeit, unmittelbare Rückmeldung oder die Balance zwischen Anforderung und Kompetenz als Merkmale bzw. Voraussetzungen des Flow-Erlebens beschreiben den Idealzustand intentionaler Verschmelzung von Mensch und Werkzeug bzw. Umwelt - nicht umsonst wird das Flow-Phänomen besonders in Berufsgruppen wie Ärzten, Musikern oder Leistungssportlern beobachtet.⁷ Dass das subjektive Kompetenz- und Kontrollgefühl in solchen Situationen nicht objektiv nachzuweisen ist, kann nicht als ein Hinweis auf das

⁶ Schönhammer (1991, 203 ff.) beschäftigt sich ausführlich und kritisch mit den Konzepten des Flow, Thrill und der Angstlust beim Motorradfahren.

⁷ Auch der Hinweis auf die fehlende Fehlerfreundlichkeit beim Motorradfahren im Straßenverkehr (Rheinberg 1994, 361) kann die Auslegung des Flow als sicherheitsrelevantes Problem nicht stützen, denn sonst müsste das Flow-Erleben im Operationssaal schleunigst zu berufspolitischen und disziplinarischen Maßnahmen führen.

Fehlen von Kontrolle gewertet werden. Die eigenen empirischen Befunde zeigen vielmehr, dass Motorradfahrer über ein ‚Stand-By-Bewusstsein‘ verfügen (Kap. 5.2.5; S. 199), das in Stadien vertieften Erlebens kritische äußere Signale und damit verbundene Reaktionsmöglichkeiten enthält und antizipiert. Kompetenzen und Erfahrungen sind nicht ausgeblendet, sondern an der Bewusstseinsschwelle verdichtet und konzentriert.

Eine gute Zusammenfassung über den Stand der psychologischen Motivationsforschung zum Motorradfahren sowie eine Reihe eigener Untersuchungen über den Zusammenhang von Motivation und Sicherheitseinstellung berichtet Schulz (Schulz 1993). Die Untersuchungen beruhen auf einem Fragebogen, der aus mehreren Vorstufen entwickelt wurde und für jeden Motivationsaspekt zwischen 5 und 10 Items zur Ablehnung oder Zustimmung enthält. Dabei konnten Zusammenhänge der Motivation mit dem gefahrenen Motortyp und mit Risikobereitschaft (als positive Bewertung situativer Anreize, die per Video dargeboten wurden) aufgewiesen werden. Tabelle 2 zeigt die Motivationen, die nach meiner Einschätzung die bisher kompletteste deutschsprachige Auflistung bieten, im Überblick.

Motivation	Erläuterung
Eskapismus	Erholung von Routine, Verantwortung, Rechtfertigungszwängen; Ruhe
Hedonismus	Empfinden von Spaß und Freude
fahrdynamische Motivation	Geschwindigkeit, Beschleunigung, extreme Kurvenlagen
Kompetenzzuwachs	optimale Balance zwischen Anforderung und Fertigkeit; Herausforderungen, Leistungsgrenzen testen, erlebte Mächtigkeit
Flow-Erleben	lustvolles Aufgehen in der Tätigkeit, Verschmelzung von Selbst, Umwelt und Gerät
Kontrollmotivation	Beherrschung möglicher Gefahren
Sicherheitsmotivation	Verwendung passiver Schutzvorkehrungen und sicheres Verkehrsverhalten
Thrill-Erregung, Abenteuer	Risiko-Lust-Empfindung
Rivalismus	Suche nach Anerkennung, Messen und Demonstrieren der eigenen Kompetenz
Identifikation	mit der Freizeittätigkeit, Gerät
soziale Bedürfnisse	Einbindung, Zugehörigkeit, Gemeinschaft und Gruppe

Tabelle 2: Motivationen des Motorradfahrens (nach Schulz 1993)

Alle genannten Motivationsaspekte sind kennzeichnend für das Motorradfahren. Leider fehlen bisher Hinweise auf die Relevanz dieser Motivationen auf Basis repräsentativer Stichproben. Abgesehen von singulären Bezügen (Thrill, Flow, Selbstwirksamkeit) fehlt auch eine Anbindung an psychologische Theorie.⁸ Es

⁸ Sowohl Schulz (1993) als auch Rheinberg (1994, der Hackers Graphik, 1973, 70, übernimmt) und mit ihnen weite Teile der Verkehrspsychologie (Gstalter 1994; Schlag 1994) orientieren sich am Konzept des hierarchischen Aufbaus der menschlichen Tätigkeit (Hacker 1973) (vgl. Kap. 2.2.2) Sie beschränkt sich jedoch auf die untere Regulationsebene der Operation und ihre physiologischen und sensumotorischen Prozesse. Die mittlere Ebene der Handlung wird nur begrenzt reflektiert, die Ebene der Tätigkeit gar nicht. Auch daraus hervorgehende arbeitspsychologische Konzepte, etwa das der „regulierenden Funktionseinheit“ (ebd., 99 ff.; Miller, Galanter & Pribram 1973) werden nicht mit übernommen. Sonst wäre

bleibt unklar, wie der Motivationsbegriff verstanden wird, lerntheoretisch etwa als konditionierte Reaktionstendenz oder sozial erlernte Wertpräferenz, handlungs- und tätigkeitstheoretisch als situativ verankerte Anreizstruktur oder als reflexive Orientierungs- und Relevanzstruktur. In einem ersten Ordnungsschritt lassen sich in dieser Aufzählung drei Anknüpfungspunkte erkennen:⁹

I. Selbstkonzept, Identitätsaspekte. Dazu zählen Kompetenzzuwachs, Kontrollbedürfnisse, fahrdynamische Aspekte, soweit sie als Kompetenz, Kontrolle und Überlegenheit erlebt und dargestellt werden und die rein kinästhetische Wahrnehmung überlagern, Rivalismus, Identifikation und soziale Bindungsbedürfnisse. In diesen Zusammenhang gehören kognitive Konzepte der erlernten Hilflosigkeit oder Selbstwirksamkeit, die den Zusammenhang zwischen (krisenhafter) Identitätsbildung, Kontrollverlusten und Attributionstendenzen herstellen.

II. Leiblichkeit, Sinnlichkeit. Dazu zählen Flow-Erleben, Thrill-Erregung, einzelne hedonistische Aspekte, wie Gerüche wahrnehmen, Sonne auf dem Leder etc. und fahrdynamische Aspekte, soweit sie als kinästhetische Wahrnehmung erlebt und geschildert werden.

III. Freizeitmotivation, Regeneration. Dazu zählen Eskapismus, Hedonismus, Abenteuer und teilweise soziale Bedürfnisse. Das Freizeiterlebnis kann als Kompensationsangebot für erlebte Entfremdung in anderen Lebensbereichen (Alltag, Beruf) verstanden werden, aber auch im Sinne von physiologischer Regeneration und Entspannung. Das Thema der Abgrenzung und Synchronisation verschiedener Lebensbereiche verweist auf gesellschaftliche Entwicklungen, etwa der Individualisierung, reflexiven Moderne oder, psychologisch gewendet, der Tätigkeitsgesellschaft (vgl. Sachs 1999; Jäger 1999).

Insgesamt zeigt sich, dass motorradspezifische Motivationen mit den Kriterien der Verkehrsmittelwahl, die im vorigen Kapitel dargestellt wurden, teilweise übereinstimmen. In der Verkehrsmittelwahlforschung dominieren jedoch funktionale Aspekte (Zeit, Kosten, Bequemlichkeit), die beim Motorradfahren keinen eigenen Motivationsstatus erlangen. Hier sind es stattdessen fahrerische Erlebnismöglichkeiten wie Flow, Thrill oder Kompetenzzuwachs, die wiederum in der Verkehrsmittelwahlforschung nicht thematisiert werden. Nimmt man dann noch die Arbeit von Sachs (1984) in den Vergleich, so zeigt sich, dass dessen kulturgeschichtliche Analyse die subjektiven oder leiblichen Erlebnismöglichkeiten des Fahrens nicht in den Blick bekommt. Genau auf diese aber macht die psychologische Forschung

erkannt worden, dass diese Funktionseinheiten eine Voraussetzung für die im Flow mögliche verdichtete Repräsentation von Kompetenzen und Erfahrungen jenseits des aktuellen Wahrnehmungs- und Bewusstseinsfokusses sind. Darüber hinaus ist das Motorradfahren ein geeignetes Phänomen, diese Verdichtung von Fertigkeiten, Kompetenzen und Erfahrungen auch auf ihrer leiblichen Basis zu beschreiben und damit die kognitive Dominanz in der Forschung zur Handlungsregulation ein wenig zu regulieren.

⁹ Die Sicherheitsmotivation kann eigentlich kein primäres Bedürfnis sein, denn wer in erster Linie an Unversehrtheit interessiert ist, wird gar nicht erst beginnen, Motorrad zu fahren. Sicherheit kann nur ein zusätzliches, sekundäres Bedürfnis innerhalb einer der übrigen sein.

zum Motorradfahren aufmerksam - jenseits ihrer inferenzstatistischen Funktionslust.¹⁰

Damit ist die Relevanz des Motorradfahrens für die Psychologie, insbesondere die Arbeitspsychologie, skizziert: Es verweist uns auf die leibliche Ebene der Handlungssteuerung, Antizipation und Tätigkeitsorganisation. Da es zudem als autotelisch, d.h. aus sich selbst heraus motivierend aufgewiesen wurde, ist es der Analyse auf allen miteinander verschachtelten Ebenen menschlicher Tätigkeit nicht nur zugänglich, sondern kann diese auch in ihrer internen Verweisstruktur untersuchen. Diese phänomenologischen Voraussetzungen sind der Forschung in einer entfremdeten, weitgehend arbeitsteilig spezialisierten und zunehmend abstrakten Arbeitswelt immer weniger gegeben.

1.3.7 Fahrwelten und Fahrformen: qualitative Versuche

In den siebziger Jahren entstanden im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen mehrere Studien einer Forschergruppe an der Universität Köln¹¹ mit dem Ziel, der Attraktivität des Autofahrens im Erleben der Fahrerinnen und Fahrer auf die Spur zu kommen (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 1975). Ausgangspunkt war die Diskussion um den Sicherheitsgurt, dessen verpflichtende Einführung seinerzeit kontrovers und leidenschaftlich diskutiert wurde. Die Vehemenz dieser Diskussion lenkte den Blick auf die durch Verkehrspsychologie und Sicherheitsforschung bislang unterschlagenen Bedeutungen des Fahrens für die Autofahrer im Alltag, auf deren „Fahrwelten“ und „Fahrformen“. Die dabei deskriptiv herausgearbeiteten Erlebnisdimensionen, die zunächst nur zur Fundierung der Argumentation von Verkehrssicherheitsexperten gedacht waren, sind bis heute ein bestimmendes Konzept über die Lebenswelt Autofahren - wohl auch mangels Alternativen.

Vorab sind einige methodische Bemerkungen angebracht. Der Diskussionsstand über qualitative Forschung war zu jener Zeit ein anderer als heute. Nahezu alle maßgeblichen Arbeiten wurden in Deutschland erst seit Mitte der 70er Jahre publiziert. Die Autoren stützten ihr Interviewverfahren im Rückgriff auf Gadamer auf den hermeneutischen Zirkel (vgl. Gadamer 1986; Hufnagel 1976) (Kap. 5.1.3). Ihnen ging es darum, „die den Aussagen des Befragten zugrunde liegenden (und ihm meist verborgenen) Sinnzusammenhänge zu eruieren“ (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 18). Allerdings wird dieses Verfahren nicht auf die Auswertung, sondern auf die Interviewtechnik selbst angewendet: Der Zirkel besteht darin, dass der Forscher schon im Verlauf des Interviews Hypothesen aus dem bildet, was die Befragten äußern. Diese Hypothesen werden im weiteren Interviewverlauf als Fragen formuliert, von der Peripherie des Themas wird dessen Kern eingegrenzt. Der Kern ist das

¹⁰ Die Abwertung phänomenologischer und explorativer Beschreibung wird in mehreren der zitierten Beiträge deutlich, besonders aber in folgendem: „Das Individuum ist zwar i. d. R. nicht in der Lage, sein Selbstbild hinsichtlich verschiedener Realitätsbereiche ausführlich zu formulieren, kann aber bereichsspezifische Aussagen, die das eigene Erleben und Verhalten betreffen, auf deren Gültigkeit hin beurteilen. Daher wird ... anhand der Zustimmung oder Ablehnung zu Aussagen über das eigene Erleben und Verhalten beim Motorradfahren operationalisiert“ (Haeberlin, Stange & Henning 1990, 114).

¹¹ Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit (AFO), Institut an der Universität zu Köln.

Gegenstandsfeld, das der Forscher im Vorhinein bestimmt hat, „jener Topos ..., von dem vermutet wurde, daß er die Attraktivität des Autofahrens ausmacht: die Lust am schnellen Autofahren“ (ebd., 34). Aus heutiger Sicht ist dagegen einzuwenden, dass die Befragten nicht die vollständige Darstellungs- und Strukturierungsfreiheit besaßen. Folglich - und zusätzlich, weil die Interpretationen nicht expliziert werden - ist zwischen vorgängigen Ideen der Forscher und den Deutungen der Befragten nicht zu trennen, ex-ante Hypothesen der Forscher fließen in das Material und dessen Deutung mit ein. Ein deutliches Indiz hierfür ist auch, dass die befragten Fahrer sich in diesem Rahmen nicht gerne über ihre Leidenschaft am Fahren äußerten: „Einige Befragte sträubten sich, dazu etwas zu sagen - sie wollten, wie sie es ausdrückten, sich den Spaß am Autofahren nicht nehmen lassen“ (ebd., 37). Die Interviewpartner wurden per Zufall aus der städtischen Führerscheinkartei ausgewählt, sodass möglicherweise ein Teil der Interviews nicht auf vollständig freiwilliger Basis zustandekam. Schließlich wurden die Interviews mit der Frage „Fahren Sie gern Auto?“ begonnen. Die Frage wurde als „unverfänglich, aber präzise“ befunden und habe „den Vorteil einer Verpflichtung: Haben die Befragten ihr erst einmal zugestimmt, können sie darauf festgelegt werden“ (ebd., 33), was dann wohl auch geschah. Es wird deutlich, dass nicht nur die Eingangsfrage, sondern die ganze Anlage der Interviews für die Befragten eben doch verfänglich war: Sie mussten sich auf das vom Forscher vorab eingegrenzte Feld und auf deren im Interview angesteuerte Hypothesen einlassen. Ihr Ausweichen wird tendenziell als Abwehr ausgelegt und provoziert nur weitere Fragen in die jeweilige Richtung.¹²

Einfach ausgedrückt: Trotz des aufwendigen Designs (230 Tiefeninterviews à 2-3 Stunden) ist am Ende das herausgekommen, was man am Anfang hineingegeben hat - jetzt aber versehen mit den wissenschaftlichen Weihen des Authentischen. Es ist allerdings der Verdienst der Autoren, deutlich herausgearbeitet zu haben, dass der Funktionalität des Autofahrens im Sinne des Transports im Erleben, Handeln und Verhalten eine untergeordnete Rolle zukommt. Das Autofahren wird hier als eine sich selbst verstärkende Tätigkeit aufgewiesen, die vor allem psychoanalytisch und sozialpsychologisch gedeutet wird. Dabei werden einseitige Bewertungen vermieden, an narzisstischen Tendenzen wird beispielsweise der positive, ich-stärkende Aspekt hervorgehoben (ebd., 62 f.). Ansatzweise wird auch auf gesellschaftliche Rahmenbedingungen aufmerksam gemacht, die etwa konkurrierendes Verhalten unterstützen und verständlich machen. Schließlich werden in deskriptiver Analyse die Fahrformen Autonomie, „thrill“, Gleiten, Erproben, Pilotieren und Kraftentfaltung herausgearbeitet und auf die polaren Tendenzen des „Auslebens“ und „Absicherns“ zurückgeführt (Berger, Bliersbach & Dellen 1975). Die Fahrformen des Pilotierens und Gleitens betonen den Aspekt der Kontinuität und des störungsfreien Daheingleitens, treten in ihrer Bedeutung aber deutlich hinter die von den Autoren ausgemachten Macht- und Konkurrenzbestrebungen zurück.

¹² Diese Fragetechnik kann im Extremfall dazu führen, dass gerade weil Interviewte den gewünschten Zusammenhang nicht selbst entfalten, dieser unterstellt wird. Es wird ein Topos formuliert, der empirisch gar nicht nachgewiesen werden kann. So wird, „weil dieser Zusammenhang in den Explorationen nicht auftauchte“ (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 57), ein Beispiel aus der Zeitschrift „auto motor sport“ angeführt, um die Kränkung aufzuweisen, die der Fahrer eines hochmotorisierten Wagens mit unauffälligem Äußeren als Folge dieses Understatement angeblich erfährt, wenn er deswegen unterschätzt wird.

In den Arbeiten aus dieser Gruppe (neben den zitierten noch Bliersbach 1979, 1992; Dellen & Bliersbach 1978) wird das Fahren aus zwei Motivkomplexen heraus begriffen: *soziale Distinktion und genussvolle Regression*. Das Erleben von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Beherrschung seien die zentralen Qualitäten des Fahrens, deren psychologische Korrelate das Empfinden von Macht, Überlegenheit und Durchsetzung bzw. deren Gegenteil, Ohnmacht, Unterlegenheit und Kränkung. Die Metapher des Heraufblickens zum Erwachsenen und des Konkurrenzkampfes unter Gleichaltrigen verdeutlichen dieses Muster (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 50 f.).

Als Beispiele werden die Typenkenntnis und stereotype Besetzung von Automarken, die die soziale Hierarchie unter den Autofahrern symbolisierten, genannt. Paradigmatische Fahrsituationen seien etwa das Heranfahren an die Ampel, um dort der erste zu sein, das Anfahren beim Umschalten auf Grün, Überholsituationen auf der Autobahn o.ä., bei denen das Lichthupen, Auffahren, Schneiden etc. zu Kränkungen, versagter Anerkennung oder Missachtung führten. Dellen & Bliersbach (1978, 127) zitieren die Stelle einer Examensarbeit, die die Motive des Motorradfahrens zusammenfasst. Das Zitat besteht aus vier Sätzen, in denen neun mal die Metapher des sozialen Wettbewerbs verwendet wird („beherrschen“ (2x), „Ehrgeiz“, „schneller als andere“, „immer vorn“, „siegen“, „überlegen machen“, „provozieren“, „Erfolg“). Vier Mal wird das Leistungsstreben des Fahrers betont („aktiv beeinflusst“, „sich fordern“, „sich selbst steigern“, „immer mehr herausholen“).

Die Erklärungsfolie für all diese Fahrsituationen ist der soziale Vergleich in Konkurrenzsituationen, den Fahrenden werden ausgeprägte Abgrenzungs- und Überlegenheitstechniken zugeschrieben. Allerdings wird dies nicht aus zusammenhängenden Interviewpassagen mit eigener Darstellungslogik hergeleitet, sondern an Einzelaussagen. Es muss daher angenommen werden, dass dieses Erklärungsmuster überstrapaziert wird, indem gängige *soziale Stereotype* über BMW-, Mercedes- oder VW-Fahrer als *subjektive Sinnstrukturen* missverstanden werden (vgl. Kap. 2.1.4). Ohne den Zusammenhang herzuleiten oder zu erläutern werden Fahrerleben und stereotypische soziale Abgrenzung kurzgeschlossen.

Noch deutlicher wird dies bei der Beschreibung von Fahridealen, „den Motivationen fürs Autofahren“ (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 60). Fünf Ideale werden genannt, alle werden als soziale Distinktionsstrategien gedeutet: Das *Vermeidungsideal* des Mitrollens bestehe darin, „nicht unangenehm aufzufallen“, das *altruistische Ideal* darin, „Fahrfreude an andere abzutreten“, das *narzisstische Ideal* darin, das eigene Können darzustellen, wobei das „Macht-Gefälle beim Autofahren“ deutlich wahrgenommen werde, das Ideal des Abhängens darin, „immer Erster sein zu wollen“ und schließlich geht es im - vergleichsweise reifen - *Ideal des Piloten* um die Freude an technischer Perfektion, Koordination, Verantwortung und Disposition (alle Zitate ebd., 60-68). Das Ideal des Fahrens wird nicht aus dem Fahren selbst abgeleitet, sondern aus einem Bezugsrahmen unter vielen möglichen, der das Fahren überlagert. Aus dem Bezugsrahmen des Fahrens heraus wäre eine Deutung für das Vermeidungsideal etwa der Wunsch, widerstandslos, unsichtbar und kontinuierlich zu gleiten.

Die Ergebnisse dieser Arbeiten haben insgesamt einen großen Widerhall gefunden. Die Regressionshypothese hat sich vor allem als „Thrill“ und „Angstlust“ (Balint 1988) verselbständigt. Es gehört zum denunzierenden Kanon der Automobilgegner, regressiven Lusttendenzen einen unangemessen hohen und generalisierenden Stellenwert zuzumessen (vgl. Schönhammer 1991, 203 ff.).¹³ Der Aspekt der Beherrschung, auf dem das „Thrill“-Konzept aufbaut, wäre zumindest aus dem Kontext des Fahrens selbst herzuleiten, in der Handeln und Wahrnehmung sich auf die Einheit Mensch-Maschine zentrieren und in dieser aufgehen (vgl. Kap. 3.6.1). Stattdessen wird „Thrill“ auf eine soziale Komponente im Sinne demonstrierter Mächtigkeit verengt, die zwangsläufig in eine deviante Richtung weist. Dies verwischt die Perspektiven, die Zuschreibung von außen ersetzt die Analyse des subjektiven Empfindens (vgl. These S. 194).

Fehlschlüsse zwischen dem Fahrerleben und empirisch unzureichend belegten Bezugssystemen können vermieden werden, wenn Fahrerleben aus der konkreten Situation *und* den für diese Situation subjektiv herangezogenen Bezugsrahmen heraus analysiert wird. Die Verschränkung von beidem lässt sich nur aus der Sicht der Fahrerinnen und Fahrer herstellen. Im empirischen Teil dieser Arbeit entwickeln Fahrer/innen ihre Bezugssysteme aus der konkreten Erfahrung heraus selbst. Dabei wird sich u.a. erweisen, welchen Stellenwert soziale Distinktion und Regression für das Fahrerleben haben.

1.3.8 Fahren in der interdisziplinären Mobilitätsforschung: Bewegung oder Beweglichkeit?

Verkehr und Mobilität sind die zwei angewandten und interdisziplinären Forschungsrichtungen, die das Fahren direkt betreffen. Trotzdem ist das Thema Fahren als Ausgangs- und Bewährungsinstanz für Forschung und Gestaltung in beiden Richtungen bisher weitgehend unentdeckt. Mobilitätsforschung als der neuere Zweig zeichnet sich noch stärker als die klassische, im Sinne der Optimierung operierende Verkehrsforschung durch ihren transdisziplinären Charakter aus. Der Begriff Mobilität impliziert einen breiteren kulturellen, sozialen und ökonomischen Rahmen. In diesem Kapitel will ich den interdisziplinären Mobilitätsbegriff nachzeichnen und auf seinen Bezug zur Erfahrung des Fahrens abklopfen.

Blickt man auf Definitionen aus der Stadt- und Verkehrsplanung, wird Mobilität zwar umfassend definiert, dabei aber der räumliche Aspekt der Ortsveränderung herausgehoben.

„Mobilität bezeichnet ganz allgemein die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. [...] Unter dem Begriff der räumlichen Mobilität werden im weitesten Sinn alle Bewegungsvorgänge zwischen menschlichen Aktivitätsstandorten gefaßt.“ (Läpple 1995, 649).

¹³ Jede psychoanalytische Wertung ist ohne Berücksichtigung ihres kontextuellen und situativen Rahmens hoch problematisch, Regression etwa kann man einem Neonazi auf Verfolgungsjagd ebenso zuschreiben wie einem Konzertbesucher oder Modellbauer.

Läpple erwähnt auch soziale und ökonomische (Faktor-) Mobilität, spart die subjektive und leibliche Ebene jedoch aus. Interessant ist auch, dass Mobilität als Bewegung *zwischen* Aktivitätsstandorten aufgefasst wird und dabei offen bleibt, inwieweit Mobilität selbst als Aktivität aufgefasst werden könnte. Diese Definition macht die Konzentration auf kollektive, manifeste und beobachtbare Verkehrsströme deutlich, die die Verkehrs- und Planungsdisziplinen insgesamt charakterisiert. Diese betreffen Güter, Personen, Daten und Informationen. Mobilität ist damit zunächst eine Bezeichnung für alle *räumlichen Aspekte des sozio-ökonomischen Bedingungsgefüges*.

Von anderen Autoren wird Mobilität nicht nur als tatsächlich realisierte Fortbewegung, sondern auch als *Möglichkeit der Fortbewegung* gefasst. Dieser Bedeutungswandel des noch jungen Mobilitätsbegriffs geht zurück auf die Aktionsraumforschung innerhalb der Stadt- und Verkehrsplanung. Sie untersucht *Erreichbarkeiten* (Accessibilities), also Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten, sowie *Restriktionen* als äußere Beschränkungen innerhalb dieser Möglichkeiten (Hägerstrand 1970; vgl. limitierende und motivierende Determinanten bei Held 1982) (Kap. 1.3.5). Der Begriff der Erreichbarkeiten verweist auf die Funktion der Mobilität im Rahmen menschlicher Tätigkeiten: „Accessibility is concerned with the opportunity that an individual or type of person at a given location possesses to take part in a particular activity or set of activities“ (Jones 1981, 1). Der menschliche *Aktivitätsraum* (action / activity space)¹⁴ sei zentrales Gestaltungskriterium für Stadt- und Verkehrsplanung, nicht die Beweglichkeit selbst (Moseley 1979). Dieses Konzept wird von Giddens (1988, 161 ff.) mit dem Begriff der „Anwesenheits-Verfügbarkeit“ aufgegriffen, um das Verhältnis von Raum, Ort und sozialer Praxis zu beschreiben (vgl. Canzler 1999). Tätigkeiten, Motive und Sinnstrukturen menschlichen Handelns werden berücksichtigt, gleichzeitig wird die Fortbewegung selbst auf ein reines Mittel zum Zweck herabgestuft. Auch in der ökologisch orientierten Stadt- und Verkehrsplanung wird Mobilität als die Fähigkeit zur Bewegung (Beweglichkeit) verstanden (Petersen & Schallaböck 1995, 10, unter Verweis auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen). Mobilität wird damit im Zusammenhang mit und als Voraussetzung für Lebensgestaltung, Autonomie und ökonomische Partizipation gesehen (Hesse 1993; Holzapfel 1997; CITY:mobil 1999). Dieser erweiterte Bezugsrahmen verhindert, dass die Gleichsetzung von Mobilität und Entfernung sich unkritisch fortdauernd in die Höhe schraubt. Mobilität kann statt durch schnellere, effektivere oder billigere Verkehrsmittel auch durch kürzere Distanzen verbessert werden: „Definieren wir Mobilität als Nutzung von Gelegenheiten, als Mittel zur Erledigung von Aktivitäten, so zeigen die Erfahrungen, daß städtisches Leben sich nur dort gleichberechtigt und ökologisch verträglich entwickeln kann, wo ... eigene Mobilität ... sich nicht den Zwängen und der Eigendynamik von technischen Systemen unterwirft“ - denn: „sind große Entfernungen für eine Aktivität zurückzulegen,

¹⁴ Vor dem Hintergrund der Tätigkeitstheorie (Kap. 2.2.2) sprechen wir nicht vom *Aktionsraum*, sondern vom *Aktivitätsraum* - es sind nicht Aktionen, die uns interessieren, sondern Aktivitäten im Sinne von *Tätigkeiten*.

erhöht sich ... nicht die Mobilität, sondern vielmehr der Aufwand für Mobilität“ (Petersen & Schallaböck 1995, 13). *Eine Steigerung der Mobilität ist eine Steigerung der Aktivitätsmöglichkeiten, nicht aber die Steigerung des Verkehrs.* Mobilität wird in den Dienst anderer Bedürfnisse gestellt, nicht aber als eigenes Bedürfnis gesehen. Dies verdeckt den Blick auf *die der Fortbewegung inhärenten Motive.* Die Gefahr ist, dass das Forschungsprogramm Mobilität die leibliche Fortbewegung vergisst und dabei das motorisierte Fahren als sich selbst verstärkende Tätigkeit unterschätzt.

Insgesamt wird diese Unterscheidung zwischen Bewegung und Beweglichkeit nicht eindeutig vollzogen und führt zu Verwirrung. Häufig wird beides in einer Definition genannt:

„Mobilität bedeutet die Möglichkeit der Ortsveränderung im Sinne von Beweglichkeit und Ortsveränderung als Bewegung“ (Maurer & Koll-Schretzenmayr 2000, 8)

Mobilität ist die „mögliche wie realisierte Fähigkeit zu Ortsveränderungen im öffentlichen Raum, um sich ... zu verhalten und ihn erleben zu können“ (Heine 1998, 30).

„Der Mobilitätsraum ist somit als ein Möglichkeitsraum aufzufassen. Mobilität bezeichnet die Bewegung in diesem Möglichkeitsraum“ (Canzler & Knie 1998, 30); „Mobilität ist Beweglichkeit; unterschieden werden kann zwischen der Bewegung in möglichen und der in konkreten Räumen. Letztere kann als Verkehr definiert werden“ (ebd., 131).¹⁵

In der Verknüpfung „Bewegung *und* Beweglichkeit“ schließt die Realisierung die Möglichkeit nicht aus. Im Begriff des Ortes wird der Horizont der Möglichkeiten geöffnet, denn „es gibt geographische, virtuelle, soziale, geistige, seelische und organisatorische Orte“ - aber „direkt erkennbar sind die geographischen Ortsveränderungen von Menschen und Gütern sowie der Transfer von Informationen“ (Maurer & Koll-Schretzenmayr, 8). Die gleiche Inkonsistenz unterläuft auch dem bereits erwähnten Sachverständigenrat: „Man versteht dann [unter Mobilität im Verkehrskontext] die Summe aller Ortsveränderungen eines Individuums in einer bestimmten Periode“ (zit. nach Petersen & Schallaböck 1995, 11). Ein Möglichkeitshorizont wird zwar eingeräumt, jedoch beschränkt sich die Analyse und die Gestaltung auf das Beobachtbare und Messbare. Der Möglichkeitshorizont beschränkt sich auf technologische Perspektiven: „Die Verkehrs- und Informationssysteme erhöhen ihre Leistungspotentiale derart, daß der Weg vom Ort zur Allgegenwart für die Informationen und physischen Bewegungen entwickelter Gesellschaften vorgezeichnet ist“ (Maurer & Koll-Schretzenmayr 2000, 8). Individuelle Horizonte und Perspektiven sind damit nicht gemeint. Denn nicht jede kulturelle Errungenschaft kann subjektiv angeeignet werden, im Gegenteil kann erstere letzterem im Wege stehen.

¹⁵ Ein Blick auf aktuelle Forschungsprojekte zum Thema zeigt, dass der Aspekt der Beweglichkeit als Potenzial stärker in den Vordergrund rückt, obwohl weiter Uneinheitlichkeit besteht. Der Sozialwissenschaftler: „Mobilität ist die Möglichkeit zur Bewegung im Raum und der Verkehr repräsentiert die zur Realisierung erforderlichen Strukturen“ (Tully 2000, 11); der Ingenieur: „Mobilität wird hier verstanden als Beweglichkeit im Sinne einer Raumüberwindung von Personen, Gütern und Informationen“ (Henning & Olbertz 1997, 6).

Heine setzt Beweglichkeit als Möglichkeit und konkrete Bewegung gleich: Die „mögliche *wie* realisierte Fähigkeit“ ist keine additive Verknüpfung wie das ‚und‘, sondern impliziert Austauschbarkeit. So kann Mobilität leicht auf die physische und ortsverändernde Realisierung beschränkt werden und sich eben darum um ihre Möglichkeiten bringen (vgl. Kap. 1.3.4). Canzler und Knie konstruieren mit dem Begriff des Mobilitätsraums einen verdoppelten Konjunktiv. Denn sowohl *Raum* als auch *Mobilität* umfassen *Möglichkeitenhorizonte*. Raum ist unbestimmt und damit als Expansionsmöglichkeit des Menschen zu verstehen (vgl. Kap. 3.3), Mobilität schließt die denkbaren, möglichen Horizonte der Bewegung mit ein, wie die Autoren in Anlehnung an das lateinische „mobilitas“ (\approx Beweglichkeit) einräumen: „Mobilität kann daher geistige Beweglichkeit bedeuten, wobei der geistige Horizont den Möglichkeitsraum markiert“ - womit Mobilität zur Möglichkeit wird - aber: „Mobilität bezeichnet die Bewegung in diesem Möglichkeitsraum“ (ebd., 30). Insgesamt vermischen sich in dem abstrakten Begriff der Mobilität materielle und ideelle, individuelle und gemeinschaftliche sowie reale und potenzielle Dimensionen. Ob der Begriff sich damit überhaupt für eine sozialwissenschaftliche Phänomenbeschreibung oder -klassifizierung eignet, bleibt vorerst fraglich.

Wo bleibt dabei das Fahren? Ist in der Möglichkeit, fahren zu können, bereits das Wesen des Fahrens enthalten? Oder ist das Erleben selbst der Kern seiner Faszination? Beides ist nicht zu trennen, *denn der Horizont wird nur in der Bewegung erfahrbar. Nur im Tun selbst erschließen wir dessen Möglichkeiten*. Wir müssen die Erfahrung der Fortbewegung gemacht haben, um die verschiedenen Perspektiven auf den Horizont zu kennen und zu wissen, dass dieser Horizont der Möglichkeiten beweglich ist. Das Bewusstsein unserer Möglichkeiten beruht auf vorgängiger Erfahrung, diese erhalten ihren Sinn dadurch, dass sie zukünftige Möglichkeiten erschließen. Es mag nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten geben, jedoch gibt es keine Realisierung ohne deren Horizont. Aus psychologischer Sicht sind die Möglichkeit etwas zu tun und das Tun selbst zusammenzufassen. Allerdings ist diese Zusammenfassung nicht als Gleichsetzung zu verstehen, sondern als eine Figur-Grund-Beziehung: Im praktischen Handlungsvollzug (etwa beim Fahren) ist das Tun die Figur vor dem Hintergrund der Möglichkeiten. In der distanzierten Reflexion kann dieses Verhältnis kippen, der Horizont der Möglichkeiten wird zur Figur vor dem Hintergrund unserer konkreten Erfahrung (Kap. 2.2.1).

Neben dem ungeklärten Verhältnis zwischen Beweglichkeit und Bewegung ist die Hauptkritik an der interdisziplinären Mobilitätsforschung, dass Mobilität lediglich als zweckgebundene Ressource, nicht aber als unabhängiges Bedürfnis gesehen wird. Gerade die Einbettung der Fortbewegung in soziokulturelle oder ökonomische Aktivitätssysteme verliert diese aus dem Blick. Um Mobilität als ein individuelles Potenzial aufzufassen, ist das Mobilitätsverständnis der handelnden Akteure empirisch aufzunehmen und zu verstehen. Mobilität ist jedoch kein Erfahrungsbegriff, sondern ein abstraktes Konstrukt, das die sinnliche und leibliche Ebene nicht anspricht. Welche tatsächlichen Erfahrungen mit ihm gekoppelt sind, ist noch unklar - Fahrerfahrungen gehören zweifellos dazu.

2 Fahren als ökologisches Handeln?

Die bisher dargestellten Zugänge zum Thema Fahren haben vor allem zwei Dinge gezeigt: Innerhalb der Psychologie bilden sich Subzweige heraus, die in ihren Legitimationsstrategien bevorzugt auf gut eingeführte Methoden, Theorien und Paradigmen zurückgreifen, ohne dabei den lebensweltlichen Kontext der Fortbewegung ausreichend zu beachten. Interdisziplinär fehlt es an einer Reflexion insbesondere subjektiver Bedeutungen von Fortbewegung, um dem Mobilitätsbegriff zu ausreichender Integrationskraft zu verhelfen. Denn in seiner pragmatischen Dimension wirft das Fahren - zumal in seiner individuellen und motorisierten Form - die Frage der Solidarität auf: Wie lange noch lässt sich die individuelle Motorisierung angesichts zunehmender gemeinschaftlicher Belastungen rechtfertigen? In diesem Kapitel wird der sozialwissenschaftliche Beitrag zum ökologischen Diskurs nachgezeichnet. Dabei wird sich erweisen, dass die vermeintliche Kluft zwischen Bewusstsein und Handeln ein theoretisches Artefakt ist, das in einer analytischen Trennung von Person und Umwelt begründet ist. Die Kluft besteht vielmehr zwischen kulturellen, wissenschaftlichen und normativen Handlungserwartungen auf der einen und individuellen, alltäglichen und situierten Handlungsvollzügen auf der anderen Seite.

2.1 Der ökologische Diskurs: Umwelt als Bezugsrahmen für Handeln und Bewusstsein

So naheliegend die Bezugnahme auf die Umweltpsychologie bei der Erforschung des Fahrens zunächst scheint, so notwendig ist eine Präzisierung. Denn der Zusatz „Umwelt“ für eine Psychologie erscheint bei genauem Hinsehen widersinnig - bezeichnet er doch die Gesamtheit aller auf einen Organismus einwirkenden äußeren Bedingungen, seien sie natürlichen, sozialen oder technischen Ursprungs. Da es ein Erleben oder Handeln ohne Umwelt nicht gibt, ist der Begriff „Umweltpsychologie“ nichts weiter als eine Tautologie. Wählt man alternativ die Bezeichnung „ökologische Psychologie“, um damit die wechselseitigen Beziehungen zwischen Organismus und Umwelt zu betonen, kommt man diesem Sachverhalt zwar näher, löst das begriffliche Abgrenzungsproblem aber noch nicht. Anschließend soll gezeigt werden, dass mit dem Zusatz „Umwelt“ oder „ökologisch“ verschiedene psychologische Zugänge verbunden sind, um dann den für diese Arbeit relevanten zu bestimmen.

Die Umweltpsychologie ist eine zwar junge, aber dennoch profilierte Teildisziplin der Psychologie, die sich in Deutschland erst in den frühen 70er Jahren konstituierte (vgl. Kaminski 1976), in den USA etwa 10 Jahre zuvor (Proshansky & O'Hanlon 1977), auch wenn es aus heutiger Sicht etwa in Kurt Lewin oder Willy Hellpach wichtige Vorläufer gibt (vgl. Barker 1976; Graumann 1976). Roger Barker, der 1935 und 1936 als Postdoktorand der Gruppe um Kurt Lewin angehörte, steht stellver-

tretend für einen wesentlichen Auslöser und damit ersten Zugang der umweltpsychologischen Bewegung. Dieser lässt sich zusammenfassend in der Unzufriedenheit mit klassischen Verhaltenstheorien ausmachen, die Verhalten entweder als Persönlichkeitsvariable oder aus isolierten Reizkonstellationen heraus zu erklären versuchten (vgl. Proshansky, Ittelson & Rivlin 1976). Barker entwickelte den Ansatz der *Behavior Settings*, die *Umwelteinheiten* beschreiben, in denen sich *Verhaltensepisoden* vollziehen. Er geht von einem Verhaltensstrom aus, aus dem einzelne Episoden herausgelöst werden können, die sich am geeignetsten über die spezifische Umweltkonstellation, zu der neben den beteiligten Personen die raum-zeitliche Gegebenheit, Objekte und Gegenstände sowie soziale Regeln und Symbole gerechnet werden, beschreiben lassen (Barker & Wright 1955; Barker 1963; Barker 1976; vgl. Kaminski 1986b). Vergleichbare Ansätze, die von einem transaktionalen, dynamischen Verhältnis zwischen Mensch und Umwelt ausgehen, bilden einen wesentlichen Ausgangspunkt der *environmental psychology* (vgl. Kap. 2.1.5; Exkurs S. 62).

Ein ganz anderer Zugang ist eher pragmatisch-ökologisch motiviert und kann als Reaktion der akademischen Psychologie auf die akute Umweltkrise verstanden werden. Hier konstituiert nicht der theoretische Ausgangspunkt, sondern der Anwendungsbezug den Forschungsgegenstand. Forschungsgebiete sind etwa die Belastungen durch Umwelteinflüsse, die Umweltbewusstseinsforschung, Bedingungen umweltfreundlichen Verhaltens oder Interventionsstrategien (vgl. Pawlik 1991; Schahn & Giesinger 1993; Homburg & Matthies 1998; Hellbrück & Fischer 1999). In einem erweiterten Verständnis lassen sich diesem Zugang auch alle Arbeiten zuordnen, die die Gestaltung konkreter Umwelten des Menschen verfolgen, seien es der Arbeitsplatz, die städtische Umgebung, das Fahrzeug oder der Straßenverkehr (Everett & Watson 1987; Bell, Fisher, Baum & Greene 1996). Die Motivation dabei ist zwar nicht immer explizit ökologisch, allerdings definieren sich diese wie jene aus den Erfordernissen konkreter Anwendungsfelder heraus. Weiterhin sind Zugänge erwähnenswert, in denen beide Motivationen einander ergänzen. Aus der jeweiligen Forschungspraxis heraus wird die Notwendigkeit auch einer theoretischen Neubestimmung erkannt, sei es auf Basis von Kulturvergleichen (Boesch 1971; mit Einschränkung auch Pawlik 1976) oder interdisziplinären Anforderungen (Altman 1976; Appleyard 1981; Seamon & Mugerauer 1985).

Zusammenfassend lassen sich also drei wesentliche Anstöße zur Formulierung einer ökologischen oder Umweltpsychologie erkennen: ein theoriegeleiteter, ein anwendungsorientierter und ein interdisziplinärer. Diese stehen selbstverständlich nicht in einem Ausschlussverhältnis, sondern bedingen einander stärker als es zunächst den Anschein hat. Ein transdisziplinär brauchbarer psychologischer Ansatz etwa erfordert die Explikation psychologischer Grundbegriffe, eines Umweltbegriffs und Menschenbildes. Daher wirkt der frühe Versuch Pawliks, eine Ökopsychologie und eine Umweltpsychologie zu unterscheiden, zunächst voreilig. Er schlägt vor, unter „*Ökopsychologie* die wissenschaftliche Erforschung der Abhängigkeit des menschlichen Erlebens und Verhaltens von seinen (insbesondere molaren) Umweltbedingungen zu verstehen, unter *Umweltpsychologie* die psychologische For-

schung und Praxis im Angesicht der heute aktualisierten konkreten Umweltfragen (...). Umweltpsychologie ist danach vordringlich Angewandte Psychologie und vielfach erst im interdisziplinären Verbund effektiv“ (Pawlik 1975, 275). Diese Trennung in einen theoretischen - welcher Provenienz auch immer - und einen anwendungsbezogenen Zweig, die sich bereits in den frühen strategischen Diskussionen über das Fach andeutet (Kaminski 1976, 11; Stapf 1976, 26 f.), ermöglicht letztlich das Fortbestehen des begrifflichen Abgrenzungsproblems. Vermeintlich anwendungsbezogene Forschung fundiert auf bestehenden Paradigmen anstatt auf einem originär entwickelten, transdisziplinär zugänglichen Gegenstandsverständnis. Wenn etwa das Problem des Auseinanderdriftens von Umweltbewusstsein und umweltfreundlichem Handeln als Einstellungs-Verhaltens-Problem operationalisiert und so in sozialpsychologischen Termini abgehandelt wird, mag dies der Einstellungsforschung zu einer partiellen Renaissance verhelfen (Maloney & Ward 1973; Weigel 1983; Spada 1990; Pligt 1996; Bamberg 1996). Ähnliches gilt für den kognitiven Ansatz, auch wenn dieser bereits früh mit umweltpsychologischen Themen zusammenfällt (Downs & Stea 1973).¹⁶ Allerdings erschwert ein solches Vorgehen die Vermittlung in die fachübergreifenden, gestalterischen und alltäglichen Diskurse über ökologische Fragen (s. schon Altman 1976). Zwar wird das Problem einer atomistischen Psychologie heute zunehmend erkannt und reflektiert, Lösungsansätze werden jedoch häufig innerhalb der bestehenden Paradigmata gesucht (vgl. etwa Urban 1991; Fuhrer 1995; Littig 1997; Giese 1997). Bei einem Großteil umweltpsychologischer Arbeiten handelt es sich bei näherem Hinsehen lediglich um die Fortsetzung anderer Teildisziplinen mit ausgewechseltem Gegenstand - pointiert formuliert um einen grünen Anstrich alter Schubladen.

Angesichts der Forschungslage scheint die Unterscheidung einer Umwelt- und einer ökologischen Psychologie also weiterhin berechtigt. Als ökologische Psychologie bezeichne ich eine theoretische Perspektive, die den lebensweltlichen Kontext menschlichen Erlebens und Handelns als wichtigstes Bewährungskriterium betrachtet. Den Begriff Umweltpsychologie verwende ich weiterhin für solche psychologische Arbeiten und Ansätze, die sich mit der ökologischen Krise im weiteren Sinne beschäftigen, ihr Bindestrich-Attribut also vom Gegenstand her beziehen. Fruchtbar ist die Annäherung vom Gegenstand her dann, wenn interdisziplinäre Anforderungen an psychologische Forschung gestellt werden. Es wird etwa deutlich, dass es einen Umweltbegriff jenseits seiner sozialen Bedeutung nicht geben kann, oder dass sich jede psychologische Theorie an spezifischen Kontexten, Umwelten, messen lassen muss. In diesem Sinne ist jede Psychologie auch Umweltpsychologie. Das integrative Potenzial des Umweltbegriffs lenkt das Augenmerk auf die verschiedenen Kontextaspekte menschlichen Handelns, sodass die Dynamik und Variabilität der Mensch-Umwelt-Beziehung in neuem Licht erscheint (Kap. 2.1.1). Searles (1960, zit. nach Gebhard 1993, 131 f.) spricht von einer *ganzheitlichen Beziehung auf sinnlicher Ebene* (sense of relatedness to his nonhuman

¹⁶ Interessanterweise berufen sich frühe kognitiv orientierte Autoren der Umweltpsychologie auf Kelly's Psychologie Persönlicher Konstrukte (Downs 1976; Moore 1979; vgl. Schneider 1989).

environment), *die transzendente Bedeutung habe, eine Quelle ambivalenter Empfindungen sei und schließlich wichtige Bedeutung für die psychische Entwicklung habe*. So wird ein Versäumnis der bisherigen Psychologie erkannt und aufgeworfen, nämlich ihre „Umweltlosigkeit“ oder „Umweltgleichgültigkeit“ (Graumann 1976, 22; Kruse 1974).

Seit der Verlagerung psychologischer Forschung ins Labor und der damit verbundenen Kontrolle des Umwelteinflusses durch die Isolation von Reizen entfremdete sich die Psychologie zunehmend von den realen Lebensbedingungen ihrer Versuchspersonen. Nicht nur Hellpach oder Lewin war dabei unbehaglich, das Postulat der Repräsentativität der Örtlichkeiten (ökologische Validität, Brunswik 1947), in denen psychologische Untersuchungen vorgenommen werden sollen, wird auch von Pawlik aufgegriffen: „Eine psychologische Erhebungs- oder Beobachtungsmethode ist in dem Maße für eine Person (Personengruppe) ökologisch valide, in dem die mit dieser Methode eingeführten S-Bedingungen eine unverzerrte Stichprobe der in der Grundgesamtheit aller Lebensbedingungen dieser Person (Personengruppe) repräsentierten S-Bedingungen sind“ (Pawlik 1976, 61). Das Validitätsproblem wird also weitgehend anerkannt und ist untrennbar mit der Umweltpsychologie verbunden. Gerade wenn es, wie hier, im probabilistischen Paradigma verharrt, wird dies in aufreizender Weise deutlich.

Die Kontextvergessenheit psychologischer Ansätze tritt dann zu Tage, wenn aus anderen Disziplinen Erwartungen an einen psychologischen Beitrag formuliert werden - etwa aus der Verkehrs- und Stadtplanung oder auch den Wirtschafts- und Betriebswissenschaften. Hier werden die drei formulierten Zugänge oder Anstöße plötzlich in einer untrennbaren Verbindung aktuell: interdisziplinäre Anwendung und theoretische Fundierung bedingen einander. Mit der „ökologischen Reflexion“ (Graumann 1976, 25) geht es um eine grundlegende Rahmenkonzeption für eine angewandte Psychologie in allen konkreten Umwelten (Arbeit, Verkehr, Stadt etc.), die deren raum-zeitliche Komponente, gegenständliche Objekte, atmosphärische Qualitäten, soziale und kulturelle Bedeutungen sowie subjektive Erfahrungen und Repräsentationen umfasst. Im folgenden möchte ich den Umweltbegriff im Hinblick auf eine mögliche empirische Einlösung präzisieren, bevor ich verschiedene Stränge der umweltpsychologischen Forschung darstelle.

2.1.1 Der Umweltbegriff

Anders als Entwicklung, Persönlichkeit oder Kognition ist die Umwelt etwas leiblich Gegebenes. Sprachliche Wendungen drücken dieses aus: Wir sind bedrückt, uns fällt etwas leicht oder schwer, wir sehen klar, wir fühlen uns angeschlagen, durchgeschüttelt, erleichtert, abgestoßen oder hin- und hergerissen. Die vornehmlich kinästhetisch gewählten Beispiele sollen verdeutlichen, wie stark die physikalische Beschaffenheit der Umwelt unser Empfinden durchdringt. All diese sprachlichen Ausdrücke haben keinen spezifischen Situationsbezug, sie werden in zahlreichen und höchst unterschiedlichen Kontexten verstanden. Umgekehrt eignen sich zur Mitteilung von Objekteigenschaften körperliche oder psychische Attribute, wir können ein Phänomen als ermüdend, anregend, langweilig oder herausfordernd beschreiben.

Aus der *Leiblichkeit* des zu behandelnden Phänomens ergeben sich Konsequenzen für den zu formulierenden Gegenstand, der ein vorgefundener, kein konstruierter ist. Psychologische Konstrukte wie Intelligenz, Persönlichkeit, Einstellung oder Mobilität lassen sich deduktiv durch operationale Definitionen in Subkomponenten aufgliedern. Sie erleichtern eine analytische Differenzierung gerade, weil ihnen kein leiblich gegebenes Phänomen als Kriterium eindeutig zugehörig ist. Ihr Bezug ist zumindest teilweise selbstreferenziell. Je mehr Technologie und Struktur sich um ein solches Konstrukt entwickelt (etwa in Form von Testverfahren, deren Legitimierung und Durchführung), desto leichter kann es in seiner Differenzierung aufrechterhalten werden. Einem leiblich gegebenem Phänomen gelingt diese selbstreferenzielle Gültigkeitsprobe nicht, da sich die konkrete lebensweltliche Erfahrung als Kriterium stetig aufdrängt. Dies begründet einen feldorientierten Zugang, die Schulung des Gegenstandsverständnisses direkt am Phänomen. Erstes Merkmal eines Umweltbegriffs ist also die *Ganzheitlichkeit* des Gegenstandes, im Sinne seiner *Unteilbarkeit*. Die leibliche Gegebenheit der Umwelt lässt a priori keine Reduktion zu. Wird diese trotzdem aufrechterhalten, läuft die wissenschaftliche Psychologie in ein „Optimierungsproblem“, denn je exakter sie werde, „um so lebensfremder, wirklichkeitsferner werden ihre Experimente“ (Boesch 1971; S. 10 f.)¹⁷. Wir finden uns in zwei Wirklichkeiten wieder, derjenigen der akademischen (psychologischen) Mikrotheorien und derjenigen der alltäglichen Lebenswelt. Deren Auseinanderdriften führte Husserl zur Diagnose der Krisis der Wissenschaften, der er phänomenologisch durch den Rückgriff auf die natürliche Lebenswelt begegnen will (Husserl 1992; Blumenberg 1981) (Kap. 2.2.1).

Trotzdem werden im Sprachgebrauch „die Umwelt“ und konkrete Umwelten unterschieden. Die uns umschließende, ‚eine‘ Umwelt ist etwas anderes als eine spezielle Umwelt, etwa in der Schule, im Straßenverkehr, in der Stadt oder im Büro. Der Hauptunterschied besteht darin, dass wir mit der einen Umwelt immer verbunden sind, während wir uns einer speziellen Umwelt gegenüber dissoziieren können. Wenn wir etwa über eine Stadt fliegen, können wir diese als Objekt von oben betrachten, sind aber gleichzeitig Teil derjenigen Umwelt, die unsere Perspektive, das Flugzeug und seine direkte Umgebung mit einschließt. Die eine Umwelt können wir nicht verlassen, wir sind immer Teil von ihr und leiblicher Partizipant. Umweltpsychologie hat also auch den Menschen als Teil der Umwelt zum Gegenstand, sofern sie nicht auf einen umfassenden Umweltbegriff verzichten will. Ittelson bezeichnet dieses Merkmal als „*Surrounding*“, *Umschließung* (Ittelson 1976, 149). Daraus ergibt sich als weiteres wichtiges Merkmal eines Umweltbegriffs die *Perspektivität* des Gegenstandes, wir können ihn niemals als Ganzen erfassen,

¹⁷ Und weiter: „Es mag [...] sinnvoll sein, über n Generationen hinweg zum n hoch n -ten Mal die Oden von Horaz zu interpretieren, nicht, weil man damit einer Wahrheit näher käme, sondern weil man so die Konsistenz zwischen Geschichte und Gegenwart herstellt. Man kann sich indessen sofort fragen, [...] wie weit man sich den Luxus einer langen Vergangenheit zu leisten vermag. In einer Situation etwa, wo alle wissenschaftliche Energie dafür beansprucht wird, aktuelle Notzustände zu bekämpfen, wird die Frage akut, welches die Relation zwischen Forschungsinhalt und gelebter Umwelt sei“ (Boesch 1971, 13).

sondern immer nur in den Ausschnitten und Ausblendungen, die unsere Perspektive freigibt (vgl. Kap. 2.2.3).

Unsere Perspektive weist immer einen Fokus auf. Wahrnehmungsobjekte innerhalb dieses Fokusses können wir als zentral bezeichnen, solche, die sich eher am Rande oder außerhalb des Wahrnehmungsausschnittes befinden, als peripher. Dieses Merkmal der *Zentralität und Peripherikalität* ist deswegen von Bedeutung, weil sich der Wahrnehmungs- oder Handlungsfokus laufend verändert. Was eben noch peripher war, kann jetzt ins Zentrum rücken und umgekehrt. Peripherikalität ist deshalb nicht zu verwechseln mit geringerer Bedeutung, sie verweist darauf, dass wir es in unserer Umwelt immer mit einem Zuviel an potenziellen Informationen zu tun haben und grundsätzlich selektiv wahrnehmen.

Ein weiteres Merkmal der Umwelt ist ihre *multimodale Struktur*. Ein Umweltausschnitt ist beschreibbar über seine raum-zeitliche Komponente, über vorhandene gegenständliche Objekte, über atmosphärische Qualitäten, über die beteiligten Akteure in ihren Handlungen und schließlich über sozial und kulturell vermittelte Bedeutungen. Der Strukturbegriff betont, dass innerhalb dieses Gefüges eine prinzipielle Sinnhaftigkeit liegt: „the various components and events relate to each other in particular ways which, perhaps more than anything else, serve to characterize and define the particular environment“ (Ittelson 1976, 151). So ist etwa das Handeln der beteiligten Akteure aufeinander bezogen, es richtet sich auf bestimmte Gegenstände, es folgt einer räumlichen und zeitlichen Ordnung und wird subjektiv oder kollektiv in Bedeutungen überführt. Multimodalität bezieht sich auf die verschiedenen Wahrnehmungsmodalitäten, die Umwelt erfahrbar machen. Die sinnhafte Struktur verweist auch auf den systemischen Charakter der Umwelt, in der jedes Element auf irgendeine Art mit jedem anderen Element in einer rekursiven Beziehung steht.

Weitere Charakteristika der Umwelt sind ihr *Anregungspotenzial* für das zielgerichtete Handeln, das mit den sozial vermittelten Bedeutungen („symbolic meanings and motivational messages“, ebd. 150) korrespondiert und schließlich ihre *atmosphärische Qualität*, „an ambience, an atmosphere, difficult to define, but overriding in importance“ (ebd. 151). Das Atmosphärische, uns nicht-stofflich Umgebende und sinnlich nicht Zuordnenbare prägt sowohl die Kommunikation zwischen zwei Menschen als auch unsere Erfahrung von Settings, Orten oder Gegenständen. Meist bleibt bei deren sorgfältiger Beschreibung ein verbal nicht zu fassender Rest, der dann als Atmosphäre die ästhetischen Qualitäten des zu Beschreibenden maßgeblich ausmacht. Böhme macht diese Qualitäten als einen zentralen Gesichtspunkt menschlicher Umwelterfahrung geltend (Böhme 1989) und bindet diese an die leibliche bzw. gegenständliche Präsenz: „Was macht eine ästhetische Erfahrung als Erfahrung von Atmosphären im Hinblick auf Personen, Dinge, Landschaften etc. eigentlich aus?“ (Böhme 1993, 36). Ohne dieses hier vertiefen zu müssen, wird deutlich, dass die Anziehungskraft bestimmter Orte durch deren Atmosphäre, in einem Zusammenspiel stofflicher und ästhetischer Merkmale geprägt ist. Atmosphäre ist ein Produkt menschlicher Wahrnehmung, sie ist allerdings weder symbo-

lisch begriffen oder ohne weiteres intersubjektiv kommunizierbar noch sensorisch lokalisierbar. Die Atmosphäre kann als ein Moment der Erfahrung verstanden werden, die wie diese nicht ohne weiteres verbal zugänglich ist - allerdings im Unterschied zu dieser in stärkerem Maße als etwas Gegebenes oder dem Äußerlichen zugehöriges erscheint. Im allgemeinen Sinne wäre Atmosphäre damit der leiblichen oder gegenständlichen Präsenz selbstverständlich mitgegeben, im besonderen prägt sie die spezifische Erfahrungsmöglichkeit und ist daher in der Analyse zu berücksichtigen.

Umwelt als Situation

Ittelson entwickelt nach einer Betrachtung psychologischer Wahrnehmungstheorien und deren Voraussetzungen - vor allem des Stimulusbegriffs, des Subjekt-Objekt-Verhältnisses (Wundt vs. Whitehead) und der Angemessenheitskriterien - einen Situationsbegriff, um sich gegen eine atomistische Auffassung von Umwelt abzugrenzen (vgl. Kap. 2.2.1, S. 75).

„In any concrete situation one does not encounter man and his environment as separate but interacting; instead, one finds a total situation which can be analyzed in a variety of ways [...] Rather than defining the situation in terms of its components, the components, including man himself, can be defined only in terms of the situation in which they are encountered. Man and his environment are never encountered independently: they are encountered only in a concrete situation, and they can be defined only in terms of their modes of participation within the situation“ (Ittelson 1976, 153).

In der Situation habe die Umwelt räumliche und zeitliche Grenzen, die sich aber stetig veränderten, und den Charakter eines offenen Systems mit stabilen Mustern, sie sei offen, kontinuierlich, transaktional, prozesshaft. Damit werden sowohl Eigenschaften der Unordnung als auch solche der Ordnung formuliert. Dieses ökologisch geschulte Gegenstandsverständnis markiert eine Brücke von der Phänomenologie in die empirische Psychologie, auch wenn Ittelson sich nicht explizit auf phänomenologische Autoren beruft. In seiner Abgrenzung von reduktionistischen Theorien und Methodologien steht er stellvertretend für die einflussreiche amerikanische „environmental psychology“ um Barker, Craik, Proshansky, Stokols, Altman u.v.a., die letztlich auch den Aufschwung des psychologischen Umweltbegriffs in Deutschland begünstigte. Barker formuliert mit dem „Behavior Setting“ eine Konzeption, die ebenfalls an diesen Situationsbegriff erinnert. Aus dem kontinuierlichen Strom des Verhaltens lassen sich Episoden als Einheiten herauslösen,¹⁸ die sich innerhalb räumlicher und zeitlicher Grenzen ausdehnen und die aus einem charakteristischen Muster von Personen, Verhaltensregeln, manifestem Verhalten und Objekten bestehen, die an der Grenze des Settings wechseln. Allerdings formuliert Barker diese Konzeption in Analogie zu biologischen und physikalischen Umwelten und postuliert: „This unit is objective in the sense that it exists independently of anyone's perception of it, qua unit“ (Barker 1976, 19). Er ist

¹⁸ „... people commonly see the behavior continuum in terms of [...] units“ (Barker, 1976, 17; vgl. Dickman 1963).

letztlich an einer Taxonomie von Verhaltenssettings interessiert, in denen Situationen sich anhand kontextunabhängiger Objekt-, Umwelt- und Verhaltensmerkmale generalisieren lassen (vgl. Saup 1983). Damit gibt er den systemischen, den kontinuierlichen und den genetischen Aspekt menschlicher Umwelt preis. Diese Gesichtspunkte hat Bronfenbrenner als „fortschreitende gegenseitige Anpassung zwischen dem aktiven, sich entwickelnden Menschen und den wechselnden Eigenschaften seines unmittelbaren Lebensbereiches“ hervorgehoben. Diese Lebensbereiche weisen Beziehungen untereinander und zu „den größeren Kontexten, in die sie eingebettet sind“ auf (Bronfenbrenner 1981, 37). Das Verhalten in Settings ist in biographische Entwicklungsverläufe und -themen eingebettet. Umwelt hat eben auch eine zeitliche Dimension, die „Weltzeit“ (Schütz & Luckmann 1979, 73 ff.) oder „Lebenssituation“ (Lewin 1969, 44) bilden den Hintergrund der situativen Handlungsfigur. Der Situationsbegriff bringt diese Verschränkungen zum Ausdruck, die Situation hebt sich als zeitliche, räumliche und gegenständliche Figur aus dem Kontinuum des Umweltgeschehens heraus (vgl. S. 75).

Zusammenfassend weist die Umwelt als Gegenstand psychologischer Forschung folgende Merkmale auf:

- *Leiblichkeit*
- *Ganzheitlichkeit, Unteilbarkeit*
- *Umschließung und Perspektivität*
- *Zentralität und Peripherikalität*
- *multimodale Struktur*
- *Sinnhaftigkeit, Struktur*
- *Epsiodenhaftigkeit und Kontinuität*

Die Umwelt ist der allgemeine Ausgangs- und Bewährungspunkt für unser Handeln und Erleben in jeder Situation. Unser Verständnis von Umwelt ist sozial, historisch und kulturell vermittelt. Außerhalb des Menschen kennen wir keine Perspektive auf die Umwelt, ebenso ist ein Mensch außerhalb der Umwelt nicht vorstellbar.

2.1.2 Die Kluft zwischen Handeln und Bewusstsein als Kernproblem der Umweltpsychologie

Klassische Einstellungsforschung

Neben der Erforschung von Umweltbelastungen und der Gestaltung konkreter Umwelten bzw. Lebensbereiche ist die Frage nach den Möglichkeiten, umweltgerechtes Verhalten zu fördern ein zentraler Gegenstand der Umweltpsychologie. Dabei werden meistens lineare Prozessmodelle des menschlichen Verhaltens zugrunde gelegt, die Handeln in einzelne, analytisch abgrenzbare Komponenten aufteilen, etwa Wahrnehmung, Kognition, Evaluation, Entscheidung, Handlungsabsicht oder manifestes Verhalten. Dieser dominante Zweig umweltpsychologischer Forschung ist interessanterweise nicht handlungstheoretisch orientiert (wie etwa die Arbeitspsychologie), sondern befasst sich mit dem sogenannten

Umweltbewusstsein.¹⁹ Impliziter Hintergrund scheint dabei zu sein, dass man auf der Suche nach Verhaltensprädiktoren und möglichen Maßnahmen zur Förderung umweltgerechten Verhaltens von einer innerpsychischen Instanz ausgeht, die in einer regelhaften Beziehung zum Verhalten steht. Gerade die Problematik, dass es nicht gelingt, Verhalten auf Basis von Selbstauskünften der Erforschten über ihre Einstellungen zur Umweltproblematik vorherzusagen, fördert vermutlich die Forschungsanstrengungen in diesem Bereich.

Die durchschnittlichen Korrelationen zwischen Einstellungen und Verhalten im Umweltbereich liegen nach einer Meta-Analyse von 128 Studien bei ca. $r = 0.35$ (Hines, Hungerford & Tomera 1986/1987). In umfangreichen deutschen Stichproben im Auftrag des Umweltbundesamtes und Bundesumweltministeriums (1996: $n = 2307$; 1998: $n = 2029$) liegen die Koeffizienten zwischen allgemeinem Umweltbewusstsein und entsprechendem Verhalten sogar nur zwischen $r = 0.08$ und $r = 0.30$. Sie lassen sich auf $r = 0.15$ bis $r = 0.44$ steigern, wenn man bereichsspezifische Aussagen, etwa zum Konsumverhalten oder zur Verkehrsmittelwahl erhebt (Preisendörfer 1999, 72 f.; vgl. Bamberg 1996). Diese Werte entsprechen der allgemeinen sozialpsychologischen Befundlage (Mummendey 1979). Interessant ist der Hinweis bei Hines et. al., dass der Zusammenhang aktuell beobachteten Verhaltens im Vergleich mit indirekter Beobachtung durch Selbstauskünfte eher höher liegt, was allerdings darauf hinweisen dürfte, dass sich aus konkretem Verhalten entsprechende Einstellungen vorhersagen lassen, nicht aber unbedingt umgekehrt. Ebenfalls höhere Zusammenhangsmaße lassen sich finden, wenn statt umweltbezogener Einstellungen das Wissen darüber abgefragt wird, wie umweltgerechtes Handeln auszuführen ist (Kaiser & Fuhrer 2000, 54 f.). Dies lässt sich ähnlich interpretieren: Das relevante Wissen wird durch Handeln erworben. Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich Umweltbewusstsein vor allem am Handeln und an konkreter Erfahrung ausbildet - und nicht als Handlungsvoraussetzung unabhängig davon operationalisiert werden kann, als wäre es einfach ‚da‘.

Immerhin bescheinigen Umfragen den Deutschen und anderen postindustriellen Nationen ein hohes Bewusstsein von der Dringlichkeit der Umweltprobleme - ohne dass es jedoch gelänge bei der Verkehrsmittelwahl, dem Einkauf ökologischer Produkte, Energiesparmaßnahmen u.ä. die notwendigen Verhaltenseffekte auch nur ansatzweise auf breiter Front herbeizuführen.²⁰ Unter Umweltbewusstsein ist in Zusammenfassung der derzeitigen Forschungslage zunächst nichts weiter zu verstehen als die Tatsache, dass den Menschen die globalen Bedrohungen und lokalen Problemlagen im Umweltbereich bekannt sind, und dass eine allgemeine

¹⁹ Im englischsprachigen Raum wird dieses Konstrukt weniger verwendet. Hier wird bereits früh zwischen *knowledge* und *attitude* unterschieden (Maloney & Ward 1973), empirisch wird in den USA meist vom *behavior* ausgegangen. Inglehart (1982) spricht auf der Wertebene von *environmentalism*, zu lesen ist auch der Begriff *environmental concern* (Schahn & Holzer 1990). Dass sich im deutschsprachigen Raum der Sammelbegriff durchgesetzt hat, spricht m.E. dafür, dass niemand mehr ökologisch verträgliches Handeln nur aus einer Komponente heraus erklären will. *Umweltbewusstsein* wird damit auch zu einem unfreiwilligen Synonym für die sich dahinter verbergenden multivariaten Prozessmodelle des Verhaltens.

²⁰ Einschränkung muss hier bemerkt werden, dass die Höhe des gemessenen Umweltbewusstseins vom Frageformat abhängt. Hohe Scores werden besonders dann erreicht, wenn auf einer separaten Skala umweltbezogene Aussagen bewertet werden sollen, im direkten Vergleich mit anderen Problemkomplexen (z.B. Arbeitslosigkeit), etwa durch Rangreihenbildung oder freies Aufzählen, sinkt die Bedeutung der Umweltproblematik ab (vgl. Preisendörfer & Franzen 1996, 220 f.).

Einsicht in Interventionsnotwendigkeiten besteht. In welcher Form dies geschehen soll und von wem die Intervention auszugehen hat, bleibt dabei unklar. Lediglich die geringe Auswirkung des vorhandenen Umweltbewusstseins im persönlichen Handeln ist weitgehend belegt - und stellt die zentrale Herausforderung an die Umweltpsychologie dar. Die Metapher der Kluft zwischen Wissen und Handeln bringt den Erkenntnisstand als kleinster gemeinsamer Nenner auf den Punkt (Weigel 1983; Hines, Hungerford & Tomera 1986/1987; Fuhrer 1990; Spada 1990; Diekmann & Preisendörfer 1992; Schahn 1993; de Haan & Kuckartz 1996, 100 ff.; Fuhrer & Wölfling 1997, 25 ff.; Preisendörfer 1999, 72 f.; Hellbrück & Fischer 1999, 557 ff.; *für Mobilität und Verkehr*: Littig 1997; Praschl & Risser 1994; *allgemein bzw. für verschiedene psychologische Forschungsfelder*: Mandl & Gerstenmaier 2000).

Zwar findet sich keine Studie zum Umweltbewusstsein, in der nicht der anzunehmende Zusammenhang mit dem Verhalten betont wird, trotzdem scheint deren Logik überwiegend darin zu bestehen, ausschließlich dem sichtbaren Verhalten vorgeschaltete innerpsychische Prozesse abzubilden. Direkte Verhaltensbeobachtung oder auch retrospektive Studien, in denen eine bestimmte Verhaltensänderung nachträglich von den Akteuren begründet oder beschrieben wird, sind zumindest so rar und verstreut, dass sie in der Überblicksliteratur nicht referiert werden (vgl. Lecher & Hoff 1997; de Haan & Kuckartz 1996; Preisendörfer & Franzen 1996; Wehrspaun 1995). Es dominieren Ansätze der sozialpsychologisch fundierten Einstellungsforschung. Umweltbewusstsein wird dementsprechend und in Anlehnung an die erste nennenswerte Skala zum Umweltbewusstsein (Maloney & Ward 1973) als ein weitgehend *eigenständiger kognitiver Bereich* betrachtet, der sich *unabhängig* von *Wissensbeständen* über Umweltfragen oder von *wahrgenommenen Umweltgefährdungen* konzeptualisieren lässt (Preisendörfer 1999, 47).

Vor diesem Hintergrund sind zwei Fragestellungen in der Umweltbewusstseinsforschung angesichts der globalen ökologischen Krise zu unterscheiden: (1) Wie spiegeln sich Umweltprobleme im Bewusstsein der Bevölkerung wider - zum einen, wenn die subjektive Wahrnehmbarkeitsschwelle nicht erreicht wird, zum anderen anhand konkret wahrgenommener Umweltbelastungen? (2) Lassen sich Verhaltensmodelle aus den Befunden über Umweltbewusstsein ableiten bzw. wie lässt sich Verhalten vorhersagen? Fragestellungen der ersten Gruppe lassen sich zum Großteil deskriptiv bearbeiten, solche der zweiten Gruppe hingegen setzen theoretische Annahmen voraus. Zur ersten Gruppe zählen neben der klassischen Umfrageforschung auch qualitative Studien, die oft inhaltsanalytisch arbeiten und auf Typologien zielen (Hanfstein, Lange & Lörx 1992; Heine & Mautz 1989), oder aber subjektive Strategien bei der Wahrnehmung und Bewältigung von Gefährdungspotenzialen abbilden (Ruff 1990; Matthies 1995; Wiedemann, Karger & Homburg 1996). In der zitierten Überblicksliteratur finden sich vorwiegend Arbeiten der zweiten Gruppe. Davon lehnen sich viele an die Skala von Maloney und Ward (1973) an, die mehrfach ins Deutsche übertragen und erweitert wurde (Amelang, Tepe, Vagt & Wendt 1977; Schahn & Holzer 1990b; Urban 1991). Die *Hauptkomponenten des Umweltbewusstseins* sind demnach *Wissen* (vorwiegend Faktenwissen über

ökologische Zusammenhänge), *Affekt* (auch Emotion, Evaluation), *Einstellung* (verbales Commitment zu umweltgerechten Verhaltensweisen) und *Verhaltensbereitschaft* (z.B. Entscheidungsprozesse, wahrgenommene Konsequenzen). Ein weiterer wichtiger Einfluss geht von der Wertewandelsforschung aus. Umweltbewusstsein wird danach häufig parallel zu oder als Teil postmaterialistischer Werte konzipiert (in Anlehnung an Inglehart 1982; Catton & Dunlap 1978). Der soziologische Lebensstilansatz schließt in jüngerer Zeit hieran an und ähnelt der psychologischen Einstellungsforschung insofern, als dass auch hier ein allgemeiner theoretischer Bezugsrahmen dominiert (Schulze 1992). Die Empirie zielt dabei auf eine Beschreibung unterschiedlicher Lebensstile, die sich als kollektive Deutungsmuster und Sichtweisen verstehen lassen. Dabei lassen sich etwa Fragen der Mobilität oder der Beziehung zum Automobil durchaus anschaulich darstellen (Franzpötter 1999; Holzapfel 1997; Götz, Jahn & Schultz 1997).

So ist etwa Franzpötter (1999) in erster Linie an einer Vermittlung zwischen Lebensstilen und Bourdieus Gesellschaftstheorie mit dem zentralen Begriff der Distinktion interessiert und untersucht damit eher soziale Repräsentationen als konkrete Handlungen. Verkehrsbezogene Lebensstile bzw. „Mobilitätsleitbilder“ untersuchte das Institut für sozial-ökologische Forschung (Frankfurt am Main) und unterschied die Typen des statusorientierten Automobilen, traditionell Häuslichen, traditionell Naturverbundenen, risikoorientierten Autofans und des ökologisch Entschieden. Diese Unterschiede spiegelten sich auch in der Verkehrsmittelwahl wider und beanspruchten Planungs- und Anwendungsrelevanz (CITY:mobil 1999, besonders Abschnitt 3; Götz 1997).

Der diffuse Zusammenhang mit dem Handeln in der klassischen sozialpsychologischen Werte- und Einstellungsforschung dürfte darin bestehen, dass Einstellungen, in operationalisierter Form aber auch Werte, eine vorhandene Verhaltenstendenz oder Handlungsgewohnheit eher bestätigen und stabilisieren als auslösen. Erhoben werden meistens Stereotype, die sich dadurch charakterisieren lassen, dass sie nicht nur fernab von konkreten Erfahrungen erworben werden, sondern häufig gerade die Funktion haben, Erfahrungen mit dem entsprechendem Gegenstand zu vermeiden (evident wird dies etwa am Beispiel der wechselseitigen Stereotypen zwischen Ost- und Westdeutschen nach der Wende, vgl. Doll & Dick 1999). Es stellt sich damit die Frage, ob dieser Zweig der Umweltbewusstseinsforschung in ihrem theoretischen Anspruch, konkretes, umweltschonendes Verhalten vorherzusagen und dadurch zu fördern, nicht als gescheitert angesehen werden muss (Lüdemann 1993). Zumindest wären erhebliche Erweiterungen in der Perspektive notwendig, die einerseits den zugrundeliegenden sozialen und kulturellen Vermittlungsprozess in seiner Funktion bei der Vermeidung von tätiger Erfahrung reflektieren und andererseits der Vielfalt der Handlungskontexte gerecht werden.

Exkurs: Einstellungen zu Auto und Umwelt

Festhalten lassen sich an dieser Stelle einige deskriptive Befunde über Repräsentationen des Umweltthemas, die als weitgehend gesichert und repräsentativ zumindest für Deutschland gelten können (mit Bezug auf Preisendörfer 1999). Das insgesamt stabil hohe Bewusstsein über die Umweltkrise scheint aktuell ein wenig nachzulassen. Im Bevölkerungsspiegel werden Fortschritte in der Umweltpolitik konzipiert, sodass

die Dringlichkeit des Problems, vor allem aber die Bereitschaft, höhere finanzielle Belastungen in Kauf zu nehmen, leicht abnimmt. Dies unterstreicht nach meiner Wahrnehmung die Vermutung, dass der öffentliche Diskurs über das Thema einen stärkeren Einfluss auf die Einstellungen hat als konkrete Erfahrungen, stehen doch seit einigen Jahren ökonomische Probleme auf der politischen Tagesordnung weit vorn und drängen soziale und ökologische Fragen in den Hintergrund. Analog dazu ist in den 90er Jahren der Trend zu einer „autofreundlicheren“, oder, je nach Perspektive, weniger autokritischen Einstellung zu beobachten (ebd., 41), wobei die Sensibilität für diesen Bereich der Umweltproblematik vergleichsweise hoch ist. Dies dürfte sich vor allem durch die direkte Betroffenheit von den Auswirkungen des Autoverkehrs erklären lassen, Straßenverkehrslärm und Abgasemissionen gelten als größte wahrgenommene Belästigung (ebd., 35). Entsprechend werden verkehrsberuhigende Maßnahmen oder eine Verstärkung des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Fahrrad) von über 80% bzw. über 90% der Bevölkerung befürwortet (ebd., 38). Eine Verteuerung des Autofahrens hingegen findet wenig Unterstützung (ebd., 30). In der Frage der Geschwindigkeitsbegrenzungen, vor allem auf Autobahnen, wird trotz globaler Zustimmung von über 50% der Kern überzeugter Befürworter bei ca. 20 bis 30% gesehen (ebd., 38, 214 ff.). Interessant sind die Ergebnisse der multivariaten Analyse darüber, mit welchen weiteren Variablen das Umweltbewusstsein (auf einer Skala von neun Items gemessen, ebd., 47) kovariert. So konnten keine Auswirkungen des Umweltbewusstseins auf den Autobesitz, die jährliche Fahrleistung, auf die Nutzung des Autos beim Arbeitsweg und Einkaufen oder auf das Fahren „nur zum Spaß“ festgestellt werden (ebd., 208 ff.). Umweltbewusste Probanden unternehmen nicht weniger Autofahrten „nur zum Spaß“ als weniger umweltbewusste Probanden. Ursache könnte natürlich eine Erwünschtheitstendenz im Antwortverhalten der weniger umweltbewussten Personen sein, denn wer gibt schon gerne in anonymem Kontext zu, dass er nur zum Spaß Auto fährt. Zusammenhänge zeigten sich lediglich im Bezug auf andere Verkehrsmittel, etwa in einer stärkeren Benutzung der Bahn, einer geringeren Nutzung des Flugzeugs auf Nah- und Mittelstrecken (nicht bei Fernreisen), mehr Urlaubs- und Wochenendfahrten ohne PKW bzw. Motorrad oder häufigeren Fahrradfahrten nur zum Spaß. *Insgesamt ist ein hohes Umweltbewusstsein mit einer hohen individuellen Mobilität gekoppelt* - d.h. der umweltfreundliche Effekt individueller Verhaltensänderungen wird durch den steigenden individuellen Bewegungsradius neutralisiert.

Zusammenfassend zeigt sich in der repräsentativen Umfrageforschung, dass Umweltbewusstsein ein eigenständiges Thema im öffentlichen Diskurs darstellt, welches in Konkurrenz mit anderen Themen (Wirtschaftsstandort, Globalisierung, Informationszeitalter) einen konjunkturell schwankenden Stellenwert einnimmt. Im Bezug auf konkrete Bereiche ökologischen Handelns wird deutlich, dass wahrgenommene Belastungen die Einstellungen im jeweiligen Bereich kritisch beeinflussen - ohne jedoch im individuellen Handeln konkret sichtbar zu werden.

Erweiterungen innerhalb des Einstellungsparadigmas

Die Konsequenzen, die aus der unbefriedigenden Einstellungs-Verhaltens-Relation in der Forschung gezogen werden, weisen in verschiedene Richtungen. Im folgenden stelle ich dar, wie das Einstellungs-Verhaltensmodell differenziert, ergänzt und erweitert wird (Abbildung 1). Anschließend versuche ich dessen kausale Prozesslogik in einem allgemeinen sozialpsychologischen Rahmenmodell aufzulösen, das

vor allem die unterschiedlichen analytischen Ebenen der sozialen Repräsentation und des individuellen Handelns betont (Abbildung 2).

Weiterhin eng am Paradigma der Einstellungsforschung bewegen sich Konzepte, die die Einstellungs-Verhaltens-Relation ausdifferenzieren (zurückgehend auf Fishbein & Ajzen 1975, 1980; Ajzen 1988; im deutschen Sprachraum und konkret auf die Umweltthematik bezogen v.a. auf Fietkau & Kessel 1981). Sie basieren sämtlich auf dem *3-Komponenten-Modell der Einstellung*, das eine *kognitive*, eine *affektive* und eine *konative*, also handlungsbezogene Einstellungskomponente postuliert (Rosenberg & Hovland 1960; Fuhrer 1995). Daraus lässt sich das Konstrukt der *Verhaltensbereitschaft* (*actual commitment*; bei Fishbein & Ajzen *behavior intention*) ableiten, das die Einstellung gleichsam näher an das Verhalten heranrückt, das Grundproblem der Transformation dieser Bereitschaft in konkretes Handeln aber nicht löst. Die Verhaltensbereitschaft hängt wiederum von den anderen Einstellungskomponenten ab. Kognitiv verortet wird das Wissen um mögliche Handlungsalternativen sowie über die Folgen der jeweiligen Handlung. Evaluativ verortet wird die Bewertung dieser Handlungsfolgen bzw. der Handlungsanreiz. Schließlich wird zusätzlich eine normativ-soziale Komponente eingeführt, in der bestehende soziale Normen und Werte bzw. die Bereitschaft, diesen zu folgen, das Verhalten beeinflussen, etwa in Form des *Norm-Aktivierungsmodells* (Schwartz & Howard 1981; vgl. Fuhrer 1995). Damit rücken einerseits strukturelle Bedingungen (in Form von alternativen Verhaltensangeboten und sozial/medial vermittelten Normen), andererseits die subjektive Bewertung der einzelnen wahrgenommenen Angebote oder erwarteten Konsequenzen in den Blickpunkt der einstellungsbezogenen Forschung (Abbildung 1).

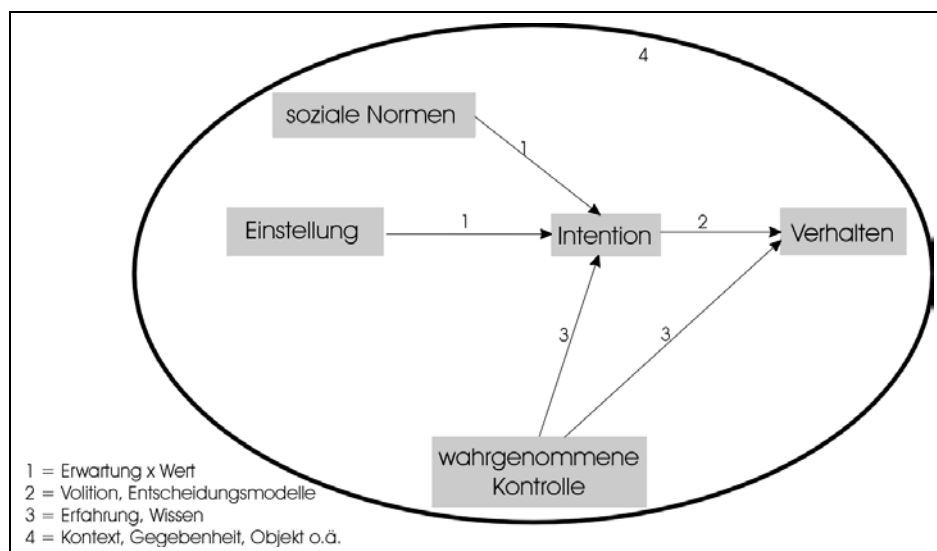


Abbildung 1: Erweitertes Einstellungs-Verhaltensmodell der psychologischen Umweltforschung

Die Abbildung zeigt die wesentlichen Komponenten, die im Rahmen des Einstellungsparadigmas operationalisiert werden sowie deren Zusammenwirken (dessen vorherrschende Modellierungen durch die Ziffern 1 bis 3 angedeutet sind). Die Beziehung zwischen Einstellung und Verhalten wird nicht mehr direkt angenommen, sondern über die Verhaltensbereitschaft (Intention) vermittelt. Die Einbettung in den

sozialen Kontext wird meist über die Ebene der Normen oder Werte abgedeckt. Anschluss an die Handlungstheorie wird über das Konstrukt der wahrgenommenen Handlungskontrolle gesucht. Schließlich wird zurückgehend auf den Vorschlag von Ajzen & Fishbein (1977) zwischen generellen und kontextspezifischen Einstellungen unterschieden und entsprechend bereichsspezifisches Verhalten abgebildet (Ziffer 4, Oval) (vgl. ausführlich Manstead 1996). Es ist zu erkennen, dass vor allem die Rekursivität des Verhaltens nicht abgebildet wird.

Fraglich ist vor allem, inwieweit ein solches erweitertes Einstellungsmodell mit der Integration weiterer psychologischer Prozesse (v.a. Wahrnehmung, Kognition, Handlung) diese nicht gleichzeitig zu stark vereinfacht. Unklar ist weiterhin, wie die Wirkungen des sozialen Kontextes modelliert werden können, insbesondere auf der Mesoebene jenseits medialer und öffentlicher Diskurse.

Fuhrer & Wölfling (1997) etwa fassen Umweltbewusstsein als eine „individuelle soziale Repräsentation, welche durch kommunikativ vermittelte Transformationen umweltrelevanter sozialer Repräsentationen in das eigene kognitive System“ entsteht (ebd., 84). Klar ist, dass die Transformation der sozialen in eine individuelle Repräsentation hier ein zentrales Problem darstellt, das allerdings in den Prozessmodellen der Einstellungs-Verhaltens-Beziehungen nicht berücksichtigt wird. Die daraus m.E. zu ziehende Konsequenz ist, Umweltbewusstsein als eine *ausschließlich* soziale Repräsentation zu fassen. Als individuelle Repräsentation ist Umweltbewusstsein solange ein unklares und schillerndes Konstrukt, wie „Umwelt“ als Bezugssystem des eigenen Handelns mit anderen Bezugssystemen konfundiert. Zudem wäre zu überlegen, ob nicht eine vermittelnde Instanz zwischen dem Individuum und den öffentlich-medialen Diskursen einen theoretischen Gewinn brächte - hierzu wären Konzepte wie das der *Praxisgemeinschaft* (vgl. Kap. 2.1.5, S. 67) oder der *Wirkungseinheit* (Salber 1969; vgl. Kap. 2.2.2, S. 79) geeignet.

Aus dieser Kritik heraus bezieht Ernst Boesch (1978, 1982, 1986) kulturelle Bezüge mit ein und beschreibt einen Prozess der *Herstellung kulturellen Gleichgewichts*, indem symbolische und strukturelle Bedeutungen von Dingen, Orten oder Sachverhalten stetig angepasst und ausdifferenziert werden. Dadurch werden parallel subjektive Handlungsspielräume eröffnet (Boesch 1978).²¹ Er bezeichnet die *Objektivierung* von Umweltaspekten als *Herstellung einer symbolischen Ordnung* und die *Subjektivierung* als deren *Verknüpfung mit Erfahrung* (1978) - Transformationsprozesse, die mit der Tätigkeitstheorie als Vergegenständlichung und Aneignung bezeichnet werden können (Kap. 2.2.1) und im Konzept der sozialen Repräsentation einen zentralen Stellenwert einnehmen (Kap. 2.1.4, S. 59)

Schließlich liegen bisher keine Konzepte vor, mit denen die subjektive Repräsentation eines Handlungskontextes in standardisierter Form zu erfassen wäre. Insgesamt nehmen die Einstellungs-Verhaltensmodelle damit zwar an theoretischer Komplexität zu, ohne diese allerdings empirisch einlösen zu können - jedenfalls solange an einer Operationalisierung über vorformulierte Skalen festgehalten wird. Die Zunahme an Komplexität führt dazu, dass Operationalisierungen schwerer

²¹ Zwar ist für Boesch der Handlungsbegriff zentral (1986), seine Argumentation ist dem Tätigkeitsbegriff jedoch verwandter als dem Handlungsbegriff (der arbeitspsychologisch in der Handlungsregulationstheorie einen funktionalen Regelkreis beschreibt).

oder unmöglich werden, insbesondere die Rekursivität zwischen den Komponenten lässt sich varianzanalytisch nicht berücksichtigen. Zudem werden Bezugssysteme, die neben dem Umweltdiskurs das individuelle Handeln bestimmen, zu wenig berücksichtigt. Nehmen wir die Komplexität aus dem Modell heraus, so können wir zusammenfassend das Forschungsfeld über umweltfreundliches Denken und Handeln in einem vereinfachten Rahmenmodell konzipieren (Abbildung 2).

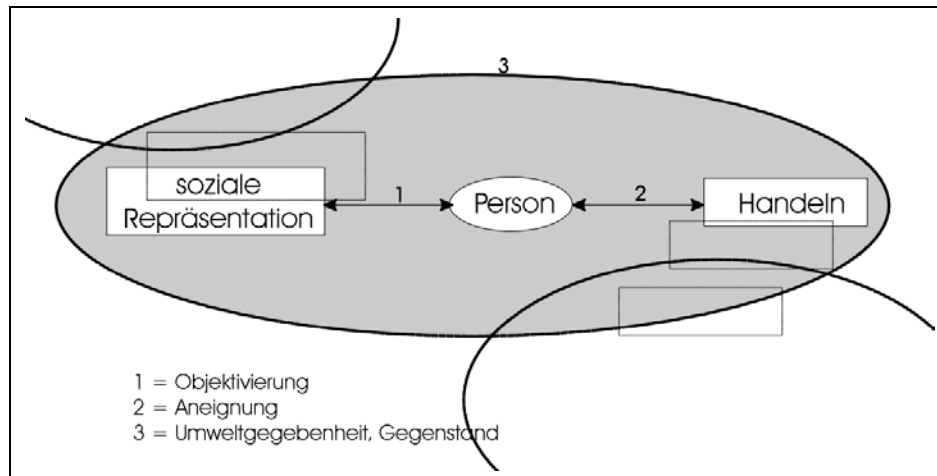


Abbildung 2: Sozialpsychologisches Rahmenmodell zum Umweltbewusstsein

Die zentrale Bedeutung des spezifischen Handlungsfeldes (Kontext, Umweltbereich, Setting) wird bisher vernachlässigt (Ziffer 3, grau unterlegtes Oval). Sowohl die subjektive Repräsentation (Person) als auch die soziale Repräsentation oder das konkrete Handeln stellen eine eingegrenzte Perspektive auf diesen Kontext dar. Soziale Repräsentationen und Handeln spiegeln Umweltbewusstsein auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Mechanismen wider. Die Transformationsprozesse zwischen der sozial-kulturellen Repräsentation und dem tätigen Handeln lassen sich mit der Theorie der sozialen Repräsentation (Kap. 2.1.4, S. 59) und der kulturhistorischen Tätigkeitstheorie (Kap. 2.2.2) als Aneignung und Objektivierung verstehen. Sie sind an das handelnde Subjekt (und dessen um die Tätigkeit zentrierten sozialen Bezüge - Arbeitskollegen, Familie, Subkultur) gebunden. Dass nicht nur ein Bezugssystem dabei wirksam ist, sondern mehrere sich überlappende, wird durch die weiteren angedeuteten Ovale (Felder) angedeutet (ausführlich in Kap. 2.1.4).

2.1.3 Annäherungen an einen situierten Begriff ökologischen Handelns

Konzepte, die sich stärker an den Kontexten des Umweltverhaltens orientieren, führen zum einen zur Unterscheidung zwischen strukturellen und individuellen Bedingungen und zum anderen zur getrennten Untersuchung spezifischer Bereiche des Umweltverhaltens, insbesondere Energiesparen, Müllvermeidung und Verkehrsmittelwahl (Überblick bei Homburg & Matthies 1998, Kap. 6 u. 7; Preisendörfer & Franzen 1996; Schahn 1993; als Beispiel für ein Klimaschutzprojekt: Prose 1997; http://www.psychologie.uni-kiel.de/nordlicht/klima_hp.htm; [letzter Zugriff: 08.01.01]). In pragmatischer Wendung schlagen diese anwendungsbezogenen Arbeiten häufig Maßnahmenbündel vor, Einstellungen werden als eine lediglich indirekt wirkende Bedingung aufgefasst. Im folgenden werden beispielhaft

Konzepte und Studien vorgestellt, die subjektive und kontextbezogene Bedingungen ökologischen Handelns berücksichtigen: der Rational-Choice Ansatz, der Begriff des Wohlbefindens, die Konzepte des ipsativen Handlungsspielraums und des ökologischen Verantwortungsbewusstseins sowie eine innerhalb der Arbeitswelt situierte Studie.

Aus *struktureller Sicht* wird vor allem auf die *fehlende direkte Wahrnehmbarkeit* der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs verwiesen (Preuss 1991; Pawlik 1991; Kruse 1995). Die zeitliche Verzögerung der umweltschädlichen Wirkungen unseres Verhaltens verhindert demnach die unmittelbare Rückmeldung (Luftverschmutzung). Die Wahrnehmungsschwelle wird auch dadurch herabgesetzt, dass die Belastungen der Umwelt nicht sinnlich, sondern nur durch Messung und künstliche Verfahren bewusst werden (Wasserverschmutzung, Ozonloch). Schließlich ist im Bezug auf globale Umweltveränderungen darauf hinzuweisen, dass zwischen verursachendem Verhalten und auftretenden Schäden häufig eine geographische Distanz liegt (Klimaveränderungen). Diese *These der Erfahrungsdistanz* scheint auch dadurch belegbar, dass bei konkret erfahrbaren bzw. antizipierbaren Folgen ein erheblicher Mobilisierungseffekt auftreten kann (Tschernobyl-Effekt). Verschärft wird dieser strukturelle Effekt durch die sogenannte „*Allmende-Klemme*“, die das ökologisch-soziale Dilemma zwischen individuellem Nutzen und gemeinschaftlichem bzw. ökologischem Schaden beschreibt (Hardin 1968; Ernst & Spada 1993; Frey & Bohnet 1996). Die ungehinderte Nutzung nur langsam regenerierender Ressourcen (etwa Wald, Fischbestände, fossile Energie) bringt einerseits einen unmittelbaren und individuell zurechenbaren Nutzen, andererseits aber auch einen gemeinschaftlichen, ökologischen, langfristigen und individuell nur vermittelt zurechenbaren, i.d.R. aber irreparablen Schaden. So steht auch bei der Nutzung des Autos der unmittelbare individuelle Vorteil gemeinschaftlich zu tragenden Schäden gegenüber. Besonderes Merkmal des Dilemmas ist, dass selbst bei einer weitgehend vorhandenen Einsicht und Verzichtsbereitschaft das Verhalten einzelner Abweichler in die Sackgasse führt. Das Allmende-Problem wird in der Regel spieltheoretisch gefasst, wobei häufig auf die komplexe Natur der Problematik und auf entsprechende kognitionspsychologische Ansätze verwiesen wird (Dörner & Preussler 1990). Die Allmende-Klemme macht aber auch deutlich, dass *die ökologische Frage zugleich eine sozial-strukturelle und eine ethisch-moralische Dimension aufweist, die weder im Einstellungs-, noch im Werte-, noch in einem individuellen, rationalen Handlungsmodell auflösbar sind*. Für das Verkehrsproblem bedeutet dies, dass Einschränkungen, Verteuerungen oder Verzicht neben einem breiten Verlust immer auch einzelne Gewinner aufweisen und das Allmende-Dilemma dadurch verschärfen. Strukturelle Maßnahmen rufen, zumindest sofern sie einschränkende Wirkung aufweisen (und das müssen sie wohl), den zentralen Wertekonflikt zwischen Chancengleichheit, Partizipation und individueller Freiheit auf der einen und Ressourcenschonung, Umweltethik und Nachhaltigkeit auf der anderen Seite auf den Plan.

Aus *individueller Sicht* genügt im Prinzip die banale Erkenntnis, dass Umweltbewusstsein nicht ausreicht, um konkretes Verhalten zu erklären. Ein prominentes Alternativmodell knüpft an die Annahmen der eben skizzierten Allmende-Problematik an, indem sie das individuelle Streben nach Nutzen als Handlungsmotiv betont. „Rational-Choice“ oder „Low-Cost“ Theorien heben auf die Rationalität allen Handelns innerhalb der es umgebenden Strukturen ab und weisen dem Individuum damit eine aktive Rolle als Entscheidungsträger zu (Diekmann 1996; Gardner & Stern 1996; Preisendörfer 1999, 79 ff.). Die Erklärungskraft solcher Modelle wird augenscheinlich, wenn man sich Einzelbefunde über ökologisch motivierte Interventionsprogramme anschaut, wie sie etwa Schahn berichtet (Schahn 1993, 39).

So sollten Camper dafür belohnt werden, dass sie ihren Abfall zentral abliefern, anstatt ihn auf der Anlage zu verstreuen, was dazu führte, dass findige Urlauber Müllsäcke von zu Hause mitbrachten, um die Belohnung einzustreichen. Die Einrichtung der „Party-Lane“ auf amerikanischen Highways reservierte eine Fahrspur für Fahrzeuge mit mehr als einem Insassen, was vereinzelt dazu führte, dass Fahrer Schaufersterpuppen auf dem Beifahrersitz plazierten. Rationalität verweist hier vor allem auf die Findigkeit und Kreativität menschlichen Handelns, sie belegt keinesfalls die Unzulänglichkeit der zugrundeliegenden Interventionskonzepte (wie es Schahn, ebd., auflöst).

Wichtig ist die Einschränkung, dass der Handlungsnutzen und damit das Rationalitätskriterium immer von konkreten Bezugssystemen abhängig sind, die individuell aktualisiert werden. Folgerichtig wird der Ansatz insbesondere in der ökonomischen Theorie zur Erklärung des Verhaltens in Organisationen verwendet. Denn weil Organisationen koordinierte Strukturen aufweisen und ein geregeltes System mit definierbaren Außengrenzen darstellen, handeln Menschen in ihnen wesentlich berechenbarer als außerhalb der Organisation (Berger & Bernhard-Mehlich 1999). Die Organisationsstrukturen stellen ein Bezugssystem dar, aus dessen Regeln die Rationalität des Handelns abgeleitet werden kann - egal wie man dieses von außen bewerten mag. Die Bestimmung des Bezugssystems ist auch der Schlüssel zur Einsicht in die erwähnten Beispiele: Die Camper handelten nicht rational innerhalb der Grenzen des Systems „Campingplatz“, die Autofahrer nicht innerhalb der Grenzen des Straßenverkehrs. Allerdings lassen sich den Handlungsweisen der Camper und Autofahrer vor dem Hintergrund erweiterter Bezugsrahmen problemlos Rationalität in der Kosten-Nutzen Betrachtung bescheinigen. Damit wird auch die Begrenztheit der Rational-Choice-Ansätze deutlich. Zwar kann die Theorie Komplexität prinzipiell abbilden und mehrere Bezugssysteme bei der Ermittlung des individuellen Nutzens heranziehen, allerdings stößt die quantitative oder rein ökonomische Bestimmung des Nutzens dabei an Grenzen. Weil die zugrundeliegenden Bezugssysteme unterschiedlich strukturiert sind, unterschiedlichen Zielen dienen und unterschiedliche Handlungslogiken auch jenseits ökonomischer Rationalität unterstützen, treten Zielkonflikte auf. Dies ist etwa dann der Fall, wenn Organisationsgrenzen verschwimmen, oder auch, wenn ein Verhalten, etwa das Rauchen, Sekundärgewinne aufweist, die sich aus verdeckten Bezugssystemen speisen. Zudem blendet der Rational-Choice Ansatz moralisch-ethische Hand-

lungsmotive weitgehend aus (zur Bedeutung moralischer im Vergleich mit selbst-bezogenen Motiven vgl. Kals 1995). Damit reicht der Ansatz nicht aus, um etwa altruistisches Handeln zu erklären, welches immerhin eine mögliche Erklärung für umweltbezogenes Verhalten darstellt (Stern, Dietz & Kalof 1993; Fuhrer & Wölfling 1997).

Hier setzt das Konzept von de Haan und Kuckartz (1996) an, das neben umwelt-bezogenen Handlungsmotiven auch solche Motive betont, die außerhalb dieses Referenzrahmens liegen. Neben ökonomischen Motiven (Kosten-Nutzen) werden auch soziologische (Lebensstilmotive) und psychologische (Wohlbefinden) Kategorien berücksichtigt (zum Begriff des Wohlbefindes vgl. Keul 1995b; Argyle 1987). Hinzu kommt die Analyse verschiedener Denkstile über Umwelt und Natur, die ebenfalls handlungsrelevant sind und systematisch auf die jeweiligen Motivkategorien zurückwirken (de Haan & Kuckartz 1996, 270). Diese abstrakten Konstrukte erweitern die Perspektive auf Umwelthandeln und weisen darauf hin, dass die Umwelt in der Regel nicht der alleinige Referenzrahmen des Handelns ist.

Der Begriff *Wohlbefinden* stammt aus der Gesundheitspsychologie. Er markiert die Abkehr von einem bipolaren Konstrukt, das Gesundheit als Abwesenheit von Krankheit definiert (hierzu und zum folgenden: Keul 1995, 10 ff.). Vielmehr impliziert der Begriff auch das subjektive Empfinden auf einem Kontinuum zwischen „sickness“ und „wellness“, sodass Wohlbefinden nicht allein von objektiven Kriterien abhängt. In der Gestaltung von Umwelten sei eine Balance zwischen Anstrengung / Spannung und Erholung / Entspannung anzustreben, womit auch ein transaktionales Person-Umwelt-Verhältnis angedeutet wird. Insbesondere in der Architektur und Stadtplanung sei die Korrespondenz, Kohärenz oder Passung zwischen Bedürfnissen der Nutzer und dem Produkt psychologisches Leitbild und Indikator für Wohlbefinden (ebd., 8). Unterschieden werden kurzfristiges Wohlbefinden im Sinne von Freude und langfristiges Wohlbefinden im Sinne von Glück. Von dieser emotionalen lässt sich weiterhin eine kognitive Komponente im Sinne von Zufriedenheit abgrenzen. Schließlich wird auch auf die soziale Vermitteltheit von Wohlbefinden hingewiesen, erstens, da Wohlbefinden auch von der Teilhabe an gesellschaftlichen und kulturellen Prozessen abhängt und zweitens, weil dessen subjektives Empfinden auch im sozialen Vergleich gebildet werde. Wohlbefinden verweist damit auf das Kriterium der wahrgenommenen Kongruenz zwischen subjektiven, materiellen und sozialen Kriterien (vgl. Kap. 2.1.5)

Schließlich wird ökologisches Handeln zunehmend auch aus der Perspektive des Subjekts thematisiert (Tanner & Foppa 1996; Heine & Mautz 2000; Hoff & Walter 2000). Das Konzept des *ipsativen Handlungsspielraumes* führt die subjektive Instanz als zentrale Analysekategorie ein. Der ipsative Handlungsspielraum bezeichnet im Unterschied zum objektiven Möglichkeitsraum die Optionen des Individuums, die diesem „im Moment der Entscheidung tatsächlich in den Sinn kommen“ (Tanner & Foppa 1996, 246). Neben dem „Moment der Entscheidung“ ist auch der „Sinn“, also die subjektive Repräsentation des jeweiligen Gegenstandes, nicht quantitativ abzubilden. Folglich wurden den Befragten konkrete Umweltszenarien vorgelegt, mit der Bitte, diese auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede hin zu ordnen. Mithilfe der Repertory-Grid-Technik (vgl. Kap. 5.3) sollten auf diese Weise subjektive Repräsentationen des Umweltthemas abgebildet werden. Allerdings werden die

gefundenen subjektiven Konstrukte inhaltsanalytisch wieder den genannten Einstellungskomponenten zugeordnet („Subjektives Wissen“, „Affektiv-evaluative Dimensionen“, „Handlungsbezogene Aspekte“ und „Existentielle Auswirkungen“), um typische Verteilungen der Konstrukte auf diese Kategorien clusteranalytisch auf vier Gruppen zurückzuführen, die jeweils charakteristische Muster in der Umweltwahrnehmung aufweisen (Tanner 1995). So entsteht der Eindruck, dass hier eben doch nicht die erfahrungsbezogenen Bezugssysteme und somit subjektiver Sinn zum Ausdruck kommen. Es bleibt unklar, wie die Transformation umweltbezogener Einstellungen in den ipsativen Handlungsspielraum tatsächlich erfolgt. Der Studie fehlt letztlich der konkrete individuelle Handlungsbezug, die Umweltthemen wurden vorgegeben, anstatt deren Auswahl den Akteuren anhand konkreter Erfahrungen zu überlassen.

Einen Ansatz, der ebenfalls von theoretischen Vorüberlegungen, allerdings ganz anderer Art, ausgeht, verfolgt die Gruppe um Ernst Hoff. Neben Überlegungen zur Kluft zwischen Einstellung und Handeln kritisieren sie die Umweltbewusstseinsforschung vor allem deshalb, weil sie der Komplexität der ökologischen Thematik nicht gerecht wird. Eingefordert wird, sich an der „Leitwissenschaft Ökologie“ zu orientieren, um „strukturell zentrale Aspekte der Umweltkrise“, vor allem deren Beschreibung abstrakter, unsichtbarer Wirkungszusammenhänge und Interaktionskreisläufe, nicht außer Acht zu lassen (Lecher & Hoff 1997, 3). Dies betrifft insbesondere die kognitive Einstellungskomponente, in der meist nur Sach- und Inhaltswissen abgefragt werde. Originell ist die Umsetzung dieses Gedankens in ihrem Konzept: Sie verweisen auf die Strukturparallelität zwischen wissenschaftlichem und Alltagsdenken und streben eine „Verwissenschaftlichung des ökologischen Alltagsdenkens“, das „Einsickern wissenschaftlicher Grundgedanken und Paradigmen in das Denken des Einzelnen“ an (ebd., 2). Es sollen keine wissenschaftlichen Konzepte aus dem Alltagsdenken heraus entwickelt werden, sondern das Alltagsdenken soll wissenschaftlich bereichert werden. Dieses aufklärerische Konzept des ökologischen Denkens wird in ein Stufenmodell überführt (vom konkretistischen über das mechanistische zum systemischen Denken) und in ein Gesamtkonzept des ökologischen Verantwortungsbewusstseins integriert (ähnlich der Idee der Denkstile bei de Haan & Kuckartz 1996, s.o.). Neben dem *ökologischen Denken* sind die zwei weiteren Bestandteile *subjektive Kontrollvorstellungen* (ebenfalls in 3 Stufen; Hoff & Walter 2000) und *Moralvorstellungen*. Die Idee dabei ist, anhand der jeweils höchsten Stufe eine Art normativen Bezugspunkt zu bestimmen, der dem wissenschaftlichen Stand des ökologischen Denken angemessen sei. Bei der empirischen Überprüfung zeigte sich, dass die jeweiligen Kategorien präzisiert werden mussten, insbesondere im Hinblick auf ihren Geltungsbereich zwischen lokalen und globalen Problemen (räumliche und zeitliche Reichweite der Kontrollvorstellungen). Es wurden Leitfadeninterviews durchgeführt, sodass auch hier die Befragten ihre Handlungskontexte bzw. konkreten Erfahrungen nicht in freier Regie darstellen konnten. Zwar wird diese Problematik von den Autoren erkannt, jedoch statt in einer Revision in einer weiteren Differenzierung des Konzeptes aufgelöst.

In diesem Zusammenhang wird auch die Arbeits- und Organisationspsychologie ob ihrer Ignoranz gegenüber der ökologischen Thematik kritisiert (Lecher & Hoff 1997, 5, 57, 83). Immerhin seien Arbeitswelt und Arbeitshandeln nicht unwesentlich an der Verursachung, bzw. den Möglichkeiten einer Umsteuerung beteiligt. Die Kritik trifft zu Recht, da die Arbeitspsychologie in ihrer Kerndefinition die ökologische Dimension nicht enthält, sie orientiert sich an der (physischen) Schädigungslosigkeit, Persönlichkeitsförderlichkeit und sozialen Angemessenheit von Arbeit (Luczak, Volpert, Raeithel & Schwier 1989; vgl. Wehner & Dick 2001). Den ökologischen Diskurs in einem konkreten, abgegrenzten Kontext der Arbeitswelt verfolgt eine Studie in der Chemieindustrie (Heine & Mautz 2000). Sie zeigt eine Tendenz zur Verinnerlichung der von außen aufgezwungenen Umweltschutzaufgaben bei Managern auf (staatliche Regulierung als Voraussetzung für Selbstverpflichtung). Die Befunde laufen auf ein interaktionistisches Kontrollkonzept hinaus, das den Dialog der Manager mit politischen Entscheidungsträgern, Verwaltungsakteuren und der Öffentlichkeit zum Gegenstand hat. Es besagt im Kern, dass die Manager bestrebt sind, die Kontrolle über das Umwelthandeln ihres Unternehmens wiederzuerlangen und dabei einer kooperativen, dialogischen Auseinandersetzung unter Beteiligung der relevanten Akteure auch außerhalb des Unternehmens immer weniger ausweichen können. Dazu notwendige und förderliche Bedingungen der Kooperation, Partizipation und des Lernens (Innovation) könnte die Arbeits- und Organisationspsychologie aus der konkreten betrieblichen Situation heraus untersuchen (z.B. Wehner, Raeithel, Clases & Endres 1996).

Insgesamt gelingt mit den subjektorientierten Konzepten des ipsativen Handlungsspielraums und des ökologischen Verantwortungsbewusstseins zwar konzeptionell eine Integration von Bewusstsein und Handeln, allerdings fehlt meist der empirische Bezug zum bereichsspezifischen Handeln in der individuellen Lebenswelt. Diese besteht aus miteinander verschachtelten Kontexten und orientiert sich nicht primär an der Umwelt als Referenzrahmen. So stellt Stier fest, dass „Umweltschutzhandeln kein selbstzweckhaft begründetes Tun im Sinne von Tätigkeiten“ ist und sich „Akteurspositionen hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Handlungsbedingungen und -normen erheblich“ unterscheiden (Stier 2000, 268). Da sich diese Handlungsbedingungen innerhalb konkreter Handlungssituationen entfalten, geht Stier von „situationsspezifischen Ausprägungen (...) individuell vorliegender Motive“ aus, um daraus „typische situationslogische Konstellationen“ abzuleiten (ebd., 273). In diesen sei die „systematische Nachgeordnetheit von Umweltschutz“ im „bestehenden marktwirtschaftlichen Bezugsrahmen“ typisch (ebd., 276).²² Werden jedoch aus der Akteursperspektive konkrete Handlungskontexte, etwa von Industriemana-

²² Im zitierten Beitrag wird leider nicht deutlich, inwieweit dies auch empirisch eingelöst wird. Stattdessen wird auf theoretischem Weg ein Gegensatz zwischen den marktwirtschaftlichen Produktions- und Reproduktionsverhältnissen und Umweltschutzzielen hergeleitet, der letztlich ebenfalls auf eine skeptisch ausgelegte Rational-Choice These innerhalb des Allmende-Dilemmas hinausläuft (s.o.). Leider geht in dieser eindimensionalen Sichtweise zwischen instrumenteller Logik und moralischer Verpflichtung die zunächst formulierte Einsicht in die Pluralität und Differenziertheit der Lebensverhältnisse und Handlungskontexte verloren.

gern, rekonstruiert, können Zusammenhänge zwischen dem öffentlichen Umweltbewusstsein einerseits und konkreten Handlungsorientierungen von Managern andererseits sichtbar werden, etwa wenn der öffentliche Umweltdiskurs über politische Steuerungsmechanismen letztlich das unternehmerische Kontrollhandeln in Richtung eines dialogischen und kooperativen Stils beeinflusst. Es liegen jedoch zu wenig Studien vor, in denen die Diffusion öffentlicher Umweltdiskurse (Normen, Werte, Einstellungen) in konkretes Handeln nachgezeichnet wird. Insgesamt erweist es sich damit als zentrales Problem, dass in der Umweltbewusstseinsforschung - und der sozialpsychologisch dominierten Einstellungsforschung ohnehin - die Frage nach der Genese von Einstellungen nicht gestellt wird. Neben die Frage, wie Handeln aus dem Bewusstsein zu erklären ist, muss die Frage treten, wie sich Bewusstsein aus dem Handeln heraus bildet.

2.1.4 Zusammenfassende Thesen und deren Relevanz für die vorliegende Arbeit

Der bisher gescheiterte Versuch, einen theoretisch dichten Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Umwelthandeln herzustellen führte zur Erweiterung des ursprünglichen Einstellungskonzeptes in mehrere Richtungen, von denen zwei besonders wichtig erscheinen, nämlich *der sozial-strukturelle Rahmen und die Situiertheit des Handelns*.²³ Konzeptuell wird bisher mehrheitlich versucht, diese Zusammenhänge in Prozessmodelle der Einstellungs-Verhaltens-Relation zu integrieren, was zu wesentlichen Verzerrungen führt. Diese lassen sich in zwei Thesen zusammenfassen:

- *Umweltbewusstsein, insbesondere in Form von Werten, Normen und Einstellungen, ist keine subjektive, sondern eine soziale Repräsentation, deren Transformation in individuelles Handeln unklar bleibt.*
- *Die Begrenztheit der angenommenen und empirisch gewonnenen Bezugsrahmen führt zur Überschätzung des ökologischen und Verkennung der zahlreichen anderen Bezugsrahmen innerhalb situierter Handlungskontexte.*

Ad 1: Die Unterscheidung zwischen sozialen und subjektiven Repräsentationen ist wesentlich. Während subjektive Repräsentationen allgemein als kognitive und evaluative Prozesse untersucht und verstanden werden, weisen soziale Repräsentationen einen symbolischen Charakter auf (zum Begriff und zur Forschungstradition: Flick 1996, 96-105). Sie werden gemeinschaftlich ausgehandelt, ihre wesentliche Funktion besteht darin, etwas Unvertrautes in vertraute Bedeutungsstrukturen zu überführen. Die Benennung von Etwas und dessen Anbindung an bekannte Kategorien („Verankerung“) sowie dessen Vergegenständlichung und Konkretisierung („Objektivierung“) sind dabei zentrale Prozesse. Die „Ausarbeitung eines sozialen Gegenstandes“ (Moscovici 1963, zit. n. Flick 1996, 99) besteht also in der Symbolbildung: Ein

²³ Weniger bedeutend erscheinen mir die Formulierung von Konstrukten wie „Verhaltensbereitschaft“ oder allgemein die Betonung des konativen Einstellungsaspektes sowie der Zusammenhang mit der Wertewandelsforschung, da sie in den beiden genannten Aspekten aufgehen.

Bild, ein Begriff oder ein Objekt stehen stellvertretend für einen Bedeutungskomplex. Allgemein wird sozialen Repräsentationen eine Orientierungs- und Kommunikationsfunktion zugeschrieben, wobei auch hier zunächst nur die Bezugnahme auf die Gemeinschaft gemeint ist, nicht jedoch individuelles Handeln insgesamt. Soziale Repräsentationen ermöglichen also den Aufbau von (System-)Vertrauen, indem sie Neues oder Fremdes in eine bekannte und sozial geteilte Symbolik kleiden. Man kann über etwas sprechen, sich austauschen, eine Meinung bilden etc., ohne dass diese auf eigenerlebter Erfahrung im konkreten Fall beruhen muss.²⁴ Dieser erfahrungsferne stereotype Gehalt ist meiner Ansicht nach das zentrale Kennzeichen sozialer Repräsentationen - die Tatsache, dass sie von Individuen geäußert werden, machen sie noch nicht zu einer subjektiven Repräsentation. Vielmehr bleiben sie solange eine soziale Repräsentation, bis sie im eigenen Handeln oder auf Basis eigener Erfahrungen überprüft und modifiziert werden. Wenn also die Transformation sozialer Repräsentationen in individuelle Bezugssysteme unter Ausblendung ihres Inhalts und ihrer Struktur untersucht wird - etwa indem die Bedeutung von Gruppennormen, Medien und Meinungsführern herausgestellt wird (Fuhrer & Wölfig 1997) -, wird der Mechanismus der Diffusion sozialer Repräsentationen beschrieben, nicht jedoch deren Handlungsbezug.

In der sozialen Repräsentation drückt sich das Verhältnis einer Gemeinschaft zu einem Gegenstand aus, in der subjektiven Repräsentation das davon abweichende oder konforme, in jedem Fall aber erfahrungsbasierte Verhältnis des einzelnen zu diesem Gegenstand. Die in der Umweltbewusstseinsforschung untersuchten Einstellungen, Werte, Normen oder in ihrer normativen Konnotation auch Verhaltensbereitschaften stellen allesamt soziale Repräsentationen dar - sind vermutlich sogar an deren Zustandekommen und Bekräftigung beteiligt. Subjektive Repräsentationen des Gegenstandes „Umwelt“ hingegen sind bisher kaum betrachtet worden (vgl. Seel, Sichler & Fischerlehner 1993, wo einige empirische Arbeiten zum Verhältnis Mensch-Natur vorgestellt werden). Daher bleibt auch verborgen, dass Umwelt und Natur keine klar strukturierten und reflektierten, sondern diffuse und selbstverständliche Bezugssysteme darstellen.

Ad 2: „Umwelt“ als Bezugssystem des Handelns anzunehmen, heißt, ihr gegenständliche oder thematische Qualität zuzuschreiben. Es müsste beschrieben werden (können), was Umwelt für die in ihrem Alltag handelnde Person darstellt. Das Problem hierbei ist, dass es kein Handeln ohne Umwelt gibt. Umwelt ist in diesem Sinne der allgemeinste anzunehmende Bezugsrahmen überhaupt. In dieser Allgemeinheit ist sie zugleich selbstverständlich und diffus. Beides ist zunächst ein Grund dafür, die Umwelt als Gegenstand oder Thema nicht in Frage zu stellen, sich ihr nicht reflexiv deutend und bewertend zuzuwenden. Insofern fällt es bereits schwer, überhaupt ein Verhältnis zwischen Person und Umwelt zu bezeichnen: Ist „Umwelthandeln“ ein Handeln in, für, an oder mit der Umwelt? Die Umwelt im Sinne des bedrohten ökologischen Systems ist trotz (oder gerade) wegen ihrer

²⁴ Wir alle kennen die widersprüchlichen Äußerungen über „Ausländer“ im allgemeinen und den Nachbarn aus der Türkei, der so gar nicht in dieses Klischee passt.

wissenschaftlichen und objektiven Gegebenheit doch nichts anderes als eine soziale Repräsentation, eine bestimmte ausschnittshafte Bedeutung, die im situierten Handeln nur eine unter vielen darstellt. Aus der Handlungsperspektive heraus erscheint Umwelt jedoch zunächst als widerständige Objektwelt. Diese Objektwelt weist zahlreiche miteinander verschachtelte, teilweise widersprüchliche Referenzrahmen und Bezugssysteme auf. Vor diesem Hintergrund und unter Zugrundelegung des in Kap. 2.1.1 hergeleiteten Umweltbegriffs ist *Umwelthandeln* ein tautologischer Begriff und kann durch *Handeln* ersetzt werden. Ökologisches Handeln wäre zu verstehen als eine mögliche Handlungsorientierung, die innerhalb verschiedener - besser oder schlechter geeigneter - Bezugssysteme wirksam wird. Die in dieser Arbeit vorgestellte Empirie entfaltet subjektive Bezugssysteme über das Fahren - es wird sich dabei herausstellen, welchen Stellenwert der ökologische Diskurs oder die ökologische Krise dabei spielen.

2.1.5 Kongruenz zwischen Handlungssituation und Bezugssystemen

Wir können Bezugssysteme als leibliche und symbolische Repräsentationen der Welt, so wie wir sie erleben und in Beziehung zu ihr stehen, bezeichnen. Ein Bezugssystem besteht aus einem Rahmen (Begrenzung, Thema) und einer inneren Struktur (Ordnung) (vgl. Kap. 2.2.1; Definition S. 72). Es basiert sowohl auf eigenerlebter Erfahrung als auch auf sozialen und kulturellen Einflüssen. Die Bezugssysteme, an denen Handeln ausgerichtet und bewertet wird, sind hierarchisch und thematisch miteinander verschachtelt.

Der psychologische Begriff des Bezugssystems hat gestaltpsychologische Wurzeln, die erste umfassende Theorie stammt von Wolfgang Metzger („Gestalttheorie der Bezugssysteme“): „Es gibt in so gut wie allen Gebieten des Seelischen *die Beziehung jedes Einzelgebietes zu einem „Bezugssystem“* als dem Gebiet, in dem es sich befindet und bewegt, in dem es seinen Ort, seine Richtung und sein Maß hat“ (1954, 140, Hervorhebung orig.; vgl. Mogel 1990b). Die „Gebiete des Seelischen“ bezeichnen dabei keineswegs nur professionelle Kategorien, sondern implizieren alle Erfahrungsbegebenheiten (Wahrnehmungs- und Kognitionsvorgänge). Bezugssysteme werden sowohl in Aufbau und Beschaffenheit (als Gestalt) als auch in ihrer dynamischen Organisation (als System) untersucht (Witte 1960, 1966, 1975). Über alle theoretischen Schulen und methodischen Orientierungen hinweg wird das *Bezugssystem damit als komplementärer Teil des Handelns* verstanden, seine Bestandteile sind „erfahrungsbedingte Figurationen, Konzepte, Repräsentationen und Schemata der Gegenstände“ (Mogel 1990b, 10). Der Ausdruck „ohne Erfahrung kein Bezugssystem“ gilt auch umgekehrt. Dies bedeutet auch, dass Bezugssysteme an konkrete Handlungssituationen gebunden sind, nur dort aktiviert und nur an ihnen modifiziert werden. Es gibt keine objektiven, statischen oder unabhängigen Bezugssysteme: „Der Prozeß, der zur Bezugnahme führt, ist immer ein aktiver Prozeß der Organisation und Koordination psychischer Funktionen“ (Mogel 1990b, 12).

Allgemein ist das Verhältnis einer Person zu ihrer Umwelt durch Selbstverständlichkeit und einen unbestimmten Horizont gekennzeichnet. Dies gilt für beinahe alle unsere Alltagshandlungen, z.B. das Zähneputzen. Das Handeln ist vollständig und ohne Überhang in Bezugssystemen aufgehoben, welche wiederum dabei unsichtbar, nicht-thematisch sind (in mathematischer Analogie wäre das Bezugs-

system eine Verteilung, das Handeln ein Objekt dieser Verteilung. Befindet sich dieses Objekt in der Mitte der Verteilung, ändert es nichts an ihr, repräsentiert sie nicht und fällt als Einzelfall nicht auf). Bezugssysteme sind nicht zwangsläufig bewusst, unbemerkt entfalten sie sogar eine erhebliche Wirksamkeit (vgl. Bischof 1996, 76 ff., 127 ff.). Wir können diese vollständige Aufgehobenheit im Bezugssystem als Kongruenz von Element und System bezeichnen. Gelingt es im Handlungsverlauf nicht, diese Kongruenz aufrechtzuerhalten (Zahnschmerzen), so kann die Person die entsprechenden Bezugssysteme modifizieren, um einen Rahmen und eine Struktur zu finden, in denen dieses Handeln einen Sinn ergibt (etwa sich die Wichtigkeit regelmäßiger Zahnpflege bewusst machen) oder seinerseits angemessen modifiziert werden kann (sorgfältiger putzen). Dabei kann innerhalb eines Bezugsrahmens die bestehende Ordnung verändert werden (ab sofort auch Munddusche und Zahnseide verwenden), oder es kann ein erweiterter Bezugsrahmen gewählt werden (etwa die Kosten gehäufter Zahnarztbesuche). *Kongruenz verweist also auf das Bestreben, die selbstverständliche Aufgehobenheit eines Handlungsablaufes oder einer Erfahrung im Bezugssystem aufrechtzuerhalten oder wieder herzustellen.* Dies kann antizipativ, in der Handlungssituation selbst oder in ihrer reflexiven Auslegung geschehen.

Exkurs: Kongruenz als Konzept umweltpsychologischer Forschung

Mit der Entdeckung der Umwelt als Varianzquelle avancieren Kongruenz und Situation zu wichtigen Konzepten psychologischer Forschung. Kongruenz ist dabei ein normativer Bezugspunkt für die angewandte Umweltpsychologie, aus dem das Ziel einer optimal oder angemessen gestalteten Umwelt, in der die Akteure sich wohlfühlen, abgeleitet wird. In seiner Offenheit sind ergonomische, motivationale oder soziale Faktoren angesprochen, sodass der Kongruenzbegriff als theoretischer Sammelbegriff integrierende Funktion für die verschiedenen Ebenen der Umweltgestaltung hat (Überblick bei Fuhrer 1990b). Im Behavior Setting Ansatz versteht sich Kongruenz als Strukturähnlichkeit zwischen den objektiven Setting-Eigenschaften und dem beobachtbaren Verhalten (Synomorphie; Barker 1968): „Sobald irgendein Kind den Bäckerladen betrat, verhielt es sich ‚bäckerladengerecht‘“ (Kaminski 1986, 13). Die Herstellung von Kongruenz wird meist als funktionaler Regelkreis zwischen Wahrnehmung, Ist-Soll Vergleich (Informationsverarbeitung) und entsprechenden zur Verfügung stehenden Verhaltensweisen beschrieben (Saup 1983; Fuhrer 1990b). In dieser funktionalen Regulationstheorie wird Verhalten als ein weitgehend standardisiertes, zu erlernendes Repertoire aufgefasst, symbolische und kulturell vermittelte Bedeutungen von Setting-Eigenschaften sowie deren subjektive Interpretationen bleiben ausgeblendet. Das Behavior Setting Konzept wurde von Wicker in einer strukturalistischen Perspektive weiterentwickelt und so um die Kategorie der symbolischen und sozialen Bezüge erweitert (Wicker 1987; Kaminski 1990).

Den Zusammenhang zwischen Kongruenzempfinden, Leistung und subjektiver Zufriedenheit (satisfaction and performance) hat in einer Zusammenschau empirischer Befunde und durch eigene Studien erstmals Pervin (1968) aufgewiesen. Er leitet daraus eine transaktionale Sichtweise ab, in der Person und Umwelt sich wechselseitig beeinflussen. Kahana (1982) macht darauf aufmerksam, dass psychologische Forschung die *Herstellung von Kongruenz* einbeziehen muss (congruence adaption model). Sie entwickelt Dimensionen, die die adaptiven Möglichkeiten innerhalb von institutionellen Umwelten fördern oder erschweren können - etwa inwieweit eine Institution (hier: Seniorenheime) sich und ihre Bewohner nach außen

abgrenzt (segregation), deren inneren Zusammenhalt (congregation), institutionelle Kontrolle, Anregungsgehalt oder deren Toleranz für Affekte und Emotionen (affect, impulse control). Stokols wendet das Kongruenzmodell zur Erklärung von Stress an und benennt die *Bedeutsamkeit* einer Umweltgegebenheit für die Person sowie die subjektiven *Kontrollmöglichkeiten* innerhalb dieser Gegebenheit als zentrale Komponenten für die empfundene Kongruenz (Stokols 1979). Um die Beeinflussbarkeit der Umwelt im Sinne adaptiver Kongruenz zu untersuchen, scheint der Anregungsgehalt oder Aufforderungscharakter einer Umweltgegebenheit für die handelnde Person geeignet (Affordanz; Gibson 1977; Heine & Guski 1998). Dieser symbolische Gehalt von Gegenständen beruht nicht nur auf sozialer Übereinkunft, sondern bereits auf visueller Wahrnehmung, in der sich ein unmittelbares Verhältnis zwischen dem Sehenden und dem Gesehenen konstituiert (etwa, wenn ich abschätze, ob ich die Höhe eines Zaunes überspringen kann oder nicht, ohne dabei kognitive Berechnungen anstellen zu müssen, oder wenn die runde, rote Oberfläche einer Frucht Essbarkeit impliziert; Gibson 1979). Ein optimaler Aufforderungscharakter ist theoretisch dann gegeben, wenn ein Umweltbereich ein dynamisches Gleichgewicht zwischen bekannten und unbekannten Elementen böte und damit routinisiertes, auf Gewohnheiten beruhendes Handeln ebenso wie neuartiges, ausprobierendes Handeln ermöglicht. Damit wäre die *Ausgewogenheit des Anregungsgehaltes* von Umwelten ein Kongruenz-Kriterium. Auf sozial vermittelte Aspekte der Kongruenz macht Stokols in der Betrachtung des Verhältnisses zwischen Gruppen und Umwelten aufmerksam und bezeichnet die *social imageability* (soziale Vorstellbarkeit) als einen weiteren Faktor für die positive Beeinflussung der Kongruenz durch eine konkrete Umwelt (Stokols 1981). Umwelten lassen sich demnach auch daraufhin untersuchen, inwieweit sie subjektiv Bedeutungen evozieren und dadurch symbolisch vermittelbar sind. Das entsprechende Kriterium für die Herstellung von Kongruenz wäre dann der Evokationsgehalt oder die *symbolische Vermittelbarkeit*.

Aus entwicklungspsychologischer und kognitiver Perspektive lässt sich die Kongruenz zwischen Person und Umwelt als ein stetiger Adaptationsprozess beschreiben (*Équilibration* bei Piaget 1976). Auch in der Sozialpsychologie wird das Herstellen einer Passung zwischen Person und Umwelt als kognitive Strategie schon früh anerkannt, etwa mit der Balancetheorie (Heider) und der Theorie der kognitiven Dissonanz (Festinger). Auch das Flow-Konzept (Csikszentmihalyi 1975) lässt sich im Kern mit dem Konstrukt der Kongruenz charakterisieren, nämlich als eine optimale Balance zwischen Fähigkeiten (Person) und Anforderungen (Umwelt). Schließlich ist Kongruenz für systemtheoretisch und transaktional fundierte Psychotherapie ein zentrales Konzept, sie zielt nicht nur auf einen tragfähigen Zusammenhang zwischen den Erfahrungen und Bezugssystemen des Klienten, sondern manifestiert sich auch im Gespür des Therapeuten für eben diesen und damit den therapeutischen Fortschritt (Bandler & Grinder 1984, 200 ff.).

Das Kongruenzkonzept hat damit eine orientierende Funktion quer durch die psychologischen Schulen und Subdisziplinen. Es bezeichnet ein subjektives Wohlbefinden, welches sich im Bezug auf einen Geschehensablauf einstellt. Dass diese Integrationskraft theoretisch bisher kaum ausgearbeitet ist, mag mit einer erkenntnistheoretischen Problematik zusammenhängen. Der Begriff der Kongruenz oder Passung legt eine Dualität von Person und Umwelt nahe, als seien dies zwei Elemente, die sich in irgendeiner Weise ineinander fügen müssten. Das transaktionale Verhältnis zwischen Person oder Umwelt, in dessen Rahmen der Begriff Bedeutung erlangt, sagt jedoch, dass der Mensch Teil der Umwelt sei und mit dieser ein komplexes Bedingungsgefüge bilde. Diese Unsicherheit zieht sich

durch die gesamte Debatte, schon Murray (1938) differenziert in seinem Need-Press Modell (Need = inneres Bedürfnis, Press = äußere Anforderung) zwischen der *Umwelt, so wie sie ist* (Alpha-Press) und der *Umwelt, wie sie wahrgenommen wird* (Beta-Press) (vgl. Pervin 1968). Dass Alpha und Beta eine Rangordnung symbolisieren, sei hier nicht unterstellt. Ähnlich will Magnusson (1978), einer der Protagonisten der jüngeren Interaktionismus-Debatte über das Zusammenwirken von Personen- und Situationsvariablen (vgl. Hoefert 1982b), „the situation ,as it actually is“ und „the situation as it is perceived“ unterschieden wissen (zit. nach Arnold 1981, 278). Auf den Punkt gebracht führt eine solche Operationalisierung von Umwelt- oder Situationsvariablen zu der Feststellung einer Kongruenz zwischen der Welt, so wie die Versuchspersonen sie sehen und einer Welt, so wie die Versuchsleiter sie - vermeintlich objektiv - sehen. Die Vorstellung, es gäbe jenseits dieser beiden Perspektiven noch eine unabhängige ‚wirkliche‘ Umwelt muss nicht negiert werden, um zu erkennen, dass deren Operationalisierung oder Abbildung unmöglich ist. Ausgehend von Metzgers Unterscheidung zwischen „außerseelischer Verankerung“ und „innerseelischen Maßgrundlagen“ (1954, 133) von Bezugssystemen stellt Mogel zusammenfassend fest: „Faßt man die Individuum-Umwelt-Relation als interdependentes Beziehungsgefüge auf, muss der Begriff Bezugssystem ohnehin beide Sichtweisen (intraindividuelle und externale, M.D) einschließen“ (1990b, 9). In meinem Verständnis ergibt der Begriff anders gar keinen Sinn, ist doch das Wort *Bezug* sein integraler Bestandteil. Damit besteht auch Kongruenz immer auf Basis eines Bezugs zwischen mindestens zwei Vorgängen oder Systemen.

Damit kann Kongruenz auch nicht als ein Verhältnis zwischen einem Inneren und einem Äußeren verstanden werden, sondern als ein *Verhältnis zwischen den mannigfaltigen Verschränkungen von Innen und Außen* im Handeln, Erleben und Denken. Konkret heißt dies, dass Kongruenz und Inkongruenz sich in der Regel aus dem Verhältnis zwischen verschiedenen Bezugssystemen ergeben. Eine Störung oder das Eintreten von Inkongruenz im Handeln ist darauf zurückzuführen, dass das Handeln aus verschiedenen divergierenden Perspektiven heraus beurteilt wird. Hier löst sich die erkenntnistheoretische Problematik auf: *Es gibt kein Bezugssystem ,so wie es ist‘, es ist immer so, wie es in seiner Relation zu anderen Bezugssystemen erscheint.* Alle Bezugssysteme verweisen in ihrer unterschiedlichen Herkunft auf weitere, hierarchisch höhere Bezugssysteme, keines jedoch ist ohne Bindung. Wenn wir frieren, verweist dieses auf das Bezugssystem Temperatur, diese hat einen Rahmen in geophysikalischen Zusammenhängen, diese in der Physik, diese in den Naturwissenschaften und diese verweisen auf mindestens zwei unterschiedliche Weltbilder ... die wiederum historische, kulturelle und religiöse Bezüge aufweisen. Die Empfindung des Frierens selbst leitet sich nicht aus der physikalischen Temperaturskala ab, sondern aus einem leiblichen Empfindungskontinuum zwischen zu warm und zu kalt (für den mittleren Zustand kennen wir kein spezielles Wort, so selbstverständlich ist er eingebettet), das seinerseits ein erfahrungsbasiertes Bezugssystem darstellt. So wenig es also eine unabhängige äußere Bezugsinstanz gibt, so wenig gibt es eine unabhängige innere Erlebensinstanz. Kein psychisches Phänomen findet

ohne Bezug auf irgendetwas statt, dies gilt für Wahrnehmungen, Emotionen, Motivation, Kognition usw. *Bewusstsein ist Bezugnahme* (vgl. Kap. 2.2.1).

Bezugssysteme sind subjektive oder subjektiv angeeignete Konstruktionen. Die Einheit der Person verbietet es, dass sich Handlungen, Erfahrungen und Bezugssysteme dauerhaft widersprechen. *Die Herstellung von Kongruenz zwischen den in einer Handlungssituation wirksamen Bezugssystemen ist ein wesenhaftes Motiv des Handelns.* Dies impliziert folgende Annahmen:

- *Subjektivität:* Kongruenz ist eine Leistung des Bewusstseins. Das Vorhandensein von Kongruenz oder Inkongruenz kann nur vom Subjekt aus beurteilt werden.
- *Komplementarität:* Kongruenz ist nur anhand von Inkongruenz festzustellen. Ohne dass sie gestört oder unterbrochen wird, bleibt Kongruenz selbstverständlich eingebettet und wird nicht bewusst. In der Störung bricht sich die Selbstverständlichkeit, ohne Kongruenz keine Inkongruenz und umgekehrt.
- *Einheit von Praxis und Reflexion:* Kongruenz wird hergestellt durch situiertes Handeln und / oder dissoziierte Reflexion. Der Eintritt von Inkongruenz bedeutet die Notwendigkeit einer Revision des Handelns, Kongruenz kann aus beiden Richtungen adaptiv hergestellt werden.
- *Vielfältigkeit:* Bezugssysteme sind horizontal (thematisch) und vertikal (hierarchisch) ineinander verschachtelt. Weder das Handeln noch die Reflexion orientieren sich an einem eindeutig umgrenzten und einzigen Bezugssystem. Vielmehr sind immer verschiedene Bezugssysteme wirksam. Kongruenz ist kein dualistisches Verhältnis zwischen einer Praxis und einer Theorie, sondern sie bezieht die Abstimmung verschiedener Praxen und verschiedener Theorien ein.

Aus der umweltpsychologischen Forschung lassen sich drei allgemein dominierende Bezugsrahmen ableiten, vor deren Hintergrund Handeln und Verhalten untersucht werden. Diese sind unterschiedlich strukturiert, verweisen aber aufeinander: Personenbezogene Kategorien (Selbstkonzept), die materielle (physikalische, dingliche) und die symbolisch strukturierte sozial-kulturelle Welt. In diesen Bezügen ist das Subjekt bestrebt, Kongruenz aufrechtzuerhalten oder herzustellen (Abbildung 3). Selbstverständlich sind dies nicht alle möglichen Bezugsrahmen - es fehlt beispielsweise das mythologische Bezugssystem (Bischof 1996).

Ein so verstandener Kongruenzbegriff ist für umweltpsychologische Fragestellungen deshalb bedeutend, weil unser Verhältnis zu der uns stets umgebenden Umwelt ein so selbstverständliches ist. Die Selbstverständlichkeit gerät nur über Inkongruenz in den Blick. Initiale Kongruenz, Störung und die Wiederherstellung von Kongruenz können als Grundkategorien des Mensch-Umwelt-Verhältnisses und seiner subjektiven Repräsentation gelten. Die Widersprüche werden adaptiv

aufgelöst, entweder indem wir in der Situation praktisch handeln oder indem wir retrospektiv die Verhältnisse und Relevanzen der Bezugssysteme ändern.

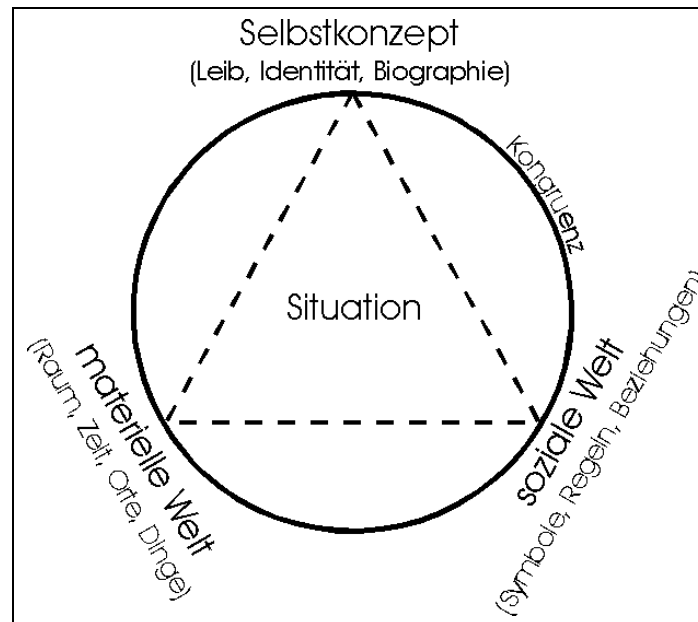


Abbildung 3: Ein allgemeines Modell der kongruenten Bezugsrahmen

In der Graphik wird Kongruenz als ein imaginärer Idealzustand verstanden (als Kreis dargestellt), der in der konkreten Situation und schon gar deren reflexiver Bewertung nur annähernd erreicht werden kann. Die unterschiedlichen Bezüge stellen Kraftverhältnisse dar, die in unterschiedlicher Stärke zur Wirkung kommen und von Situation zu Situation variieren. Die gestrichelten Linien drücken die gegenseitige Durchdringung der drei Bezugsrahmen aus und deuten an, dass der Zusammenhang zweier Rahmen im Einzelfall dominant sein kann. In Klammern werden analytische Konstrukte aufgeführt, die zur Untersuchung des jeweiligen Rahmens herangezogen werden können. Das Selbst bildet keinesfalls ein Gegenüber der wahrgenommenen materiellen oder sozialen Umwelt, sondern einen gleichrangigen Bezugsrahmen, es wird ebenso praktisch erfahren und reflexiv konstruiert wie die beiden übrigen. Kongruenz ist nun nichts anderes, als eine störungsfrei erlebte oder retrospektiv konstruierte Balance zwischen den relevanten Bezügen. Diese Balance befindet sich in stetiger Bewegung. Die Graphik bildet keinen statischen Zustand ab, sondern das idealisierte Abbild eines Prozesses und seiner wesentlichen Komponenten.

Empirisch müssen wir fragen, in welchen Bezugssystemen Erleben von den Akteuren kongruent rekonstruiert und gedeutet wird - nicht aber Bezugssysteme theoretisch vorkonstruieren und deren Kongruenz zu Äußerungen von Versuchspersonen messen. Umweltbewusstsein oder ökologisches Handeln sind Konstrukte, die aus theoretischen Bezugssystemen, nicht aus konkreten Handlungssituationen abgeleitet sind. Es ist bisher weitgehend unerforscht und zu wenig berücksichtigt, wie diese kulturell geformten Bezüge mit individuellen (leiblichen) Umweltbezügen vermittelt werden. Individuelles Handeln ist mit einer gemeinschaftlichen Praxis verbunden und an die Aushandlung intersubjektiver Bedeutungen gekoppelt (Blumer 1980). Solche Aushandlungsprozesse vollziehen sich in der alltäglichen Praxis, in der sich Menschen über gemeinsame Tätigkeit koordiniert aufeinander beziehen, etwa Berufsgruppen, soziale Verbände, Familien, Subkultu-

ren (*Praxisgemeinschaften*, Wenger 1998; Waibel 1997; Wehner, Clases & Endres 1996).²⁵ In Praxisgemeinschaften materialisieren sich einerseits die kulturell-historische Verankerung von Tätigkeiten und Bezugssystemen und andererseits die Prozesse und Bedingungen der individuellen Partizipation daran (*legitimierte periphere Partizipation*, Lave & Wenger 1991).

Das Fahren ist geeignet, die Kongruenz zwischen Bezugssystemen empirisch zu fassen, weil es hierbei um Übergänge zwischen verschiedenen Umweltbereichen und Praxisgemeinschaften geht. In der Bewegung von einem Ort zu einem anderen wird unsere Repräsentation von Umwelt geprägt. Zudem liegt es nahe, am Fahren den Aspekt der produktiven Erfahrungsaufschichtung im Sinne der Adaptation von Bezugssystemen aufzuzeigen, da es zum einen eine biographische Kontinuität hat (also nicht nur einmalig oder gelegentlich ausgeführt wird), und zum anderen Fähigkeiten auf verschiedenen psychologischen Ebenen voraussetzt: körperlich, operativ, kognitiv, symbolisch, sozial usw. Schließlich ist das Fahren durch häufige oder auffällige Störungen, sowohl auf kollektiver wie auf individueller Ebene, gekennzeichnet und damit ein Wechselspiel aus Kongruenz und Inkongruenz. Dazu wird das Fahren hier als umfassende Tätigkeit verstanden, keineswegs auf die Untersuchung des Bezugssystems Straßenverkehr eingeschränkt. Einerseits soll untersucht werden, in welchen Fahrsituationen Kongruenz erlebt wird, andererseits sollen die subjektiven Bezugssysteme, in denen Personen das Fahren thematisieren, rekonstruiert werden. Die Fragestellung vor diesem Hintergrund lautet also: *Wie stellt sich Kongruenz beim Fahren ein, wie wird sie gestört und wieder hergestellt, auf welche Umweltaspekte bezieht sie sich und auf welchen Erfahrungen beruht sie?*

2.2 Theoretische Integration jenseits des Mensch-Umwelt-Dualismus

Die Erklärungslücke zwischen umweltbezogenem Bewusstsein und Handeln korrespondiert mit einem artifiziellen Gegenstandsverständnis der dargestellten Forschungszweige. Mobilität und Fahren erscheinen als:

- *handlungs- und erfahrungsfernes Abbild sozialer Repräsentationen und öffentlich geteilter Bedeutungen einerseits;*
- *im Person-Umwelt-Dualismus verhaftete Prozesslogik menschlichen Handelns als innerpsychische Regulation andererseits.*

Ad 1: Die Umwelt wird in Ausschnitten untersucht, als gäbe es klar begrenzte, wie mit der Schere ausgeschnittene Settings. Der Mensch findet sich in einem Umweltausschnitt wieder, als wäre er hineingesetzt worden - und hätte ihn nicht etwa selbst

²⁵ „Als paradigmatische Analyseeinheit für die empirische Untersuchung der Beziehung zwischen individuellen und überindividuellen Regulationsprozessen wird (...) das Konzept der Praxisgemeinschaft propagiert. Ganz allgemein können Praxisgemeinschaften als kulturelle Einheiten verstanden werden, die innerhalb eines übergeordneten Funktions- und Beziehungsgeflechts als kohärentes soziales Gefüge identifizierbar sind“ (Waibel 1997, 35).

aufgesucht, aus einem anderen Setting kommend und in ein nächstes wechselnd. Wenn die Umwelt als ganzheitliche und kontinuierliche verstanden wird (Kap. 2.1.1), dann weisen Settings zentrale und periphere Bereiche auf. Sie sind von ihren zentralen Merkmalen her identifizierbar und von anderen zu unterscheiden, weisen aber keinen diskreten, sondern einen kontinuierlichen Übergang zu anderen Settings auf. An den Rändern verschwimmen Settings räumlich, zeitlich und vor allem intentional. Die Bereichsübergänge sind für die Forschung nicht etwa ein peripheres und deshalb zu vernachlässigendes Phänomen, sondern gewinnen an Brisanz dadurch, dass sich Kongruenz nur anhand ihrer Störung überhaupt aufweisen lässt. Diese wird an der Peripherie naturgemäß wahrscheinlicher: Je stärker Umweltbereiche miteinander konfundieren und dadurch auch unterschiedliche Bezugssysteme wirksam werden lassen, desto eher wird initiale oder hergestellte Kongruenz in Frage gestellt. Die Operationalisierung von Umwelten und Umweltrepräsentationen berücksichtigt lediglich zentrale Merkmale eines Umweltbereichs und leitet diese nicht aus der alltäglichen Lebenswelt ab. Dabei werden normative und lebensweltliche Bezüge miteinander vermischt, ohne zu wissen, ob diese sich überlappen, geschweige denn wie. Die Transformation sozialer, normativer und öffentlicher Bezugssysteme in individuelle bleibt unberücksichtigt oder wird unabhängig vom Gegenstand modelliert.

Ad 2: Um den komplementären Prozess zwischen Inkongruenz und Kongruenz abzubilden, reichen lineare Verhaltensmodelle nicht aus. Ein zirkuläres Verhaltensmodell - etwa die Handlungsregulation - bildet hingegen einen operanten Regelkreis (Test-Operate-Test-Exit), der die fortlaufende Wiederherstellung gestörter Kongruenz abbilden kann. In den meisten dieser Regelkreise ist die Wahrnehmung an kognitive Prozesse der Informationsverarbeitung gekoppelt, deren Ergebnis wiederum als Input für das zu wählende Verhalten gilt. Dieselbe Vorstellung liegt auch den Modellen des komplexen Problemlösens zugrunde, auch wenn diese der Vorstellung ineinander verschachtelter Umweltbereiche gerecht werden und damit eine Orientierung an der Peripherie und Störung ermöglichen. Die Schwäche linearer und operant-zirkulärer Verhaltensmodelle liegt im Kern darin, dass ihnen ein duales Verständnis von Person und Umwelt zugrundeliegt. Das Kognitive wird in die Person verlegt, die Wahrnehmung stellt den Kontakt zur Umwelt her. Nun ist aber keine Wahrnehmung und keine Kognition ohne Bezug auf irgendeinen Gegenstand denkbar (Kap. 2.2.2, 2.2.3). Dieser Gegenstandsbezug wird über Erfahrungen und deren Deutung hergestellt und moduliert. Erfahrungen werden nicht nur gesammelt und geordnet, sondern auch umgeformt, sedimentiert, destilliert, kumuliert und integriert. Handeln muss folglich als ein gegenstandsbezogener Vorgang verstanden werden, der sich in Kontexten vollzieht, die sinnhaft miteinander in Beziehung stehen. *Der Handlungs- und Erfahrungsstrom perpetuiert sich in der Verschränkung von Gegenstand, sozialer und subjektiver Bedeutung.* Dabei werden Gegenstände erfahrungsbasiert angeeignet, und Handlungsergebnisse überführen diese subjektiven in intersubjektive Bedeutungen (vgl. Derboven, Dick & Wehner, in Druck).

Der theoretische Ausgangspunkt dieser Arbeit ist die Situiertheit des Handelns im Sinne seiner Einbettung in einen gegenständlichen und motivationalen Kontext sowie in einen biographisch aufgeschichteten Erfahrungshintergrund. Die dieser Auffassung zugrundeliegenden tätigkeitstheoretischen und phänomenologischen Begriffe werden in den folgenden Kapiteln aufgefaltet.

2.2.1 Bezugssysteme, Erfahrung und Lebenswelt

Eine interessante Deutung der psychologischen Ideengeschichte stammt von Hans Mogel, der die thematischen Wenden vom Introspektionismus über den Behaviorismus, das kognitive Paradigma und die Handlungstheorie bis zum Postulat einer ökologischen und emotionalen Neuorientierung als ein Schwanken zwischen verschiedenen Perspektiven auf den psychologischen Gegenstand beschreibt: „Dieses fast schon gesetzmäßige Schwanken ist auch ein Schwanken zwischen der Begründung psychischer Vorgänge von dem Innen und dem Außen her, zwischen subjektiver und objektiver Herleitung dessen, was psychologische Realität sei - Zeichen einer beträchtlichen Unsicherheit darüber, wie Umwelt und Persönlichkeit psychologisch miteinander verknüpft sind“ (Mogel 1990, 154 f.). In der Tat erscheint die Hinwendung zu einem dieser Paradigmen mit einer orthodoxen Ausblendung der jeweils anderen Perspektive verbunden.

Hier interessieren integrative Versuche, die Gestaltpsychologie wurde bereits erwähnt. Psychodynamische, meist systemtheoretisch orientierte Ansätze konfrontieren insbesondere im klinischen Bereich Subjektivität mit äußerer Realität und haben sich darin bis heute zu einer anspruchsvollen und vielseitigen Praxis weiterentwickelt. So vereint Luc Ciompi in seiner Arbeit über „affektlogische Bezugssysteme“ die Psychoanalyse, die Systemtheorie Bateson's und die strukturalistischen Entwicklungsansatz von Piaget zu einem integrativen Ansatz (1982). Eine breitere akademische Rezeption und Integration solcher Ansätze steht allerdings weitgehend aus. Andere, die sich um eine Integration zwischen objektiven und subjektiven Zugängen bemüht haben, etwa Jean Piaget, Ernst E. Boesch oder George A. Kelly scheinen wiederum zwischen den Stühlen zu stehen.²⁶ So weist Piaget in der Verortung seiner erkenntnistheoretischen Position darauf hin, dass jede Erkenntnistheorie von der Genese der Erkenntnis auszugehen habe, wobei „es wesentlich darauf ankommt, die Rolle der Objekte oder der Tätigkeiten des Subjekts in Betracht zu ziehen“ (1981, 119; vgl. Kap. 2.2.2, S. 80). Er bezieht also keinen statischen und objektiven Standpunkt, sondern einen dynamischen und subjektiven, Erkenntnis sei Entwicklung. Diese ist an ein erkennendes Subjekt geknüpft, Erkenntnistheorie habe immer eine psychologische Grundlage. Gleichzeitig gibt er

²⁶ Natürlich könnten zahllose andere Autoren und Autorinnen genannt werden, so wird in der Umweltpsychologie beispielsweise häufig auf die Arbeit Hellpachs hingewiesen, in der dieser die künstlichen Untersuchungsbedingungen der Psychologie beklagt und einen Rückbezug ihrer Befunde auf die Wirklichkeit annimmt. Hellpach führt hier u.a. eine bestechend aktuell wirkende Unterscheidung in die natürliche (geopsychische), soziale und kulturelle Umwelt ein. Allerdings ist in der Folge kaum auf diese Arbeit Bezug genommen worden (Hellpach 1924; vgl. Graumann 1976; Mogel 1990).

in Abgrenzung zu anderen theoretischen Schulen und hier besonders zu Edmund Husserl's Phänomenologie zumindest den Anspruch auf Verifizierbarkeit und einer formallogischen Begründung von Theorie nicht auf:

„Wenn Erkenntnistheorie als die Untersuchung des Aufbaus gültiger Erkenntnis definiert wird, so setzt das Validitätsfragen voraus, welche abhängen von der Logik und von einzelnen Wissenschaften, aber auch Fragen nach Fakten, weil das Problem nicht nur formaler, sondern ebenso sehr realer Natur ist: Wie ist Wissenschaft *real* möglich? Deshalb ist jede Erkenntnistheorie gezwungen, von psychologischen Voraussetzungen auszugehen, was gleichermaßen für den logischen Positivismus (Wahrnehmung und Sprache) wie für Plato (Erinnerung) oder E. Husserl (Intuition, Intentionen, Bedeutungen usw.) gilt. Die einzige Frage ist, ob man sich besser mit einer spekulativen Psychologie zufrieden gibt oder ob es nützlicher ist, sich an eine verifizierbare Psychologie zu halten“ (ebd. 124; Hervorhebung wie orig.).

Dieser letzte Satz wirkt im Vergleich mit der Herleitung und Begründung seiner Position einigermassen profan, er trägt nichts Neues zu den bis dahin entwickelten Gedankengängen bei und dient wohl ausschließlich der Abgrenzung bzw. Verortung in einem kompromisslosen wissenschaftlichen Paradigma.²⁷

Diese Verortung innerhalb oder zwischen gegensätzlich erscheinenden Paradigmen kennzeichnet auch die Arbeiten von Ernst Boesch, der seine Prolegomena zu einer ökologischen Psychologie bezeichnend „Zwischen zwei Wirklichkeiten“ genannt hat (Boesch 1971). Er bewegt sich dort zwischen dem experimentellen Vorgehen, das für ihn die paradigmatische Form der Empirie darstellt und dem ökologischen, bzw. „biotischen“ Ansatz, der aus Gründen kultureller Unterschiede und des sozialen Wandels innerhalb einer Kultur die Betrachtung psychologischer Prozesse in realen Kontexten erfordert. Er beschäftigt sich mit Bezugssystemen, und bereits in der Definition wird dieser Konflikt deutlich: Unter Bezugnahme auf behavioristische wie handlungstheoretische Schlüsselbegriffe

„... läßt sich das Bezugssystem als eine Kategorie von Schlüsselreizen definieren, die für die Bildung von Handlungszielen und entsprechenden Handlungsformen Sollwerte und Abweichungstoleranzen setzen“ (ebd., 37). Dabei stellen Bezugssysteme keine äußerlichen Kontext- oder Settingmerkmale dar, sondern „verinnerlichte Modelle [...] Konstrukte, die im Einzelfall schwer empirisch zu fassen sind“ (ebd., 38). Zudem sind sie in ihrer physikalischen, gegenständlichen, symbolischen und sozial vermittelten Beschaffenheit „vielfältig miteinander verschachtelt“. Folglich lassen sich Bezugssysteme „einzig aus Verhaltensweisen erschließen, und dieses Erschließen wird um so schwieriger, je komplexer die Situationen sind, in denen der Einzelne handelt“ (ebd., 48).

²⁷ Piaget zitiert den ihm theoretisch nahestehenden Neukantianer Paul Natorp mit der schönen Wendung: „Das Fieri allein ist das Faktum: alles Sein, das die Wissenschaft ‚festzustellen‘ sucht, muß sich in den Strom des Werdens wieder lösen. Von diesem Werden, zuletzt nur von ihm, darf gesagt werden: es *ist*“ (Piaget 1981, 122, vgl. Anmerkungen S. 143; Hervorhebung von Natorp). Diese Abkehr von einem statischen Objektivismus geschieht allerdings im Rahmen eines streng logischen Formalismus, Natorp wählt den Titel „Die logischen Grundlagen der exakten Wissenschaften“ (Berlin & Leipzig, 1910) und versucht, Philosophie auf einer mathematischen Grundlage zu betreiben. Dass es hierüber mit Husserl, der Kontakt zu Natorp in Marburg pflegte, zu keiner Einigkeit kam, zeigt Spiegelberg (Spiegelberg 1994, 157, Anm. 60). Insgesamt steht Piaget also neukantianischen Positionen insofern nahe, als auch er sich von idealistischen, metaphysischen und spekulativen Positionen abgrenzt.

Dabei gelingt es ihm eindrucklich, die Eigenschaften eines Bezugssystems in einer kontrollierten experimentellen Situation, also mit überschaubarer Komplexität aufzuzeigen. Dieses Experiment wird anschließend dargestellt, da es nicht nur die Orientierung an unterschiedlichen Paradigmen, sondern auch den Begriff des Bezugssystems illustriert. Schulkindern verschiedener Altersstufen wurde die Aufgabe gestellt, auf einem postkartengroßen Blatt Papier einen Strich zu zeichnen. In der ersten Variation, dem Spontanversuch, bestand nur die Einschränkung, dass der Strich waagerecht, senkrecht oder schräg sein sollte. Die erste Zeichnung sollten die Kinder dann insgesamt zehn mal wiederholen, wobei ihnen als Vorlage immer nur die jeweils letzte Zeichnung zur Verfügung stand. In der zweiten Variation des Experiments wurde ein bereits gezeichneter Strich vorgegeben, der auf dieselbe Weise zehn mal repliziert werden sollte. Schließlich gab es eine dritte Variation, nämlich die Aufforderung, die Länge eines Striches mittels einer horizontal ausziehbaren Fläche, deren Bewegungen aufgezeichnet wurden, zu verdoppeln. Die Auswertung des Experiments beschränkte sich nun nicht darauf, etwa Leistungsunterschiede zwischen den experimentellen Bedingungen oder den Altersgruppen quantitativ aufzuzeigen, sondern mündete in eine Betrachtung der Handlungsverläufe innerhalb der einzelnen Aufgabenstellungen. Boesch arbeitet heraus, auf welche Weise das Blatt Papier ein Bezugssystem darstellt, indem es eine zentrale Zone des Handelns in der Mitte des Papiers und eine periphere Zone des Nichthandelns an den Rändern, auf der nicht oder zögernd gezeichnet wird, gibt. Diese Aufteilung des Papierblattes ist bei den älteren Kindern ausgeprägter als bei den jüngeren. Die gestellte Aufgabe stellt nun eine Umstrukturierung dieses Feldes dar. Diese Umstrukturierung findet statt, weil die gestellte Aufgabe auf ein Bezugssystem der Sozialhierarchie und des Settings Schule verweist, welches die Verbindlichkeit der Aufgabe erhöht - und damit auch die Ordnung des Bezugssystems Papierblatt betrifft. Zudem gelingt es mithilfe der Aufzeichnungen aufzuzeigen, dass das Verdoppeln des Striches einen charakteristischen Handlungsverlauf nimmt. In den ersten drei Sekunden verläuft die Bewegung kontinuierlich, dann wird innegehalten und die Bewegung in den verbleibenden vier Sekunden verlangsamt, sodass für ein Zehntel der Strecke etwa die halbe Handlungszeit benötigt wird. Diese Endphase der Annäherung des wahrgenommenen Striches an die vorgegebene Solllänge ist folglich die schwierigste. Es wird ein Differenzwert zwischen Ist und Soll gebildet, der, je kleiner er ist, die Handlung umso mehr verlangsamt. Boesch spricht von der Handlungsgrenze, die hier erreicht wird - wenn der Strich die vorgegebene Länge erreicht, wird die Handlung eingestellt. Diese Handlungsgrenze erfordert spezifische und komplexe Handlungsregulationen. Das Erreichen der Handlungsgrenze wird nicht durch einen festgelegten Grenzwert im Sinne eines äußeren Reizes signalisiert, sondern durch die komplexen Urteilsprozesse des Handelnden. In diesem einfachen Experiment wird dreierlei sichtbar: zum einen die *Verschachtelung der verschiedenen Bezugssysteme*, zum zweiten die *inneren Regulationsprozesse*, die die Handlung steuern, und schließlich die *Aufteilung des Handlungsfeldes* in ein Zentrum, eine Peripherie und eine variable Grenze, die wiederum auf einen jenseitigen Handlungsraum verweist (also etwas den Tisch, auf dem man den Strich

weiterzeichnen könnte). Die *Peripherie ist die Zone der Handlungsumstellung, der Veränderung der Bezugssysteme*. Boesch bezeichnet diese „Grenzzonen als Hauptbereiche der Regulationsvorgänge“ (ebd., 48), „Bezugssysteme sind Grenzsyste-me“ (ebd., 36).

Hier wird ein unmittelbarer Zusammenhang von Bezugssystem und Handeln aufgezeigt, indem der Prozess aus der Perspektive des Handelnden betrachtet wird. Das jeweilige Bezugssystem und dessen Grenzen lassen sich nur über das Handeln erschließen, oder umgekehrt: Das Handeln lässt sich nur anhand seines Vollzugs auf Bezugssysteme zurückführen. Das Bezugssystem ist dabei mehr als nur ein statisches Ordnungskriterium, es ist veränderlich und erfahrungsbasiert. An der Peripherie des Handlungsfeldes kippt seine Gestalt (vom Papierblatt zum sozialen Setting). Im verzögerten Handeln wird der Bezug zu vergangenen Erfahrungen hergestellt, um Ist und Soll zu bestimmen. So wie das Bezugssystem Bewertungskriterien für diese Handlungsabstimmung abgibt, so kann auch der Handlungsverlauf auf die Bezugssysteme zurückwirken - nämlich dann, wenn er sich nicht in deren bestehende Ordnung einfügt. Genau dies meint der Begriff der Äquilibration bei Piaget. In diesem Fall geraten die Bezugssysteme auf den Prüfstand und werden retrospektiv modifiziert, bis sich die Handlung als wohlumschriebene Erfahrung erneut einpasst.

Bezugssysteme sind nicht nur horizontal verschachtelt (wie der materielle und soziale Aspekt des Strichexperiments), sondern auch vertikal. So, wie eine einfache Unterscheidung zwischen zwei Elementen auf einer Dimension das einfachste denkbare Bezugssystem ausmacht, lässt sich diese Dimension wieder mit anderen vergleichen und wird so komplexer. Eine geeignete Analogie ist die Computersprache: Das „binary digit“ (bit, übersetzt „binäre Ziffer“) ist die Unterscheidung zwischen 0 und 1 und stellt das kleinste Bezugssystem der Computersprache - eigentlich jeder Sprache - dar. Darauf lassen sich nun alle denkbaren Anwendungen der elektronischen Datenverarbeitung zurückführen. Oder, um ein Beispiel zu nehmen, das Ciompi einführt: Das Tischprinzip als Bezugssystem enthält alle vorstellbaren Elemente von Tischen einschließlich ihrer Unterschiede (1982, 94-123). Das Prinzip ist die Ordnung, die Ganzheit oder die Invarianz, die verschiedenen Tische repräsentieren die Variabilität und die Differenzierungen. Erweitern lässt sich das Beispiel vor dem Hintergrund des Strichexperiments: *Die Ordnung verweist auf das Zentrum des Bezugssystems, die Variabilität verweist auf die Ränder*, also die Bereiche, in denen Tische nicht mehr nur als Tische, sondern auch als Hocker, Kunstwerke o.ä. wahrgenommen und verstanden werden können.

Es lässt sich also definieren: *Ein Bezugssystem ist allgemein eine zu einer Ordnung verdichtete Repräsentation von Erfahrungselementen. Seine zentralen Merkmale sind erstens Ganzheit und Variabilität, zweitens Zentralität und Peripherikalität, drittens Hierarchie* (vgl. Kap. 2.1.5, S. 61). Alle Elemente eines Bezugssystems lassen sich in einer einzigen Gestalt zusammenfassen, die die Ordnung darstellt. Jedes Element eines Bezugssystems stellt aber auch eine Einheit dar, die sich von jeder anderen Einheit unterscheiden lässt - was wiederum die Variabilität innerhalb des Bezugssystems ausmacht. Eine Unterscheidung ist möglich, wenn es einen Maßstab gibt, vor dem

sich zwei Elemente unterscheiden: etwas ist größer, weiter weg, überzeugender oder gerechter als ein Vergleichselement. Jeder dieser Vergleiche enthält einen gemeinsamen Maßstab (Dimension): Größe, Entfernung, Überzeugungskraft oder Gerechtigkeit. Die Benennung dieses Maßstabs macht eine Unterscheidung möglich und schafft dadurch Ordnung, auf dem Maßstab lassen sich die Elemente entsprechend ihrer Größe, Entfernung etc. anordnen. Die Unterscheidung ist die Ordnung, da sie eine Relation zwischen den Elementen herstellt. Grundlegend für die Bildung von Bezugssystemen ist also die Möglichkeit der Differenzierung - ein Aspekt, den sowohl Ciompi im Rückgriff auf Bateson herausstellt, der aber auch Kellys Konstruktpsychologie im Dichotomie-Korollarium zugrundeliegt (Kelly 1991). Insofern beruht menschliches Handeln auf Differenzierungen und bringt diese gleichzeitig hervor.

Dies ist der formale Aspekt des Bezugssystems. Er beschreibt dessen grundlegenden Aufbau, nicht jedoch den genetischen Aspekt seiner Entstehung oder Entwicklung. Die zentrale Frage hier ist aber, wie Bezugssysteme mit Erfahrung verschränkt sind, in welchem systematischen Verhältnis sie mit dem menschlichen Handeln stehen. Denn *ein Bezugssystem ist eine Struktur im Prozess*.²⁸ Die Beschreibung dieses Prozesses stellt eine Art Henne-Ei-Problem zwischen Kongruenz und Störung dar. Die Geburt etwa ist eine Störung der ursprünglichen Kongruenz in der menschlichen Entwicklung. Jedoch stellt auch jede weitere kognitive, emotionale oder moralische Entwicklung ein solches Wechselspiel dar. Der Aspekt der Kongruenz kommt im Begriff der *natürlichen Einstellung* zum Ausdruck, den Alfred Schütz im Rückgriff auf Husserl und Max Scheler („relativ-natürliche Weltanschauung“) geprägt hat (vgl. Schütz & Luckmann 1979, 25 ff.; Schütz 1974, 100 ff.; Husserl 1985, §§ 6-10). Die natürliche Einstellung ist die Form der Weltbegegnung, die sich durch Fraglosigkeit und Selbstverständlichkeit auszeichnet. Diese schlicht gegebene und als wirklich, d.h. selbstverständlich vorhanden wahrgenommene *alltägliche Lebenswelt* enthält gewohnheitsmäßige Abfolgen von Handlungen, Operationen und Problemlösungen. Diese Handlungsgewohnheiten sind uns allerdings nicht einfach zugefallen, wir haben sie in der Vergangenheit erworben, an unserer Erfahrung geschult. Denn, immer dann, „wenn diese routinemäßige Abfolge unproblematischer Erfahrungen unterbrochen wird und sich gegen einen Hintergrund von Selbstverständlichkeiten ein Problem abhebt“, sind „appräzentierte Aspekte eines Gegenstandes bzw. antizipierte Phasen meines Bewußtseins (...) mit der vorangegangenen Erfahrung inkongruent“ (Schütz & Luckmann 1979, 32/33). Die Inkongruenz drängt mich zur erneuten Auslegung meiner Erfahrung, sie stellt meine bisherigen Bezugssysteme in Frage. Ich bin gezwungen, sie zu modifizieren, zu erweitern oder gar zu erneuern. Ähnlich spricht auch Witte in seiner psychologischen Theorie der Bezugssystembildung (1960) von der „Produktivität der Unsicherheitslage“, in der die bestehenden Bezugssysteme zur Integration von

²⁸ Ciompi zeigt die Ähnlichkeit der beiden Begriffe Struktur und System auf, die beide ein Verhältnis von Invarianz und Varianz darstellen, also auf dem Grundprinzip der Differenzierung beruhen. Der Unterschied bestehe darin, dass im „Begriff „Struktur“ der genetische Aspekt und im Begriff „System“ der statische Aspekt deutlicher sichtbar sei (1982, 112).

Erfahrungen möglicherweise nicht mehr ausreichen: „In der Not des Sich-nicht-mehr-entscheiden-könnens ... wird ein neues Konto eröffnet“ (1960b, 660; vgl. Mogel 1990b, 4 f.) (Kap. 2.1.5). Auf diese Weise bilden meine Bezugssysteme horizontale und vertikale Differenzierungen aus.

Hierzu verlassen wir die natürliche Einstellung und wenden uns dem erlebten Geschehen reflexiv zu. Die *reflexive Einstellung* ist die zweite Form der Weltbegegnung, in der wir aus der Distanz in der Lage sind, verschiedene Perspektiven dem Geschehen gegenüber einzunehmen. Zeitliche Verläufe werden dabei flexibilisiert, Vergangenes und Zukünftiges in die Gegenwart verlegt, oder wie Mead es ausdrückt: „Die Herstellung von Gleichzeitigkeit rückt diese zukünftige Realität in eine mögliche Gegenwart“ (Mead 1972, 110). Dabei kann ich neben der eigenen auch die Perspektiven Anderer einnehmen, die es mir erlauben, die Beziehungen zwischen Gegenständen zu verändern. Diese Reflexion dient der Antizipation möglicher zukünftiger Handlungen und ihrer Ergebnisse. In der reflexiven Einstellung bekommen Vergangenheit und Zukunft mehrere Möglichkeiten, die ich gleichsam experimentierend im Spiel mit verschiedenen Perspektiven gedanklich erwäge, um einen passenden Zusammenhang für meine aktuelle und antizipierte Erfahrung herzustellen.

Den Begriffen der natürlichen und reflexiven (auch: theoretischen) Einstellung liegt die Vorstellung vom Bewusstseins- oder Erfahrungsstrom zugrunde, wie sie bereits William James als „stream of thought“ formuliert hat: „Every thought tends to be part of a personal consciousness. [...] Within each personal consciousness thought is sensibly continuous“, James 1890, 225). Denken ist Teil des Bewusstseins und in ihm ist es kontinuierlich. Trotzdem lässt sich ein Gedanke herauslösen. Ähnlich fasst Husserl den Bewusstseinsstrom auf (vgl. Linschoten 1961, 38 f.). Sowohl Husserl als auch James beziehen sich auf Franz Brentano (1924, 221 ff.). Zentraler Gedanke dabei ist, dass die Kontinuität des Bewusstseinsstroms die Einheit des Ich konstituiert. *Die Erfahrung ist folglich die Verschränkung des kontinuierlichen Bewusstseinsstroms mit dem fortschreitenden Umweltgeschehen und damit die erste Instanz unserer Begegnung mit der Welt.* Durch die Störung oder Inkongruenz jedoch wird Erfahrung auch als diskrete Episode fassbar: *Die Erfahrung als einzelne Begebenheit ist die Konstitution einer subjektiven Perspektive auf eine bestimmte Situation im Erlebnisstrom.* Alltagssprachlich drücken wir dieses Herauslösen in der Wendung „ich habe eine (wichtige) Erfahrung gemacht“ aus. Eine Figur löst sich vom Hintergrund des ungestörten Ablaufs: „Der Sinn der Erfahrung erscheint nun selbst als *Abweichung, Differenz; etwas* erscheint, indem es von anderem abweicht und sich von einem Hintergrund abhebt“ (Waldenfels 1992, 62, Hervorhebung wie orig., in Anlehnung an den späten Merleau-Ponty).

In dieser Einklammerung von einzelnen Erfahrungen oder Gedanken verleihen wir unserer Weltbegegnung Sinn: „Sinn ist (...) das Resultat meiner Auslegung vergangener Erlebnisse, die von einem aktuellen Jetzt und von einem aktuell gültigen Bezugsschema reflektiv in den Griff genommen werden“ (Schütz & Luckmann 1979, 38). *Erfahrung wird folglich in zwei ineinander verschränkten Formen wirksam: einer*

kontinuierlichen, in der wir unserer Umwelt rezeptiv im Sinne von fraglos, nicht aber passiv, begegnen und einer *diskreten*, in der sich reflexive, antizipierende und sinnvolle Aktivität konstituiert. Erfahrung ist eine einzigartige, weil an eine einzelne Person gebundene, räumlich und zeitlich bestimmte Verschränkung des handelnden Subjekts mit seiner Umwelt. Sie ist in Bezugssystemen organisiert, sodass sich sagen lässt: *Ein subjektives Bezugssystem ist eine zu einer sinnhaften Ordnung verdichtete Repräsentation von Erfahrungen.*

Der Begriff der Erfahrung wird erst mit dem Heraustreten aus der natürlichen Einstellung möglich - vorher war sie ein unhinterfragbares Kontinuum. Erfahrung konstituiert sich als relevantes Geschehen nur dadurch, dass in der reflexiven Einstellung eine Distanz zu ihr eingenommen wird. Erst aus der Distanz wird es möglich, Bezugspunkte zu setzen, die den Beginn und das Ende einer Erfahrungs-episode begründen und die Bezüge zu formen, die der Episode ihr Thema geben. Nun liegt aber genau in diesem Heraustreten aus der präreflexiven Aufgehobenheit in der natürlichen Lebenswelt die Gefahr einer Verabsolutierung der eingenommenen Distanz. *Die reflexiv-distanzierte Einstellung besteht in einem Auseinandertreten von Bewusstsein und Welt und begründet damit die Möglichkeit der dualistischen Weltanschauung.* Bezugssysteme und der ihnen zugrundeliegende Erlebnisstrom werden getrennt. Blumenberg hat auf die „Inkonsequenz der theoretischen Umstellung“ (1981, 24) aufmerksam gemacht, die darin liegt, dass sie vor dem Selbstverständlichen haltmacht. Das Selbstverständliche sei „eine schützende Sanktion“, „die alle in diesen Bezirk eindringenden Fragen als Vorwitz und Neugierde desavouiert“ (ebd., 23). Es gehe aber darum, das Fraglose in die Erkenntnis und den Prozess der Technisierung einzubeziehen: „Der Rückgriff auf die Lebenswelt bekommt seine Funktion dann gerade dadurch, daß [von der Technik als ‚angewandter‘ Wissenschaft] *in der Verdeckung der Selbstverständlichkeit* die Vorzeichnung für die angemessenen Zugriffsweisen der Entdeckung gesucht wird“ (ebd., 24; Hervorhebung M.D.). Unsere Bezugssysteme haben sich aber gerade vor dem Selbstverständlichen, fraglos Vorhandenen und in seiner Vertrautheit Unbekannten zu bewähren.

Es ist deutlich geworden, dass Erfahrung vor dem Wissen, den kognitiven, sozialen und normativen Repräsentationen die erste Instanz der Weltbegegnung darstellt, dass nur in der Erfahrung die Kontextgebundenheit menschlicher Tätigkeit direkt fassbar wird. Beides - die Verschränktheit der Umweltbereiche und die Einbettung des Handelns in den Erfahrungsstrom - kommt im Begriff der *Situation* zum Ausdruck. Die Situation lässt sich als spezifische Konstellation von Person in Raum, Zeit und Gegebenheiten aus deren Kontinuum herauslösen und als begrenzter Erlebnisbereich bestimmen. Lewin variiert seine berühmte Formel $V = F(P,U)$ (Verhalten = Funktion der Person und der Umwelt) zum einen in $V = F(L)$ (= Funktion des Lebensraumes) (1982b, 196), zum anderen in $V = F(S)$ (= Funktion der Situation) (1969, 31; vgl. Arnold 1981, 276). Ob als „Momentsituation“ oder als „Lebenssituation“ (ebd., 44), sie hebt sich als Figur sowohl vom Hintergrund des Erfahrungsstroms als auch von übergeordneten Bezugssystemen ab. Die Situation ist nicht der äußere Gegenpart der Person wie in der interaktionistischen Psycholo-

gie, in der sie häufig synonym mit Begriffen wie Setting oder Kontext verwendet wird (Hoefert 1982; Argyle, Furnham & Graham 1981; Lantermann 1978), sondern eine Beziehung von Akteur und Welt, in der Bedeutungen auf spezifische Weise verknüpft werden (Buytendijk, Linschoten; vgl. Schott 1991). Sie ist ganzheitlich, also sinnhaft strukturiert (Ittelson 1976) (vgl. Kap. 2.1.1, S. 45). Reflexiv erfassen wir die Situation in Bezugssystemen auf verschiedenen Ebenen vom leiblichen Empfinden über soziale Beziehungen bis hin zu kulturellen Bedeutungen. Das Bewusstsein ist in seiner Einheit bemüht, diese Bezugssysteme in ein kongruentes Verhältnis zu setzen. Damit wird die Situation zur zentralen Analyseeinheit einer umweltpsychologischen Empirie, zur Ausgangs- und Bewährungsinstanz jeder Systematisierung: „Diese Wirklichkeit in der Situation zu gewinnen, in der jeweils ein Mensch steht, ist der Sinn des Philosophierens“ (Jaspers 1971, 13). Methodologisch heißt dies, dass, da der reflexive Zugang zur kontinuierlichen Form der Erfahrung versperrt ist, deren diskrete Form den Zugang zur Situation darstellt. Mein Bestreben ist also, den subjektiven Sinn des Fahrens zu erfassen, der in den Bezugssystemen von Fahrerinnen und Fahrern aufgehoben ist.

2.2.2 Das Bewusstsein: Intention und Tätigkeit

In der tätigkeitstheoretischen Perspektive (Vygotskij 1969; Leontjew 1973, 1977; Lurija 1986; Raeithel 1983) stehen Person und Umwelt in einem transaktionalen Verhältnis, welches sich in der Tätigkeit ausdrückt. Die *Tätigkeit* verschränkt subjektive und objektive Strukturen, indem sie beide in einem zyklischen Transformationsprozess ineinander überführt. *Aneignung* und *Vergegenständlichung* sind dabei die zentralen Prozesse (Holzkamp 1985, 176 ff.). Hintergrund der Tätigkeitstheorie ist die Auffassung, dass die *Arbeit der wesentliche Modus menschlicher Weltbegegnung* ist, in der Arbeit überformt der Mensch die ihm gegebene Umwelt, seine äußere und damit auch innere Natur. Weiterhin ist die Annahme zentral, dass die dabei *hervorgebrachten Erzeugnisse und Strukturen sozial, kulturell und historisch integriert und tradiert werden*. Die zunehmende Ausdifferenzierung der Arbeit, von der beginnenden Arbeitsteilung über die Industrialisierung bis hin zur Herausbildung abstrakter, nicht-materieller Arbeitsformen und Produkte bringt auf der Seite der Subjekte eine ebensolche Vielfalt der Verhältnisse hervor, sodass sich äußerst heterogene Ausgangsbedingungen für eine Analyse der psychischen Prozesse und ihrer äußerlichen, sozialen und gegenständlichen Entsprechungen ergeben. Die Tätigkeitstheorie bietet hierzu den geeigneten Rahmen, da sie die Regulationsprozesse beider Seiten, sowohl des gegenständlichen Kontextes als auch der psychischen Orientierung, auf den *hierarchisch verschachtelten Ebenen der Tätigkeit, der Handlung und der Operation* analysiert. Als theoretische Rahmenkonzeption ist sie nicht auf eine spezielle psychologische Disziplin beschränkt, da sie sowohl im Hinblick auf die individuelle Entwicklung (Vygotskij), auf Wahrnehmungs- und kognitive Funktionen (Vygotskij, Lurija), auf die Persönlichkeit (Leontjew) als auch aus kulturvergleichender, empirischer Perspektive (Lurija) formuliert wurde. Diese Erwähnung scheint mir deshalb wichtig, weil die meisten psychologischen Teildisziplinen sich auf mehr

oder weniger isolierte Aspekte des psychischen Prozesses oder der Mensch-Umwelt-Interaktion beschränken und somit zwangsläufig eine grundlegende und integrierende Betrachtungsweise versäumen. Der zugrundeliegende Arbeitsbegriff ist so allgemein gefasst, dass einfache Reproduktionsformen ebenso eingeschlossen sind wie die vielfach vermittelten postindustriellen Organisationsformen - lenkt aber die Aufmerksamkeit ebenso direkt auf die jeweilige Gesellschaftsformation in ihrer historischen Bedingtheit und aktuellen politisch-ökonomischen Verfassung.²⁹ Arbeit bestimmt nicht nur das Leben des Einzelnen, um sie herum organisiert sich auch die Gesellschaft. Nach diesen einordnenden Vorbemerkungen (vgl. Busse 1995; Kumm 1995; Métraux 1995) soll anschließend versucht werden, die zentralen Konzepte und Gedanken der Tätigkeitstheorie im Zusammenhang mit phänomenologischen Grundannahmen aufzuzeigen.

Die natürliche Einstellung weist einen produktiven und einen rezeptiven Moment auf. Der produktive Aspekt zeigt sich in Redewendungen wie „ich begreife“ oder „ich bemerke“. Die Vorsilbe „be-“ drückt eine Beziehung aus: ich greife oder merke nicht einfach für sich, sondern richte die Aktivität auf ein Objekt oder einen Sachverhalt. *Die Gerichtetheit des Verhaltens* ist die eine Seite der Person-Umwelt-Beziehung. Redewendungen wie „das ist mir unangenehm“ oder „das gefällt mir“ drücken den rezeptiven Aspekt aus. Einem Objekt oder einem Sachverhalt wird eine Eigenschaft zugeschrieben, die eine Empfindung in mir auslöst. Das transaktionale Verhältnis wird im Pronomen „mir“ deutlich. Es heißt nicht etwa „für mich“, „in mir“ oder gar „an mir“, sodass kein propositionales Verhältnis zwischen zwei getrennten Instanzen ausgedrückt wird, vielmehr werden die Eigenschaft des Objekts und meine Empfindung als ein Zustand ausgedrückt. Damit wird einem eigentlich unbelebten Sachverhalt die Potenz zugeschrieben, etwas gerichtet zu verursachen. Dieser *Evokationsgehalt* von Objekten (Leithäuser, Löchel, Scherer & Tietel 1995) ist die andere Seite der Person-Umwelt-Beziehung. Wenn ein Objekt ins Bewusstsein tritt, dann löst es etwas aus - eine Qualität, die auch in der ökologischen Psychologie erkannt wurde, nämlich als Valenz, als Aufforderungscharakter von Objekten (Lewin 1982) oder auch deren Affordanz (Gibson 1977, 1979).

Die Tätigkeitstheorie betont diese „Gerichtetheit des Bewusstseins“ (Leontjew 1977, Kap. 2.3, 55, Kap. 2.4, 61)³⁰ ebenso wie die Phänomenologie: „Der persönliche Sinn ist stets der Sinn *von etwas*; ein „reiner“ gegenstandsloser Sinn ist eben-

²⁹ Leontjew leitet den Begriff der Aneignung aus der Marx'schen Terminologie ab, welcher ihn zunächst als Spezifikum der bürgerlich-industriellen Eigentumsformation entwickelte. Marx unterscheidet zwischen Selbstbetätigung des Menschen und materieller Reproduktion des Industriearbeiters, wobei er den Aneignungsbegriff auf letzteres anwendet und damit auf entfremdete Tätigkeitsformen zu begrenzen scheint (vgl. Wacker 1977, 64). Damit besteht zumindest die Gefahr, die Aneignung als eine bloße Bemächtigung von Produktionsmitteln und -verfahren zu verstehen (vgl. die Kritik von Heubach) (FN 58). Wacker hält Leontjew entgegen, dass dieser die Aneignung kultureller Errungenschaften als einen „progressiven Prozess der Akkumulation von Fähigkeiten“ innerhalb eines „linearen Fortschrittsmodells“ konzipiere (ebd. 69). Er bezieht sich auf zwei Aufsätze aus „Probleme der Entwicklung des Psychischen“ (Leontjew 1973).

³⁰ Da der zitierte Text in deutscher Sprache in verschiedenen Verlagen mit unterschiedlicher Paginierung und Übersetzung verlegt wurde (neben der hier zitierten etwa 1979, Berlin: Volk und Wissen; 1982, Köln: Pahl-Rugenstein), füge ich zur Zitation das jeweilige Kapitel des Buches hinzu.

solcher Unsinn wie ein gegenstandsloses Wesen“ (ebd., 59, Hervorhebung wie orig.). Phänomenologisch wird die Gerichtetheit auf Brentano zurückgehend als *Intentionalität* bezeichnet: „Jedes psychische Phänomen ist durch das charakterisiert, was die Scholastiker des Mittelalters die intentionale (...) Inexistenz eines Gegenstandes genannt haben, und das wir, obwohl mit nicht ganz unzweideutigen Ausdrücken, die Beziehung auf einen Inhalt, die Richtung auf ein Objekt (worunter hier nicht eine Realität zu verstehen ist), oder die *immanente Gegenständlichkeit* nennen würden“ (Brentano 1924, 124 f., Hervorhebung M.D.; vgl. Husserl 1988; Waldenfels 1980; Baumgartner 1985; Graumann 1994) (vgl. Kap. 2.2.3, S. 83).³¹

Während die Intentionalität bei Husserl auf einen unbegrenzten Horizont möglicher Gegenstandsbedeutungen hinweist und damit prinzipiell eine außerhalb des menschlichen Bewusstseins liegende Objektsphäre in Kraft lässt, erfährt sie bei Heidegger ihre radikale Bestimmung als existenzielle Qualität des Lebens, als das „*Wie des Daseins* selbst“ (vgl. Herzog 1992, 330). Die Beziehung zur Umwelt ist ein Grundzug des menschlichen Daseins, von diesem nicht zu lösen und als elementarer Verstehensprozess in ihm begrenzt: „Verstehen ist das existenziale Sein des eigenen Seinkönnens des Daseins selbst [...] Der Entwurfcharakter des Verstehens besagt ferner, daß dieses das, woraufhin es entwirft, die Möglichkeiten, selbst *nicht* thematisch erfaßt“ (Heidegger 1960, 144 f.; Hervorhebung M.D.). Mensch-Sein und In-der-Welt-Sein sind untrennbar miteinander verwoben, sind ein Einziges. Damit ist eine Subjekt-Objekt-Trennung nicht mehr möglich, Leben vollzieht sich alltäglich als Verstehen: „Verstehen ist der ursprüngliche Seinscharakter des menschlichen Lebens selber“ (Gadamer 1986b, 246). Verstehen meint hier keine theoretische Einstellung des Erkennens oder Auslegens, sondern ist existenzieller Lebensvollzug, „Dasein setzt sich nicht zur Welt in einen theoretischen Bezug“ (Herzog, 1992, 334; vgl. Heidegger 1960, § 31: Das Da-Sein als Verstehen, 142 ff.). Die intentionale Verschmelzung von Subjekt und Objekt ist also primär, eine theoretische oder reflexive Beziehung zu Objekten oder Phänomenen ist dieser nachgeordnet.

Methodologisch lässt sich diese Kontroverse zwischen Husserl und Heidegger folgendermaßen zuspitzen: Während bei Husserl der Gegenstandshorizont theoretisch als Ganzer erschließbar ist, indem er „die Fülle der dem Gegenstand gegenüber einnehmbaren Perspektiven durchläuft“ (Blumenberg, 1981, 18), verwirft Heidegger jeglichen positivistischen Anklang eines Erkennens, indem er auf die durch Tradition eingeschränkten Möglichkeiten des Phänomens verweist. Der Erkenntnisprozess besteht für ihn in der Dekonstruktion dieser Verdeckungen der Gegenstände, ohne dabei jedoch die Einbettung ins Alltägliche aufzugeben und damit eine Trennung von subjektiver und objektiver Welt auch nur anzudeuten. Diese konsequente Auffassung von Intentionalität widerspricht der Husserlschen Epoché (transzendente Reduktion), will doch die Epoché jeglichen thematischen Gegenstandsbezug neutralisieren, um reine Modi des Seins und Bewusstseins zu entdecken (Ströker & Janssen 1989, 74 ff., Husserl 1992b; Held 1986). Dieser radikale Erkenntnisgang soll zwar das erkennende Subjekt enthalten, nicht aber dessen spezifischen Weltbezug. Er zielt nicht auf das Bewusstsein von Etwas sondern auf das Bewusstsein.Bewusstsein als Bewusstsein. Leontjew grenzt sich - wie Piaget - explizit gegen eine solche „Psychologie des Erlebens“ ab, da „die innere Welt nicht isoliert von der Tätigkeit untersucht werden“ dürfe (1977, 60). Ich denke, eine pragmatische Psychologie muss

³¹ Es sei darauf hingewiesen, dass Graumann sich in seinem Handbuchartikel über „Aneignung“ (Graumann 1990b) explizit auf Leontjew bezieht - ohne allerdings auf die Parallelen zu der von ihm leidenschaftlich vertretenen Phänomenologie hinzuweisen.

nicht auf die Epoché hinauslaufen, um sich am elaborierten Bewusstseinsbegriff von Husserl zu orientieren.

Zwei zentrale Konsequenzen ziehen Phänomenologie und Tätigkeitstheorie aus der Gerichtetheit des Bewusstseins. Zum einen wird die leibliche Basis bzw. der sinnliche Inhalt des Bewusstseins („Sinnenbewusstsein“ bei Leontjew, 47 ff., Kap. 2.2) herausgestellt, zum anderen der kulturelle und historische Horizont, der den Gegenstand umgibt - die objektive bzw. intersubjektive und symbolische Bedeutung des Tätigkeitssystems (die historisch erarbeitete Bedeutung) (Kap. 2.2.4, S. 86) (vgl. Graumann 1994; Leithäuser 1976).

Der Aspekt der sozialen Verfasstheit des Bewusstseins wird von der *kritischen Theorie des Subjekts* (z.B. Klaus Horn, Alfred Lorenzer, Thomas Leithäuser) in theoretischer Zusammenführung von marxistischer Gesellschaftstheorie und Psychoanalyse ausgearbeitet, wobei Leithäuser sich auch an der Phänomenologie orientiert: „Der gegenwärtigen geistigen und seelischen Beschaffenheit der Individuen: Haltungen der Natürlichkeit, der Selbstverständlichkeit (...) scheint ein existentielles Moment, eine quasi-ontologische Struktur zu eignen, in der Entwicklungsprozesse der Sozialisation vieler Individuen zergangen, unkenntlich geronnen sind. Das ontologische Syndrom des Alltagsbewußtseins, das es zunächst phänomenologisch zu entschlüsseln und verstehen gilt, hat die individualgenetischen und sozialisationsgeschichtlichen Vernarbungen (...) der Wahrnehmbarkeit entzogen“ (Leithäuser 1976, 38). Die Skepsis dieser Position, die die tradierten ökonomisch-sozialen Verhältnisse mit dem „Unvermögen der Individuen die Alltagswirklichkeit zu transzendieren“ (ebd., 39) koppelt, scheint mir die Leistungen des Bewusstseins im Alltag zu unterschätzen. Die phänomenologische Perspektive auf das Fahren soll im weiteren zeigen, wie im alltäglich-selbstverständlichen Tun Wirklichkeit noch vor jeder begrifflichen Auseinandersetzung transzendiert werden kann (vgl. Kap. 5.4.2; z.B. Exkurs S. 232).

Die soziale und historische Bedingtheit unseres Bewusstseins erhebt die Vermittlung zwischen subjektiver und kulturell-sozialer Repräsentation zum zentralen Thema. Diese kann über Praxisgemeinschaften (vgl. S. 67) geschehen, oder vom interpersonellen Aspekt abstrahierend in „Wirkungseinheiten“, die nicht „ohne weiteres mit Persönlichkeiten, mit Gruppenbildungen oder Familienkonstellationen gleichzusetzen“ sind. „Was wir suchen, sind Grundeinheiten seelischer Konstruktion“ (Salber 1969, 21) - also warum nicht auch kollektiv besetzte Artefakte wie das Auto oder kollektiv geteilte Erfahrungen wie das Fahren.

Die wechselseitigen Transformationen von Tätigkeit und Gegenstand vermitteln zwischen Subjekt und Umwelt. Der Gegenstand ist nicht einfach ein äußerlich gegebenes Objekt, Sachverhalt oder Zusammenhang, *sondern ein gleichermaßen vom Subjekt wie vom Kontext her zu bestimmender Bedeutungskomplex*. Der Gegenstand „tritt zweifach in Erscheinung: in seiner unabhängigen Existenz und als psychisches Abbild, als Ergebnis einer orientierten, analytischen Ermittlung seiner Eigenschaften durch das Subjekt“ (Leontjew 1977, Kap. 1.2, 24). In diesem Zitat scheint noch eine dualistische Konzeption zu stecken, insofern der Gegenstand zweifach gegeben sein soll, einerseits unabhängig und objektiv, andererseits als subjektives Produkt. Dieser Dualismus jedoch löst sich im Moment der Tätigkeit auf. Denn ein subjektives Abbild entsteht nur dadurch, dass der Mensch den Gegenstand transformiert: „Das Wesentliche ist jedoch nicht die „Ringstruktur“ [die Wechselwir-

kung Person-Umwelt, M.D.] an sich, sondern die Tatsache, daß die psychische Widerspiegelung der gegenständlichen Welt nicht unmittelbar durch äußere Einwirkungen (...), sondern durch jene Prozesse hervorgebracht wird, in denen das Subjekt praktische Kontakte mit der gegenständlichen Welt aufnimmt“ (ebd., Kap. 1.2, 25). Die aus diesem Prozess hervorgebrachten Transformationen des Gegenstandes, seien sie handgreiflich, beobachtend oder gedanklich, vollziehen sich gleichzeitig am Objekt und in dessen subjektiver Widerspiegelung. Aus der Perspektive des Menschen ist nicht voneinander zu trennen, was in ein- und demselben Prozess geschieht: die Veränderung am Objekt und deren subjektive Wahrnehmung und Bewertung. Auch wenn wir uns diesen Vorgängen anschließend distanziert zuwenden, die reflexive Auslegung oder Umdeutung des Geschehens findet ihren Ausgangspunkt und ihre Bewertungsinstanz an der tätigen Erfahrung (zur Ähnlichkeit dieser Figur mit dem Pragmatismus vgl. Waibel 1997; Wehner & Dick 2001). Folglich wird zwar zwischen der objektiven Bedeutung und dem subjektiven Sinn des Gegenstandes unterschieden - es handelt sich jedoch um ein- und denselben Gegenstand, der sich in einer stetigen zirkulären Transformation aus objektiver Bedeutung und subjektivem Sinn befindet, also weder rein äußerlich noch rein psychisch beschaffen ist. Kurz: In der Tätigkeit realisiert sich die intentionale Person-Umwelt Beziehung, im Gegenstand manifestiert sie sich. Damit wird der *Gegenstand in der Transformation seiner Bedeutungen* - Aneignung und Vergegenständlichung - zum zentralen psychologischen Thema (Kuckhermann 1993, 49, spricht von der „Hermeneutik der Tätigkeit“ und erhebt den Gegenstand zum „Ausgangspunkt der psychologischen Analyse“).

Die Inkonsequenz in der Argumentation Leontjew's ist mir nicht entgangen, ich halte die Frage nach der vom Bewusstsein unabhängigen Existenz von Gegenständen jedoch für ideologisch und zweitrangig, ähnlich wie die - allerdings faszinierendere - Überlegung, ob es ein Bewusstsein unabhängig von Gegenständen geben könnte.³² Vor dem Hintergrund der Verschränkung von Tätigkeit, Bewusstsein, widerständiger Umwelt und Erfahrung tritt die Frage, ob es eine Realität jenseits der menschlichen Wahrnehmung gibt, zurück. Denn nicht, ob etwas auf die eine oder eine andere Art existiert, ist entscheidend, sondern „die Frage, *wie* jegliches Gegebene für uns zur Erscheinung kommt und verständlich wird, ist die entscheidende Frage für die Phänomenologie, und damit läuft sie dem erkenntnistheoretischen Streit um die Realität der Außenwelt den Rang ab“ (Waldenfels 1980, 13, Hervorhebung orig.). Methodologisch ist dies eine Absage sowohl an das positivistische Ideal der strengen, unbeteiligten Beobachtung von Sachverhalten, als auch an einen beliebig und hermetisch anmutenden Konstruktivismus, in dem Realität sich in einem Meer von Kommunikation auflöst.

Diese Beziehung zwischen Subjekt und Objekt ist auch zentral für Jean Piagets Erkenntnistheorie, die sich wiederum auf seine entwicklungspsychologischen Arbeiten stützt: „tatsächlich verschmelzen Subjekt und Objekt in jeder Handlung“. Bereits um „Objekte zu erkennen, muß das Subjekt auf sie einwirken und infolge-

³² „Let one sit with closed eyes and, abstracting entirely from the outer world, attend exclusively to the passage of time“ ... William James löst dieses Gedankenexperiment folgendermaßen auf: „... we can no more intuit a duration than we can intuit an extension, devoid of all sensible content“ (1890, 619 f.).

dessen transformieren“. Er sieht dabei eine Kontinuität zwischen elementaren und wissenschaftlichen Formen der Erkenntnis, die aus „zunächst unentwirrbaren Interaktionen zwischen dem Subjekt und diesen Objekten beruht“, „ständig mit Handlungen oder Operationen, d.h. Transformationen“ verknüpft ist und in fortschreitenden Objektivierungsschritten verläuft (Piaget 1981, 31 f.) (vgl. Kap. 2.2.1, S. 69).

Die ineinander verschachtelten Ebenen des Tätigkeitssystems sind die *Tätigkeit*, die *Handlung* und die *Operation*. Während in der Tätigkeit die subjektiven Motive und Sinnstrukturen als Orientierungs- und Bewertungskriterium wirksam werden, verweist der Begriff der Handlung auf eine funktionale Ziel-Mittel-Relation, die vom Subjekt aus kontrolliert wird. Die Handlung wird vom Ziel her bestimmt, in dem das Subjekt das Handlungsergebnis bewusst vorwegnimmt (vgl. Hacker 1994). In Abgrenzung zur Handlung ist eine Operation nicht bewusstseinspflichtig, sie stellt eine standardisierte oder routinisierte Abfolge von zweckbestimmten Bewegungen dar. Die Tätigkeit wird also vom Motiv her bestimmt, die Handlung vom Ziel und die Operation von ihrer Funktion. Die Operation ist Teil einer Handlung, diese wiederum Teil einer Tätigkeit. Psychologisch realisiert sich die Operation sinnlich-motorisch, die Handlung kognitiv-reflexiv und die Tätigkeit motivational (vgl. Kuckhermann 1993). Es ist leicht nachvollziehbar, dass je nach Perspektive aus einer Handlung eine Operation werden kann oder aus einer Tätigkeit eine Handlung. Wenn ich Autofahren lerne, so ist jede Betätigung des Schaltknüppels, der Kupplung etc. eine Handlung im Tätigkeitsfeld „Fahren lernen“, beherrsche ich diese Handlungen, nehmen sie den Status der Operation an, die in die Handlung einer Autofahrt eingebettet ist. Den Sinn des Fahren lernens und des Fahrens jedoch erschließe ich nur aus dem Hintergrund der Tätigkeit, in die es eingebettet ist. Da eine Tätigkeit mehrere Handlungen umfasst, rücken auch periphere Grenz- und Übergangsbereiche zwischen Handlungsfeldern oder Kontexten in den Blick. Die Perspektive kann dabei wechseln und Übergangsfelder können eigene Handlungsfelder werden. Dass dem Autofahren der Status einer Tätigkeit zukommt, soll in Kapitel 3.6.4 theoretisch begründet und daran anschließend empirisch gezeigt werden.

2.2.3 Psychische Prozesse: Wahrnehmung und Perspektive

Die Ausblendung der Frage nach der unabhängigen Existenz von Gegenständen läuft keinswegs in einen beliebigen Subjektivismus, in dem alles vorstellbar und damit möglich wäre. Wenn ich von der Arbeit nach Hause fahre, kann sich mein Bezugssystem und mit ihm meine Perspektive auf die Arbeit ändern, trotzdem weiß ich, dass die Arbeit dieselbe bleibt (und auch ich als Person). Ebenso ist es mit dem Auto: Ob ich in ihm wichtige Geschäftspartner ein Stück mitnehme oder mit ihm auf dem Zeltplatz zu den Duschräumen fahre, es ist dasselbe Auto, wenn auch in unterschiedlichen Kontexten. Die Betonung des Kontextes von Gegenständen, Handlungen oder Verhalten führt nicht in einen grenzenlosen Relativismus, sondern enthüllt im Gegenteil erst deren Konstanz und Besonderheit. Um die

Bedeutung des Autos für seinen Fahrer oder Besitzer zu verstehen muss ich beide in einer variantenreichen Anzahl an Situationen kennenlernen.

Gibson (1969) begründet die Eigengesetzlichkeit und Konstanz der Dinge wahrnehmungstheoretisch. Dinge und Orte behalten ihre Farbe, Größe, räumliche Ausdehnung, materielle Beschaffenheit etc., egal aus welcher Perspektive, zu welcher Zeit wir sie wahrnehmen und ob die jeweiligen Empfindungen sich situativ unterscheiden: „die Wahrnehmung ist konstant und beständig - die Empfindungen aber unstet und wechselhaft“ (ebd., 63). Dies gilt auch für die Raumkonstanz und die Eigengesetzlichkeit des Raumes (Bischof 1966). Wie ist das zu verstehen - was ist das Konstante und was das Wechselhafte? Stellen wir uns einen Akt der Wahrnehmung ausschließlich im Augenblick seines Vollzuges vor, so wird deutlich, dass das Verhältnis zwischen Gegenstand und Wahrnehmendem aus einer bestimmten Perspektive - und keiner anderen - besteht. Im nächsten Moment können wir diese Perspektive variieren, etwa, indem wir etwas näher an den Gegenstand herangehen, unser Gesicht drehen o.ä. Der Sinneseindruck wird dann ein anderer, obwohl der Gegenstand derselbe bleibt. Dies gilt auch, wenn wir den Gegenstand zu einer anderen Zeit oder an einem anderen Ort erneut wahrnehmen - die Perspektive kann sich stufenlos oder bruchhaft verändern (vgl. Merleau-Ponty 1966, 91 ff.). Die Phänomenologie sieht eine variable Welt der Dinge. Unschärfe und Variation sind der Außenwelt durch die Wahrnehmung immanent (es ist dem „Wahrgenommenen wesentlich ..., Zweideutigkeiten, Schwankungen, Einflüsse des Zusammenhangs einzuschließen“, ebd., 30). Eine einheitliche Wahrnehmung des Phänomens X durch verschiedene Menschen ist nicht denkbar, genauso wenig wie eine einheitliche, konstante Wahrnehmung des Phänomens X durch den Wahrnehmenden Y in verschiedenen Situationen. So kann ich am nächtlichen Küchentisch sitzend ein Geräusch hören, etwa das Ticken meiner Armbanduhr oder das leise Brummen des Kühlschranks, in der einen Situation als störend, in der anderen als angenehm, in einer weiteren Nacht eben auch nicht. Dieses etwa durch wechselnde physiologische Bedingungen oder verschiedene äußere Einflüsse zu erklären, liefe Gefahr, die Vorstellung einer konstanten, unabhängigen Objektbeschaffenheit auf Kosten der prinzipiell variablen Situiertheit des Subjekt-Objekt-Verhältnisses zu retten.

Gibson folgert daraus, dass Wahrnehmung und Empfindung zwei verschiedene Vorgänge seien. Damit schließt er an eine alte phänomenologische These an, die bereits Wilhelm Schapp, Schüler Husserls, in seiner Dissertation (1910) formulierte. Dieser unterscheidet zwischen der Empfindung und der Qualität des Gegenstandes, die durch diese Empfindung repräsentiert (bzw. im Gegenstand appräsentiert) ist. Ein Ding ist in Sinnesdaten gegeben, seine Qualitäten wie Farbe, Härte, Oberfläche, Klang etc. jedoch sind keine Sinnesdaten (vgl. Graumann 1974, 392 f.). Grob vereinfachend lassen sich unterscheiden: die Qualität des Gegenstands, der Sinneseindruck (Empfindung), die Wahrnehmung (als konstruktive erfahrungsbasierte Perspektivenübernahme) und die daraus folgende psychische Repräsentation des Gegenstandes. Wenn sich die Eigenschaften eines Dinges verändern - beispielsweise durch veränderte Lichtverhältnisse oder Alterung -, nehmen wir es

trotzdem noch als dasselbe wahr. *Die Konstanz der Welt, die uns in der psychischen Repräsentation als Objektivität und Unabhängigkeit erscheint, beruht also zuerst auf unserer Wahrnehmung, nicht auf einer außerhalb des Menschen liegenden Gesetzmäßigkeit.* Dies läuft darauf hinaus, dass Wahrnehmung keine rein physiologisch ablaufende Transformation zwischen einem Gegenstand und unserem sensorischen Apparat ist, sondern dass wir zu den Sinnesdaten etwas hinzutun, dass wir die Empfindungen (Gibson) oder Sinnesdaten (Schapp) zu einer Gestalt integrieren, indem wir sie in Beziehung zu unserer Erfahrung setzen.³³ Diese Organisation oder Strukturierung vollzieht sich ohne bewusste kognitive oder mentale Steuerung. Gibson fasst dies in der *Hypothese der Permanenz in der Transformation*: „Reize sind keine statischen Formen, sondern Serientransformationen [...] Transformation heißt in der Mathematik nicht einfach Veränderung, sondern Permanenz in der Veränderung“ (Gibson 1969, 68). Die Kernthese Gibson's lautet hier: *Die Sinnesempfindung ist wechselhaft, die Wahrnehmung konstant. In der Wahrnehmung bestätigen wir, verifizieren wir, nehmen für wahr.* Wahrnehmend konstruieren wir die Welt in permanenten Gestalten. Dabei verändern wir uns genau wie die Welt. *Intentionalität verwirklicht sich in der Wahrnehmung als wechselseitige Transformation zwischen Person und Gegenstand, wobei beide jeweils dieselben bleiben.* Dies klingt paradox: Veränderung und Identität bzw. Kontinuität in einem Prozess. Die Perspektiven, die wir auf die äußere Welt einnehmen folgen jedoch fließend aufeinander, sie bilden einen Strom des Erlebens. In diesem Strom erfolgt die Veränderung kontinuierlich: „Gehen wir der konkreten Kontinuität entlang, so schreiten wir in den steten Abwandlungen fort“ (Husserl 1986, 94). Jeder Moment ist mit der unmittelbaren Vergangenheit und der direkt folgenden Zukunft verschränkt. In diesem Moment ist die Gegenwart schon Vergangenheit. In dieser kontinuierlichen zeitlichen Abfolge verschränkt sich eine Perspektive mit der nächsten, die Erinnerung mit der Erwartung, und es bildet sich ein kontinuierlicher Strom (die aktuelle Wahrnehmung zwischen Erinnerung und Erwartung, zwischen Retention und Protention macht nur einen „kleinsten, punktuellen Teil“ aus; Husserl 1986, 89) (vgl. Kap. 6.1, Exkurs S. 277). Im erinnernden Rückblick jedoch ist unser Erleben episodenhaft geordnet, nicht als Strom, sondern als eine Anzahl diskreter Situationen, in der Regel chronologisch geordnet. Hier kann die Veränderung auffällig werden, weil die permanente Entwicklung zwischen den beiden Erlebnissen in der Erinnerung nicht mit enthalten ist. *Die kontinuierliche Veränderung im Erfahrungsstrom erscheint als abrupter Wechsel nur in der reflexiven Einstellung.*

An anderer Stelle verallgemeinert Husserl diesen Aspekt auf alle Bewusstseinsvorgänge. Dabei arbeitet er die Verschränkung des Ich mit den Gegenständen seines Bewusstseins heraus, die sowohl die Einheit der Person als auch die Synthese der Wahrnehmungs- und Bewusstseinsakte gewährleistet: „Das Ich als der identische Pol der Erlebnisse [...] ist für sich selbst seiendes in kontinuierlicher Evidenz, also sich in sich selbst als seiend kontinuierlich konstituierendes“. Dies ist der eine Pol, der „die

³³ William James macht darauf aufmerksam, dass die bloße Kombination von Elementen einer Aussage noch keinen Gedanken ergebe. Das „object of thought“ müsse in Beziehung zum dazugehörigen „act of knowledge“ gesetzt werden und benötige die Person, um als sinnhaftes Ganzes zu erscheinen: „... such a bundle of separate ideas would never form one thought at all, and ... an Ego must be added to the bundle to give it unity, and bring the various ideas into relation with each other“ (James 1890, 275, 277).

besonderen Mannigfaltigkeiten der *cogitationes* alle insgesamt und in eigener Weise umgreift, nämlich als solche des identischen Ich, das als Bewusstseinstätiges und Affiziertes in allen Bewusstseinslebnissen lebt und durch sie hindurch auf alle Gegenstandspole bezogen ist“. Er ist verschränkt mit den „Gegenständen als Pole, als synthetische Einheiten“. In deren Verschränkung werden „die Mannigfaltigkeiten des wirklichen und möglichen Bewusstseins nach identischen Gegenständen ‚polarisiert‘“ (Husserl 1992b, 66 f.) (vgl. Kap. 2.2.2).

Die Brücke zwischen der phänomenologischen und gestaltpsychologischen Wahrnehmungslehre schlägt Gurwitsch (1950) mit der Unterscheidung zwischen einem Gegenstand als unabhängigem, an sich existierendem Ganzen und dem Gegenstand, wie er sich in der menschlichen Wahrnehmung konstituiert. Der für die Husserl'sche Theorie der Intentionalität zentrale Begriff des „Noema“ bezeichnet „den Gegenstand im Wie seines Vermeintseins, so ... wie er im konkreten Akt des Bewusstseins sich darstellt, wie er in diesem Akt aufgefaßt und intendiert ist“ (ebd., 426). Wahrnehmung ist also immer die Perspektive auf einen Gegenstand in der konkreten Situation. Wir sehen einen Gegenstand immer in einer konkreten, situierten Perspektive - und nie so, wie er unabhängig von dieser oder einer anderen Perspektive, also an sich oder objektiv, ist. Diese situierte Perspektive lässt sich als Verschränkung des Leibes mit dem jeweils aktualisierten äußeren Umfeld vorstellen: „der eigene Leib [ist] das beständig mitanwesende dritte Moment in der Struktur Figur-Hintergrund, und eine jede Figur profiliert sich in dem doppelten Horizont von Außenraum und Körperraum“ (Merleau-Ponty 1966, 126). In der situierten Perspektive müssen zwangsläufig andere konkrete Perspektiven auf den Gegenstand ausgeblendet sein, sodass wir den Gegenstand immer einseitig sehen. Diese Einseitigkeit des Noema (also der Erscheinung des Gegenstands) wird von Husserl perspektivische Abschattung genannt (Gurwitsch 1950, 420). Abschattung besagt, dass in der Situation neben der konkreten die anderen Perspektiven als verdeckte Möglichkeiten, als Verweisstruktur mitgegeben sind. Wir sehen die Dinge also in einer relativen Bestimmtheit, niemals in einer totalen Unbestimmtheit. *Die Wahrnehmung selbst wird als einseitig erlebt, das Wahrgenommene jedoch enthält die perspektivische Verweisstruktur als Möglichkeitshorizont.* Leiblichkeit und frühere Erfahrungen sind die Konstituenten dieses Horizonts. Im Wahrnehmungsvorgang erscheint uns der Gegenstand nun nicht beliebig oder zufällig, sondern im „Einklang und Harmonie sowohl mit der gegenwärtigen Wahrnehmung wie auch mit dem, was aus früherer Erfahrung über den wahrgenommenen Gegenstand bekannt ist“ (ebd., 424). Die Harmonie ist eine mehrfache: als Sinneskonformität in der gegenwärtigen Übereinstimmung der verschiedenen Sinneseindrücke des Gehörten, Gesehenen, Gefühlten etc.; als Kongruenz zwischen dem leiblichen und dem Außenhorizont; sowie als Übereinstimmung der aktuellen Situation mit früheren Erfahrungen. *Wir können also wahrnehmungstheoretisch von einem Kongruenzbestreben als Eingrenzung des Horizontes möglicher Verweisungen sprechen.* Der Wahrnehmungsprozess ist keine Kombination zufälliger Einzelphänomene, sondern stiftet sinnhafte Zusammenhänge innerhalb der Mannigfaltigkeit möglicher Perspektiven und Noemen. Im Wechsel der Perspektiven bildet sich die Gestalt heraus:

„Ein Beobachter, der ‚ein Ding von allen Seiten betrachtet hat‘, ist jemand, der alle möglichen Perspektiven empfunden hat. [...] Die perspektivischen Anordnungen ändern sich von einem Moment zum nächsten, doch ist zu vermerken, daß sie sich in einer vollständig geordneten und vollkommen reversiblen Weise verändern. [...] Die wahre Gestalt des Objekts könnte in der Reihe der Veränderungen miteinbezogen sein. In diesem Fall ist es nicht nötig, den momentanen Reizen eine Ordnung aufzuerlegen; sie ist in den aufeinanderfolgenden Reizen schon enthalten“ (Gibson 1969, 67).

Gibson, der sich dem Problem aus der physiologischen Perspektive und mit mathematisch-logischer Argumentation nähert, verlegt das Konstanzphänomen also weder ausschließlich in den Gegenstand, noch ausschließlich in die Wahrnehmung - sondern in die dazwischen liegende, wechselhafte Interaktion (Empfindung, Reize, Perspektiven). Ähnlich Merleau-Ponty: „Diesen vorobjektiven Bereich eben gilt es in uns zu erforschen, wollen wir das Empfinden verstehen“ (1966, 31). Wahrnehmung und deren konstruktiver Zusammenhang mit der Erfahrung ist also weder ein subjektiver oder mentaler Prozess, der sich innerhalb des Individuums als reine Konstruktionsleistung vollzieht, noch eine vom objektiven Gegenstand ausgehende Reaktionskette, sondern sie ist ein *primärer intentionaler Akt*. „Das Sehen (vision) ist kein Akt eines Subjekts mehr, sondern ein Geschehen, das sich zwischen Sehendem, Sichtbarem und Mitsehendem abspielt“, so beschreibt Waldenfels (1992, 62) die theoretische Akzentuierung des späten Merleau-Ponty. *Dieser Akt der Verschränkung zwischen Subjekt und Objekt vollzieht sich als die gestaltpsychologisch formulierte Relation zwischen Teil und Ganzem, wobei jede Perspektive auf einen Gegenstand ein Teil ist und die gesamte Verweisstruktur, der Möglichkeitshorizont, das Ganze*. Bereits im Prozess der Wahrnehmung wird Erfahrung produktiv wirksam, indem sie Gestalten schließt und Kongruenz stiftet.

Wir können uns nun fragen, warum diese Überlegungen in einer Arbeit über das Fahren angestellt werden. Ein kleiner Hinweis soll an dieser Stelle genügen: Das Fahren ist eine gleitende Fortbewegung, es macht die Veränderung der Perspektiven in stufenloser Kontinuität erfahrbar, es ist eine Analogie auf den Erfahrungsstrom in der natürlichen Einstellung. Gibson würde formulieren: die Aufeinanderfolge von Reizen verschwimmt zu einer fließenden Transformation, phänomenologisch vollzogen sich Abschattung und perspektivische Erhellung als kontinuierliche Überblendung. Dieses geschieht zentriert auf den stets mitanwesenden Leib.

2.2.4 Die Umwelt: Widerständigkeit und Peripherikalität

Wir haben gesehen, dass das Bewusstsein nicht als innere, emergentierende Instanz oder Metastruktur betrachtet werden kann, die sich unabhängig von tätiger Erfahrung entwickelt. Vielmehr steht es in einem ständigen direkten Austauschverhältnis mit der äußeren Praxis. Als wichtigste Komponente des Bewusstseins bezeichnet Leontjew die *Bedeutung*.³⁴ „Durch das Prisma der Bedeutungen bricht sich mithin

³⁴ Ohne es mit den Parallelen zu weit treiben zu wollen und im Bewusstsein der unterschiedlichen Ausgangs- und Bezugspunkte scheint mir erwähnenswert, dass das Konzept der *Bedeutung* im symboli-

die Welt im Bewusstsein des Menschen [...] Die Bedeutungen verkörpern die transformierte und in die Materie der Sprache gekleidete ideelle Existenzform der gegenständlichen Welt, ihrer durch die gesamte gesellschaftliche Praxis erschlossenen Eigenschaften, Verbindungen und Beziehungen“ (1977, Kap. 2.3, 51). Der intersubjektive, verallgemeinernde Aspekt der Bedeutung - das „Fertige, historisch Erarbeitete“ (ebd., 52) - geht in den subjektiven Aneignungsprozess mit ein. Das subjektive Sinnsystem trägt Differenzierungen, Widersprüche und Abstraktionen einer komplexen Welt in sich. Es hat zudem die Funktion diese zu integrieren, denn „der persönliche Sinn [fällt] mit der erkannten objektiven Bedeutung nicht direkt [zusammen]“, unter Umständen ergibt sich „eine Fremdheit, ja Gegensätzlichkeit“ (ebd., Kap. 2.4, 57). Die Beschaffenheit der gegenständlichen Welt, die als äußere Realität erfahren wird, setzt den Bemühungen des Menschen ihren Widerstand entgegen, *sei es leiblich, sinnlich, sozial oder kulturell vermittelt*. Dies ist eine Konsequenz der *Widerständigkeit der äußeren Welt*, die sich als Hindernis, als Problem oder als Aufgabe verstehen lässt und die Praxis charakterisiert. Aus der Zirkularität von Praxis und Reflexion ergibt sich aber noch eine weitere Lesart: Gerade die Widerständigkeit der äußeren Welt fordert uns auf, Bedeutung zu generieren und Sinn zu stiften. Das Widerständige ist eine notwendige und basale Eigenschaft der äußeren Welt, an ihm entscheidet sich gleichsam, was ich mit Bewusstsein erfahre, woran ich lerne und welches Wissen ich ausbilde.

Der Widerstand des Raumes wird durch das motorisierte Fahren zwar nicht überwunden, aber verändert. Die leibliche Erfahrung einer Steigung oder eines Gefälles, von Rückenwind oder Gegenwind wird durch das motorisierte Fahrzeug weitgehend genommen, körperliche Anstrengung und kinästhetische Empfindung werden minimiert und von der Kraft der Fortbewegung abgekoppelt.³⁵ Es treten aber andere Widerstände auf, etwa durch Fahrbahnverlauf oder Verkehrsregeln. Ein Teil dieser Widerstände verbleibt weitgehend im Bereich des Selbstverständlichen, ein anderer Teil, etwa der Stau oder Fahrbahnsperren, hingegen verursacht massive Störungen, für die jenseits des Verzichts auf das Fahren kaum hilfreiche subjektive Sinnressourcen zur Verfügung stehen. Auf eine These gebracht *verlagert das Autofahren die leiblichen Widerstände der Fortbewegung in soziale und technische*. Letztere beruhen ebenfalls auf sozial vermittelten Bedeutungen, gerade die Eigengesetzlichkeit, die der Technik häufig zugeschrieben wird, erscheint zunehmend als soziales und ökologisches Problem. Auch die Frage, welche Richtung die technische Weiterentwicklung nimmt, wird durch den sozialen Diskurs und nicht durch Funktions-

schen Interaktionismus eine ähnlich prominenten Stellenwert einnimmt wie in der Tätigkeitstheorie. Seine Prämissen besagen, dass Menschen aufgrund von Bedeutungen handeln, die die Handlungsgegenstände für sie haben. Diese Bedeutungen werden in sozialer Interaktion hergestellt und vermittelt (Blumer 1980, 81). Dies entspricht der intersubjektiven und gegenständlichen Seite der Bedeutungs-genese in der Tätigkeitstheorie. Zudem wird auch die Dynamik der stetigen Modifikation von Bedeutungen in sozialen Austauschprozessen bei beiden betont.

³⁵ „it makes no difference to my bodily effort (namely the push on the pedal) whether I drive 15 miles per hour or 65 miles per hour“, die ästhetische Erfahrung verändert sich aber, denn „driving easily heightens our feeling of freedom, which - in that it is connected with separateness and effortless arbitrariness - has an irreal aspect, also“ (van Lennep 1987, 226).

störungen des Artefakts Automobil bestimmt (z.B. Telematik). Die Technik rund um das Fahren ist längst nicht mehr die Antwort auf leiblich erfahrene Widerstände (vgl. Blumenberg 1981), sondern adressiert kulturelle Bedürfnisse, mögen sie auf fortgeschrittener Arbeitsteilung beruhen und logistisch formuliert sein oder eher identifikativer Natur und symbolisch formuliert. Letzteres lässt sich anschaulich an den wechselnden Botschaften und Ästhetiken der Automobilwerbung demonstrieren (Schönhammer 1993; Kriegeskorte 1994; Riessland 1999).

Vor diesem Hintergrund wird ein weiterer Aspekt der Tätigkeit wichtig, der bereits anhand des Umweltbegriffs erläutert wurde: Tätigkeiten und Handlungen weisen einen *zentralen* und einen *peripheren* Bereich auf. Auch hier ist es nicht die Trennung zwischen beiden Momenten, sondern deren Zusammenwirken, das die Praxis ausmacht. Solange eine Situation im Fraglosen verbleibt, treten periphere Momente nicht ins Bewusstsein, das Handeln geschieht (kon-) zentriert. Doch der Moment der Störung bringt mit seiner Veränderung oder Erweiterung der Perspektive auf das Geschehen zwangsläufig die Peripherie ins Spiel. Das Unerwartete wird zum Reservoir für erweiterte Deutungsmöglichkeiten, in ihm liegt die Möglichkeit, das Bezugssystem zur Auslegung der Erfahrung zu verschieben, zu erweitern oder zu wechseln. Selbst wenn die Störungsursache im Zentrum des Geschehens zu finden ist, so kann sie doch nur entdeckt werden, wenn die Perspektive auf periphere Bereiche oder über sie hinaus erweitert wird. Somit erlangt der Wechsel zwischen Peripherie und Zentrum des Geschehens eine vitale Bedeutung für die Analyse des Geschehens und seiner psychischen Repräsentationen. Aus der Peripherie kann die Sinnstruktur des Zentrums aufgewiesen werden.

Wenn wir nun beim Fahren den Weg von A nach B zurücklegen, sind Start und Ziel zentral, vom Ziel her wird es entworfen und unter seinem Primat vollzogen. Der Übergang zwischen A und B wird zur Peripherie des Geschehens (vgl. Linschoten 1954; Kap. 3.3.1). Start und Ziel mögen als Orte oder als Settings verstanden werden, können aber ebenso auch Entwicklungsstufen, soziale Rollen oder Identitätsentwürfe sein, wie es die Studie von Katharina Steffen am Beispiel von Taxifahrerinnen, insbesondere Nachtfahrerinnen, aufzeigt (Steffen 1990). Wird das Fahren zum Medium des Übergangs zwischen Rollen, Identitäten, Aktivitäts- und Lebensbereichen (insbesondere in der Polarität Alltag - Freizeit bzw. Beruf - Familie), dann rückt diese Peripherie ins Zentrum des psychologischen Interesses. Es geht im Beispiel nicht einfach um das Zurücklegen der Strecke zwischen Arbeitsort und dem Zuhause, sondern auch um das Umschalten zwischen beiden Kontexten, um das Einnehmen einer veränderten Haltung. Ob im Auto oder Zug, längere Arbeitswege werden zur Einkehr genutzt, in welcher Form auch immer (Lesen, Musik hören, aus dem Fenster gucken, mit dem Mobiltelefon spielen, jedenfalls nicht mit Mitfahrern sprechen). Führt man sich vor Augen, welche biographische Bedeutung der Führerscheinerwerb hat, wird der Gehalt des Autofahrens als Statusübergang ebenfalls plastisch. In den Bezugsrahmen der sozialen und wissenschaftlichen Diskurse (Arbeitsteilung, Informationsgesellschaft, Individualisierung) bleibt das Fahren jedoch im Peripheren und wird nicht zum eigen-

ständigen Thema. Ist Fahren zentraler Gegenstand, etwa in der Verkehrspsychologie, geht die Analyse über die Ebene der Operation nicht hinaus, der gesamte Bedeutungskontext einschließlich der Peripherien wird ignoriert. In kulturkritischen Abhandlungen wiederum wird zwar eine Kompensationsfunktion des Fahrens vermutet, diese ist dem Fahrenen jedoch verschleiert, sodass Fahren hier zum Medium einer anderen zentraleren Motivstruktur herabgestuft wird. Im Gegensatz dazu möchte ich folgende These ableiten: *Im Fahren wird die Peripherie mit ihren Übergängen zum Zentrum des Handelns. Ihm kommt ein zentraler Stellenwert für Prozesse der Sinnstiftung und die Herstellung von Kongruenz zu.* Fahren kann sich selbst zum Motiv werden - und dies durchaus subjektiv gewollt, reflektiert und herbeigeführt, insbesondere, wenn es selbst gesteuert wird, das Subjekt also Agent des Geschehens ist. Um das Fahren verstehen zu können, ist es notwendig, in ihm den Wechsel zwischen peripherer und zentraler Orientierung aufzudecken. Denn in diesem Wechselspiel werden verschiedene Bezugssysteme in ihrer Verschachtelung wirksam. Damit ist das Fahren einerseits ein Mediator zwischen verschiedenen Settings, Handlungsräumen oder sozialen Rollen, andererseits macht es den Übergang, den Wechsel, die Passage zu einer Tätigkeit an sich - solange es nicht gestört wird, sogar in geschmeidiger Kontinuität.

3 Kulturelle und lebensweltliche Annäherung an das Fahren

Wir wenden uns nach der ‚innerpsychologischen‘ Diskussion nun in eine andere Richtung und betrachten das Fahren aus weiteren Perspektiven. Glich die bisherige theoretische Arbeit eher einem Streifzug auf der - meist vergeblichen - Suche nach unserem Gegenstand und einer vertiefenden Betrachtung der unhinterfragten Peripherien und Zentren des durchstreiften Feldes, so können wir jetzt zielgerichteter Stränge verfolgen, die uns dem Gegenstand näher bringen. Zunächst verfolgen wir kulturgeschichtliche Pfade, die uns vom menschlichen Naturverständnis über den ästhetischen Aneignungsmodus (Wahrnehmung) in der Naturbegegnung zur Praxis des Reisens führen. Anschließend werden phänomenologische Betrachtungen über den Zusammenhang zwischen Raum, Ort und Bewegung verfolgt und auf das Fahren bezogen. Schließlich wird der Objektstatus des Autos psychologisch hinterfragt.

3.1 *Natur: Bedrohung, Sinn und Ideal*

Eine Assoziation zwischen Autofahren und Natur drängt sich intuitiv auf. Das Auto ist ein dominierendes Medium der Suche nach Orten der Erholung, es verbindet „mit dem Genuß des Waldes auch noch den der Ruhestätte“ (Kracauer 1996, 110). Wochenendfahrten ins Grüne sind in einer knapp bemessenen Freizeit für Viele ein existenzieller Bestandteil des Großstadtlebens. Entlegene Orte erreichen, Ausrüstung mitführen, sich spontan für Aufenthalte entscheiden, dabei für sich sein, das alles lässt sich ohne Auto nur schwer bewerkstelligen. Außerstädtische Orte gehören so selbstverständlich zum Aktionsradius des Großstadtbewohners, dass mir pauschale Bekenntnisse ökologisch überzeugter intellektueller Metropolitains gegen die Zersiedelung des „suburbanen Raumes“ und für die Vielfalt der städtischen Gelegenheiten unglaublich erscheinen.³⁶ Mit der Landpartie unmittelbar verbunden ist der Gedanke an die Umweltbelastung, die dieses Aktivitätsmuster zur Folge hat. Schon in der Reduzierung des Naturbegriffs auf „das Grüne“ zeigt sich im Verhältnis vom Auto zur Natur eine tiefe Ambivalenz: Naturerfahrung versprechend wirkt es gleichzeitig an deren Zerstörung mit. Im folgenden soll dieses Verhältnis psychologisch und kulturhistorisch erhellt werden.

³⁶ Statistisch ließe sich anführen, dass ein hohes Umweltbewusstsein - Großstadtbewohnern mit diesem Interesse wohl zuzuschreiben - mit einer hohen Mobilität einhergeht. Großstadtbewohner erzeugen sicher nicht weniger privaten Autoverkehr als Landbewohner (vgl. Exkurs S. 49). Dass eine metropolitane Identität auf das Reisen angewiesen ist, soll die nachfolgende Argumentation zeigen.

3.1.1 Die dialektische Natur der Natur

Zunächst begegnen wir dabei einem Definitionsproblem: Was ist Natur? Wovon lässt sie sich abgrenzen? Von der Kultur offensichtlich nur schwer, denn der Naturbegriff ist bereits von kulturellen Bedeutungen durchsetzt (Boesch 1978, 11). Zudem zeigen Begriffe wie „Renaturierung“, „Naturpark“, „Naturreservat“ oder „Naturschutzgebiet“, dass auch ein Resultat menschlicher Eingriffe als Natur bezeichnet wird oder werden kann. Mehr noch: Die Naturerfahrung und damit auch die Verwendung des Begriffes Natur bei den meisten Menschen entstammt dem Aufenthalt in durch ihn selbst erschaffenen, folglich also gezielt kultivierten Orten. Natur muss „als soziales und historisches Produkt begriffen werden“ (Böhme 1993, 37). Ein anderer Gegensatz, der zwischen Natur und Technik, ist ebenfalls nicht tragfähig: „Natur (...) kann nicht der Gegenbegriff der Technik sein, weil im Naturbegriff selbst schon eine Verformung und eben Pointierung der ursprünglichen Weltstruktur vorliegt“, und „die Vorstellung einer natürlichen, vortheorietischen Urwüchsigkeit eine mythische Fiktion“ ist (Blumenberg 1981, 20, 22). Diese Fiktion betrifft den klassischen Naturbegriff seit Aristoteles, in dem das aus sich selbst heraus und ohne menschliches Zutun Entstehende und Vergehende als Natur bezeichnet wird, welche der Techne als Welt der geschaffenen gegenständlichen Produkte (Artefakte) gegenübersteht. Natur ist nicht aus Gegensätzen heraus definierbar (vgl. zum Naturbegriff die Beiträge in Weber 1989b).³⁷ Die zunehmende ökologische Wachsamkeit akzentuiert in ihrer Reflexion auf das Natürliche vielmehr problematische Aspekte des Selbstverständlichen.

Damit weist uns die kulturelle Bedeutung des Naturbegriffs in die Richtung einer lebensweltlichen Psychologie (vgl. Seel & Sichler 1993). Zum einen geht es dabei um die problematische Stellung des Menschen in und gegenüber der Natur, zum anderen um die daraus abgeleiteten und abzuleitenden Bedeutungen der Natur und des Natürlichen für menschliches Erleben und Handeln. Denn im Menschen brechen sich alle Dichotomien, in denen die Natur den unbestimmbaren Pol bildet: Selbst ein Naturwesen bringt er ihre Gegenpole gerade hervor, ob Kultur, Technik, Geist oder Geschichte. Der Mensch ist in seiner Leiblichkeit Natur, in seiner Tätigkeit Kultur. Als ein Teil der Natur stellt er sich ihr aneignend gegenüber. Diese Doppelrolle scheint widersprüchlich und kann zu trefflichem Philosophieren

³⁷ „Natur und Gott, Natur und Geist, Natur und Kultur, Natur und Geschichte, Natur und Technik [...] Immer erscheint Natur als das Andere des zu Definierenden, des Zugänglichen und Verstehbaren, *das selbst dem Wissen und Verstehen zumindest teilweise stets noch entzogen ist*. ‚Natur‘ bekommt seine volle Bedeutung immer erst durch die Opposition zu einem Gegenbegriff, so daß keine Aussage über die Natur ‚an sich‘ möglich zu sein scheint, die nicht schon geprägt wäre durch eine bestimmte kulturelle Ausprägung dieses binär strukturierten Diskurstyps.“ (Weber 1989, 8; Hervorhebung M.D.). Andererseits erlaubt die klassische Dichotomie interessante theoretische Zuspitzungen. So formuliert Günter Ropohl existenzielle Herausforderungen an das ökologische Handeln: „Die Natur auf dieser Erde aber hat nur noch eine letzte Chance: Wenn der Mensch die nunmehr gebotene ökotechnologische Wende nicht vollzieht, wird er gemäß ökologischen Prinzipien über kurz oder lang eliminiert werden; dann und nur dann wird es wieder Natur geben. Wenn jedoch die Menschen die Hege und Pflege des irdischen Ökosystems mit der erforderlichen Konsequenz vervollkommen, so bedeutet dies nicht mehr und nicht weniger als das Ende der Natur.“ (1983, 98).

ermuntern. Es scheint, als brauche der Mensch das Konstrukt Natur - nicht um seine Herkunft zu erklären, sondern vor allem um seinen eigenen Errungenschaften darin ein Korrektiv oder relativierendes Moment hinzuzufügen. *Die Natur wäre dann nicht nur das Anzueignende, sondern gerade auch das, was der Aneignung durch den Menschen warnend und erhaben entgegensteht.* Natura parendo vincitur - die Natur durch Gehorchen zu beherrschen, empfiehlt Bacon als der philosophische Urheber des Anspruchs auf Naturbeherrschung; der Ökologe entdeckt in ihr „eine umfassende, die menschliche Phantasie übersteigende Weisheit“: „Wir finden uns befähigt, ihr mit Staunen nachzudenken, und sie rührt unser Herz“ (Pfennig 1989, 238).

Betrachtet man in verschiedenen Disziplinen (Literaturwissenschaft, Kulturwissenschaft, Philosophie, Geographie, Ökologie, Psychologie), wie der Naturbegriff im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Natur und Mensch - also nicht in Polarität zu Kultur, Technik etc. - thematisiert wird, so fallen Gemeinsamkeiten auf, die durchaus auch mit der Alltagssprachlichen Bedeutung des Naturbegriffs korrespondieren. Dass ‚Natur‘ etwas dem Menschen Vorgängiges, Nachfolgendes, ihn Umgreifendes und Durchdringendes ist und sich der Mensch in seinem Erkennen nicht außerhalb seiner selbst stellen kann, gilt im Alltag genauso wie in den empirischen und theoretischen Wissenschaften. Keine Disziplin kann einen Naturbegriff jenseits dieser anthropologischen Voraussetzungen für sich in Anspruch nehmen oder gar glaubhaft legitimieren. Selbst die Naturwissenschaften, die Natur für sich nicht als Phänomen bestimmen, sondern lediglich distanziert aneignen und strukturieren, können die mythische und sie selbst umgreifende Dimension der Natur nicht hinter sich lassen. Einfacher und in Entgegnung zur These Ropohls: Ein Ende der Natur kann es nicht geben, es lässt sich weder denken noch herbeiführen, es gibt immer etwas, das vor dem Menschen war, das ihn antreibt und das ihm nachfolgt.

Neben der umgreifenden Qualität der Natur ist deren Aneignung durch den Menschen die zweite zentrale Konnotation. Damit ist nicht nur die Aneignung durch Einfriedung und Werkzeuggebrauch mit dem Ziel der Reproduktion gemeint, sondern auch eine ästhetische Dimension angesprochen. Anhand von Reiseberichten oder in der Malerei lässt sich aufweisen, wie die ästhetische Wahrnehmung und Repräsentation der Natur ihrer materiellen Inanspruchnahme vorausgeht (Großklaus 1983; Groh & Groh, 1989; Stierle 1989). Die Ästhetisierung der Naturwahrnehmung im touristischen oder panoramatischen Blick nahm den Naturlandschaften ihre Bedrohlichkeit und ihre Unwirtlichkeit, wie am Beispiel der Lüneburger Heide, des Harzes oder der Alpen aufgezeigt werden kann (Wagner 1983; Eichberg 1983). In den Berichten der reisenden Pioniere wird dabei das Erhabene und Mythische betont, das dem bisher Fremden nun als neue Qualität zugeschrieben wird:

„Vor uns sahen wir ein fruchtbares bewohntes Land; der Boden worauf wir standen, ein hohes kahles Gebirge, trägt noch Gras, Futter für Tiere, von denen der Mensch Nutzen zieht. Das kann sich der einbildische Herr der Welt noch zueignen; aber jene [Eisgebirge] sind wie eine heilige Reihe von Jungfrauen, die der Geist des Himmels in unzugänglichen Gegenden, vor unsern Augen, für sich allein in ewiger Reinheit auf-

bewahrt“ (aus Goethes „Briefen aus der Schweiz“, 1779; zit. nach Großklaus 1983, 273)

Derlei Belege lassen sich viele anführen, in Goethes Formulierungen ist besonders auffällig, wie der neuartige Blick auf das Fremde aus dem Kontrast mit der bereits kultivierten Landschaft hervorgeht. Ohne Frage vereint das Fremde in der Natur auf existenzielle Weise Bedrohliches und Anziehendes, sodass der Rückgriff auf transzendente Kategorien das einzige Mittel einer halbwegs geeigneten verbalen Darstellung zu sein scheint. So beschreibt der Dichter Wilhelm Heinse seinen „Triumph“ der Gotthard-Besteigung 1780 in einem Brief: „Was ich da gesehen und gehört und erfahren habe, läßt sich mit keiner Zunge aussprechen und mit keiner Feder beschreiben. Ich habe den Anfang und das Ende der Welt gesehen ...“, es folgen Metaphern wie „das Anschauen Gottes“, „jungfräuliche Gestalt“, „ungeheure Massen daliegend in unendlicher Majestät“ (zit. nach Groh & Groh 1989, 53). Das Bild der jungfräulichen Reinheit derart mit dem Unendlichen, Heiligen und Unfaßbaren zu kombinieren, zeigt die tiefe mythische Verankerung des - männlichen - Aneignungsstrebens. Denn was unvermeidlich folgte, war die langsame Domestizierung und später massenhafte Kolonisierung der besagten Landschaften. Nach dieser Lesart bezieht Naturaneignung ihren Charakter also ursprünglich aus der Bedrohlichkeit des Fremden, überwindet die Furcht mit dem ersten neuartigen Blick durch Einbettung in Transzendenz, um erst darüber in maßnehmende und materielle Tätigkeit überzugehen. Die Dialektik der Aufklärung spitzt dieses Verhältnis zwischen Furcht, Mythologie und domestizierender, naturwissenschaftlicher Aneignung zu: „Die Mythologie selbst hat den endlosen Prozeß der Aufklärung ins Spiel gesetzt [...] Wie die Mythen schon Aufklärung vollziehen, so verstrickt Aufklärung mit jedem ihrer Schritte tiefer sich in Mythologie [...] Aufklärung ist radikal gewordene, mythische Angst“ (Horkheimer & Adorno 1988, 17, 18, 22). Die Dialektik besteht darin, dass die Aufklärung gegen ihren Ursprung und ihre Legitimation zu Felde zieht. *Das Transzendente der Natur hat damit zwei Funktionen, die des Respekts vor den eigenen Grenzen und die der Legitimation des kultivierenden Handelns.*

Sowohl Transzendenz wie auch Bedrohung durch die fremde, äußere Natur sind dabei keineswegs romantische Vergangenheit. Sie begegnen uns auch heute, allerdings in veränderter Gestalt. So wird Natur im Zeitalter der ökologischen Krise erneut als Bedrohung erfahren, jedoch nicht so, wie sie unzugänglich und feindlich ‚draußen‘ daliegt, sondern in ihren Folgen im ‚Inneren‘ der menschlichen Kultur (Klimaveränderung; Atomtechnologie).³⁸ Diese Art der Bedrohung lässt sich nicht durch das Reisen abbauen, auch nicht durch den pionierhaften Umweg über die Transzendenz - die, und darauf möchte ich an dieser Stelle nicht weiter eingehen, als religiöser, esoterischer oder mythologischer Hintergrund gerade auch im 20. Jahrhundert in mehreren Schüben die menschliche Naturerfahrung prägt (vgl. Eichberg 1983; Sichler 1993). Zu zentralen kulturellen Ressourcen der Bewältigung kollektiv

³⁸ Diese Aspekte werden in der neueren psychologischen und soziologischen Risikoforschung aufgegriffen (Ruff 1990; Jaeggi 1993; Matthies 1995; Karger & Wiedemann 1996). Zur katastrophischen Naturerfahrung vgl. Lenelis Kruse (1983), zur spielerischen Naturaneignung sowie pädagogischen und therapeutischen Bedeutung von Naturerfahrungen bei Kindern und Jugendlichen vgl. die Arbeiten von Brigitte Fischerlehner, Ulrike Unterbruner und Ulrich Gebhard in Seel, Sichler & Fischerlehner (1993).

hervorgerufener äußerer Bedrohungen werden nunmehr subjektbezogene Kategorien wie Reflexion und Vertrauen, die auf eine weitere Heraushebung des Individuums zielen.

Dieses verweist uns auf das Durchdringende der Natur, denn der Mensch selbst ist Natur, von ihr hervorgebracht und durch sie existierend. Spätestens, wenn er sich durch die Natur leiblich bedroht sieht, fällt er auf diese Tatsache zurück. In der ontogenetischen Perspektive erscheint menschliche Entwicklung uns häufig als linearer Prozess, jedoch gehören Vergehen und Tod genauso zur menschlichen Natur wie Geburt und Wachstum, das Vergessen genauso wie das Lernen. Führen wir uns als Menschen unsere natürliche Beschaffenheit vor Augen, werden wir uns des zyklischen Charakters unseres Daseins bewusst. *Natur führt gegen die Linearität des aneignenden Denkens ein Korrektiv ins Feld.* Dies soll nun keineswegs als eine Position im Anlage-Umwelt Streit missverstanden werden - kann doch Anlage im Sinne des Gegebenen genauso als Natur verstanden werden wie Umwelt im Sinne des Umgreifenden. Zweifellos sind daher menschliche Entwicklungsverläufe nicht nur im Sinne sich selbst entfaltender Funktionen und Fähigkeiten, sondern auch im Sinne der kulturell und individuell selbstverständlich hingenommenen äußeren Einflüsse als ‚natürlich‘ anzusehen.

Damit ist eine weitere Bedeutung des Natürlichen angesprochen - eine, die dieser Arbeit auch methodologisch einen Stempel aufdrückt. Alltägliche Konnotationen des Adjektivs „natürlich“, etwa im Sinne „ein natürlicher Mensch“ oder „die natürlichste Sache der Welt“ sind das Unverfälschte, das Belassene und nicht (künstlich) Veränderte oder das Selbstverständliche und nicht Hinterfragbare, kurz der allgegenwärtige Grund unserer natürlichen Lebenswelt, eben die natürliche Einstellung im phänomenologischen Sinne (vgl. Kap. 2.2.1, S. 73). Auch hierin liegt der Charakter des Eigengesetzlichen und Zyklischen, handelt es sich doch um solche Phänomene, die sich aus sich selbst heraus vollziehen und ohne planerisch-reflexiven menschlichen Eingriff reproduzieren. *Das Attribut „ökologisch“ für eine Psychologie, die die natürlichen Kontexte des Handelns und Erlebens einbezieht, impliziert damit die Thematisierung dessen, was uns selbstverständlich geworden ist, deshalb nicht mehr hinterfragt wird und dennoch unser Erleben und Handeln strukturiert.* Auch aus diesem Grund ist die Reflexion des Naturbegriffs hilfreich - und wenn er uns nur zeigt, dass das natürliche Element in seiner Selbstverständlichkeit auch bedrohliche, fremde und mythologische Qualitäten aufweisen kann.

Wenn wir in unserem Naturverständnis ein zyklisches Moment gegen die lineare Rationalität unserer Kultur ausmachen, dann hat dies mindestens zwei unterschiedliche Auswirkungen: Zum einen setzt sie der kultivierenden Aneignung ein Korrektiv entgegen und stellt ein nicht hintergehbare Kriterium für menschliches Handeln dar. Zum anderen aber eröffnet sie den Horizont für eine Sinnhaftigkeit außerhalb dieser Rationalität. Ihre Eigengesetzlichkeit weist über das Menschliche hinaus, Natur ist transzendent. Dies ist ein zentraler und ursprünglicher Moment menschlicher Naturbegegnung - auch wenn diese nur im Autoausflug am Wochen-

ende stattfindet. *Das Fahren erlaubt uns einen Zugang zu dieser Transzendenz, es trägt aber auch das korrektive, den Menschen seiner Grenzen gemahnende Moment in sich* (Kap. 3.6.3).

3.1.2 Das semantische Feld des Naturbegriffs

In empirischen Studien korrespondiert Natur in ihren Konnotationen tendenziell mit Idealvorstellungen. So werden dem Begriff der Landschaft im semantischen Differential Attribute wie *Integration, Synthese, Ganzheit* oder *Struktur* zugeschrieben, ein weiteres assoziatives Feld bildet sich um Begriffe wie *Weite, Vielfalt, Harmonie* oder *Freiheit*, schließlich eine Gruppe von Eigenschaften wie *gewachsen, beseelt, lebendig, organisch* oder *verwurzelt* (Hard 1983)³⁹. Man könnte also aus *psychologischer Sicht* von einer *analytisch-reflexiven*, einer *sinnlich-integrativen* und einer *leiblich-zyklischen* Dimension sprechen.

Zwar wählt Hard aufgrund einer Faktorenanalyse eine andere Deutung, indem er einen Faktor als Vorstellung oder Utopie eines „ländlichen Idylls“, einen weiteren als Vorstellung von einem „guten Leben“ und einen dritten als eine ideologische Dimension der Weltanschauungen extrahiert. Er weist selbst auf die methodische Problematik dieses Vorgehens hin, da nur das herauskomme, was man hineinstecke. Natur und Landschaft spiegeln sich bei ihm in ihrer *ästhetischen und normativen* Dimension wider, letztlich deckt Hards Deutung den *kulturellen Bedeutungsraum* ab.

Die vorgegebenen Begriffspaare wurden dabei äußerst heterogen gewählt, sodass der Befund weniger theoretischen oder gar hypothesenprüfenden Wert hat. Heuristisch jedoch ist die Untersuchung interessant, da sie u.a. zeigt, dass der geographische Expertenbegriff von Landschaft in vielen Aspekten mit dem allgemeinen Landschaftsbegriff korrespondiert. Geht man (wie auch Hard) von der linguistischen These aus, dass das semantische Feld, das um einen Begriff herum mit-schwingt, häufig strukturierender und stabiler ist als der Begriff selbst (Ertel 1964), so ist es allemal lohnenswert, sich Ordnungen für diese Wortfelder zu überlegen. So schwingt in der Verwendung des Natur- und Landschaftsbegriffs eine *Idealisierung* mit. Hierfür gibt es empirische Hinweise und theoretische Gründe im Aspekt des Eigengesetzlichen, sich selbst Genügenden und zyklisch Reproduzierenden. *Natur macht Sinn*: Ökologische Abläufe zeichnen sich durch eine optimale Anpassung aller Systemteile untereinander und an das Gesamtsystem aus. Natur korrigiert sich selbst. Der Aspekt der Bedrohung, des Mächtigen ist dabei zwar impliziert, allerdings ist diese Qualität eine rein menschliche, kulturelle Zuschreibung. Die Natur für sich ist nicht bedrohlich. Idealvorstellungen bieten darüber hinaus die Möglichkeit der Orientierung. Natur in ihrer Macht und ihrem umgreifenden

³⁹ Selbstverständlich sind Landschaft und Natur zu unterscheiden, Landschaft enthält zwar Elemente der Natur, vermutlich wird aber gerade das Bedrohliche und außerhalb des Menschen Liegende ausgeklammert. Trotzdem bildet auch der Begriff der Landschaft ein Korrektiv zum hochkultivierten technisch-urbanen Leben. Landschaft ist andererseits auch der Aspekt der Natur, der den Autofahrer - zumindest vordergründig - zum „Herausfahren“ motiviert. Folglich müssten also auch hier transzendierende Bedeutungsmomente auffindbar sein. Die Studie von Hard wird jedoch nicht zur Überprüfung der vorher entwickelten Thesen herangezogen, sondern um weitere Aspekte im Naturverständnis aufzufinden.

Charakter wird auch als Instanz für Wahrheit, Schönheit, Gerechtigkeit, Authentizität und ähnliche Werte geltend gemacht.

Festzuhalten ist, dass der Naturbegriff auf kultureller Ebene normative, ästhetische und politische Idealvorstellungen transportiert - und auf den verschiedenen Stufen des psychischen Prozesses - leiblich, sinnlich, kognitiv - ganzheitliche Qualitäten anspricht. In beiden Bezugssystemen lässt sich also das relativierende Moment der Natur als Korrektiv zur alltäglichen und linearen Rationalität aufweisen. Vorstellungen über Landschaft bieten Orientierung, Maßstäbe und eine Projektionsbasis für persönliche Wünsche von einem guten Leben. Ähnlich wie die Naturvorstellung ist auch die Landschaftsvorstellung ein Bedeutungs- und Sinnreservoir und verweist in ihrer Konnotation des Idealen auf das transzendierende Moment menschlichen Erlebens.

In der Zusammenschau der genannten Perspektiven können wir nun sowohl semantisch als auch topologisch das Umfeld des Naturbegriffs - in aller Vorläufigkeit und Lückenhaftigkeit - systematisieren (Abbildung 4).

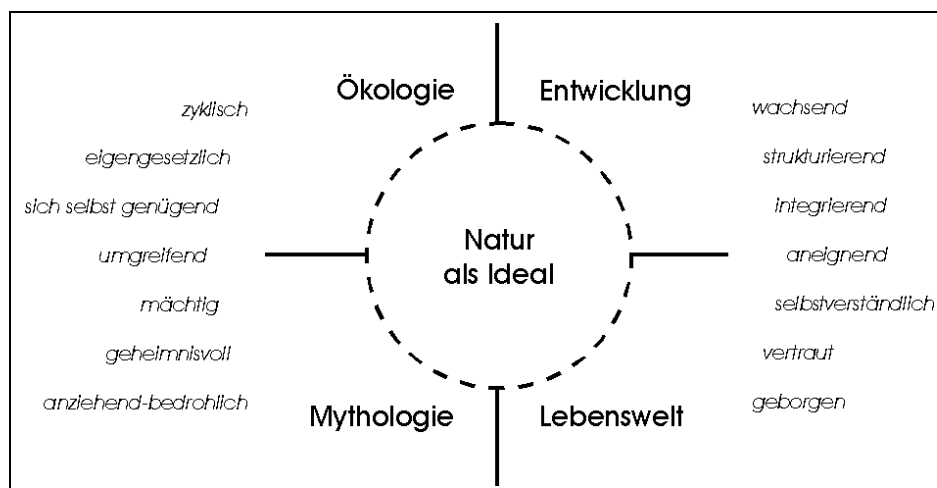


Abbildung 4: Topologisches und semantisches Feld des Naturbegriffs

In der Verwendung des Naturbegriffs lassen sich - aus psychologischer Sicht und für unsere Zwecke - vier Themenfelder benennen, deren Grenzen sich überschneiden.⁴⁰ Entscheidend ist daher weniger die konkrete Auswahl der Themen, sondern deren Zusammenschau. Sie ermöglicht es, die eigene Fragestellung zu positionieren ohne damit andere Perspektiven und Bezugsrahmen auszublenden. Wenn ich also im folgenden auf Aspekte der Entwicklung und Identität abziele, werde ich immer wieder Mythologie und Ökologie zur Bewährung einbeziehen, ohne allerdings diese

⁴⁰ Selbstverständlich sind weitere Themenfelder denkbar: Angedeutet habe ich die sozialpsychologische Ebene der Normen und Werte (sofern sie nicht als kulturell eingebetteter Teil der Lebenswelt betrachtet werden); der naturwissenschaftliche Naturbegriff ist nur indirekt in der Kritik am aufklärerischen Domestizierungsanspruch angeklungen - allerdings in der Ökologie zumindest mitgedacht; eine anthropologische Perspektive auf Naturbegriffe könnte im Kulturvergleich den Mythologieaspekt wesentlich bereichern (Tuan 1976); schließlich ist die ästhetische und künstlerische Perspektive nicht als eigenes Thema genannt. Der semantische Raum jedoch, so meine Vermutung, würde sich auch in einer anderen Topologie nicht wesentlich ändern, möglicherweise nur unterschiedliche Gewichtungen aufweisen.

Felder systematisch zu durchforsten. In meiner topologischen Auswahl sollte sich zunächst die grundsätzliche Dialektik zwischen Aneignung und dem Umgriffen-Sein widerspiegeln. Diese kann man auch als ein Verhältnis zwischen ‚Draußen‘ (dem Umgreifenden - Ökologie, Mythologie) und ‚Drinne‘ (dem Angeeigneten - Lebenswelt, Entwicklung) lesen. Weiterhin ist sowohl der strukturelle als auch der prozessuale oder zyklische Charakter des Natürlichen angesprochen, Mythologie und Lebenswelt stehen für die strukturelle, Ökologie und Entwicklung für die zyklisch-prozessuale Seite. Damit werden zwei wesentliche analytische Perspektiven auf den Untersuchungsgegenstand abgedeckt, die einander bedingen.

Die psychologische Perspektive richtet sich im Kern auf Prozesse und Bedingungen der Aneignung - ohne dabei den Aspekt des Umgreifenden aus den Augen zu verlieren. Sie orientiert sich an der Lebenswelt als der Ebene der selbstverständlichen Phänomene, der unhinterfragten, alltäglich wirksamen Strukturen, sofern sie in der subjektiven Aneignung wirksam werden. Im Zentrum meines Interesses steht der Aneignungsprozess, weniger dessen strukturelle Bedingungen. Im folgenden soll zunächst ein Grundmuster der Aneignung zwischen instrumentellem Handeln und ästhetischer Wahrnehmung herausgearbeitet werden. In weiteren Kapiteln wird Aneignung als Thema der ökologischen Psychologie mit dem Schwerpunkt auf dem Raum, dem Ort und den Objekten entfaltet.

3.2 Reisen: Das Fremde und das Vertraute

Wenn Horkheimer und Adorno die Aufklärung als „radikal gewordene, mythische Angst“ bezeichnen (vgl. S. 92), so verlegen sie die Quelle der Angst in die umgreifende Natur, ins ‚Draußen‘. Mythen hatten die Funktion, die Angst vor dem Mächtigen und Umgreifenden zu mediatisieren, ließen das Mächtige aber außerhalb und für sich sein. Die Aufklärung verfolgt stattdessen das Ziel, alles Äußere „hineinzuholen“ und ihm damit das Angstpotenzial zu nehmen: „Es darf überhaupt nichts mehr draußen sein, weil die bloße Vorstellung des Draußen die eigentliche Quelle der Angst ist“ (Horkheimer & Adorno 1988, 22; vgl. Einleitung in Großklaus & Oldemeyer 1983, 8-12). Das Äußere, Fremde wird nicht mehr einfach hingenommen, sondern soll domestiziert werden. Der Anspruch der positivistischen Institutionen (Erziehung, Rechtsprechung, Militär, Wissenschaft) muss allumfassend sein, weil sie die Natur in ihrer umgreifenden Eigengesetzlichkeit ablösen *müssen*, denn jeder übriggebliebene Mythos repräsentiert das Ganze der Bedrohung. Sie formen eine zweite, spezifisch menschliche Natur, die als Ratio mit dem Anspruch antritt, das Irrationale durch Erklärung und / oder Disziplinierung zu umgreifen (Foucault 1977). Umgekehrt benötigt die Aneignung aber das Fremde im ‚Draußen‘, da sie sonst ihre Legitimation verliert. Folglich verschieben sich die Grenzen und Schwellen. Dies geschieht keineswegs progressiv in stetiger Ausdehnung: *Während die Außengrenzen sich immer weiter ausdehnen, sorgen innere Entfremdungsprozesse dafür, dass Grenzen und das Fremde auch im Inneren sich entfalten.*

3.2.1 Die Herausbildung der ästhetischen Wahrnehmung

Diese dialektische Grundfigur des ‚Drinnein‘ und ‚Draußen‘ bildet die Brücke vom kulturellen Begriff der Aneignung (Kolonisierung, Domestizierung, Aufklärung) hin zu einem subjektiv-psychologischen. Aus der subjektiven Perspektive geht es um die Integration bisher fremder Gegenstände, Orte, Ideen oder Bedeutungen in die eigenen vertrauten Bezugssysteme. Allerdings - und das ist wichtig - ist der subjektive Umgang mit dem, was noch fremd ist, ein anderer als der kulturelle. *Das kulturell Angeeignete ist bei weitem nicht das subjektiv Vertraute.* Kulturell muss der Aneignungsanspruch allumfassend sein, um die Subjekte zu entlasten, diese erhalten oder erwerben lediglich eine begrenzte Legitimation, etwa durch Ausbildung und Arbeitsteilung, und überlassen andere Felder anderen Personen und Institutionen. Gesellschaft kann so als eine *Organisation von Legitimationen* verstanden werden (Lave & Wenger 1991; Bourdieu 1982; Weber 1972). Das Subjekt hingegen hat die Aufgabe, sich eine Legitimation zu verschaffen, dies innerhalb einer gesellschaftlichen Ordnung zu tun und sich dabei kultureller Ressourcen zu bedienen. Wesentliche, weil universale und auf vielfache Weise zu Legitimationszwecken einsetzbare Ressourcen sind die Fortbewegung und ihr Medium, das Auto, mit einer - wie zu zeigen sein wird - ganz besonderen Dialektik zwischen ‚Drinnein‘ und ‚Draußen‘.

Die subjektive Entsprechung der kulturellen Aneignung des Fremden ist das Reisen. Reiseberichte entwickelten sich im 18. Jahrhundert zu einer der beliebtesten Lektüren in Europa (Brilli 1997). Entscheidend hierfür war, dass das Unternehmen langer und weiter Reisen - sprichwörtlich einer ‚Grand Tour‘ oder ‚Italienischen Reise‘, also Rundreise durch Italien und Frankreich, wobei die Überquerung der Alpen die wesentliche Herausforderung war - dass dieses Unternehmen also nicht mehr nur staatlich oder religiös beauftragt wurde, sondern durch die subjektiven Motivationen der „Neugier“ und „vollendeten Erfahrung“ ausreichend legitimiert war (ebd., 19). Die europäische Reise wurde zur Errungenschaft des gehobenen Bürgertums. Übereinstimmend berichten die Kultur- und Literaturforscher von einem Wechsel in der Einstellung zu den durchreisten Naturgebieten (insbesondere den Alpen, aber auch der Heide oder des Harzes) im Verlauf des 18. Jahrhunderts. Galten besagte Gebiete bisher als bedrohlich und feindlich, entwickelte sich nun der ästhetische Blick, der die Erhabenheit der bisher weitgehend unberührten Gegenden zu bannen versuchte (Brilli 1997; Groh & Groh 1989; Eichberg 1983; Wagner 1983). Damit zeichnete sich ein neuer Modus der Aneignung des Fremden ab, der sich weitgehend auf das Wahrnehmen und Beschreiben im Reisebericht oder im Gemälde beschränkte. Die Durchreise erhielt als Erlebnis eine Qualität an sich und stand nicht mehr im Dienste eines Auftrages oder höheren Zieles. Verbunden mit dieser zweckbefreiten Wahrnehmung war das Erlebnis, als Individuum der Szenerie allein gegenüber zu stehen. Auf der Durchreise entsteht wie beiläufig eine völlig neue Qualität: In einer konkreten Situation reduziert sich das gesamte Geschehen auf das Verhältnis zwischen Individuum und bisher unberührter Landschaft. Es fällt nun nicht mehr schwer, den Enthusiasmus in den vorher zitierten Formulierungen der Zeitzeugen (Goethe, Heinse) nachzuvollziehen - ist es doch

nicht nur die großartige Szenerie, die bisher unbekannt war, sondern auch die Entdeckung des Individuums, die hier gepriesen wird. In einem holprigen Vergleich kann man sich vielleicht vorstellen, wie es einem Kleinkind ergeht, welches entdeckt, dass es ein bisher nicht erlebtes Glücksgefühl allein aus sich heraus herstellen kann. Sowohl die Intensität des Erlebens als auch deren subjektive Urheberschaft sind neue Erfahrungen - ob am panoramatischen Blick vom Berggipfel oder - wie im folgenden Zitat - beim Aufenthalt in der Ruine als hinfälliger Zeugin großer Epochen:

„Dieses Gefühl des Erhabenen“, bemerkt Schiller, während er der neuen Beziehung zwischen Mensch und Natur, Mensch und Geschichte, Mensch und Unendlichem nachgeht, „ist ein gemischtes Gefühl. Es ist eine Zusammensetzung von Wehsein, das sich in seinem höchsten Grad als ein Schauer äußert, und von Frohsein, das sich bis zum Entzücken steigern kann.“ Es handelt sich nämlich um ein gleichzeitig ästhetisches wie moralisches Gefühl, das Enttäuschung voraussetzt, eine Lust, die Desorientierung und Angst auslöst, „eine Art Genuß“, wie Burke bemerkte, „voller Schrecken““ (nach Brilli 1997, 56 f.).

Kulturgeschichtliche Arbeiten legen eine funktionale Beziehung zwischen der „symbolisch-wahrnehmenden“ und „praktisch-handelnden“ bzw. „instrumentell-nutzenden“ Aneignung nahe: „Der ‚neue‘ Blick auf den fremden Natur-Raum aus der Ferne und aus der Distanz leitet symbolisch jene Beherrschung von ‚Natur‘ ein, die durch plan- und zielvolles naturveränderndes Handeln im Fortgang der bürgerlichen Zivilisations-Geschichte vollendet werden sollte“ (Großklaus 1983, 272). Der bruchlose Übergang von der ästhetischen Aneignung in der Wahrnehmung zur instrumentellen Aneignung im Handeln ist bisher allerdings nicht überzeugend nachgezeichnet worden. Relativierend klingt auch eine Randbemerkung Montesquieus während seiner Rundreise durch Italien: „Man reist, um andere Sitten und Gebräuche zu beobachten, nicht um sie zu kritisieren“ (zit. nach Brilli 1997, 35). Anstatt also den ästhetischen Aneignungsmodus geradewegs zur Voraussetzung eines kolonisierenden Instrumentalismus zu erklären, scheint es mir angebracht, *den ästhetischen Blick zunächst als einen neuen Modus der Aneignung neben der bereits seit einigen Jahrhunderten üblichen instrumentellen Intervention des Kolonialismus* anzuerkennen. Dieser neue Aneignungsmodus hat seine Voraussetzung in der Emanzipation des Individuums im ausgehenden 18. Jahrhundert.

Im ästhetischen Blick ist es leichter möglich, das Fremde als solches zu belassen als in der instrumentell handelnden Aneignungspraxis. Der Blick ist rezeptiv, es geht um die Resonanz, die die vorgefundene Szenerie auslöst, nicht um deren Veränderung. In den Zitaten scheint auch eine Haltung der Zurückgenommenheit oder Ehrfurcht auf. Die Entlastung vom Planen und Handeln schafft den Boden, auf dem sich subjektive Empfindsamkeit erst einstellen kann. Nicht *Vorausschau*, sondern die *volle Präsenz im Augenblick* kommt zur Geltung. Siegfried Lenz bringt die Wirkung der Landschaft auf den Menschen u.a. anhand zahlreicher Literaturstellen (T. Storm, A. Stifter, A. v. Humboldt) überzeugend zum Ausdruck. Es wird deutlich, dass es um eine Resonanz auf den Menschen geht, die eine rezeptive Haltung erfordert – *wirken lassen anstatt bewirken*:

„Es steht außer Zweifel: die Wirkung, die die Landschaft auf den Menschen ausübt, hat vielfältige Ausdrucksformen: Andacht und Ängstigung, Staunen und Schwermut, Glücksempfinden und Ewigkeitsschauer – wir kennen den Widerhall aus eigenem Erleben“ (Lenz 1996, 12).

Im Vergleich mit diesen ergriffenen Schilderungen findet sich in den Berichten der Entdecker und Vermesser fremder Kontinente keine Spur von empfindsamer Resonanz zwischen dem Naturpanorama und der Person in ihrer Subjektivität. Georg Forster, der James Cook 1769 bis 1771 auf seiner ersten Pazifikreise begleitete (Forster 1784), beschreibt ein Panorama, allerdings bringt er dieses eher in einem mäßigen Vergleich denn in seiner umgreifenden Ästhetik zum Ausdruck:

„Da das Wetter sehr hell war, konnte man diese Bucht heute nach allen Seiten hin übersehen [...] Die Spiegelfläche des Wassers [...], die Mannigfaltigkeit des Grüns und der Gesang der Vögel [...], milderten die rauhen und wilden Umrisse dieser Landschaft auf eine sehr angenehm contrastirende Weise“ (zit. nach Großklaus 1983, 270).

Nicht enthusiastisch und sprachlos, sondern erklärend, relativierend und gefasst (wohltemperiert) gibt sich diese Beschreibung. In der Betonung des Relativen überschreitet Forster den Augenblick. Zwar wird der betrachtende Blick deutlich, nicht jedoch das Bewusstsein, als Individuum mit dieser Landschaft in diesem Moment allein zu sein – geschweige denn Genuss, Freude oder gar Überschwang. Die Resonanz des Erhabenen bleibt aus. Sein Blick auf die Dusky Bay ist *beileibe* keine Aneignung, er scheint vielmehr ein flüchtiger Eindruck zu sein, dessen Erhabenheit wie nebenbei die Chronistenpflicht animierte, ohne jedoch bleibenden Eindruck zu hinterlassen. Forsters Interesse war das philosophische und anthropologische Studium der Natur des Menschen, das – wohl gegen seine Absicht – auch als Ouvertüre für die handelnde und instrumentelle Begegnung mit dem Fremden gelesen werden kann (vgl. Japp 1976, bes. 24 ff.):

„Die Vorzüge eines civilisirten über den rohen Zustand des Menschen fielen durch nichts deutlicher in die Augen, als durch die Veränderungen und Verbesserungen, die auf dieser Stelle vorgenommen worden waren. In wenigen Tagen hatte eine geringe Anzahl von unseren Leuten, das Holz von mehr als einem Morgen Landes weggeschafft, welches fünfzig Neu-Seeländer, mit ihren steinernen Werkzeugen, in drei Monaten nicht würden zu Stande gebracht haben. Den öden und wilden Fleck [...], den hatten wir zu einer lebendigen Gegend umgeschaffen, in welcher hundert und zwanzig Mann unablässig auf verschiedene Weise beschäftigt waren“ (ebd., 271).

In der Zusammenschau mit den vorherigen Zitaten soll dieses Beispiel belegen, dass der Ausgang des 18. Jahrhunderts aufkommende ästhetische Blick historisch eine eigene Aneignungsform ist, während die handelnde Aneignung der Natur in der Kolonisierung schon früher einem ursprünglichen instrumentellen Aneignungsmodus entspringt. Erst im weiteren historischen Verlauf dürften die beiden Aneignungsmodi auch eine Kombination eingegangen sein und sich wechselseitig verstärken.⁴¹ Die ästhetische Aneignung durch den Blick markiert die beginnende

⁴¹ Wobei bemerkt werden muß, dass die instrumentell-technologische Aneignung bis heute völlig ohne jede Ästhetik auskommen kann, dass die aufklärerische und mittlerweile ökonomische Ratio also nach wie

Entdeckung des Individuums: Wahrnehmung und sinnliche Eindrücke werden subjektiviert, als eine unabhängige Ressource entdeckt und in den Schilderungen als konstruktive Leistung des Akteures reproduziert. Diese Wahrnehmung wertet den einzelnen Moment der Passage zu einem Eindruck, einer Erfahrung auf, während die klassische Form der Wegbeschreibung darin besteht, die Distanzen zwischen zwei Punkten zu bestimmen. Messung und Kartierung stellen eine „Subsumtion von Welt unter die Beziehung von jeweils zwei entfernten Punkten, mit denen das Dazwischenliegende [...] negiert wird“, dar (Piechotta 1976, 109). Das, was in dem einen Fall Betroffenheit, Enthusiasmus oder auch Furcht auslöst, wird im anderen Fall ignoriert oder verdrängt. Die Domestizierung des Fremden ohne es angesehen zu haben fungiert als ein Abwehrmechanismus, gerade weil die Ressourcen des Individuums in der Begegnung mit dem Unheimlichen, Fremden bisher nicht zur Verfügung standen: „Der unbefriedete, fremde Natur-Raum als existentielle Gefahrenzone ließ derart entlastete Wahrnehmung [beim frühbürgerlichen Expeditions-Reisenden] nicht zu“ (Großklaus 1983, 269). *Erst die Entlastung vom instrumentellen Handeln ermöglicht die rezeptive Zurückgenommenheit, in der das Individuum mit der umgebenden Szenerie, Landschaft oder Natur eine Wahrnehmungseinheit bildet.*

3.2.2 Die große Bildungsreise

Bereits vor der Ausbildung des ästhetischen Blicks war die große Europareise Ausdruck der Idee, dass Reisen der Persönlichkeit diene, indem es bilde und das Nützliche mit dem Angenehmen auf vorbildliche Weise verbinde. Die große Auslandsreise, „die ganze Generationen von Adelligen und Bürgerlichen aus Europa, vor allem aber aus England in jenem Moment unternehmen, da sie sich vom jugendlichen Menschen zum Erwachsenen entwickeln“ (Brilli 1997, 22), entwickelte sich zur biographischen Station innerhalb der Ausbildung und Laufbahn des Adels und gehobenen Bürgertums. „Von der Unternehmung erhoffte man sich [...] ‚die Krönung einer guten Erziehung‘. Im engeren Sinne wurde [...] erwartet, daß der junge Mensch durch die Erfahrung der ‚großen Rundfahrt‘ Fähigkeiten wie Unternehmungsgeist, Mut, das Vermögen, andere Menschen zu führen, Kraft zu schnellen Entschlüssen, Vertrautheit mit Sitten, Manieren, Anstandsregeln und nicht zuletzt Fremdsprachenkenntnisse erwerben würde“. Auch zeitgenössische Formulierungen klingen wie heutige Schlüsselqualifikationen: „Weltgewandtheit und Sicherheit im Benehmen .. den Geist zur Geschmeidigkeit bei Konversation und menschlichem Umgang“ (Laurence Sterne); „die Kunst des Lebens erlernt man nicht im Studierzimmer [...] das geschmeidige Wesen, das sich, vom Hof bis zur Hütte, jedem gesellschaftlichen Ton anpassen kann“ (Edward Gibbon) (ebd., 23 ff.). Mehr als heute wurde Erziehung als eine umfassende Quali-

vor aus sich selbst heraus als Legitimation funktioniert und des ästhetischen Blickes nicht bedarf. Dies zeigt sich im Braunkohletagebau, bei Tankerunglücken auf den Meeren, bei der Rodung und Ausbeutung von Urwäldern, der Errichtung riesiger landwirtschaftlicher Monokulturen oder in der touristischen Erschließung etwa der Alpen oder des Mittelmeeres. Das ästhetische Grauen dieser Praktiken vermag nicht das geringste. Umgekehrt existiert selbstverständlich nach wie vor ein unabhängiger ästhetischer Modus.

fizierung verstanden, die die berufliche Ausbildung um kommunikative Kompetenzen, Allgemeinbildung, Empathie, einen breiten Erfahrungsschatz, praktische Fähigkeiten, körperliche Widerstandskraft etc. ergänzen soll. Die Reise war zudem ein Initiationsritus, der Sprössling wurde aus der Obhut der Eltern und Erzieher entlassen, um die eigene Lebenstüchtigkeit zu erproben und zu verbessern. Häufig wurden den jungen Reisenden professionelle Begleiter an die Seite gestellt, die bereits über Reiseerfahrung verfügten. Es verwundert nicht, dass dieses Erziehungsritual zumindest weitgehend im Sinne der Erzieher funktionierte: Abgesehen etwa von sexuellen Eskapaden - von denen in prominenten Quellen selten oder eher versteckt zu lesen ist, die aber in satirischen Schriften auftauchen und in moralischen Traktaten indirekt zugegeben werden (ebd., 26 f.) - ist die ganze Abwicklung der Reise bereits kulturell geformt. Begonnen bei der Ausstattung, die mitgeführt wird, über die Festlegung der Routen, Stationen und konkreten Ziele, die genutzte Ratgeberliteratur, bis hin zur Anfertigung von Zeugnissen der Reise (Zeichnungen, Skizzen, Briefe, Berichte etc.) existieren bewährte Verfahren und Regeln. Das Reiseunternehmen ist bereits in jeder Hinsicht in die Kultur integriert, auch die Routen und Ziele sind weitgehend bekannt.

Schusswaffen, Gepäck, die Ausstattung der Kutschen, die Auswahl der Gasthäuser etc. sind der gegenständliche Ausdruck dieses kulturellen Codes, der die europäische Reise durchzieht. Dieser findet auch psychologisch seinen Niederschlag, in der Einstellung zu den anderen Nationen, aber auch der Ausrichtung der Wahrnehmung: „Eine umfassende Grammatik der Wahrnehmung - der ästhetischen Wahrnehmung, aber nicht nur dieser - und des kognitiven Zugangs zu den Dingen leitet den besonders aufmerksamen Reisenden, konditioniert und strukturiert seine Sichtweise. Diese Grammatik, durch die er die Welt nicht so wahrnimmt, wie sie eigentlich ist, sondern nur seine kulturell geprägte Auswahl reflektiert“, bringt den Reisenden dazu, „sich ausschließlich ... den angenehmen und schon vertrauten Seiten der umgebenden Dinge zuzuwenden, und deren unangenehme oder allzu fremdartigen Seiten zu vernachlässigen. Es handelt sich dabei also um eine Annehmlichkeit, die aus der Wahrnehmung vertrauter Erscheinungen in unbekannten Zusammenhängen entspringt“ (ebd., 35 f.).

Auch hier bringen erst der ästhetische Blick und die Emanzipation des Individuums in der Spätaufklärung des ausgehenden 18. Jahrhunderts eine Änderung. Nun erst kann auch das Reisen tatsächlich in die Fremde führen und eine zumindest temporäre Loslösung aus den kulturellen Konventionen der Herkunft erlauben (vgl. Laermann 1976). Vermutlich ist erst mit der Romantik eine wirklich subjektivierte Reiseerfahrung möglich: Der Reisende des 18. Jahrhunderts war zwar eine Kosmopolit mit umfassenden Fertigkeiten, einer hohen Bildung, von ausgeprägter Toleranz und Neugier, er „studierte klug die Sprachen und Sitten jedes Landes; wußte gewitzt mit der Feder umzugehen, ohne sich jedoch irgendeine Freiheit herausnehmen zu können ...“ (Brilli 1997, 66). Als zivilisierter Botschafter auf höchsten Niveau entsprach er dem aufklärerischen Idealbild des angepassten Kulturmenschen. Als aber die Empfindsamkeit auf Kosten der universalen Belesenheit

an Wert gewinnt, beginnt „die Suche nach verborgenen Gegenden außerhalb der Stadtzentren, nach unbesiedelten oder wilden Landstrichen, [auf die sich] ein unbewusstes Bedürfnis nach Flucht und Unterschlupf, nach einem erneuten Andenken an die Geschichte und nach wilder Unberührtheit [projiziert]“ (ebd., 66 f.). Diese Einstellung wirkt bis heute prägend und durchzieht die Reiseliteratur, wobei sich am romantischen Blick zusehends auch ein historisches, politisches und kulturkritisches Bewusstsein entwickelt (Heinrich Heine, Egon Erwin Kisch, Paul Theroux).

In welchem Umfang dieses eskapistische Motiv tatsächlich eine Rolle spielte und zur Öffnung für neuartige Erfahrungen führte, kann dahingestellt bleiben. Bis heute dürfte Reisen für die große Mehrheit der Reisenden darin bestehen, das Vertraute an anderem Orte wiederzusuchen („wir kommen nächstes Jahr wieder“⁴²). „Die unberührte Landschaft und die unberührte Geschichte sind die Leitbilder des Tourismus bis heute“ (Enzensberger 1971, 190). Nach dieser kritischen Lesart wird genau dieser Blick, die Sehnsucht nach unberührter Erhabenheit verklärt und „in die Ferne der Imagination“ entrückt, „bis sie räumlich zum Bilde der zivilisationsfernen Natur, zeitlich im Bilde der vergangenen Geschichte, zu Denkmal und Folklore gerann“ (ebd.), sodass die Sehnsucht letztlich als eskapistisches Angebot der Konsumgesellschaft kommerzialisiert werde und damit der Stabilisierung eben jener diene. Die empirische Analyse zeitgenössischer Reiseerfahrungen führt jedoch zunächst nicht zu einem Motiv der Flucht oder Gesellschaftskritik, sondern in die paradigmatische Situation der romantischen Ergriffenheit (Günther 1998). Dieses Gefühl ist verbunden mit einer Scheu, den betrachteten Ort zu betreten, sich in die Szenerie einzufügen und sie damit zu entweihen (in der von Günther analysierten Erzählpassage einer Reisenden wird dies am Beispiel eines touristisch unberührten griechischen Fischerdorfes expliziert und betont). Wir finden die gleiche Zurückgenommenheit wie etwa bei Goethe über 200 Jahre zuvor - der Gedanke an praktisch handelnde Aneignung zerstört dieses Motiv, sodass als Handlungsform nur die verdeckte Beobachtung der Szenerie bleibt. Es handelt sich bei dieser Form des modernen Tourismus (von Günther als „Tourismus des Authentischen“ bezeichnet und vom „Tourismus der Inszenierung“ unterschieden) nicht um eine Flucht im Sinne des „weg von etwas“, sondern um die Re-Definition, Versicherung und Neukonstruktion eigener Werte im Spiegel des Fremden, wobei Realität und Imagination sich vermischen. Anstelle von Flucht könnte man vom Ent-Kommen sprechen, um den gleichzeitig hinaus- und zurückführenden Aspekt des romantischen Blickes zu betonen. Die Aneignung wird symbolisch vollzogen, das zu Integrierende wird imaginert, nicht tätig erfahren. Das Eigene wird aus dem Transzendenten reformuliert.

Betrachtet man das Verhältnis zwischen dem Vertrauten und dem Fremden vor dem Hintergrund seiner jeweiligen kulturellen und historischen Einbettung, so führt uns das Phänomen des Reisens zu einer aufschlussreichen These, deren Ausgangspunkt knapp formuliert ist: *Mit dem Aufbruch in die Fremde wird das Vertraute*

⁴² So die bayerische Familie am letzten Strandtag in Italien, während sie im Kofferradio stündlich die Verkehrshinweise des Heimatsenders hört (aus Gerhard Polts filmischer Satire *Man spricht deutsch*, 1988).

gesucht. Brilli nennt dieses Phänomen die „Ästhetik der Gleichförmigkeit“ und spricht vom „empirischen Ideal der Vermittlung zwischen Gleichförmigkeit und Verschiedenheit, zwischem Vertrautem und Neuem, zwischen dem Allgemeinen und dem Besonderen“ (35). Dabei rekurriert er auf Voltaire's These von der Einheit der Natur des Menschen, der „von einem zum anderen Ende der Welt ähnlich“ sei, und der Verschiedenheit seiner Sitten und Gebräuche, die „Vielfalt über das Gesicht der Welt“ verbreite (ebd.). Dieses Ideal lässt offen, ob der Forscher sein Interesse eher auf die Natur oder eher auf die Sitten richten solle und gibt sich damit der kulturellen Hegemonie preis. Das Fremde hat die Funktion des Relativums, einer Vergleichsinstanz, an der die Besonderheit des Eigenen reflektiert werden kann - zunächst bestätigend und erhebend, im 19. und 20. Jahrhundert dann skeptisch, zunehmend kritisch, schließlich radikal und existenzialistisch (Bruce Chatwin, Jack Kerouac). *Immer jedoch wird das kulturell Eigene im Spiegel des Fremden redefiniert und damit subjektiviert.* Zunächst ist man in der Fremde der Exot, der als Einziger eine ganze kulturelle Gemeinschaft repräsentiert, darbietet und erläutert, um den gleichen Status erneut bei der Heimkehr zu genießen, wenn man von seinen Erlebnissen, Abenteuern und fremden Kulturen berichtet. Dies kann sowohl vollkommen in kulturelle Konventionen eingebettet als auch in radikaler Abgrenzung von diesen geschehen. Man ist auf Reisen nicht nur stolzer oder kritischer Repräsentant einer Kultur, sondern gleichzeitig deren Neu-Erfinder und Rekonstrukteur. *Diese Form der gesellschaftlichen Teilhabe und subjektiven Aneignung kultureller Errungenschaften geschieht aus der Fremde heraus, gleichsam als Gegenbewegung: als Aneignung des Inneren aus der Perspektive des Außen.* Reisen heute ist nicht Erwerb von Kenntnissen, Fähigkeiten oder Lebenserfahrung als additive Ergänzung des vorhandenen Wissens, auch nicht ein einfacher Sozialisationsmechanismus im Sinne der Verfestigung zivilisatorischer Werte im Spiegel des Unkultivierten, sondern die aktive Reformulierung kultureller Errungenschaften, in der sich ein subjektiver Identifikationsprozess vollzieht (vgl. Case 1996). Reisen bildet das leibliche und symbolische Selbst.

Das Fremde und die Natur bleiben dabei als Möglichkeit zum endgültigen Ausstieg stets erhalten. In Grenzsituationen - etwa beim Überqueren eines Alpenglatschers, bei der Fahrt durch die Wüste, bei Orientierungsverlust in der fremden Metropole oder dem klassischen Verlust der Ausweispapiere mitsamt Barmitteln und Scheckkarte - schiebt sich der Aspekt des Fremden und Bedrohlichen auf Reisen stets in das Bewusstsein, wobei das Subjekt ein Maß an Kontrolle innehat, das innerhalb einer Welt der organisierten, geplanten und vorhersehbaren Abläufe eben gerade nicht besteht. Denn in dieser treten die Grenzsituationen als unerwartete Ereignisse auf: Innerhalb der vertrauten Grenzen bricht die Möglichkeit der Entfremdung als plötzliche Störung herein. Dieser Kontrast ist auf der Reise gemildert, zwar sind auch hier die Grenzsituationen nicht immer vorhersehbar, allerdings geschehen sie bereits im fremden Umfeld und werden antizipiert. Außerdem werden Grenzsituationen auf der Reise auch bewusst aufgesucht, beim Festlegen einer Route etwa oder der Entscheidung zur Übernachtung in einer wenig repräsentativen Unterkunft. Der Reisende kann situationsgemäß mit der Grenze zwischen Fremdem und

Vertrautem experimentieren.⁴³ Wird es an einem Ort langweilig oder uninteressant, dann reist er weiter. Macht ihn auf dem Weg ein Ort neugierig, so entscheidet er sich zum Aufenthalt.

Für dieses Experimentieren an der Grenze zwischen dem Vertrauten und Fremden lässt sich eine prototypische Situation anführen, die ich den „Reiz der nächsten Wegbiegung“ nenne, etwa auf einer Reise im Auto bei der Suche einer nächtlichen Unterkunft. Obwohl vielleicht am Wegrand ein Gasthaus liegt, spähe ich als Fahrer dorthin, wo die Straße aufgrund einer Biegung nicht mehr einsehbar ist und einen noch reizvolleren Ort verspricht. Wird die Erwartung nicht eingelöst, so mache ich sofort die nächste Wegbiegung aus, die den Reiz aufrechterhält. Auf diese Weise verirren Fußgänger sich beim Durchstreifen einer fremden Stadt und geraten autofahrende Paare in Streit, obwohl sie nichts weiter wollen als eine Übernachtung. *In einer solchen Situation perpetuiert die Tätigkeit der Fortbewegung sich selbst, weil Vertrautes und Fremdes, Geborgenheit und Neugier in einem ausgeglichenen und gleichzeitig beweglichen Verhältnis zueinander stehen.* Die Neugier ist nie ganz befriedigt, das Vertrauen reicht aber noch aus. Viel mehr noch als die Kutsche in alten Tagen sorgt das Auto für die Präsenz des Vertrauten im Fremden. Hier schmelzen Fahrer und Fahrzeug zu einem Körper zusammen, der nach außen hin wie eine Rüstung wirkt, innen aber ergonomisch gepolstert ist. Es ist kaum noch nötig - trotzdem aber beliebt und verbreitet - persönliche Gegenstände zur Innendekoration mitzuführen.⁴⁴ In diesem Verhältnis verstärkt das eigene Auto das Vertraute, wodurch die Motivation, sich ins Fremde zu wagen verstärkt und erleichtert wird.

Diese Fahrsituationen mit dem Auto stellen Ausnahmesituationen dar und unterscheiden sich vom alltäglichen Fahren, das eher als eine verfeinernde Aneignung innerhalb vertrauter und routinierter Aktivitäten im Rahmen unbefragter Zwecke zu verstehen wäre. Dass solche Situationen aber die subjektive Repräsentation des Fahrens strukturieren, wird die Empirie erweisen. Festzuhalten ist zunächst, dass das Reisen eine aktive Aneignung subjektiver Identität im Wechselspiel aus vertrauter und fremder Kultur darstellt, und dass die Fahrt im Auto derzeit eine ihrer dominierenden Formen ist. Vermutet werden kann, dass die Funktion des Autos im individuellen Lebensentwurf sich auch aus dieser Dialektik herleitet.

⁴³ Ein solches Experimentieren innerhalb der vertrauten und routinierten Abläufe (z.B. im Arbeitsleben) erfordert ein bedingungslos fehlerfreundliches soziales Klima (Wehner & Stadler 1994; Wehner 1992, Reuter 1992), welches uns in der Fabrik, im Büro oder in der Schaltherhalle wohl fremder ist als in der Unterwasserwelt vor den Malediven.

⁴⁴ Diese dienen meistens der Selbstdarstellung nach außen, nicht der Herstellung von Vertrautheit im Innern des Autos und sind entsprechend sichtbar angebracht - Amulette am Innenspiegel, das Kissen mit der aufgestickten Autonummer auf der Hutablage. Zu einer anderen, tiefenpsychologisch motivierten Deutung kommt Allert (1988), wenn er angesichts von Dekorationen am Äußeren des Autos von einem rationalisierenden Umgang mit potenziellem Leid, Gefährdung und Ohnmachtserleben spricht. Diese Deutung ist ebenso zurückzuweisen, wie die Regressionsthesen der Psychoanalytiker über Autofahrer, da beide das aktiv Aneignende im Verhältnis Mensch-Umwelt übersehen und einseitig dem Bedrohlichen im ‚Draußen‘ preisgeben.

3.3 Raum: Leiblichkeit und Transzendenz

Der Ausdruck „nicht-menschliche Umwelt“ (nonhuman environment) unterstreicht das schwierige Verhältnis der Psychologie zur materiellen Umwelt (Graumann 1974; Kruse 1974; Mogel 1990; Gebhard 1993; Heubach 1996; T. Habermas 1999) (vgl. Kap. 2.1, S. 39 ff). Drei Zitate aus unterschiedlichen psychologischen Bezugsrahmen sollen diese „Umweltlosigkeit“ illustrieren. Zum Ausdruck kommen dabei (1) der Impuls aus den planenden und gestaltenden Disziplinen, (2) eine interne Kritik aus der klassisch verhaltenstheoretischen Sichtweise und schließlich (3) die zielsicher ironisierende Position, die Dinge seien schlicht zu profan, um dem wissenschaftlichen Selbstverständnis genügen zu können.

(1) „Recently psychology has come into contact with the world of things, an event which caused some theoretical embarrassment. [...] it is planners, designers, architects, urbanologists, politicians and their advisaries who turn to the behavioral sciences ... and to psychology for advice and help“ (Graumann 1974, 389; vgl. Altman 1976).

(2) „Jedes Verhalten ist an Orte, Räume und Zeit gebunden. Es wäre überflüssig, dies eigens hervorzuheben, hätten die psychologischen Disziplinen neben den aktiven, intentionalen, motivationalen, kognitiven und emotionalen Aspekten der Verhaltensregulation auch deren Verankerung in Orten, Räumen und Zeiten gleichrangig gewichtet“ (Mogel 1990, 5).

(3) „Ein Ding - etwa der Stuhl, auf dem der Leser vielleicht soeben Platz genommen hat - als Gegenstand psychologischer Erklärungen: Ist das nicht ein Unding? [...] Wissenschaftlich seriös scheint es nachgerade nicht zu sein, sich psychologisch mit Dingen zu befassen, denn in der allgemein für maßgeblich gehaltenen psychologischen Literatur findet sich davon keine Spur. [...] die umweltliche Bedingtheit menschlichen Verhaltens ist von der Psychologie (im Verein mit den anderen Sozialwissenschaften) mittlerweile in derart subtile und partikuläre Mechanismen und Strukturen von Sozialisation, Interaktion oder Kommunikation aufgedrösel worden, daß die Dinge dabei zunehmend gegenstandslos wurden und schließlich überhaupt kein Datum mehr bildeten. Für diese, mit so ungemein filigranen Bedingungsbeziehungen befaßten und immer exquisitere Variablen heckenden Erklärungsansprüche waren die Dinge schlicht zu vordergründig.“ (Heubach 1996, 9).

Eigentlich ist dieser Vorwurf jedoch zu pauschal, es finden sich in jeder Generation psychologische Arbeiten, die sich mit den Dingen, Objekten und dem Raum aus verschiedenen Perspektiven befassen.⁴⁵ Zutreffender ist der Befund, dass sich die

⁴⁵ Ich möchte hier nur einige Quellen nennen, um zu zeigen, dass das Thema *Raumerleben* in der Psychologie zu jeder Generation bearbeitet wurde - und zwar auch unabhängig von der Wahrnehmungspsychologie: Franz Brentano (1874/1924), William James (1890b), Erwin Straus (1930/1960), Graf von Dürckheim (1932), Ludwig Binswanger (1933/1955), Maurice Merleau-Ponty (1945/1966), Aron Gurwitsch (1950), Gaston Bachelard (1957/1987), Otto Friedrich Bollnow (1963), Ernst E. Boesch (1963/1971b), Norbert Bischof (1966b), bevor dann angeregt durch die *Humangeographie* (Tuan 1977, Relph 1976) das Thema der *Place Identity* von der ökologischen Psychologie aufgegriffen wurde (Proshansky, Fabian & Kaminoff 1983), in Deutschland vor allem durch Carl F. Graumann (1976b) und Lenelis Kruse (1974; Kruse & Graumann 1978). Aus soziologischer Perspektive beschäftigt sich eine Arbeit von Elisabeth Konau (1977) ausführlich mit dem Phänomen des Raumes, in einem interdisziplinären Überblick entwickelt Dieter Löffle (1991) einen sozioökonomischen Raumbegriff. Zahlreiche Quellenangaben zur *Psychologie der Objekte* finden sich bei Friedrich W. Heubach (1996) und bei Tilman Habermas (1999) (vgl. auch Hartmann & Haubl 2000).

Hauptströmungen der akademischen Psychologie dieser Arbeiten nicht angenommen haben. Ein wichtiger Grund dürfte darin liegen, dass sich grundlegende Phänomene wie Natur, Raum, Ort, Ding, Privatheit, Alltag, Leben, Umwelt etc. nicht in einfache kausale Beziehungen zwängen lassen - bzw. kausale Beziehungen zwischen Variablen um eine nicht kontrollierbare Störvarianz bereichern würden.

Verhaltenstheoretisch wird der Raum in Kausalbeziehungen gedacht, was seine unabhängige Existenz nahelegt: „Raum ist ... eine Hauptkategorie ökopsychischer Beziehungen, weil sie alle in Räumen oder Raumrelationen stattfinden, diese beeinflussen und durch sie beeinflusst werden“ (Mogel 1990, 23). Raumerfahrung interessiert dabei nicht an sich, sondern in ihren kognitiven Resultaten: „Schematisierte Raumerfahrungen stellen jenes Orientierungswissen bereit, das Individuen zur Selbstgestaltung raumbezogener Verhaltensregulation benötigen. [...] Damit tragen die schematisierten Repräsentationen von Räumen und deren Relationen untereinander zur kognitiven Kartierung der Welt entscheidend bei“ (ebd., 24 f.). Diese in der ökologischen und kognitiven Psychologie einflussreiche Theorie der kognitiven Karten (cognitive mapping, mental maps) behauptet, es sei seitens der Entwicklungspsychologie völlig ungeklärt, wie die Fähigkeit der kognitiven Kartierung erworben würde (Downs & Stea 1982, 271, zit. nach Mogel, 25), ohne zu konzedieren, dass diese „Fähigkeit“ nichts als ein von ihr selbst hervorgebrachtes Konstrukt ist. Einzuwenden ist dagegen, dass man nicht von Erfahrungen und ihrer Verarbeitung ausgeht, sondern nur von ihren manifesten und symbolisierten Resultaten (Begriffe, Schemata, Skizzen etc.), in denen Mensch und Raum bereits als zwei unabhängige Entitäten erscheinen müssen (vgl. Kap. 2.2.1, S. 75). Verhaltenstheoretisch ist der Mensch zu einer unabhängigen Raumwahrnehmung fähig: „Wenn das Lebewesen die Richtung oder Entfernung eines Reizes auf sich bezieht, so spricht man von absoluter Lokalisation. Relative Lokalisation dagegen liegt vor, wenn es um die räumlichen Beziehungen zweier Reize zueinander geht, wie etwa bei der Orientierung anderer Objekte zu Bezugsreizen“ (Schöne 1980; zit. nach Mogel 1990, 26). Abgesehen davon, dass ein einzelner Reiz in realiter nicht denkbar ist, sondern immer eine Mannigfaltigkeit von Reizen vorliegt, übersieht der Begriff der absoluten Lokalisation, dass der Mensch sich selbst eine Erfahrungstatsache ist und sich so in eine stetig ändernde Relation zu seiner Umgebung setzt, in der der Raum auf das leibliche Bewusstsein des Menschen zentriert ist: „... eine jede Figur profiliert sich in dem doppelten Horizont von Außenraum und Körperraum“ (Merleau-Ponty 1966, 126) (Kap. 2.2.3, S. 84). Die Ausblendung der konkreten Erfahrung führt die Verhaltenstheorie zu einer Trennung zwischen Subjekt und Objekt, die ihren Anthropozentrismus nicht einmal mehr reflektiert.

Ich möchte in den folgenden Abschnitten einige Arbeiten zur psychologischen Bedeutung von Raum, Ort und Ding aufgreifen, um die physikalischen und materiellen Bezüge menschlichen Erlebens zu entfalten. In erster Linie ist das Ziel, die

Während Habermas eine breit angelegte und kenntnisreiche Überblicksarbeit vorlegt, konzentriert sich Heubach auf die Entwicklung einer konsistenten Theorie, die sich vor allem auf phänomenologische, entwicklungspsychologische und psychoanalytische Grundlagen stützt und sich durch Originalität, theoretische Dichte und stringente Argumentation auszeichnet (s. Kap. 3.5).

psychologische Relevanz von Raum, Ort und Ding aufzuzeigen und zu begründen, warum diese in der Tätigkeit des Fahrens besonders markant ist. Umgekehrt heißt dies, *dass das Fahren das Verhältnis des Menschen zu Raum, Orten und Objekten wesentlich mit prägt und nur aus diesem Bezugsrahmen heraus angemessen verstanden werden kann*. Heinrich Heine formuliert dies im Mai 1843 zur Eröffnung der Eisenbahnlinien Paris - Orleans und Paris - Rouen und lässt uns spüren, dass unsere Zeit der Digitalisierung nicht die einzige großer technischer Umwälzungen ist:

„Die Eröffnung der neuen Eisenbahnen [...] verursacht hier eine Erschütterung [...]. Während aber die große Menge verduzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. [...] Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig“ (Heine 1968, 509 f.; vgl. Läpple 1991, 60 f.)

3.3.1 Raumerfahrung: Horizont und Zentrierung

Der Raum bzw. das Erleben des Raumes gehören zu jenen selbstverständlichen Phänomenen, die wir im Alltag nicht thematisieren.⁴⁶ Typische räumliche Attribute sind Enge und Weite, Richtung und Orientierung, Höhe und Tiefe. Der Raum gehört zu unserer Natur, er umgreift uns und wir eignen ihn an. Ich spreche hier von dem einen Raum, der uns immer umgibt, nicht von speziellen, abgegrenzten und immobilen Räumen (Schlafraum, Gemeinschaftsraum, öffentlicher Raum), die an bestimmte Funktionen geknüpft sind. Damit nehme ich eine ähnliche Unterscheidung vor wie schon beim Umweltbegriff (Kap. 2.1.1). Für den Raum gelten einige der Merkmale in gleicher Weise, etwa dessen Leiblichkeit, das Phänomen der Umschließung und Perspektivität, der Zentralität und Peripherikalität oder dessen sozialer, historischer und kultureller Bedeutungsgehalt. Raum ist ebenso mit allen Sinnen wahrnehmbar (multimodale Struktur). Andere Merkmale jedoch unterscheiden sich. Über die Umwelt sagte ich, sie sei ganzheitlich und unteilbar. Dies gilt für den Raum nicht in gleicher Weise: Wir unterscheiden Richtungen, trennen den Raum hinter uns von jenem vor uns, links von rechts und oben von unten. Ebenso unterscheiden wir Distanzzonen, die den Raum in intime, persönliche und soziale Bereiche einteilen. Die Verwobenheit mit dem Handeln schließlich ist ein besonderes Problem, da der Raum das Handeln selbstverständlich strukturiert - umgekehrt aber die Raumerfahrung im zielgerichteten Handeln meist aufgeht und nicht zur Erfahrungstatsache wird. Zudem ist es eine Eigentümlichkeit des Raumes,

⁴⁶ Ich stütze mich hier im wesentlichen auf die Arbeiten Bollnows, Straus' und Linschotens, die alle aus phänomenologischer Perspektive stammen. Bollnow begegnet dem Phänomen mit analytischer Ausführlichkeit, während Linschoten und Straus jeweils eine unterschiedliche Perspektive vertiefen, Linschoten die kulturhistorische und Straus die leibliche. Grundlegend ist die Arbeit von Merleau-Ponty (besonders 129-184) Ebenfalls grundlegend und von ganz eigener Qualität ist die einflußreiche „Poetik des Raumes“ von Bachelard, in der sich Phänomenologie, Psychoanalyse und Literaturwissenschaft auf faszinierende, poetische Weise verbinden (Quellenangaben s. FN 45). Einen gestaltpsychologischen und experimentellen Überblick gibt Bischof (1966b).

dass wir ihn gleichsam mitnehmen - er ist nicht außerhalb von uns, sondern er umgibt uns. Der Raum ist weder objektiv gegeben, also unabhängig von der menschlichen Wahrnehmung und Empfindung zu bestimmen, noch ist er ein rein subjektives Phänomen: „Der Raum ist weder im Subjekt, noch ist die Welt im Raum“ (Heidegger 1960, 111); schließlich: „Der Leib ist nicht im Raume, er wohnt ihm ein“ (Merleau-Ponty 1966, 169). Für Heidegger ist Räumlichkeit ein Existenzial des Daseins (des sich selbst bewussten In-der-Welt-Seins). Namentlich die Phänomene der Ent-Fernung und Ausrichtung sind existenzielle Qualitäten des menschlichen Bewusstseins, worin sich bereits das Aneignende zeigt (bei Heidegger das „Umsichtig-Besorgende“ des Daseins; vgl. ebd. §§ 22 - 24). Auch Merleau-Ponty hebt diese existenzielle Qualität hervor: „Die Räumlichkeit des Leibes ist die Entfaltung seines Leibseins selbst“ (ebd., 179).

Heidegger spricht auch von der „Verlegenheit bezüglich der Interpretation des Seins des Raums“, der weder „res extensa“, noch „res cogitans“ sei (ebd., 113). Diese Verlegenheit spürt man noch bei Bollnow, wenn dieser sich bei der Abgrenzung des erlebten Raumes vom mathematischen Raum fragt, ob „gelebter“ oder „erlebter Raum“ die geeignetere Bezeichnung für das psychologische Phänomen sei (1963, 18 ff.). Den Ausdruck „gelebter Raum“ lehnt er aus logischen Gründen ab, man könne nicht „etwas“ leben (nur sein Leben). Die Wendung „erlebt“ zieht er vor, obwohl diese nahelegt, dass es sich nur um ein psychisches, also rein subjektiv zu verortendes Phänomen handelt. Die Annahme einer objektiven Gegebenheit des Raumes drängt sich auf, da Raum ein mathematisch und naturwissenschaftlich exakt bestimmter Begriff ist. Diese Bestimmung jedoch existiert ausschließlich abhängig von menschlichen Errungenschaften, namentlich Maßeinheiten und Messmöglichkeiten. Die mathematische Verfasstheit des Raumes ist also eine Folge des menschlichen Bewusstseins vom Raum, keinesfalls dessen Voraussetzung. So stellt Bollnow fest, „daß der Raum nicht unabhängig vom Menschen einfach da ist. Es gibt einen Raum nur, insofern der Mensch ein räumliches, d.h. Raum bildendes und Raum gleichsam um sich aufspannendes Wesen ist“ (ebd., 23).

Raum ist also mehr als nur Ausdehnung und das umgreifende Element der äußeren Umwelt oder Natur - *Raum ist Ausdruck der existenziellen Beziehung zwischen Mensch und Welt*. Von Interesse ist folglich die Frage, wie der Raum uns zu Bewusstsein kommt, oder besser: *wie das Bewusstsein zum Raum kommt*. Wenn man dies als ein Wahrnehmungsproblem fasst, so wird schnell deutlich, dass die Raumempfindung sich nicht über einzelne Wahrnehmungsmodi, wie Sehen, Hören oder Tasten, sondern über alle Sinne mitteilt - und dass die Sinne dabei durchaus unterschiedlich fungieren. So dreht sich unsere Beziehung zu Objekten, die dem Raum Gestalt geben, mit dem Wechsel vom Sehen zum Hören um: Während wir den Blick abwenden können, erreicht uns ein Geräusch oder Ton zwangsläufig. Der Farbreiz verbleibt am Gegenstand, während sich der Ton gleichsam von ihm ablöst und gleichmäßig im Raum verteilt. Der Farbreiz strukturiert den Raum, der Klang homogenisiert ihn (Straus 1960). Hier ist die Dialektik zwischen dem Aneignenden und dem Umgreifenden erneut gegeben: Das Sehen kann als aktiver, kontrollierter

und zu manipulierender Modus verstanden werden, während uns das Gehör mit dem Umgreifenden des Raumes konfrontiert. Beide Sinne konstituieren unsere Raumempfindung - das Sehen über Distanzen und Relationen zwischen Objekten, Licht und Schatten etc., das Hören durch Orientierung und Zentrierung - allerdings können wir Raum weder sehen, noch können wir ihn hören. *Die Raumempfindung erfordert den kinästhetischen Sinn, die Bewegung.* Nur im Verein mit ihr können Sehen und Hören Raum erfahrbar machen.⁴⁷

In der körpereigenen Bewegung dringt das Subjekt in den Raum vor. Bewegungen von Armen, Beinen, Rumpf oder dem ganzen Körper erweitern „den Leibraum in den Umraum“ (Straus 1960, 168), die Motorik können wir „als eine ursprüngliche Intentionalität verstehen“ (Merleau-Ponty 1966, 166). Besonders deutlich wird dies, wenn die Bewegung nicht einem übergeordneten Ziel dient, sondern zur sich selbst genügenden und im Augenblick aufgehenden Tätigkeit wird. Straus kontrastiert so das Gehen mit dem Marschieren und dem Tanzen nach Musik, bei letzteren erleben wir „uns, unseren Leib in seiner in den Raum ausgreifenden Aktion. Wir erleben nicht die Handlung, sondern das vitale Tun“ [...] „Die einzelne Bewegungsphase ist an sich erfreulich; sie wird es nicht erst durch die Beziehung auf ein Ziel, auf einen ihr selbst mangelnden fremden Zustand“ (Straus 1960, 162, 169). Dabei erleben wir eine „Aufhebung der Subjekt-Objektspannung“, bzw eine „Einswerdung“ (ebd., 173). Straus spricht in diesen Fällen von einer *Homogenisierung des Raumes*. „Die Aufhebung der spezifischen Richtungsverschiedenheiten und damit der Ortsvalenzen homogenisiert den Raum. In einem solchen Raum kann man nicht mehr handeln, sondern nur noch miterleben“ (ebd., 171). Die damit verbundene Zusammenschmelzung auf den Augenblick lässt ihn auch vom *präsentischen Raum* sprechen: „Sein Erleben ist ein Gegenwärtigsein, [...] eine nichtgerichtete Bewegtheit, mitschwingend mit der Eigenbewegung des Raumes [...]. Der vom Klang erfüllte und mit der einen gleichen Bewegung homogenisierte Raum [...] hat selbst präsentischen Charakter. Der Tanzraum ist nicht ein Stück des gerichteten historischen Raumes, sondern symbolischer Teil der Welt“ (ebd., 176).

Übertragen wir die Analyse der Tanzbewegung auf die motorisierte Fortbewegung (begrenzt auf den, der selbst am Steuer sitzt und sich als Urheber der Bewegung erfährt), so stellen wir fest, dass die Richtungsbezogenheit dabei nicht aufgehoben ist. Allerdings liegt im Verlust der Breitendimension eine gesteigerte, konzentrierte Realität der Längendimension. Motorradfahrer sprechen vom „V-Blick“, der bei erhöhter Geschwindigkeit die Breite der Fahrbahn bis zu einem Streifen zusammenschmilzen lässt: „du beobachtest mehr den Straßengraben auf beiden Seiten, also dafür kriegst du nachher diesen (...) sogenannten V-Blick“ (Ralf, 25/33; vgl. Kap. 5.2.4), „die Straße kommt wie ein fließendes Band auf einen zu“ (Aicher 1984, 59). Diese Richtung hat keine Alternative mehr, sodass sie letztlich auch aus dem

⁴⁷ Kruse und Graumann nennen in ihrer Aufzählung der „Modalitäten der Umweltaneignung“ die Bewegung und Fortbewegung an erster Stelle, noch vor der Erforschung des Raumes mit Hilfe der Sinne. Zudem unterscheiden sie auch eine psychologische und eine anthropologisch-historische Perspektive der Raumaneignung (Kruse & Graumann 1978, 186; Kruse 1983, 125; Graumann 1990b).

Bewusstsein verschwinden kann (vgl. Bollnow 1963, 107). Zudem geschieht die Fortbewegung in einer Leichtigkeit, der Raumwiderstand wird im Tun kaum bemerkt. Das leibliche Distanzbewusstsein, das an das Gehen und das Radfahren geknüpft ist, wird also nahezu aufgehoben. Auch von einer Einswerdung kann gesprochen werden, sofern das Auto oder Motorrad als eine Leiberweiterung erfahren werden (Kap. 3.6.1). Wir könnten die Möglichkeit der Homogenisierung des Raumes durch das Fahren folglich dann aufweisen, wenn wir das Fahren als eine leiblich vermittelte Tätigkeit, die sich selbst genügt, auffänden. Dies soll die Empirie zeigen.

Von einer Homogenisierung des Raumes spricht auch Linschoten (1954), allerdings in einem anderen Sinne. Er untersucht die Straße in ihrer symbolischen Bedeutung. Kurz zusammengefasst ist die Straße der „älteste und deutlichste Ausdruck der menschlichen Beziehungen“ (ebd., 245), insbesondere zu Zwecken des Waren- und Informationsaustauschs.⁴⁸ Mit dem Anlegen einer neuen Straße werden gleichzeitig ein Ziel und die von diesem Ziel ausgehenden weiteren Ziele erschlossen. Denn in der rationalen, auf Geschwindigkeit abzielenden Fortbewegung enthält das ‚sich auf den Weg machen‘ bereits das Ziel als Antizipation. Der Weg selbst sei verlorene Zeit. Sofern ein Ziel aber bereits auf das nächste Ziel verweist, ist es seinerseits nur Durchgangsstation. Es gibt kein Ziel, da dort schon wieder ein neuer Weg beginnt. Das Aufeinanderfolgen von Zielen konstituiert einen Weg, sodass sich eine grundlegende Dialektik aus den Antipoden Weg und Ziel auftut. Nach Linschoten nun ist der Weg / die Straße Ausdruck der dem Mensch eigenen Transzendenz: „der Weg ist das Merkmal einer unendlichen Ferne“ (ebd., 260). Sinnbild dieser Transzendenz ist die gerade Straße oder Schiene, die den Horizont berührt, ihn in ihrer „konvergierenden Parallelität“ unsichtbar überschreitet (ebd.) (Abbildung 5).

Linschoten spielt damit auf die fortschreitende Domestizierung des Raumes durch die menschliche Kultur an. Diese Aneignung genügt sich nie: Indem sie kultiviert, und den Raum durch Straßen rekonstruiert, richtet sie sich auf das Unkultivierte jenseits oder zwischen den angelegten Straßen (auf das „Draußen“ bei Horkheimer & Adorno; vgl. Kap. 3.1.1; S. 96). Dabei strebt sie die „Maximierung der Zweckmäßigkeit“ an, „der Weg strebt nach seinem Limit“ (ebd., 257), „verlegt den Schwerpunkt ins Unendliche“ (ebd., 259). Die Homogenisierung des Raumes ist eine indirekte Folge dieser aneignenden Strukturierung. Während der Mensch die Straße befährt, geht er in einer homogenen Masse der sich ebenfalls Fortbewegenden auf. Die Landschaft am Rand der Straße wird ihm gleichgültig, der Raum wird anonym. In dieser Indifferenz nun liegt die Homogenisierung des Raumes, die auch eine Verarmung bedeutet (das mag Heine geahnt haben, als er den Raum durch die Eisenbahn getötet sah). Andererseits ist diese Homogenisierung eine expansive, die dem Auflösen von Grenzen zustrebt, Linschoten spricht auch von

⁴⁸ Eine eigenständige (Kultur-)Geschichte des Straßenbaus ist im Vergleich mit historischen Darstellungen der Automobiltechnik oder der Motorisierungsentwicklung wenig ausgeprägt (vgl. hierzu das Themenheft *Traverse* (2) 1999, darin: Merki & Schiedt; Merki; Schiedt; Schmucki; außerdem Eichberg 1987).

einer *exzentrischen Räumlichkeit*, „nämlich einer Welt, in der der Mensch nie mehr ganz bei sich selber ist“ (259; vgl. Bollnow, 101 ff.).



Abbildung 5: Highway in einem National Park im Südwesten der USA (Foto M. Dick)

Linschoten gewinnt diese skeptische Auslegung aus einer pointierten Gegenüberstellung des Landweges (im Wald) und der Straße. Der Weg, der durch die Waldlandschaft führt, steht hier für die Möglichkeit des Wanderns als einer Tätigkeit, in der eine leibliche Beziehung zur Landschaft erfahren wird. Der nicht befestigte Weg werde von der Natur umschlossen und, wenn er nicht mehr benutzt wird, von dieser zurückgeholt. Darin drücke sich die zyklische Selbstbezogenheit der Natur aus, die dem linearen Aneignungsstreben des Menschen, dessen Ausdruck die Straße ist, entgegensteht. In dieser Gegenüberstellung der entfremdenden, zielunterworfenen Straße und dem „sich in der Innigkeit der Landschaft verwirklichenden“ Landweg (ebd., 253) radikalisiert Linschoten das Verhältnis, ohne die Übergänge ins Auge zu nehmen, an denen der Weg zur Straße wird. An anderer Stelle erkennt er, dass auch der Landweg ursprünglich einer zweckbezogenen Intention (etwa Nahrungssuche) entspringt und mit dem Weichen dieses ursprünglichen Zieles erst sekundär entfunktionalisiert wurde (ebd., 258). Diese Möglichkeit der sekundären Aneignung ist auch für Straßen denkbar, wenn diese ihren ursprünglichen Zweck verlieren (das bekannteste Beispiel hierfür ist die historische ‚Route 66‘ in Kalifornien). Zu fragen ist, welche Erlebnis- und Erfahrungsmöglichkeiten die Straße und der durch sie konstituierte Raum bieten (vgl. FN 64, S. 134).

Denn im motorisierten Fahren bildet sich eine eigene Form der Bewegung durch die Landschaft heraus, die zwar eine Verarmung darstellt, sofern die Aufmerksam-

keit sich nicht mehr auf Details am Wegrand richtet, die aber in ihrem neuen Blick auch eine Bereicherung enthalten kann. Der Wahrnehmungsausschnitt wird größer, im Vorbeiziehen können Landschaftsveränderungen und -übergänge anders wahrgenommen werden o.ä. Zudem besteht zwischen dem Gehen, Radfahren, Motorradfahren und Autofahren eine Kontinuität der Geschwindigkeiten und Wahrnehmungsmodi, eine Kontinuität zwischen Weg und Straße (man spricht etwa vom Radwandern oder von der Spazierfahrt), die als solche auch eine Qualität ausmachen kann. Die zentrale These in Entgegnung auf Linschoten lautet also: *Auch die Straße kann eine entfunktionalisierte Aneignung erfahren, das motorisierte Fahren kann sich ebenfalls selbst genügen und eine Zentrierung auf das leibliche Selbst ermöglichen.* Die genauen Bezüge müssen zunächst theoretisch und anschließend empirisch herausgearbeitet werden.

3.3.2 Das Raumerleben beim Fahren

Die Homogenisierung des Raumes scheint beim Fahren eine doppelte zu sein. Straus leitet die Homogenisierung des Raumes leiblich her, Linschoten kulturhistorisch. Letzterer verliert die leibliche Erfahrung des Fahrens dabei aus dem Blick.⁴⁹ In der Homogenisierung wird eine Verfasstheit des Raumes angesprochen, die dem Subjekt als ein Verschmelzen, ein Aufgehen des eigenen Leibes im (auch: sozialen) Raum erscheint. Wenn wir den in der Diskussion des Mensch-Umwelt-Verhältnisses geprägten Begriff der Kongruenz heranziehen (vgl. Kap. 2.1.5), so wäre die Homogenisierung des Raumes eine primäre Möglichkeit des Kongruenzerlebens auf unmittelbar leiblicher Ebene. Wir werden sehen, dass sich diese auch beim motorisierten Fahren einstellen kann.

Wenn sich beim Wandern die Landschaft auf den leiblichen Mittelpunkt zentriert, so ist die Frage, was sich beim Fahren, insbesondere beim schnellen Fahren, statt der Landschaft auf den Leib zentriert. Linschoten spricht von der Geschwindigkeit, die sich „um des Rausches willen ... zentrifugal entwickelt“, als einer „Spiralbewegung ...: expansiv, aber ohne weiteres Ziel als die den stationären Mittelpunkt fliehende Expansion selber“. Das „Spiel“ mit der Maximalgeschwindigkeit diene der „Überwindung der letzten Grenzen und Widerstände“ (ebd., 255). Das Attribut des Spiels ist ein Hinweis auf den Prozess, der sich selbst verstärkt. Die Geschwindigkeit genügt sich selbst - wie aber realisiert diese spiralförmige Expansion sich leiblich und welche Grenzen und Widerstände werden dabei überwunden? Auch in der Beschleunigung und Geschwindigkeit findet eine Konzentration der Empfindungen auf die Körpermitte statt, die Zentrierung auf das hohle Gefühl im Bauch kennt jeder, der schon einmal Achterbahn gefahren ist. Es scheint, als ob um einen herum die festen räumlichen Bezüge aufgehoben würden (vergleichbar dem Tanz

⁴⁹ Auch van Lennep (1987) betont eher die soziale Dimension des Fahrerlebens - obwohl er deutlicher als Linschoten die Verschmelzung von Fahrer und Fahrzeug herausarbeitet. Dies soll den Verdienst der Arbeiten nicht schmälern, sind sie doch sehr sorgfältig in ihrer Argumentation und können zudem in ihrer Zuspitzung Aspekte verdeutlichen und benennen, der vielen Arbeiten in einer unsauber ausgeführten Dialektik zerrinnt (vgl. hierzu auch Bollnows Kritik - und Würdigung - an Straus, 1963, 254 f.).

oder dem „fließenden Band der Straße“, das „auf einen zu kommt“, Aicher 1984, 59). Da die Geschwindigkeitsfahrt aber geradeaus verläuft, sind es nicht die Richtungsbezüge, also die horizontalen Raumachsen, die hier verschwimmen, es gibt ein eindeutiges rechts, links, vorne und hinten, sondern es sind die vertikalen Raumbezüge, die in der Beschleunigung verschwimmen. Damit wird der leiblichen Erfahrung ein im „natürlichen Achsensystem“ „objektiv gegebenes“ Verhältnis zugänglich, nämlich die „durch die aufrechte Stellung des Menschen bedingte Richtung von oben und unten“ (Bollnow 1963, 44 f.). *Nicht die Landschaft, sondern die Schwerkraft zentriert sich im Beschleunigungsempfinden auf die Körpermitte.* Die Schwerkraft wirkt immer, egal wie der Mensch sich dreht und wendet. Die Horizontalachsen hingegen verändern sich mit jeder körpereigenen Drehung und Wendung, was eben noch links war, kann jetzt vorne und anschließend rechts sein. *Damit heben Beschleunigung und Geschwindigkeit eine fundamentale Selbstverständlichkeit des menschlichen Daseins, den vertikalen Raumbezug, ins leibliche Bewusstsein.* Zwar wird die Schwerkraft dabei nicht aufgehoben, der Mythos Schallgeschwindigkeit jedoch wird bei Geschwindigkeitsrekordversuchen mit düsengetriebenen ‚Autos‘ auf Nevadas Salzseen bereits erreicht.

Die von Linschoten beschriebene Gleichförmigkeit und De-Zentrierung (Indifferenz und Exzentrik) des Raumes beim motorisierten Fahren muss daher relativiert werden. Es ist keineswegs so, dass sich der Raum um den Fahrer herum beliebig zerstreut, denn es bleibt ihm der Horizont, dem er entgegenstrebt. Im Gegensatz zum Panorama schmilzt der Horizont beim Befahren der Straße auf der Längsachse, dem Band der Fahrbahn, zusammen (vgl. Abbildung 5), er zentriert sich folglich auf eine feste Koordinate im Raum. Der Horizont hat einen doppelten Aspekt: einerseits Begrenzung und Schutz, andererseits Ausdehnung, Vordringen und Un-erreichbarkeit: „Der Horizont versetzt den Menschen in die Mitte der Wirklichkeit“ (van Peursen 1954; zit. n. Bollnow 1963, 77). Während des Fahrens bewegt sich der Horizont mit. Uns wird dadurch bewusst, dass der Horizont keine unverrückbare Linie ist, sondern von der Perspektive des Menschen abhängt (beim Reisen sprechen wir von der „Horizontenerweiterung“). Dies unterstreicht anschaulich die intentionale Qualität unserer Raumbeziehungen. Raum und Horizont sind uns einerseits äußerlich, andererseits sind sie untrennbar mit unseren Bewegungen und Wahrnehmungen verbunden. Der durchs motorisierte und beschleunigte Fahren veränderte Bewegungsmodus ermöglicht hierbei Variationen und Modulationen, die bisher viel zu wenig beachtet und bewusst sind. Gerade die maschinell beschleunigte Fortbewegung macht uns in ihrem horizontalen Blick die Intentionalität und Relativität von Raum und Horizont leiblich bewusst.⁵⁰

Straße kann so als ein Phänomen zwischen Raum und Objekt (ein „Mittel-Ding“, vgl. Kap. 3.5) verstanden werden. Sie ist als zweckgebundener Untergrund objektives Zeugnis der Raum- und Naturaneignung. Hier ist nur das Ziel wichtig, die auf der Straße verbrachte Zeit wird zur verlorenen Zeit. Indem sie aber auf den sich

⁵⁰ Die von Weert Canzler und Andreas Knie (1998) zur Bezeichnung individueller Mobilität verwendeten Begriffe des „Möglichkeitsraumes“ und „Eigenraumes“ gewinnen hier eine vertiefte Bedeutung.

stetig verändernden Horizont hinzeigt, verweist die Straße auch auf die „unendliche Transzendenz der Zielsetzungen“, die „den Weg zum Symbol eines ewigen Unterwegsseins“ macht (Linschoten 1954, 250). Die Straße berührt und durchschneidet den Horizont, strukturiert und rekonstruiert den Raum, gibt unserer Perspektive in der Bewegung damit Halt. In diesem Sinne ist sie ein Mittel-Ding: Sie objektiviert den Raum und zentriert ihn gleichzeitig auf die Person. Die auf ihr verbrachte Zeit ist einerseits Unzeit, andererseits folgt Ziel auf Ziel und das Unterwegs Sein währt ewig - der Aufenthalt auf der Straße wird zur Zwischen-Zeit.⁵¹ *Das Fahren auf der Straße vereinigt Erfahrungen linearer und zyklischer Qualität, die Dialektik zwischen Weg und Ziel ist ein grundlegender Bezug des Fahrens. Weiterhin vermittelt das Fahren sowohl Zentrierung als auch Separierung von Subjekt und Umwelt, die Dialektik von Einheit und Spaltung ist ein weiterer grundlegender Bezug des Fahrens.*

Wir können zusammenfassen, dass mit dem Phänomen des Raumes eine grundlegende Kategorie für das Verständnis des motorisierten Fahrens gewonnen ist. Wir haben das Fahren in diesem Zusammenhang thesenartig als eine sich selbst genügende Tätigkeit beschrieben, dabei die Möglichkeit der Homogenisierung des Raumes und insbesondere die leibliche Empfindung und Modulation der Schwerkraft (Vertikalachse) hervorgehoben. Weiterhin ermöglicht das Auto eine verdeckte Präsenz im Raum, wodurch der Wunsch nach unbeteiligter Beobachtung des Unberührten (Ideal der ästhetischen Aneignung) adressiert wird. Schließlich ist die Straße in ihrem Bezug zum Horizont ein Symbol der transzendenten Dialektik von Weg und Ziel sowie Einheit und Spaltung.

3.4 Orte: Bewusstsein und Identität

3.4.1 Ortsvalenzen und Vertrautheit

Orte, Stellen, Plätze, Gegenden u.ä. sind bedeutungshaltige Punkte oder Ausdehnungen, die dem Raum Struktur geben und damit Orientierung ermöglichen. Während der Raum unbestimmt ist und ein Potenzial bezeichnet (im Sinne von Spielraum), sind Orte, Plätze und Stellen bestimmt und begrenzt. Die ursprüngliche Bedeutung von „Ort“ ist „Spitze“ im Sinne von Speerspitze, Landspitze oder auch der vordersten Spitze im Bergbaustollen, bezeichnet also ein in den Raum herausragendes oder hervorstechendes Element (Etymologisches Wörterbuch des Deutschen 1993; Bollnow 1963, 38). Ort und Stelle sind punktuelle Bestimmungen, der Platz hingegen bezeichnet wie der Raum eine Ausdehnung. Der Ort ist ursprünglich gegenständlich, heute durch seine geographische Lage im Raum bestimmt. Stellen und Plätze hingegen weisen eine stärkere Bindung an Funktionen auf (die richtige Stelle, alles hat seinen Platz, Platz nehmen oder jemandem streitig machen).

⁵¹ Damit knüpfe ich an die von Merleau-Ponty begründeten Begriffe der „Zwischenleiblichkeit“ (intercorporéité) und „Zwischenwelt“ (intermonde) an, die die Koexistenz des Leibes mit der Welt in handelnder Intentionalität beschreiben (vgl. Waldenfels 1992, 61).

Der Marktplatz oder Kirchplatz sind funktional bestimmt, auch wenn deren ursprüngliche Funktionen zurücktreten können. Häufig sind Plätze in Städten die einzigen Gelegenheiten zu einem zwanglosen Aufenthalt in der Öffentlichkeit, zu einem Verweilen, das nicht an eine Verrichtung oder Aufgabe gebunden ist - und selbst diese wichtige Funktion wird mittlerweile häufig dem Autoverkehr geopfert (H. Boesch 1997).⁵² Unterschiede zwischen den Landmarken Ort, Platz und Stelle kann man sich auch an den Komposita Arbeitsort, Arbeitsplatz und Arbeitsstelle verdeutlichen. *Orte, Plätze und Stellen geben dem Raum Valenzen*. Aus psychologischer Sicht gilt es, diese Valenzen herauszuarbeiten (Kap. 5.3.7).

Der Valenzbegriff wurde geprägt von Kurt Lewin, der ihn in seiner Feldtheorie mit „Aufforderungscharakter“ gleichsetzt (1982, 103). Ein Feld versteht er als psychobiologischen Lebensraum im Gegensatz zum geographischen Lebensraum (ähnlich der Unterscheidung von mathematischem und erlebtem Raum bei Bollnow 1963): „Der ‚Lebensraum‘, das heißt die Person und die psychologische Umwelt, wie diese für jene existiert. Gewöhnlich beziehen wir uns auf dieses Feld, wenn wir von Bedürfnissen, Motivation, Stimmung, Zielen, Angst oder Idealen sprechen“ (Lewin 1982, 147). Mit dem Feldbegriff geht auch Lewin von einer Verschränkung zwischen Person und Umwelt in der Handlung aus, um Verhalten weder ausschließlich aus objektiven Reizen, noch ausschließlich aus subjektiven Motivationen und Wahrnehmungen heraus zu erklären. In dieser Hinsicht kann Lewin als ein bedeutender Vorläufer der ökologischen Psychologie gelten - ein Term, den er auch benutzt („Psychologische Ökologie“, Lewin 1982b, 291 ff.).

Insbesondere die Vertrautheit und die Fremdheit von Orten sind Quellen ambivalenter Empfindungen. Experimentell wurden Präferenzurteile gegenüber konkreten Umwelten (auf Fotos dargeboten) durch vier entsprechende Faktoren erklärt: (1) Kohärenz, (2) Lesbarkeit oder Einprägsamkeit⁵³, (3) Komplexität und (4) Mysteriosität der Umweltszenerie (Kaplan & Kaplan 1982; vgl. Habermas 1999, 147). Komplexität und Mysteriosität stehen dabei für das fremde, Kohärenz und Lesbarkeit für das vertraute Element. In eine ähnliche Richtung weisen Befunde über emotionale Bedingungen der Bindung an das Zuhause. Drei Faktoren erwiesen sich als zentral: Sicherheit, Anregung und Autonomie (Fuhrer & Kaiser 1992). Wir stoßen also erneut auf den ausgewogenen Anregungsgehalt der Umwelt, den wir bereits als eine zentrale Bedingung für Kongruenzempfinden herausgearbeitet haben. Ortsvalenzen des Rückzugs, der Sicherheit, des Schutzes und der Erholung betont Tilman Habermas (1999, 126, 129, 159). Auch Gerhard Schneider fand in seinen qualitativen Studien die Bedeutung von Kontinuität und Stabilität im Wohngebiet für eine Identifikation mit städtischen Umwelten bestätigt - bezogen sowohl auf die Infrastruktur als auch auf kulturelle und ästhetische Merkmale (Schneider 1986, 1992). Zusätzlich weist er auf die Bedeutung markanter Orte für Identifikations-

⁵² Ein Beispiel ist der Eimsbütteler Marktplatz in Hamburg, der nach dem 2. Weltkrieg zu einer der größten Verkehrskreuzungen in der Stadt umgestaltet wurde. Er zerschneidet den Stadtteil Eimsbüttel und separiert einzelne Wohnviertel, die früher über diesen Marktplatz miteinander verbunden waren. Er wurde damit von einem identitätsstiftenden Zentrum zu einer anonymen, lauten und für Fußgänger nahezu unüberwindlichen innerstädtischen Grenze.

⁵³ vgl. die Kongruenzbedingung der sozialen Vorstellbarkeit bei Stokols (1981) (Kap. 2.1.5, S. 62)

prozesse hin („landmarks“; vgl. Harrison & Sarre 1975). Schließlich betont er die Bedeutung der Partizipationsmöglichkeiten für Stadtbewohner - also einen Aspekt, der als Anregung im Sinne von Handlungsangeboten und Autonomie verstanden werden kann. Hans Boesch stellt anschaulich dar, wie die zunehmende Gleichförmigkeit und Gigantomanie der Städte eine Identifikation der Bürger mit dem Ort ihres Zuhause und ihrer Aktivitäten erschwert: „Jede Vertrautheit wird verdrängt. Ohne Vertrautheit aber ist ein Heimischwerden ausgeschlossen“ (Boesch 1997, 225).⁵⁴ Im einzelnen führt er folgende die Vertrautheit fördernde Faktoren an: Die Möglichkeit der Zentrierung (im Sinne von Ursprünglichkeit, Rückkehr und in sich Gehen - das „Zentralisierungsbewusstsein“ bei Bachelard 1987, 43; aber auch im Sinne von Gemeinschaft, Solidarität und Begegnung), die Umgrenzung des Quartiers zum Schutz, die Möglichkeit zu Kommunikation, Verweilen und Spiel, Kontinuität in der Stadtentwicklung, Überblickbarkeit und ästhetische Feinstruktur sowie Mitbestimmung und Teilhabe. Vor allem den basalen Charakter von Zentrierung und Umgrenzung haben wir bereits im Zusammenhang mit den Horizont-eigenschaften des Raumes erkannt. *Vertrautheit* (Kontinuität), *ausgewogener Anregungsgehalt* (Affordanz) und *Partizipation* sind die drei Hauptkriterien, die die Psychologie für die Planung und Gestaltung von Umwelten formuliert.

3.4.2 Ortserfahrung und Identität

Ortsidentität (place identity) oder Ortsbindung (place attachment) werden als grundlegende psychologische Konzepte genannt. Der Begriff der Identität verweist stärker auf den Aspekt der sozialen Konstruktion, während Bindung eher die subjektive Ebene der Empfindung und Emotion trifft. Oft wird aber mit der Schwerpunktsetzung die andere Perspektive ausgeblendet, was zu Verkürzungen führt. So etwa, wenn der Begriff der Ortsidentität auf eine soziale Repräsentation beschränkt wird: „Ortsidentität soll hier folglich als leicht zu kommunizierende Zuordnung der eigenen Person zu bestimmten, für andere identifizierbaren Orten verstanden werden“ (T. Habermas 1999, 153). Dabei geht es um nicht mehr als eine soziale Kategorisierung. Auch wenn das ursprüngliche Konzept (Proshansky, Fabian & Kaminoff 1983) als zu vage kritisiert wird, scheint mir in dieser Präzisierung eine Verkürzung zu liegen, die den wesentlichen Gehalt des Gedankens abschneidet. In der weiteren Begriffsklärung wird die Schwierigkeit dieser Unterscheidung deutlich: „Insoweit man sich mit einem öffentlichen Ort identifiziert, fühlt man sich auch diesem Ort zugehörig und ihm verbunden. Hier gehen also doch Ortsbindung und zumindest subjektive Ortsidentität ineinander auf. Dennoch kann Ortsbindung als der umfassendere Begriff gelten, der mehr als nur die

⁵⁴ Derzeit läßt sich dieser Prozess zugespitzt am Beispiel Schanghai's beobachten. „... in der Tat gab es an den heruntergekommenen Wohnungen und den jetzt abgerissenen Elendsvierteln nicht viel Schönes oder Erinnerungswürdiges. Auch jener Greis schaut nicht gern zurück, obwohl er angesichts des Chaos eher verblüfft als nostalgisch bemerkt: ‚Ich finde mich hier nicht mehr zurecht, aber das ist nur gut so.‘“ Allein, die sozialpolitische Legitimation läßt sich - ausgerechnet in China - nicht trennen von der Gigantomanie des freien Marktes: „Aus dem Reich der Notwendigkeit ging es unmittelbar in die Welt des Luxus und der Statussymbole“ (Golub 2000).

subjektive Komponente der Ortsidentität umfaßt“ (ebd., 155). Abgesehen davon, dass nicht klar ist, was die subjektive Komponente neben sozial geteilten Identifizierungsattributen noch umfasst, deckt sich diese Konzeption weitgehend mit der *Theorie der sozialen Identität* (Tajfel & Turner 1986; Brewer 1991) und blendet das Spezifische des Ortes sowie seiner Empfindungskorrelate aus. Ähnlich untersucht eine qualitativ-prüfende Studie, wie Ortsidentität sich einstellt bzw. im Handeln wirksam wird: „In this sense place can be considered to be a social category and will be subject to the same rules as a social identification within social identity theory“ (Twigger-Ross & Uzzell 1996, 206).

Aus dem „Modell der vier handlungsleitenden Prinzipien für Identität“ (continuity, self-esteem, self-efficacy, distinctiveness)⁵⁵ werden Hypothesen über deren Wirkung auf Ortsidentität abgeleitet und in Interviews mit 20 Bewohnern der Londoner Docklands, aufgeteilt in „attached“ und „nonattached citizens“, geprüft. Inhalt der Interviews sind zum Großteil soziale Repräsentationen, keine eigenerlebten Erfahrungen: „With respect to their local identification [...] their responses centred on the importance of recognizing people and being recognized themselves, i.e. being distinguished from others“ (ebd., 213). Konkrete Handlungserfahrungen oder gar leibliche Empfindungen kommen nicht zum Ausdruck. So fassen die Autoren das Ergebnis zusammen: „In terms of social identity theory it suggests that place identifications are a legitimate addition to the existing range of identifications“ (ebd., 218).

Ortsidentität wird damit als soziale Repräsentation behandelt (vgl. Kap. 2.1.2, Exkurs S. 52) und schließt an das Paradigma der sozialen Identität an. Im Gegensatz dazu scheint der Begriff der Ortsbindung derzeit die stärkere Integrationsfigur zu sein, werden darunter doch verschiedenste umwelt-, entwicklungs-, sozial- und kulturpsychologische Fragestellungen bearbeitet (vgl. die Beiträge in Altman & Low 1992; Fuhrer, Kaiser & Hartig 1993). Zur Ortsbindung gehört jedoch die Lösung (vgl. Case 1996) - diese ist aber zumindest im Begriff nicht genannt. Zudem wird der Begriff der Bindung im Sinne innerer Verbundenheit (attachment) häufig in Richtung einer Bindung als Verpflichtung (commitment) aufgefasst und operationalisiert (z.B. als organizational commitment).

Diese Beispiele zeigen nicht nur, dass Ortsbindung und Ortsidentität das gleiche Phänomen mit unterschiedlichen Akzentuierungen beleuchten, sondern auch, dass die analytische Trennung zwecks besserer Operationalisierung zentrale Grundannahmen verfälscht oder ausblendet.⁵⁶ Geeigneter scheint mir der Begriff des *Ortsbewusstseins* oder der *Ortserfahrung* (*place experience*), weil diese eher das dialektische Verhältnis zwischen Fremdheit und Vertrautheit sowie die leiblich-sinnliche Ebene

⁵⁵ Nach Breakwell (1986, 1992) - ebenfalls im Paradigma der sozialen Identität. Das Konstrukt der Selbstwirksamkeit (self efficacy) geht zurück auf die soziale Lerntheorie Banduras (1977, 1982).

⁵⁶ Der Zusammenhang zwischen Orts- und sozialer Identität läßt sich unter dem Paradigma des symbolischen Interaktionismus passender fassen. Die kollektive Erschließung und Symbolik des Raumes wäre demnach eine Basis für soziale Identitätsbildung und Bindungstiefe (Wilson 1980; Slater 1970; Boesch 1997). Ulrich Mai erforscht die „symbolische Aneignung individueller Lebensräume als Heimat“, wobei er Aneignung als „sinnstiftendes soziales Handeln im Raum“ versteht, mit dem „Symbole geschaffen werden“. Damit wird ein Zusammenhang zwischen symbolischer Aneignung und sozialer Identität auf Basis konkreter Lebensvollzüge beschrieben (Mai 1995, 1997) (vgl. Kap. 5.4.2).

implizieren. Immerhin beruht das Konzept der Ortsidentität auf phänomenologischen Untersuchungen der Humangeographie über die Verbundenheit von Person und Ort (Seamon 1982; Buttner & Seamon 1980; Tuan 1977; Relph 1976). Empirisch wurden in sogenannten „environmental experience groups“ Bewegungserfahrungen gemeinsam reflektiert. Diese umfassen selbstverständliche Gewohnheiten ebenso wie komplexe Verhaltensmuster, die sich über Zeit und Raum erstrecken (Seamon 1979). Die Rekonstruktion alltäglicher Bewegungen, vom Anknipsen einer Stehlampe bis zu den über einen ganzen Tag hinweg unternommenen Wegen, zeigte, wie sich eine Vertrautheit zu Orten einstellt, die im normalen Tagesablauf nicht mehr bemerkt wird. In dieser Vertrautheit verschmelzen komplexe Verrichtungen zu Routinen, deren Ausführung einem fließenden Rhythmus gleicht („space-ballets“, „body and space choreographies“, ebd.; Seamon 1980). Nach einem Umzug bemerkt man, dass all diese Routinen neu eingeübt werden müssen, etwa, wenn man im Dunkeln das Bett aufsuchen will. Die Kategorien der *Vertrautheit, der selbstverständlichen Gewohnheit einschließlich ihrer Störung, der leiblichen Zentrierung* („sense of centeredness“) und deren Bindung an Raum und Orte sind damit erschlossen (zusammengefasst im Begriff des „body-subject“, deutsch am ehesten unter dem abstrakteren Begriff der Leiblichkeit, französisch „corporéité“):

„Body-Subject is the preconscious intelligence of the body manifested through action. It is the bedrock of the habitual, routine aspects of the lifeworld and indicates why a large portion of the person's day can proceed automatically without a major amount of cognitive attention and conscious awareness. Required repetitive activities like morning toilet or getting to work are absorbed into the ken of body-subject, which proceeds to implement actions in fluid, ordered fashion with a minimum of cognitive intervention“ (Seamon 1982, 127; vgl. Seamon 1980, 1979; Barral 1965; Grange 1985).

Dieses Konzept wird von der Psychologie gleichsam reimportiert (Proshansky, Fabian & Kaminoff 1983). Ausgehend von Identitätstheorien wird ein Konzept des „physical self“ entwickelt, das auf der Kernannahme beruht, Individuations- und Identitätsprozesse fänden nicht nur im Verhältnis zu anderen Menschen und der sozialen Umwelt, sondern auch im Verhältnis zur räumlichen und dinglichen Umgebung statt. Es wird angenommen, „dass die Entwicklung der Identität nicht auf Unterscheidungen zwischen einem Selbst und signifikanten Anderen beschränkt ist, sondern sich mit gleicher Wichtigkeit auf Objekte und Dinge sowie die besonderen Orte, an denen sie gefunden werden, erstreckt“ (ebd., 57, Übersetzung M.D.). Identität wird als Substruktur des Selbst betrachtet, sie beruht auf der menschlichen Fähigkeit, sich zu dissoziieren und als Objekt zu sehen (als „me“ im Mead'schen Sinne). Sie fokussiert folglich auf „relativ bewusste, persönliche Überzeugungen, Interpretationen und Bewertungen des Selbst“ (ebd., 58).⁵⁷ Die Wendung „relativ bewusst“ (relatively conscious) ist ungenau aber angemessen, da Identität zwar auf der Fähigkeit zur reflexiven Dissoziation beruht, sich andererseits aber nicht

⁵⁷ Im Vorgriff auf den methodischen Teil der Arbeit soll hier festgehalten werden, dass diese auch die Basis des Repertory-Grids sind. Das Grid ist in seinem klinischen Ursprung ein Ausdruck persönlicher Identität (Kap. 5.3.5).

ausschließlich aus dem zusammensetzt, *was* die Reflexion *bewusst enthält*, sondern aus dem, *worauf sich* die Dissoziation reflexiv *richtet* - also Erfahrungen, welche den vorprädikativen, leiblichen, unbestimmten Aspekt der Weltbegegnung mit umfassen. Eine Einschränkung auf kommunizierbare, bewusste, verbale oder soziale Repräsentationen wird dem Konstrukt der Identität damit nicht gerecht. Entsprechend wird *Ortsidentität (place-identity)* definiert als

„eine Substruktur der persönlichen Identität (self-identity), bestehend aus, im weitesten Sinne, Kognitionen über die physikalische (physical) Welt, in der das Individuum lebt. Diese Kognitionen repräsentieren Erinnerungen, Ideen, Gefühle, Einstellungen (attitudes), Werte, Präferenzen, Bedeutungen und Konzepte des Verhaltens und der Erfahrung, die sich auf die Varietät und Komplexität der physikalischen Settings beziehen, welche die alltägliche Existenz des Menschen ausmachen“ (ebd., 59).

Der Begriff der Kognition „im weitesten Sinne“ in der Definition ist missverständlich, da er auf ein konstruiertes und symbolisierendes ‚inneres‘ Abbild einer äußeren Realität zielt. Er legt es nahe, Identität doch als ausschließlich symbolischen Entwurf zu begreifen. Der Begriff der Repräsentation ist offener und dem des Bewusstseins angemessen, sodass sich folgender Definitionsvorschlag ergibt:

Ortsbewusstsein ist ein integratives Selbstkonzept auf Basis einer Menge von Repräsentationen, die sich auf räumliche, örtliche und daran geknüpfte dingliche Verhältnisse zwischen Person und Welt beziehen, unabhängig davon, ob diese Repräsentationen sinnlich-leiblich, emotional, kognitiv oder sozial vermittelt sind.

Zentral am Konzept der Ortsidentität bei Proshansky und Mitarbeitern scheint mir die Betonung des Wechsels und der Veränderung: „Ohne die Bedeutung von Stabilität und Konstanz zu minimieren, müssen wir die Wichtigkeit einer ökologischen Annäherung betonen, die die *Transaktionen der Person mit einer sich verändernden Welt* betrachtet“ (ebd., 59, Hervorhebung M.D.) (vgl. Kap. 2.1.5, S. 62). Mit diesem Akzent lässt sich die Entwicklung der Identität als ein stetiger und intentionaler Integrationsprozess auffassen, nicht als ein emergentes Geschehen, das an typische, zyklisch auftretende Konflikte, Motive, Bedürfnisse und Anforderungen geknüpft ist. Ohne die an Lebensphasen gebundenen Konflikte zu negieren wird damit *die grundlegende Dialektik aus Kontinuität und Veränderung* betont, *die auf einer stetigen expansiven Pendelbewegung zwischen Vertrautem (home) und Fremdem (horizons of reach) basiert*. Ortsbewusstsein als die Empfindung von Zentrierung und Zugehörigkeit wird als Ressource gesehen, die dem Leben Sinn und Richtung verleiht (Case 1996). Für unseren Zusammenhang ist wichtig, wie Ortsbewusstsein sich einstellt bzw. subjektiv wirksam wird. Hierzu können wir auf Basis der diskutierten phänomenologischen Annäherung skizzenhaft folgende Voraussetzungen festhalten und auf das Fahren beziehen:

Die Zentralität des eigenen Leibes: Unser Bewusstsein von Raum und Orten geht vom Körper aus, der selbstverständlich stets eine Einheit und den Ausgangspunkt aller Orientierung und Bewegung ist: „Auf meinen Leib angewandt, bezeichnet das Wort ‚hier‘ nicht eine im Verhältnis zu anderen Positionen oder zu äußeren Koor-

dinaten bestimmte Ortslage, sondern vielmehr die Festlegung der ersten Koordinaten überhaupt, die Verankerung des aktiven Leibes in einem Gegenstand, die Situation des Körpers seinen Aufgaben gegenüber“ (Merleau-Ponty 1966, 125 f.). Merleau-Ponty nennt dies die „Situationsräumlichkeit“ und setzt diese ab von der „Positionsräumlichkeit“. Die Körperempfindung (Körperschema) ist keine abstrakte Position, die relativ zu anderen Objekten bestimmbar wäre, sondern konstituiert sich in der konkreten Aufgabe und Intention (etwa als Zentrierung auf die Hände beim Bedienen der Tastatur).

Das Raumgreifende des Leibes und der Bewegung: Der Leib, so wie er ist, nimmt bereits Raum ein und empfindet diesen. Der Raum ist dabei neutral, Valenzen erhält er erst durch Markierungen und Strukturierungen, die ihn zum Ort, Platz etc. qualifizieren. Valenzen werden in der Bewegung erfahrbar, darüber hinaus ermöglicht gerade die Bewegung das Empfinden der Leib-Raum-Einheit (Homogenisierung des Raumes). Dieser Aspekt wird besonders von Straus (1960), Merleau-Ponty (1966) und von Seamon (1979, 1980) herausgearbeitet. Bewegungsempfindung und räumliche Weltwahrnehmung sind so eng miteinander verschränkt, dass daran das Phänomen der Intentionalität, also der grundsätzlichen Gerichtetheit jedes bewussten Aktes, anschaulich wird (Motorik als ursprüngliche Intentionalität) (vgl. S. 109). Damit wird die zentrale Relevanz des Bewegungsmodus‘ Fahren für das Raum- und Ortsbewusstsein deutlich.

Die Habitualisierung ganzheitlicher Bewegungsabläufe: Die Gewohnheit ist zentral für Merleau-Ponty’s Untersuchungen zur Leiblichkeit der Wahrnehmung. Sie ist Beleg dafür, dass Verhalten nicht eine Aneinanderreihung einzelner Operationen oder eine kombinatorische Abfolge ist, sondern in einem Ganzen aufgeht. David Seamon wählt hierfür die Bilder des Balletts und der Choreographie, Erwin Straus die Beispiele des Tanzes und des Marschierens. Das Neue an Seamons Arbeit ist, dass auf empirischem Weg alltägliche Bewegungsabläufe rekonstruiert wurden. Die vertiefte Ganzheit der Bewegung ist also kein bewusst intendiertes Flow-Erleben, sondern ein selbstverständliches und bewusstseinsentrücktes Phänomen, wie es auch das alltägliche Autofahren sein kann.

Der Rückbezug auf ein Refugium: Dieser für Hans Boesch (1997) entscheidende Aspekt der Stadt- und Quartiersgestaltung ist verbunden mit dem Empfinden von Sicherheit, Kontinuität, Geborgenheit, jedoch immer im Anschluss an oder Vorbereitung auf das expansive Tun in der Welt. Das Refugium ist als frühe Erinnerung tief in uns verankert und erhält seine Qualität im Kontrast. Gaston Bachelard vergleicht es mit einer Muschel: „Diese Zufluchtsorte haben den Wert einer Muschel. [...] Erinnerungen an Zustände enger, schlichter, geschlossener Einsamkeit [werden] zu Erfahrungen eines tröstlichen Raumes, eines Raumes, der sich nicht auszudehnen wünscht“ (1987, 36). Eine von uns interviewte Motorradfahrerin wählt zur Beschreibung der typischen, idealen Empfindung des Losfahrens das Bild einer „Muschelschale, die sich öffnet“ (Forschungsgruppe Fahren 1995). Auch die leibliche Gewöhnung an das Auto bildet ein solches Refugium.

Das Expansionsstreben: Der Zufluchtsort soll sich nicht ausdehnen, da er das Zentrum und gleichzeitig der Gegenpart einer Expansionsbewegung ist (wie ein magnetischer Pol). Er gibt der Expansion die Richtung. Das Fremde besitzt dabei eine Spiegelfunktion für die eigene Ortsidentität (dies gilt auch übertragen auf die soziale, kulturelle, biographische Identität). Die Expansionsbewegung erfordert einen ausgewogenen Anregungsgehalt als Funktion aus Fremdheit und Vertrautheit der Orte. Dies haben wir bereits mit dem Begriff der initialen und stetig wieder herzustellenden Kongruenz bezeichnet.

Das produktive Moment der Erfahrung: An der Konstanz der Wahrnehmung lässt sich aufzeigen, dass wir schon vor jeder kognitiv bewussten Verarbeitung Reize integrieren, Gestalten bilden und das Wahrgenommene sinnhaft zusammenfügen. Der Raum bildet in der Regel den Hintergrund von Erfahrungen, tritt selbst nur in Ausnahmesituationen als Erfahrung oder Abweichung vom Gewohnten in Erscheinung (etwa, wenn der Raum jede Strukturierung verliert, z.B. in der Wüste oder in einer quadratischen Zelle mit vier identischen Wänden, die in der Mitte jeder Wand eine gleichaussehende Tür hat). Raumbewusstsein verbleibt damit im Erfahrungsstrom, es ist kontinuierlich immer mit da. Dieser Selbstverständlichkeit verleiht das motorisierte Fahren in seiner Geschwindigkeit ein neues Maß.

3.5 Objekte: Aneignung und Verschmelzung

3.5.1 Die Entwicklung nützlicher und leidenschaftlicher Objektbedeutungen

Was stellen Menschen sich unter einem Briefbeschwerer vor? Muss man Briefe wirklich beschweren? Allein die Vorstellung, welch unterschiedliche Gestalten sich hinter dieser Funktion verbergen, amüsiert: bunte Glaskugeln, messingne Buddhas, geometrische Marmorfiguren, massentouristische Nachbildungen der Akropolis, selbst gesammeltes Wüstengestein und selbstverständlich aufwendig nachgebildete Automobil-Klassiker (mit fixierten Rädern, sonst würde sie ja wegrollen ...). Briefbeschwerer sind ein besonders anschauliches Beispiel für die sekundäre Funktionalisierung von Objekten, deren Besitz und intime Ausstellung ihren eigentlichen Wert ausdrücken. Vielleicht ist es gerade die instrumentelle Sinnlosigkeit, die Briefbeschwerer zu ihrer Zeit so populär machte. Dabei haben wir es durchaus nicht mit einer kurzfristigen Zeitgeisterscheinung zu tun, die Funktion des Briefbeschwerers haben mittlerweile unauffällig die Bildschirmschoner übernommen. Diese sekundäre Funktionalisierung erfahren nicht nur periphere Gegenstände, auch das Automobil hat dieses Schicksal ereilt. Ursprünglich hatte es reinen Freizeitwert, erst mit der Massenmotorisierung wurde sein instrumentelles Potenzial ausgeschöpft. Frühe Dokumente belegen, dass der Glaube an eine allgemeine Nützlichkeit des Automobils in den Pioniertagen nicht vorhanden war (vgl. Fack 2000; Kuhm 1995).

In einer ausführlichen Studie thematisiert Tilmann Habermas die vielfältige Rolle der Objekte in ihrer Funktion für das Psychische. Er hebt dabei die Rolle der Objekte in

Übergangssituationen hervor und berichtet von der Bedeutung, die *Objekte auf Reisen* für das Erleben von Kontinuität und Verbindung mit dem Zuhause haben. Diese eher beiläufige Beobachtung kommentiert er: „Die Parallele zur Reise betrifft den Aspekt der Loslösung; der Begriff der Individuation geht darüber hinaus, da er einen Begriff von Entwicklung als Prozeß der Differenzierung und Integration impliziert“ (Habermas 1999, 20). Nun hat Habermas sich mit geliebten Objekten und nicht mit dem Reisen beschäftigt, aber allzu viel Phantasie gehört nicht dazu, auch im Reisen diese Funktion der Individuation zu vermuten (vgl. Kap. 3.2). Umgekehrt hat Brill in seiner Studie über das Reisen - literaturwissenschaftlich fundiert - ausführlich Reisegegenstände beschrieben. Das *nécessaire de voyage* bezeichnet er dabei als „Magische Schachtel“ (1997, 133 ff.). Multifunktionalität, Eleganz, Raffinesse, handwerkliche Präzision und edelste Ausstattung ergänzen sich hierbei zu „einem Luxusgegenstand, mit dessen Hilfe sich die Gewohnheiten und Annehmlichkeiten des häuslichen Lebens auf der Reise fortsetzen lassen“ - und zwar mit bis zu 100 Utensilien für das leibliche Wohl (z.B. Orangenblütenaufguß gegen Schlaflosigkeit, Muskatnußsoße), für die Toilette, für das Schreiben sowie kleine Werkzeuge der verschiedensten Art, zusätzlich die Reiseapotheke. Die Reise erfordert einerseits die maximale Finesse in Funktionalität und Größe notwendiger Gegenstände - und bringt andererseits mit den Souvenirs die so ziemlich unsinnigsten Gegenstände überhaupt hervor. Wir erinnern das Horaz'sche *miscere utile dulci*, wobei das Süße und Nützliche nicht nur verbunden, sondern jeweils auch perfektioniert werden.

Anschließend soll gezeigt werden, wie Objekte überhaupt erlebt werden und im Bewusstsein erscheinen, bevor die symbolischen Aspekte den Möglichkeitshorizont ihrer Bedeutung über das instrumentelle hinaus erweitern können. So lässt sich die psychologische Bedeutung der Objekte mit Graumann (1974) ausdifferenzieren in Objekte als

- *Phänomene*, die Konstanz und Permanenz besitzen;
- *Agenda*, also Handlungsziele und Wissensinhalte;
- *Konstellationen*, die das Verhältnis von Objekten untereinander und im Raum betreffen und so unseren Handlungsspielraum öffnen und begrenzen;
- *Verhaltensregulatoren*, z.B. im Sinne des Behavior Settings;
- *Güter und Waren* im sozialen und ökonomischen Austausch sowie
- *Träger symbolischer Bedeutungen*.

Vereinfacht lässt sich der in der Psychologie weitgehend vorherrschende Konsens formulieren, nach dem die Beziehung zu Objekten instrumentellen und symbolischen Charakter hat, und dass diese Bedeutungen sowohl sozial vermittelt als auch in tätiger Erfahrung angeeignet werden (vgl. Hartmann & Haubl 2000). Alle diese Ebenen tragen dazu bei, dass wir Objekten einen Wert zumessen, etwa in deren Nützlichkeit für das Handeln, für den sozialen Austausch oder als ideelle Repräsentation. Objekte haben Anregungsgehalt und Aufforderungscharakter, eine Valenz, die ihnen nicht einfach als eine - austauschbare - Eigenschaft angehängt wird, sondern ihnen, ob positiv oder negativ, in der intentionalen Beziehung inhärent ist. Ein Handlungsfeld besteht aus unterschiedlichen Valenzen, die die Gerichtetheit

der handelnden Person bestimmen. Kurz: Objekte strukturieren den Raum und qualifizieren Orte, indem sie diese mit Valenzen belegen.

Nun stellt sich die Frage, was der Objektbegriff alles umfassen soll. Sind einfach Dinge gemeint, so lassen sich vorgefundene - etwa ein Stein - von Artefakten, also hergestellten Dingen unterscheiden. Ausgeschlossen wären hingegen Gedanken und Ideen - die wiederum im Begriff des Gegenstandes enthalten sind. In beiden Begriffen nicht enthalten sind andere Menschen (nicht nur als „Objekt der Begierde“). Also könnte man abstrakt von Objekten immer dann sprechen, wenn etwas außerhalb unseres Leibes Existierendes gemeint ist (und damit an die Alltagssprachliche Verwendung des Wortes ‚objektiv‘ anknüpfen). Aber gerade dies stößt sich mit der Theorie der Intentionalität, verschränken sich doch Subjekt und Objekt in jeder Situation, sodass wir „das Psychische und das Gegenständliche als Konfigurationen einer ihnen gemeinsamen und für sie grundlegenden Bedingungsstruktur“ verstehen (Heubach 1996, 20) (Wirkungseinheiten, vgl. S. 79; Kap. 2.2.2). Ein terminologischer Ausweg liegt darin, von dem „anschaulich Gegebenen“ zu sprechen, das „in seiner substantiellen Permanenz und rational erfaßt“ wird, wenn auch „nicht notwendigerweise vollständig“, und dies als Objekt zu bezeichnen; „objektiv“ wäre dann das „der Sache an-sich Eigene“ (ebd., 22).

Heubach entwickelt in seinen Untersuchungen zur „gegenständlichen Wirklichkeit des Psychischen in den Dingen“ (ebd., 20) eine Konzeption, in der der Status der Objekte für das Psychische sich stufenweise entfaltet. Die in dieser Transformation durchlaufenen Stadien sollen anschließend kurz skizziert werden. Vorausgesetzt ist dabei das Verständnis einer intentionalen Einheit von Subjekt und Objekt. Diese werde bewusst geformt, da das menschliche Dasein teleologisch, also zielgerichtet sei. Intentionalität wird hier als aktive Vergegenständlichung verstanden (ebd., 63 ff.).⁵⁸ Das wesentliche Beschreibungsmerkmal für die Stadien ist jeweils die Basis, auf der sich die Wahrnehmungskonstanz der Objekte einstellt.

Strukturgenetisch und tiefenpsychologisch gestützt kann man von einer *initialen Verschmelzung oder Kongruenz* zwischen Subjekt und Objekt (Säugling und Mutter) ausgehen. Die Konstanz der Welt liegt in dieser Einheit. Die anschließende Herausbildung der Gegenständlichkeit wird in drei Stufen nachgezeichnet. Die erste Erfahrung von Gegenständlichkeit ist noch äußerst diffus und unbestimmt, stellt aber den Beginn einer Subjekt-Spaltung in der Erfahrung dar. Vom Objekt wird hier nur der Widerstand auf einen Impuls des Subjekts gespürt. Heubach charakterisiert das Objekt in diesem Stadium als *Handlungsplastik*, um „die dominante Subjektbezogenheit“ und „erste objektivierende Momente“ dieser Form von Gegenständlichkeit gleichzeitig hervorzuheben (ebd., 80). Konstanz wird hier als rituelle Wiederholung durch das Subjekt erfahren, nicht aus dem Objekt heraus. Wenn sich dieses ändert, wird ein zweites Stadium der Gegenständlichkeit erreicht. Hier werden materiale

⁵⁸ Die begriffliche Nähe zur Tätigkeitstheorie der kulturhistorischen Schule ist beabsichtigt. Heubach verweist einerseits auf die kulturhistorische Vermittlung der Bedeutungen von Objekten, andererseits auf die wechselseitige Repräsentanz von Psychischem und Gegenständlichem (ebd., 99). Allerdings sieht er in der Akzentuierung des „objektiven Gebrauchswerts“, also des materialen Werkzeug-Charakters der Vergegenständlichung - namentlich bei Holzkamp und Leontjew - eine Verkürzung (ebd., 101 ff.). Dem schließe ich mich mit meiner Darstellung des ästhetischen Blickes als eigenem Aneignungsmodus jenseits der instrumentell-handgreiflichen Praxis an (Kap. 3.2.1) (vgl. Kap. 3.6.4; FN 29).

Eigenschaften, also sinnliche Qualitäten der Dinge erfahren und diesen auch zugeschrieben. Damit wird eine erste vom Subjekt ausgehende Intention möglich. Objekte gelten erstmals als Mittel zu etwas. Ihnen kommt bereits eine substantielle Permanenz zu, die allerdings nicht ihrer konventionellen Verwendung entspricht. Vielmehr haben die Dinge noch eine *unbestimmte Multifunktionalität*. Ein Küchensieb aus Edelstahl etwa wird hier als Sammelkorb und Klangkörper verwendet. Heubach charakterisiert die Objekte in diesem Stadium daher als „*Mittelding*“ (ebd., 82) oder „Zwischen-Ding“ (ebd., 84) - sie stehen zwischen subjektivem Zentrismus und objektiver Bedeutung, sind aber weder das eine noch das andere: „ein mitteln-des Ding zwischen den Nötigungen der Außenwelt (...) und den Ansprüchen der Eigenwelt“ (ebd., 83).⁵⁹ Schließlich bildet sich im dritten Stadium die bisher hand-lungsimmanente Konstanz des Gegenständlichen als losgelöste Bedeutung heraus. Alle dem Objekt zugeschriebenen Qualitäten werden jetzt „zur Seins-Eigenschaft der Sache“ (ebd., 87) und damit vom subjektiv Gegenständlichen gelöst. Als Werkzeuge oder Symbole werden sie erneut, sekundär angeeignet. Permanente Eigenschaften werden dem Ding zugeschrieben, die Konstanz der Welt liegt in den Sinneseigenschaften ihrer Erscheinungen. Doch das ist nicht die ganze Subjekt-Objekt-Spaltung: Die den Dingen eigenen, „objektiven“ Eigenschaften haben noch dazu eine soziale, definitorische, normative Bedeutung. Die Objekte treten aus der unmittelbaren Lebenswelt heraus und erlangen eine unabhängige Repräsentation. Wenn man so will, dann gibt es für das Subjekt eine materiell-sinnliche und eine sozial-normative Wirklichkeit: „In diesem Konzept [des Gegenständlichen, M.D.] fällt jetzt das dem Individuum an einem Ding Gegenständliche per definitionem (bzw. normativ) zusammen mit dem (vermeintlich) am Ding materialiter Gegebenen: ‚Gegenständlichkeit‘ ist da zu einer *allgemeinen und rationalen Kategorie* und zu einer ‚objektiven‘ Eigenschaft der Sache geworden“ (ebd., 87, Hervorhebung M.D.). Es wird eine *doppelte Realität des Gegenständlichen* geschaffen: die materielle, an das sinnlich Erfahrbare geknüpfte, und die konsensuelle, das Instrumentelle betonende Bedeutung. Darin sind die früheren Objektstadien nicht erloschen. Das materiell-sinnlich oder anschaulich Gegebene ist der Anker für zwei Repräsentationen der Welt: eine Welt der definitorisch bestimmten sozialen Konvention und eine Welt der persönlichen Wünsche, Träume, Leidenschaften und Geheimnisse. Letztere ist nicht regressiv und entrückt, sondern strukturierend und motivierend. Boesch spricht von der sekundären Subjektivierung (1978; vgl. Fischer 1979, 52) und deutet damit an, dass die Kongruenz zwischen objektiver Realität und subjektiven Leidenschaften keine Regression in frühere Objektstadien, sondern eine neue Qualität im Sinne einer vierten Stufe der Gegenständlichkeit sein kann.

⁵⁹ Der Ausdruck „Mittel-Ding“ wird auch von Boesch verwendet (1978, 22) - er spielt damit auf die Verwendung von Objekten „aufgrund ihrer Stellung innerhalb einer darüber hinaus zielenden Handlung“ an (ebd.). Die Straße, auf der man fährt, ist ein Mittelding in beiderlei Sinn: Mittel zum Zweck, wenn es um das zu erreichende Ziel geht, mittelnd zwischen Subjekt und Objekt, wenn es um das Fahren selbst geht.

3.5.2 Das Auto als Mittel-Ding und Handlungsplastik

Wie verhält sich nun das Auto als Objekt innerhalb und zwischen diesen beiden Welten? Die Geschichte seiner Wünsche, Leidenschaften und Träume ist uns allgegenwärtig (Sachs 1984; Schönhammer 1993; Berns 1996), auch die Diskussion über seine soziale, kulturelle, ökonomische und verkehrliche Bedeutung wird vehement geführt (Canzler 1996; Canzler & Knie 1994). Es scheint beinahe so, als lägen diese beiden Welten gerade beim Auto weit auseinander. Dies wird besonders in der Mythologisierung deutlich, wie sie z.B. Peter Sloterdijk in seiner Kulturphilosophie betreibt, wenn er die „natale Differenz“, also die menschliche Geburt, als „Exodus“ aus der geschützten Innen- in eine gefährvolle Außenwelt als Grundthema menschlicher Mobilität bestimmt (Sloterdijk 1999, 105). Eine ähnliche Verkürzung leistet die psychoanalytisch argumentierende Autokritik, die auf eine individuelle oder kollektive Regressionsthese hinausläuft („Jägernatur“ bei Dollinger 1972; Spörli 1978; Bliersbach 1979, 1992; „Regressions- und Omnipotenzwünsche [...] fast wie im wohligen Mutterschoß“ bei Sachs 1984, 157; Hilgers 1992). Die Arbeit von Heubach zeigt, dass solche Zuspitzungen den eigentlichen Erkenntniswert der Psychoanalyse für eine Psychologie des Autos preisgeben. Schönhammer kommentiert entsprechend: „Meist baut man auf die (bewertende) Wucht der Begriffe, ohne von der Etikettierung zur Explikation überzugehen; gelegentlich läßt die ‚wilde Psychoanalyse‘ der Auto-Kritiker fundamentale Mißverständnisse psychoanalytischer Theoriebildung erkennen“ (1991, 180). Mythologisierung und Rationalisierung des Autos stehen sich scheinbar unversöhnlich gegenüber, mit steigender Vehemenz wird auf beiden Seiten der jeweils andere Aspekt ausgeblendet. Dies wird der vielseitigen Repräsentation des Autos als Objekt weder in bewundernder noch in skeptischer Absicht gerecht. Die Projektions- und Realisierungsmöglichkeiten, die das Auto gleichzeitig bietet, mögen eine mächtige Verbindung eingehen, gerade das aber ist Anlass genug, beides in der Analyse zu berücksichtigen. So ist zu erwarten, *dass gerade in der Verschmelzung des Leibes mit dem Fahrzeug die früheren dem Objekt inhärenten Begegnungsformen erfahrbar werden* (Kap. 3.6.1).

Zeichnen wir den Weg des Autos über die von Heubach beschriebenen Stadien der doppelten Realität über das Mittel-Ding zur Handlungsplastik nach. Die Verdoppelung der Realität ist sicher eine extreme, allein schon weil das Auto als öffentlich diskutiertes Artefakt so unversöhnliche Positionen begründet. Erstrebt man trotzdem eine rationale individuelle Aneignung des Fahrzeuges, dann schafft gerade diese die doppelte Realität. *Das Auto ist kollektiv und kulturell keineswegs bruchlos und selbstverständlich angeeignet, seine Vergegenständlichung ist vielgestaltig und widersprüchlich, es besitzt keine fraglose oder selbstverständliche ‚Objektivität‘.* Damit sind die Voraussetzungen, das Auto in einer Konstanz und Permanenz zu erfahren, auf kultureller und sozialer Ebene keineswegs gegeben - der doppelten Realität mangelt es an Kongruenz. Die Spannweite der symbolisch-normativen Aufladung des Autos in der Öffentlichkeit zwischen Verehrung und Ablehnung müsste in der subjektiven Erfahrung und Repräsentation als Ambivalenz einen Niederschlag finden, wenn sich die sozialen Repräsentationen subjektiv als tragfähig erweisen und die individuelle

Aneignung nicht auf anderen Bezügen beruht. Wenn eine bruchlose Objektivierung nicht gelingt, so ist zu fragen, ob die Aneignung des Autos möglicherweise irgendwo zwischen objektiver Funktion und egozentrischer Subjektivität erfolgt, ob also das Objektstadium des Mittel-Dings auf das Auto zutreffen könnte. Das Mittel-Ding ist gekennzeichnet durch Multifunktionalität. Seine Permanenz erhält das Objekt durch die subjektive Absicht oder - multiple - Funktionalitätszuweisung. Nun ist das Autofahren wesentlich dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrer von seiner Außenwelt und den übrigen Verkehrsteilnehmern getrennt ist. Es gibt zwischen diesem und den übrigen keine gemeinsame sinnliche Erfahrungswelt (van Lennep 1987; Claessens 1966, b, c). In der Tätigkeit des Fahrens ist der subjektive Zentrismus damit schon enthalten. Er zeigt sich zudem darin, dass man die Beziehung zwischen einem Auto und seinem Besitzer als eine persönliche betrachtet, Autos werden nicht verliehen wie andere Werkzeuge. Auch die multiple Funktionalität lässt sich aufweisen, neben dem Fahren durch den Platz in der Garage, die Pflege des Wagens, persönliche Insignien (etwa Initialen im Nummernschild) oder gar Namensgebung, mit denen das Auto eine unverwechselbare Bedeutung erhält. Schlicht gewendet: es ist nicht egal, was mit dem Auto ist, wenn man nicht damit fährt. Ein weiterer Aspekt ist wichtig: das Fahren kann als ein Übergangsritual betrachtet werden (Steffen 1990) (vgl. Kap. 2.2.4), es überbrückt die Peripherie zwischen verschiedenen Handlungsräumen (z.B. Arbeit und Familie). Damit wird das Fahren zur „Zwischen-Zeit“ (vgl. Kap. 3.3.2, S. 114). Verstärkt wird dies im räumlichen Erleben des Fahrens durch die Dialektik von Weg und Ziel, durch seine wechselnden Erfahrungsmöglichkeiten funktionaler und transzendenter Art. *Da das Fahren in diesem Zusammenhang Einheit und Spaltung gleichermaßen vermittelt, ist der Status des Mitteldings passender zur Beschreibung des Autos als die doppelte Vergegenständlichung.*

Schließlich bleibt noch die Handlungsplastik, deren wesentliche Charakteristika der subjektive Impuls und der ihm entgegengebrachte Widerstand sind. Konstanz wird nicht aus dem Objekt heraus wahrgenommen, sondern aus dem Handeln und seiner subjektiven Resonanz heraus. Das Auto lässt uns Raumwiderstand im Vergleich mit anderen Fortbewegungsarten (Gehen, Radfahren) beinahe nicht mehr spüren, er wird gleichsam umgeformt zum Widerstand des Gaspedals und des Schalthebels. Beide Instrumente sind optimal ergonomisch abgestimmt, der Widerstand ist ein gleitender, geschmeidiger. Noch deutlicher wird dies beim Motorradfahren, da der Raumwiderstand hier zusätzlich durch die Schräglage spürbar wird, für die Manipulation im Handeln aber ebenfalls nur Hand- und Fußgelenk benötigt werden. Mit steigender Geschwindigkeit reduziert sich der Raumwiderstand auf die Schwerkraft (die vertikale Raumdimension). Das äußere Material reagiert zuverlässig und geschmeidig auf die geringste körpereigene Modulation (vgl. Kap. 3.6.1). Anders ausgedrückt: Der subjektive Impuls entbehrt beinahe jeder Muskelkraft, während der dadurch spielerisch überwundene Widerstand immens ist. *Ohne Frage ist das Auto in seiner leiblichen Erfahrung eine Handlungsplastik par excellence.* Die Verschmelzung von Subjekt und Artefakt ist im Idealfall eine komplette, und an diesem Idealfall hat sich die kulturelle Aneignung, sowohl in kritischer als auch in vorantreibender Hinsicht zu messen. Denn diese phänome-

nale Bedeutung des Autos ist ontogenetisch früher und psychologisch zentraler zu verorten als jede symbolische Vergegenständlichung oder rationale Verwendung.

3.6 Phänomenologische Einsichten in die Erfahrung des Fahrens: Leib, Horizont und Expansion

„Seit Jahr und Tag etwa bemüht man sich darum, Autofahrer psychologisch auf Eignung zu testen. Kaum aber ist, soweit ich sehe, darüber gearbeitet worden, daß die Verbreitung des Motorfahrzeuges das Verhältnis des Einzelnen zu Raum und Zeit und damit, wie wir sehen werden, auch zu sich selbst derart tiefgreifend verändert hat, daß man wohl vermuten darf, vor einem der psychologisch wichtigsten Phänomene der abendländischen Geschichte zu stehen. Eine Banalität?“ (Boesch 1971b, 51).

„Hätte die Autoindustrie in ihren Kinderschuhen 1910 den Einfall gehabt, eine Konferenz zum Thema der Zukunft des Pferdes einzuberufen [...] Die totale Umwälzung in Transportwesen, Hausbau und Städteplanung wären nicht erkannt worden. [...] Mit einem Wort, der Rahmen selber ändert sich mit einer neuen Technik und nicht nur das Bild im Rahmen“ (McLuhan 1995, 334 f.)

Eine Psychologie des Fahrens erfordert umfassende Begriffe von Umwelt, Natur, Raum und Objekt, es reichen nicht die eingeschränkten oder spezialisierten Perspektiven auf konkrete Umwelten - im gegenständlichen Sinne etwa des Straßenverkehrs, der Stadt oder des Arbeitsplatzes, im theoretischen Sinne etwa der sozialen, technischen oder symbolisch strukturierten Umwelt. Beim Fahren geht es um das Erleben und Überbrücken basaler Gegensätze wie Vertrautes - Fremdes, Anwesenheit - Abwesenheit oder Bewegung - Stillstand. Unsere leibliche Präsenz in der Welt, situativ erfahren als ein intentionales Verhältnis zwischen Körper und Umgebung, als eine Beziehung zwischen „innen“ und „außen“, ist beim Fahren in Bewegung. Damit bildet das Fahren einen grundsätzlichen Modus der Umweltbegegnung. Die stetige Veränderung dieser Relation erfolgt beim motorisierten Fahren zudem in beschleunigter Art und Weise, was die Erfahrungsmöglichkeiten in diesem Verhältnis qualitativ verändert. Dies ist deshalb nicht banal und erfordert ein breiteres Ausholen, weil die spezialisierten Diskurse diese Selbstverständlichkeiten verdecken.

Eine weitere Problematik und Relevanz erhält die Untersuchung dieses Verhältnis zwischen Mensch und Umwelt, wenn wir uns selbst als ein Teil der Umwelt verstehen, die uns ja nicht steril wie eine Hülle umgibt. Noch deutlicher wird dies in unserem Naturverhältnis, der Mensch ist nicht nur Teil der Natur, er ist selbst Natur. Damit geht es beim Fahren immer auch um das Verhältnis zu uns selbst - und zwar nicht im Hinblick auf Status, Leistung, Normen oder Werte, sondern zunächst im existenziellen Sinne. Fahrerfahrung ist Selbsterfahrung, unabhängig davon, ob wir diesen Aspekt bewusst reflektieren. Auch wenn dieser Sinn des Fahrens im Selbstverständlichen verborgen bleibt, ist er wirksam. In der Habitualisierung des Fahrens begründet sich seine nahezu bruchlose Integration in unser alltägliches Leben. Das Fahren als solches wird uns nicht problematisch, es bleibt

unverrückbar selbstverständlich. Problematisch sind allenfalls seine äußeren Bedingungen, seien es finanzielle, technische oder logistische. Gehen wir von dieser leiblich basierten Kongruenz aus, so wird klar, warum wir dazu tendieren, Störungen des Fahrens extern zuzuschreiben, warum es immer die anderen sind, die im Weg herum fahren und nie wir selbst, warum es immer zu wenig Straßen sind und nie zu viele Autos, warum in der Selbsteinschätzung jeder einzelne besser fährt als der Durchschnitt aller Autofahrer, warum es unwahrscheinlicher ist, selbst von einem Unfall betroffen zu sein als andere, und warum wir umweltfreundliches Verhalten begrüßen ohne dabei an das eigene Auto überhaupt zu denken.

Im folgenden soll der Erfahrungsraum des Fahrens als Ergebnis der bisher erfolgten Untersuchungen dargestellt werden. Ich beginne mit der leiblichen Erfahrung, dann folgen die Qualitäten des Fahrens als soziales, kulturelles und transzendentes Geschehen sowie als Tätigkeit.

3.6.1 Die leibliche Situation des Fahrens

Das Bedienen eines Fahrzeuges ist für den geübten Fahrer eine *Körpererweiterung*, in der Fahrzeug und Fahrer verschmelzen. Die Grenze, an denen die Wahrnehmung des Autofahrers auf die Außenwelt stößt, ist nicht die Haut, sondern die äußere Hülle des Fahrzeugs. Ein Freund hatte die Angewohnheit, wenn ich ihn zu Hause absetzte, zum Abschied aufs Autodach zu klopfen, was mich weitaus mehr erschreckte als etwa ein leichter Rippenstoß oder Schenkelklopfen. Diese Körpererweiterung ist mehrfach und schon früh als *Ausdehnung des Eigenraums* beschrieben worden:

„Ein Auto, dessen Zündkerzen ich zähle, gehört sicher zum Fremdraum. Dasselbe Auto aber, während ich darin sitze und durch eine enge Verkehrsstraße durchzukommen versuche, gehört schon zum Eigenraum. Mein Körperschema ist durch die Dimensionen des mir vertrauten Wagens quasi erweitert, und ich brauche die Breite des Wagens im Verhältnis zum gangbaren Weg ebensowenig abzuschätzen wie die Breite meines Körpers im Verhältnis zu einer Tür.“ (Grünbaum 1930, 395).

„Unser Eigenraum, eigentlich der Raum unseres anatomischen Körpers, erstreckt sich so weit, wie diese Empfindung des Mit-uns-eins-seins. So gehört das Auto, das ich lenke, wenn ich es ganz beherrsche, zum Eigenraum und ist wie ein erweiterter Körper, in dem ich mit meinem Empfinden überall anwesend bin. Der Fremdraum beginnt an der Grenze, wo ich mit meinem Empfinden an die aus ihm kommenden Gegenstände stoße“ (Jaspers 1973, 75).

„The good driver forms a unity with his car, that is to say his car becomes part of his body. The peculiar aspect of an instrument is that man uses it as an extension of his body. One could say that when we draw a line in the sand with the end of a stick, our touch has been extended to the end of the stick“ (van Lennep 1987, 221).

Das Beispiel eines Gehstocks wählte Merleau-Ponty (1966), um die Körpererweiterung durch Werkzeuge zu veranschaulichen: „Ist der Stock zum vertrauten Instrument geworden, so weicht die Welt der Gegenstände zurück und beginnt nicht mehr an der Haut der Hand, sondern erst am Ende des Stockes“ (ebd., 182); oder: „Der Stock des Blinden ist für ihn kein Gegenstand mehr, er ist für sich

selbst nicht mehr wahrgenommen, sein Ende ist zu einer Sinneszone geworden, er vergrößert Umfänglichkeit und Reichweite des Berührens ...“ (ebd., 173). Er macht dabei deutlich, dass es die *tätige Gewöhnung* an das Objekt ist, die dieses Verschmelzen möglich macht:

„Sich an einen Hut, ein Automobil, einen Stock gewöhnen heißt, sich in ihnen einrichten, oder umgekehrt, sie an der Voluminosität des eigenen Leibes teilhaben zu lassen. Die Gewohnheit ist der Ausdruck unseres Vermögens, unser Sein zur Welt zu erweitern oder unsere Existenz durch Einbeziehung neuer Werkzeuge in sie zu verwandeln“ (ebd., 173).

„... alles Tun, auf das ich gewohnheitsmäßig mich einlasse, [verleibt] seinerseits seine Werkzeuge sich [ein] und [läßt] sie also an der originalen Struktur des Eigenleibes teilhaben“ (ebd., 116).

Es ist der eigene Körper, der die Gewohnheit lernt, nicht der Geist. Das Beispiel des Zauns, den ich überspringen will, zeigt, dass es nicht die kognitive Erfassung der Zaunhöhe und deren Vergleich mit meinem womöglich gemessenen Sprungvermögen ist, die mich springen lässt, sondern das intuitiv vorweggenommene Gefühl des Gelingens. Gestört wird dieses Empfinden z.B. dann, wenn ich erstmals mit einem größeren Wagen als bisher fahre, keine Parklücke kann groß genug sein. Wenn ich in dieser Situation kognitive Strategien zur Hilfe nehme, wird mir bewusst, wie sehr ich beim Autofahren auf meine leibliche Fertigkeit angewiesen bin - die kognitive Substitution ist wahrlich lückenhaft und führt weitaus häufiger zum Schadensfall. Auto zu fahren, Maschine zu schreiben oder Tanzen zu lernen sind nicht primär als analytische Vorgänge zu begreifen, die nach und nach einzelne Bewegungen und Operationen in ein Ganzes integrieren - dieses ist allerdings die in Fahrschulen derzeit bevorzugte Lernform.⁶⁰ Wichtiger ist die Eigenschaft des eigenen Leibes, auf den hin die Welt zentriert ist, den Gebrauch von Gegenständen oder das Ausführen von Tätigkeiten aus deren Zentrum heraus aufzunehmen. In seiner Eigen- und Fortbewegung erfasst der Leib die Welt und die Möglichkeiten, ihre Widerstände zu überwinden. „Das Bewußtsein ist ursprünglich nicht ein ‚Ich denke zu‘, sondern ein ‚Ich kann‘“ (ebd., 166). Das Ganze ist gleichsam immer schon da. Der Leib geht eine Verbindung mit Werkzeugen ein, die er wiederholt benutzt. Diese Verbindung betrifft den ganzen Körper, schließt alle Sinne ein (*the extension of self*; Appleyard, Lynch & Myer 1964, 13) und schafft die Möglichkeit das Objekt empfindsam zu kontrollieren (*sense of personal mastery*; ebd.). Dabei relativieren sich Verhältnisse zwischen Mensch und Umgebung:

„it begins to neutralize the disparity in size between a man and a city [...] The sense of personal mastery of space is strongest on skis or on a motorcycle, where the vehicle is small and delicately controlled, where one is 'outside' in contact with the environment, and where it is impossible to make body motions within the vehicle

⁶⁰ Eine klassische industriesoziologische Studie bedient sich des Vergleichs mit dem Fahren lernen, um den Prozess der Aneignung und Routinisierung von Arbeitshandlungen zu illustrieren (Popitz, Bahrdt, Jüres & Kesting 1957; vgl. Schönhammer 1991, 167 f.). Aus dem Arbeitshandeln heraus wird Routinisierung zu sehr als ein Beherrschungsverhältnis zwischen Subjekt und Werkzeug (Objekt) gesehen, der Aspekt der Verschmelzung und damit verbundenen Selbstvergessenheit wird kaum gesehen.

which are irrelevant to the motion through the landscape. The sense of mastery is the product of both maneuverable velocity and of sensuous contact“ (ebd).

In der unmittelbaren Verbundenheit des Körpers mit dem Motorrad bleibt keine körpereigene Bewegung ohne Auswirkung auf die Bewegungen der Maschine und umgekehrt. Von körpereigener Bewegung zu sprechen, ist eine Ausdrucksweise, die nur zutrifft, wenn man die Ausdehnung des Körpers auf die Maschine darin mitdenkt: Es ist die Bewegung des Ganzen, der Mensch-Maschine-Einheit, die hier empfunden wird (Schmucki wählt hierfür den Begriff des Cyborg, 1999b). Auf dem Motorrad umgibt den Körper im Gegensatz zum Auto keine äußere Hülle, er selbst markiert die Grenze zur Außenwelt. Das Kontrollempfinden über den äußeren Raum umfaßt Körper und Gerät, sowie dessen sich ständig geschwind veränderndes Verhältnis zur Umgebung. *Die Kontrolle ist aber eine relativierte, weil sie gegenseitig ist. Auch das Motorrad kontrolliert* - in der Verschmelzung ist sein Verhalten so eng mit bestimmten Steuervorgängen gekoppelt, dass der Fahrer keine Wahl zwischen verschiedenen Operationen mehr hat. Wenn der Fahrer etwa eine bestimmte Schräglage und die Stabilität des Rahmens wahrnimmt, weiß er genau, ob er die Kurvengeschwindigkeit halten, reduzieren oder steigern muss. Eine Alternative hat er nicht. Auch kann er in der Schräglage seine Körperachse nicht bewegen, weil sich dadurch das Schwerkraftverhältnis ändern würde, was unweigerlich zum Sturz führte. „Manövrierbare Geschwindigkeit“ ist also relativ zu verstehen, der Fahrer kann modulieren, aber er kann es nicht beliebig (vgl. Kap. 5.2.2)⁶¹. Je intensiver die Verschmelzung, desto geringer wird folglich der Handlungsspielraum. In dieser Verengung des Raumes auf den Körper und der Zeit auf den Augenblick reicht dieser geringe Handlungsspielraum allerdings aus, um das Kontrollbewusstsein beim Fahrer zu erhalten. Er ist es, der moduliert, das Motorrad reagiert. *Das Kontrollbewusstsein beim Fahren gründet im leiblichen Empfinden, nicht in der Menge der operativen Möglichkeiten.*

Die Verschmelzung von menschlichem Leib und Auto lässt die Faszination des Objektes und Produktes Auto direkter spüren als die zahlreichen Analogien auf Frauenkörper und erotischen Situierungen des Autos. Diese leiblich-räumliche Beziehung ist eine andere als bei den meisten anderen Objekten (etwa einem Blindenstock oder Motorrad), das Auto umgibt den Körper, es erweitert ihn in alle Richtungen. Der Körper bleibt auf seine Mitte zentriert, konzentriert sich nicht auf Hand oder Fuß oder deren Verlängerung. Pochen, Vibrieren, Schwingen, Pulsieren - organische Zyklen fließen mit dem Anlassen des Wagens und im Fahren ineinander:

„Ich sah nichts weiter als einen Menschen, der in einen der Wagen stieg, die unter eurer Hand entstanden sind [spricht ein junger Autor schreibend die Bevölkerung einer „Autostadt“ an, M.D.]. Ich beobachtete die Regungen in seinem Gesicht, ich bemerkte die Erwartung, mit der er den Schlüssel herumdrehte und das Lämpchen aufleuchten ließ, und die Gespanntheit in dem Augenblick, als er auf den Knopf

⁶¹ In diesem Zusammenhang ist auch ein Befund interessant, der sich in der Erhebung eines semantischen Differentials über verschiedene Fortbewegungsarten ergab: Die darin nicht erfahrenen Autofahrer schätzen die Potenz des Motorradfahrens deutlich höher ein als Motorradfahrer selbst (Kap. 5.1.4).

drückte; ich las seine Gedanken, die daran zweifeln mochten: ist es möglich, daß es jetzt zu schlagen beginnt, ein künstliches Herz? Und ich sah, wie das leise Pochen, das die Haut des Wagens mit Leben bezog, gewissermaßen auch in die Adern des Menschen hineinfuhr, und wie er es als köstlichen Besitz empfand.“ (Mönnich 1951, 115).⁶²

„Kappel gab Gas, fuhr noch schneller, fühlte sich im Jagen entspannt und gleichzeitig erregt. Oberkörper, die gestreckten Arme, Differential und Räder waren eins, und im Becken über Schenkel, Knie und Fuß fühlte er Vibration, Kraft“ (Degenhardt 1977, 13; zit. nach Link & Reinecke 1987, 475).

„so auch kann man die kraft in den antriebsrädern fühlen, wenn man mit dem fuß auf den gashebel drückt. aus der neigung des wagens, seiner vibration kann man die kraft wahrnehmen, die sich zwischen reifen und straßenbelag entwickelt. mit dem fuß am pedal kann man seinem auto in der kurve ganz unterschiedliche verhaltensweisen diktieren. es kann gutmütig durchrollen, es kann, wenn man die kraft wegnimmt, ungemütlich schlingern und es kann sich durchziehen lassen wie eine schwalbe, mit einem dazugehörigen hochgefühl sogar“ (Aicher 1984, 60).

All diese Zitate haben vor allem kinästhetischen Bezug. Im Auto ist man von Gerüchen und Temperaturempfindungen weitgehend isoliert. Dies mag eine sinnliche Verarmung gegenüber dem offenen Fahren sein, ist aber auch eine Konzentration auf bestimmte sinnliche Aspekte. *Während das Motorrad multisensoriell wie ein Organ empfunden wird, ist das Auto die vorwiegend kinästhetische Ausdehnung des gesamten Körpers. Um diese Erfahrung zu beschreiben brauchen wir keine Analogien, es ist eine eigene Leiblichkeit, die eine eigene sprachliche Symbolik kennt.* Dies belegen im Vergleich mit den beiden anderen das Zitat von Otl Aicher, der Blick in die Fahrberichte der Zeitschrift „Motorrad“ und die Interviews mit Motorradfahrern (Kap. 5.2). Um das Fahren zu beschreiben müssen wir es nicht gegen Jagd oder Erotik ausspielen.

Eine Gemeinsamkeit von Auto und Motorrad gegenüber Bus, Bahn oder Zug ist die *Ausrichtung des Blickes*. Sie weisen mit der Blickachse in die Fahrtrichtung. Der Blick durchschneidet synchron mit der Straße den Raum, umgreift ihn nicht und bildet so auch keine Grenze. Diesseits und jenseits der Achse (rechts und links der Straße) ist der Raum grenzenlos. Zudem bewegen und transzendieren Blick und Straße frontal den Horizont. Im Bus oder im Zug hingegen blickt man zur Seite. Der Blick endet am Horizont, welcher so eine - wenn auch weite - Grenze bildet. Im direkten Vergleich kann man dies im Reisebus erleben, wenn man in der ersten Reihe sitzt. Wenn der Blick aus dem Seitenfenster mit dem aus der Frontscheibe abwechselt, werden die Unterschiede deutlich. Beim Blick aus dem Seitenfenster bewegen sich die Objekte am Straßenrand (Bäume, Sträucher, Fahrbahnmarkierungen) schneller an einem vorbei als beim frontalen Blick, weil der Blick hier im

⁶² Enthusiastisch fährt er fort: „[...] Es vollzog sich eine Verwandlung ... zum Menschen hin ... Vom Unmensen, der zerstörend die Keule schwingt (und von dem wir alle Züge im Gesicht tragen), hin zum Menschen, der fähig ist, eine menschliche Tat (wie diesen Wagen) nicht bloß als Ergebnis mathematischer Berechnungen und kluger Gedanken hinzunehmen, sondern als ein Produkt, das sich aus vielen Unwägbarkeiten zusammensetzt, die vom menschlichen Geist so wenig erfaßt werden können wie Tod und Geburt“. Er löst dieses Geschehen in mythischen und transzendenten Kategorien auf. Der ganze Roman ist in diesen Kategorien angelegt und wählt leibliche Beschreibungen, um diese zu veranschaulichen.

90° Winkel auftrifft. Zudem rauschen die nahe gelegenen Dinge schneller vorbei als die entfernten. Je weiter weg ein Baum steht, desto länger sehe ich ihn und desto langsamer scheint er sich zu bewegen. Der Horizont ist am weitesten entfernt, er ist also auch minimal beweglich. Der vom Blick umgriffene Raum ist in asymmetrischer Bewegung, er bewegt sich nahe am Auge schneller als entfernt von ihm. Blicke ich nach vorne, wirkt die Bewegung des Raumes hingegen symmetrisch, da die Objekte zu beiden Seiten mit derselben Geschwindigkeit entschwinden. Dabei wird der Horizont beweglich, da ich auf ihn zufahre. Der Horizont ist die Grenze menschlichen Vermögens, wir können ihn nicht leiblich überschreiten - mit dem frontalen Blick allerdings entsteht immerhin die Illusion. Schließlich ist der Blick aus dem Seitenfenster vergleichbar mit dem auf die Leinwand, der Blickende befindet sich am Rand oder außerhalb der Szenerie. Nach vorne schauen hingegen schafft den Eindruck, man sei Teil der Szenerie, weil man sich in der Mitte der sich bewegenden Objekte befindet, der Blick markiert das Zentrum des in Bewegung befindlichen Raumes. *Der frontale Blick macht den Fahrenden zum Mittelpunkt des Geschehens und Handelns, während der seitliche Blick ihn zum unbeteiligten Betrachter innerhalb fester Grenzen macht.*

Um diesen basalen Unterschied im Raumempfinden zwischen den Verkehrsmitteln weiter zu radikalisieren sei noch erwähnt, dass man sich den Bus oder den Zug auch nicht einverleibt oder als Eigenraum empfindet. Man bleibt dort mit vielen anderen ein Körper im Fremdraum. Wenn man so will, könnte man mit Recht argumentieren, Auto, Motorrad und Fahrrad seien dem menschlichen Leib weitaus besser angepasst als alle anderen Verkehrsmittel. Mit Blick auf die Mobilitätsforschung kann hier festgehalten werden, dass sogenannte „extrafunktionale“ Motive des Fahrens - also *alle nicht instrumentellen Beweggründe - der rationalen Aneignung vorausgehen und dieser nicht folgen.* Die Wünsche an das Auto sind nicht sekundär subjektiviert, sondern primär. Die Werbung, die auf dieses intentionale Verhältnis anspielt, muss ihre Motive also nicht konstruieren oder Bedürfnisse erzeugen, sondern trifft intuitiv das Wesentliche.

Auf Basis der leiblichen Verschmelzung sind die drei wesentlichen Momente der räumlichen Situation des Auto- und Motorradfahrens zusammengefasst:

- *der frontale Blick*, in dem die intentionale Verbundenheit des Menschen mit dem Raum und dem Horizont bewusst und in ihrer variablen Perspektivität erfahrbar und modulierbar werden,
- *das vertikale Raumempfinden*, das die Schwerkraft durch die Beschleunigung auf die Körpermitte zentriert und äußere Raumbezüge verschwimmen lässt sowie
- *das ausgedehnte Raumempfinden*, das sich im stetigen Dahingleiten und teilnahmslosen Vorbeiziehen der Landschaft als eine Homogenisierung der räumlichen Umwelt bemerkbar macht.

Die ersten beiden Aspekte sind charakteristisch für das Auto- und Motorradfahren, das ausgedehnte Raumempfinden ist auch ein typisches Merkmal der Zug- oder Busfahrt. Allerdings bekommt es beim Autofahren eine andere Qualität, weil der

Blick hier nach vorne gerichtet ist und der sich seitlich ausdehnende Raum peripher wahrgenommen wird. Auch wenn er nicht im Fokus der Aufmerksamkeit ist, wird er im ganzheitlichen Erleben der Verschmelzung wirksam. Bedingung hierfür ist die Stetigkeit der Fortbewegung und ihrer Modulation, die durch die Symmetrie des visuellen Eindrucks unterstützt wird.

3.6.2 Die soziale Situation und Kultivierung des Fahrens

Die isolierte Position des Autofahrers wird nicht nur durch die Hülle hervorgerufen, sondern wesentlich durch die Verschmelzung des Fahrens mit dem Fahrzeug und der Straße. Es könnte gezeigt werden, dass und auf welche Weise diese Situation Raum- und Horizontwahrnehmung verändert und dadurch bewusst und erlebbar macht. Das Bewusstsein ist auf diese leibliche Einheit zentriert, jede Ab-Lenkung ist eine Dezentrierung, Dissoziation und Störung von Kongruenz. In einem solchen Fall ist es besser, keine geladene Waffe im Handschuhfach mitzuführen. Von der Schwierigkeit, die isolierte und konzentrierte Beziehung des Individuums am Steuer eines Fahrzeugs mit den sozialen Verhaltensnormen und -erwartungen des Straßenverkehrs zu vereinbaren, sagt van Lennep:

„Thus it is contained in the driving situation itself, that the driver becomes isolated from the social sphere in which he normally lives with his fellow-citizens. And yet he is expected here to behave socially, but in a manner which precisely accentuates his isolation. [...] *In his car a man a-socializes himself.*“ (van Lennep 1987, 226f.).

Van Lennep braucht keine Betrachtungen über die abschottende Hülle, sondern leitet den Gedanken aus der Situation des Fahrens selbst ab. Diese „A-Sozialisierung“ ist auch als „versteckte Verwahrlosungstendenz“ (Claessens 1966b, 38) oder „systemtechnische Empathiestörung im Stassenverkehr“ (Spörli 1978, 232) beschrieben und bereits mit dem Aufkommen des Autos Anfang des Jahrhunderts vehement beklagt worden (Pidoll 1912).⁶³ Die Psychologie hat dieses Phänomen ebenfalls früh aufgegriffen:

„It has been said that driving an automobile is a highly individualistic activity. (...) As a consequence perhaps of this anonymity on the road, the situation is one conducive to competitive rather than cooperative attitudes. Each driver tends to think of his own task and to regard the other drivers merely as obstacles“ (Gibson & Crooks 1938, 467).

⁶³ In mancherlei Hinsicht ist dieser Protest und Weckruf des Freiherrn von Pidoll weitsichtig. So beklagt er etwa die Inbesitznahme der Straßen und Plätze durch die Automobilisten, die alle anderen Personen aus dem öffentlichen Raum verdrängen: „Woher nimmt der Automobilist das Recht, [...] die gesamte Bevölkerung [...] auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf den eigenen, privaten Wegen fordern dürfte“ (ebd., 36 f.; vgl. hierzu auch Sachs 1984, 23 ff.). Aus der Sicht des Automobilisten klingt das dann so: „Sonntäglich spazierten Scharen Münchner Bürger auf der Landstraße. Sie fluchten uns nach, als wir sie mit Staub und Gestank überschütteten. Die Frauen glaubten, sich vor dem Sturmwind des vorbeibrausenden Automobils die Hüte halten und verzweifelte Gesichter schneiden zu müssen“ (Diesel 1948, 18). Ich möchte dazu nur zu bedenken geben, dass der Straßenverkehr seitdem bis heute nicht wesentlich kultiviert wurde. Die Anzahl der Verkehrszeichen ist sicher kein Gradmesser für dessen Zivilisierung, eher schon die Situation des Fußgängers bei Regen an einer Ampel.

Das Verhältnis des Einzelnen zur Masse, sowie die Frage der Kooperation und Koordination im Straßenverkehr leiten sich aus der leiblichen Situation des Autofahrers ab. Die Diagnose lautet: *Fahrlässigkeit*. Was im Sinne fehlender Vor- und Rücksicht als gefährliche Lässigkeit verstanden wird, ist doch möglicherweise nichts anderes als die Absicht, andere *fahren zu lassen* und die Erwartung, die Anderen mögen einen *fahren lassen*: Fahrlässigkeit im ursprünglichen Wortsinn als ungehinderte Expansion in den Raum, als ein „unklarer Drang zur Aktivität, zu Raumgewinn, zu Kommunikation“ - die jedoch angesichts der Verkehrssituation „kombiniert mit einer eigentlich nicht recht, mindestens nicht genügend ausgebildeten Voraussicht“ auftritt (Claessens 1966b, 36). Raumerfahrung als primäre Intention des Fahrens ist aber eine eigene Aktivitätsform, die schon vor jeder sozialen Strukturierung und Disziplinierung zur Geltung kommt: „Die Präsenz auf Wegen ist aber Bestandteil der Mobilität, sie ist ihre unterschlagene Dimension. Sie bestimmt die Qualität unserer Rauman eignung, unserer Raumkenntnis und Raumdurchdringung. All das sind aktive Prozesse, durch die wir dem Raum eine Struktur geben, durch die wir ihn in unserer Erfahrung herstellen“ (Burwitz, Koch & Krämer-Badoni 1992, 153).⁶⁴ Die meisten Autoren sehen von dieser Präsenz lediglich eine beobachtbare egozentrische Fahrweise und konfrontieren diese dann mit sozialen Verhaltensnormen. Claessens etwa sieht die Diskrepanz zwischen einem kurzfristig auf den eigenen Vorteil orientierten Verhalten und der Fähigkeit zur Distanznahme und Abstraktion, zur antizipativen Handlungsplanung im Sinne einer kritisch-rationalen Kalkulation.

Letztlich baut dies auf der zentralen These auf, dass der Straßenverkehr ein Spiegelbild der hochindustriellen Gesellschaft und ihrer Kommunikationswege sei, gekennzeichnet durch „distanziert höfliche Fremdheit“ (Claessens 1966, 25) oder, besonders in der Großstadt, Isolation. Kommunikationstheoretisch sei Mobilität die Möglichkeit zum „schnellen Kontaktwechsel“ (Claessens 1966b, 38). Er geht noch einen Schritt weiter und überträgt diesen Gedanken auf die Situation des Fahrens selbst (1966c). Beim Fahren im Verkehrsfluss, das sich vom Fahren auf unbelebter Straße „kategorial“ unterscheidet, müsse die Übersicht über die Situation der Straße „ständig abgerungen werden“ (ebd., 40). Angemessenes Verhalten im Verkehrsfluss stelle immer eine Reaktion auf das Verhalten anderer dar, sodass der Straßenverkehr eine Situation der erzwungenen Kooperation, der „zwangsweisen Demokratisierung“ (ebd., 42) sei. Dies stehe aber wichtigen Motiven des Fahrens entgegen, u.a. dem Streben nach Freiheit, Individualität, Distinktion oder Status. Damit wird der Straßenverkehr in heute noch oder wieder aktuellen Kategorien (Kooperation, Individualisierung, Kommunikation) erläutert, vor allem aber erkennt Claessens das Fahren um seiner selbst willen als Motiv. Ohne dessen leibliche Basis herauszustellen ist die Unterscheidung zwischen den beiden Fahrsituationen treffend beschrieben, da die freie Strecke („unbelebte Straße“) eine Konzentration auf den ausgedehnten Körper er-

⁶⁴ Burwitz, Koch & Krämer-Badoni arbeiten diesen Modus der Rauman eignung ausschließlich auf Basis nicht-motorisierter Fortbewegungsarten heraus, ihre Verhaltensnorm ist der Autoverzicht, sodass Auto- und Motorradfahrer hier - fahrlässig - vergessen werden. Dabei erlaubt gerade diese eine spezifische Aneignung von Raum, Ort und Stadt: „The view from the road can be a dramatic play of space and motion, of light and texture, all on a new scale. These long sequences could make our vast metropolitan areas comprehensible: the driver would see how the city is organized, what it symbolizes, how people use it, how it relates to him“ (Appleyard, Lynch & Myer 1964, 3).

laubt, während hohes Verkehrsaufkommen („Verkehrsfluß“) dieser entgegensteht und die Aufmerksamkeit stark an stetig wechselnde äußere Aspekte bindet. So wird beides deutlich: das Fahren als stellvertretendes Geschehen, Spiegelbild und Treiber kultureller Verhältnisse sowie das Fahren in seiner Eigenständigkeit. Trotzdem ist es als Spiegelbild der hochindustriellen Gesellschaft wohl doch eher deren Antagonist.

Das Problem entsteht, wenn die isolierte Situation des Autofahrers sowie seine Fahrlässigkeit ausschließlich in sozialen und normativen Kategorien betrachtet werden. Neben der Isolation wird kompetitives Fahrverhalten auch auf das Empfinden von Macht oder Selbstüberschätzung in der Folge der Kraftpotenzierung zurückgeführt – was sich in alltäglichen Verkehrssituationen als Zuschreibung ja auch anbietet. Kognitive Urteilstendenzen von Autofahrern, wenn sie sich mit anderen Fahrern vergleichen oder die eigene Gefährdung einschätzen sollen, sprechen ebenfalls für einen solchen Befund (vgl. Kap. 1.3.2). Der Glaube an die eigene Unverletzlichkeit und Überlegenheit ist nicht dazu angetan, Rücksicht von anderen zu erwarten und im Gegenzug ebenfalls auszuüben. Wenn dann als Konsequenz vorgeschlagen wird, dieses Kontroll- oder Machtempfinden durch eine „distanzwahrende Aneignung“ und „wünschenswerte Verunsicherung“ abzubauen (Schönhammer 1991, 175), so geraten leicht zwei unterschiedliche Momente des Beherrschens durcheinander. Das *leibliche Beherrschen* besteht aus einem Verschmelzen, einer *engen wechselseitigen Kommunikation* zwischen Mensch und Fahrzeug und impliziert keineswegs die beliebige Ausübung von Macht. Der *soziale Modus des Beherrschens* hingegen beruht auf Distinktion und Abgrenzung und ist wesentlich *offener in den Interaktionsformen*. Zudem ist dieser Modus in einer individualisierten Konkurrenz- und Leistungsgesellschaft normativ positiv sanktioniert. Ähnlich wie in der Umweltpsychologie ist auch hier zwischen zwei Modi der Umweltbegegnung zu unterscheiden. Werden beide Modi in der Analyse kurzgeschlossen, entsteht schnell der Eindruck, die sozialen Verhaltensweisen im Straßenverkehr seien ein individuelles Problem der Disziplin, Rücksichtslosigkeit oder gar mangelnden Fertigkeit (vgl. Exkurse S. 178, S. 255).

So, wie es beim „risikobereiten“ Typ des „jugendlichen Fahrers“ (Kap. 1.3.2) darauf ankommt, die Bedingungen und Möglichkeiten der gesellschaftlichen Partizipation in die Analyse mit einzubeziehen, müsste die soziale Diagnose des Autofahrens und Verkehrs – gerade unter den besonderen leiblichen Voraussetzungen des motorisierten Fahrens – sensibel die gesellschaftlichen Kooperations- und Wettbewerbsangebote zur Kenntnis nehmen. Hierzu gehört vor allem auch das Thema der Fehlerfreundlichkeit eines Systems (Wehner 1992). Die Distanz müsste folglich nicht zur leiblich vermittelten Kontrollempfindung aufgebaut werden, sondern etwa zu den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des Verkehrs und seiner Gestaltung, die sich völlig im ökonomischen Kalkül auflösen. Eine Bewusstheit der leiblichen Voraussetzungen des motorisierten Fahrens könnte gerade eine dazu notwendige Persönlichkeitsaufwertung unterstützen. *Es kommt nicht auf dessen operative Beherrschung, sondern auf die Sozialisierung des Autofahrens und die Kultivierung des Straßenverkehrs an, wenn man das Auto als machtvolleres Werkzeug nicht unter den Händen von egozentrischen Fahrern wissen will.* In diesem Sinne wären Appelle an die

Fahrausbildung zu verstehen, die nicht nur Fertigkeiten und Verkehrsregeln, sondern auf einem höheren Abstraktionsniveau auch System- und Verhaltenszusammenhänge aufzeigen und dadurch moralisch wirksam sein sollte (Claessens 1966b). Fahrlässig wäre es allerdings, dabei die leibliche Erfahrung und Beherrschung des Fahrens zu ignorieren.

Zur Kultivierung des Fahrens

Diese Diskussion zeigt auch, dass *durch die individuelle Motorisierung die leiblichen Widerstände der Fortbewegung in technische und soziale verwandelt wurden*. Fahren ist geometrisch, physikalisch und sozial vorstrukturiert. Entsprechend richtet sich die Weiterentwicklung des Autos vor allem auf dessen Logistik (z.B. Telematik, vernetzte Informationssysteme). Nicht mehr das Objekt selbst wird weiterentwickelt, sondern dessen Peripherie (vgl. die Beiträge zu „Mobilität in der Zukunft“ in von Vegesack & Kries 1999). Ob diese Entwicklungen allerdings die notwendige Kultivierung fördern, bleibt vorerst dahingestellt. Zu dieser Kultivierung gehört auch der Partizipationsraum, den das Autofahren den Menschen eröffnet - und der nach Lage der Dinge durch eine Rückführung des privaten Autoverkehrs eingeschränkt würde (Canzler 1999; Canzler & Knie 1998). Diesen Aspekt hebt auch McLuhan (1995) hervor, der von einer gesellschaftlichen Nivellierung durch das Auto spricht und damit die frühe stadtplanerische Kritik an der Verkehrsinfrastruktur als Segregation in den Städten (besonders Preston 1979) entgegnet. Seine Kernthese - ursprünglich 1964 formuliert - lautet, dass sich durch die Einführung des Autos nicht das bekannte Bild der Realität verändert, sondern der ganze Rahmen, in dem diese Realität betrachtet und beurteilt wird. Ich vermute, dass diese Veränderung des Rahmens durch das Automobil bisher nicht ausreichend erkannt wird. Autofahren scheint besonders schnell und beinahe übergangslos zu einer Selbstverständlichkeit geworden zu sein. Der Enthusiasmus früher Schilderungen wirkt uns heute fremd:

„Es ist doch unglaublich“, begrüßte mich Papa, der daheim geblieben war. „Da sind die kaum weggefahren, haben in Baierbrunn Kaffee getrunken und sind schon wieder da. Was man mit so einem Auto alles machen kann! Das bedeutet eine Verschiebung der bisherigen Begriffe“, so Eugen Diesel über die Begrüßung durch seinen Vater nach einer Probefahrt (Diesel 1948, 18; vgl. Bierbaum 1903).

Ich wähle aus vielen möglichen gerade dieses Zitat, weil in ihm die Veränderung im Alltäglichen zum Ausdruck kommt. Vergleicht man die aktuelle Diskussion etwa über das Internet, so wird man dabei nicht müde, die bevorstehenden Umwälzungen herauszuheben. Auch hier wählt man fast ausschließlich Beispiele aus dem Alltag, sei es der Kühlschrank, der sich selbst nachfüllt oder die Möglichkeit zum Flirt im „Chatroom“. Umwälzungen, die sich gerade eben vollzogen haben, finden nicht einen Bruchteil dieser Aufmerksamkeit. Die individuelle Aneignung des Autos, die sich auf leiblicher Ebene vollzieht, nimmt offensichtlich ein schnelleres Tempo als dessen kulturelle Aneignung. Damit stehen wir vor dem klassischen Allmende-Problem (S. 54), denn was kümmern mich gemeinschaftliche und kulturelle Folgen, wenn ich das in Frage stehende Objekt bereits zu meinem Vorteil in meinen Alltag integriert habe. Allerdings erhält das Dilemma eine interessante

Variation: Es geht im Kern nicht um den persönlichen Vorteil, sondern um den Aspekt der Gewöhnung. Die bruchlose Integration in die alltägliche Selbstverständlichkeit erschwert eine Problematisierung des Phänomens. Die kongruente Integration des Autofahrens auf individueller Ebene beruht eben nicht auf instrumentellen Vorteilen oder rationalen Erwägungen, sondern auf dessen leiblicher Beherrschung. Die Verschmelzung mit dem Objekt stellt sich unmittelbar ein. Jede Betätigung des Anlassers bestätigt diese Empfindung. Was sich hier individuell vollzieht, findet auf kultureller Ebene keine Entsprechung. Pointiert ausgedrückt haben wir es mit einer Millionenschar von Spezialisten zu tun, die diesen Status mit jeder Fahrt von Neuem erfahren, ohne dass sie in ihrer perfektionierten Fertigkeit notwendig ein Problem für die Allgemeinheit erkennen. *Es ist die perfektionierte Fertigkeit, die körperlich verwurzelte Vertrautheit und Verschmelzung mit dem Objekt, die die Kraft des Selbstverständlichen begründet und dessen Problematisierung behindert.* Um mit McLuhan zu sprechen: Wir bemerken gar nicht, dass der Rahmen sich verändert hat - und wenn, dann führen wir es nicht auf etwas zurück, das uns in hohem Maße alltäglich und selbstverständlich geworden ist. Gerade aus diesem Grund scheint die instrumentelle Begründung eines Autoverzichts ins Leere zu laufen. Auch wenn ihm jede operative Funktionalität abhanden kommt, wird das Autofahren seinen individuellen Stellenwert bewahren. In heilsichtiger und überraschend präziser Vorwegnahme der informationstechnischen Revolution ahnt McLuhan, dass eine Entfunktionalisierung des Autos bevorsteht - ähnlich wie sie vormals das Pferd erfahren hat (ebd. 334).⁶⁵

Auch die Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme stellt eine Transformation vormals leiblicher Widerstände dar. Hier sind es im wesentlichen Informationen und Logistik, die bewältigt werden müssen. Ganz im Gegenteil zum Auto steht der öffentliche Verkehr subjektiv allerdings mit jeder Nutzung auf dem funktionalen Prüfstand, da ihm die leibliche Komponente des Beherrschens und der Vertrautheit fehlt. Busse und Bahnen sind in sozialen Kategorien gesprochen komplexe und hierarchische Systeme. Komplexitätsreduktion kann nur über einen einseitigen Vertrauensvorschuß des Nutzers erreicht werden, welcher allerdings angesichts von Verspätungen, stetigen Änderungen der Tarife u.ä. nur schwer aufrecht zu erhalten ist. Die komplexen Tarif- und Fahrplaninformationen beherrschen nur die Experten am Schalter (wenn überhaupt). Zwischen Anbietern und Nutzern besteht ein Informiertheitsgefälle, in dem sich eine abstrakte Dimension von Macht zu Ungunsten des Fahrenden ausdrückt.⁶⁶ Uniformierte Schaffner machen dieses

⁶⁵ „Der Lebensmittelhandel erwägt schon lange die Möglichkeit, über ein Fernsehsystem in zwei Richtungen oder über das Bildtelefon einkaufen zu lassen. [...] ‚Frau Kundin wird verschiedene Geschäfte einschalten können. Ihre Kreditkontonummer wird automatisch über das Fernsehen registriert werden. Alle Waren werden in naturgetreuen Farben gezeigt werden. Entfernungen werden kein Problem mehr darstellen, da bis zum Ende unseres Jahrhunderts der Kunde in der Lage sein wird, eine direkte Fernsehverbindung herzustellen, ganz gleich um wieviele Meilen es sich handelt‘ [...] Das wandelbare Verhältnis zwischen Kunde und Händler ist im Zeitalter der Automation unbedeutend im Vergleich zu den sich wandelnden Formen der Arbeit selbst“, bemerkt McLuhan (1995, 333 f.) und zitiert dabei einen Artikel aus der New York Times vom 15.10.1963.

⁶⁶ Selbstverständlich gibt es auch die Experten und Routiniers der Fahrpläne und Loktypen. Diese gelten allerdings eher als Kuriosum. Vom Auto versteht hingegen jeder etwas.

Abstraktum hin und wieder manifest, Abbildung 6 pointiert den erschwerten Zugang ins richtige Abteil.



Abbildung 6: Schaffner im Zug Berlin - Odessa (Foto: David Reed, taz 24.02.1999)

Jede Fahrt mit dem Zug muss mit einem eigens erworbenen Dokument gerechtfertigt werden. Ungleich einfacher scheint es da, um den jederzeit ungehinderten Zugriff auf das Objekt Auto zu wissen und diese Kontrollillusion auch im Verkehr aufrecht zu erhalten. Es ist anzunehmen, dass die Isolation in den öffentlichen Verkehrsmitteln eher Motiven und Erlebnisformen *sozialer* Hilflosigkeit geschuldet ist, während die von Kritikern postulierte Hilflosigkeit im Auto *leiblicher* Natur wäre (vgl. Berger, Bliersbach & Dellen 1973; Sachs 1984; Allert 1988; Schönhammer 1991) (FN 44) - wenn sie denn wäre.

Neben diesen logistischen Schwierigkeiten entsteht soziale Hilflosigkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln noch auf einer anderen Ebene. Wir verbringen dort Zeit, teilweise Stunden, in enger Nachbarschaft mit uns unbekannten Menschen. Sowohl der stundenlang nicht stattfindende Kontakt als auch die anregende, intensive oder selbstoffenbarende Unterhaltung zwischen Sitznachbarn gehören zum Repertoire des Zugfahrens. Beides sind ungewöhnliche, auf diesen speziellen Rahmen begrenzte Verhaltensweisen, die einer Verunsicherung entspringen. Der oberflächliche Kontakt als verräterische Zwischenlösung deutet beides an und ist der - oft vergebliche - Versuch, diese Alternative zu entscheiden. Wir sprechen den Nachbarn nicht aus einem bestimmten Grund freiwillig an, die Situation stellt uns unausweichlich vor die Entscheidung, dies zu tun oder zu lassen (wie gut, wenn man keine Uhr am Handgelenk trägt ...). Beide Handlungsweisen stehen unter dem Rechtfertigungsdruck, Fremdheit zuzulassen oder temporär aufzulösen. Das Zugfahren konfrontiert uns mit intrakultureller Fremdheit und ist darin eine hohe soziale Anforderung. Dieser Aushandlungs- und Legitimationsdruck entfällt beim Autofahren, das eine ungehinderte Teilhabe an der kollektiv organisierten Raum-

überwindung und Mobilität ermöglicht. Alle sozialen und technischen Zurüstungen des Autofahrens werden im Normalfall delegiert und außerhalb der Fahrsituation abgewickelt. Die vertiefte Bedeutung von Verfügbarkeit ist, dass ich mich mit *nichts und niemandem* abstimmen muss, um loszufahren. *Der entscheidende Unterschied in der Verfügbarkeit zwischen dem privaten und öffentlichen Verkehrsmittel ist nicht der zeitliche Zugriff, sondern die vollständig kollektiv ratifizierte soziale Vorstrukturierung der Fahrsituation.* Diese kann erklären, warum der Drogenschmuggler, Geiseltäter oder illegale Giftmüllentsorger sorgfältig den Blinker setzt, wenn er abbiegt - und warum der Giftmüll im Fahrzeug auf der Autobahn niemanden aufregt, während die Bekanntgabe seines Standortes sofort Bürgerinitiativen auf den Plan ruft.⁶⁷ Der Grad an Verregelung und internalisierter Symbolisierung im Straßenverkehr macht selbst geringfügige Rechtfertigungen und Verständigungsprozesse überflüssig. Individuell wird diese Form von Fremdheit nicht als Entfremdung, sondern als Freiraum wahrgenommen.

Die wesentlichen Dimensionen, die die soziale Situation des Fahrens bestimmen, sind die zwischen Einzelem und Masse und die zwischen Fremdem und Vertrautem. Wenn mehr und mehr das Auto und kaum noch die Füße oder das Fahrrad für die täglichen Aktivitäten genutzt werden, steht in der Kultivierung des Verhältnisses zwischen Einzelem und Masse eine Verarmung bevor. Vermutlich gewinnt das Auto noch an Bedeutung, je mehr wir unsere Identität auf Basis sozialer Kategorien konstruieren und je stärker geographische und landschaftliche Merkmale dabei zurücktreten - womit wir uns wohl einem Zustand kollektiv zunehmender sozialer Legasthenie nähern. Zwar lassen sich beide Identitätsformen auch ohne Auto erfahren, allerdings ist es bei letzterem mit einem Spaziergang getan, erstere erfordern dann schon eher komplexe soziale Rollenspiele, die mehr und mehr auch den Spaziergang durchs Stadtzentrum und im öffentlichen Raum kennzeichnen. Das Auto als soziales Symbol erleichtert diese Rollenspiele ungemein, zumal man sich keiner face-to-face Konfrontation stellen muss. Die Dialektik aus Fremdem und Vertrautem wird im nächsten Kapitel nochmals aufgegriffen.

Eine Kultivierung der sozialen Situation des Fahrens beruht letztlich auf der Bewusstheit für dessen selbstverständliche Grundlagen. Sie ist sicherlich nicht durch zentrale Planung, Verordnung und Regelung zu erreichen, Kultur erfordert die aktive und kreative Partizipation vieler. Die phänomenologischen Einsichten bilden eine Grundlage, die lebensweltlichen Repräsentationen des Fahrens die Ansatzpunkte hierfür.

3.6.3 Transzendenz erfahren

In der Gegenüberstellung des Weges und der Straße spricht Linschoten von der „fundamentalen und andachttheischenden ‚Fremdheit‘“ der Natur (1954, 251), die

⁶⁷ Die Castor-Transporte zeigen einen Fortschritt - nachdem die Proteste gegen Standorte nach Jahrzehnten des Durchhaltens an Bindungskraft verlieren.

dem „hastigen sight-seeing“ verloren gehe.⁶⁸ Dieses Motiv lernten wir schon im ästhetischen oder romantischen Blick kennen und konnten dabei zeigen, dass die Sehnsucht nach dem Unberührten und Erhabenen auch den modernen Reisenden, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel, antreibt (Kap. 3.2). Das Fremde, das gesucht wird, konstituiert sich in der Perspektive des Subjekts als das, was ihm noch außen, noch nicht angeeignet ist. Es kann übertragen auf soziale, technische, kulturelle oder geographische Bezüge wirksam werden. Nun ermöglicht gerade das Auto die Erfahrung des Vertrauten im Fremden. Es ermöglicht dem darin sitzenden Fahrer den unbeteiligten Blick und die verdeckte Beobachtung. Das Bewusstsein der eigenen kulturellen Heimat reduziert sich dann auf die Vertrautheit des Eigenleibes in der Verbindung mit dem Gefährt. Möglicherweise ist dies eine Banalisierung der ursprünglichen Intention einer ästhetischen Aneignung - jedoch ist auch im „unschuldigen Blick“ des Erstbesteigers bereits die Entweihung des Berges impliziert. In dem Moment, wo er den Gipfel betritt, ist dieser nicht mehr unberührt. *Das Fahrzeug kann die Sehnsucht nach der distanziierten Beobachtung des Unberührten aufrechterhalten, auch wenn es das Dilemma der Unerfüllbarkeit dieses Wunsches zuspitzt.*

Die Hilflosigkeit vor den Naturgewalten fand und findet ihren Niederschlag im Opferritual, das die Götter besänftigen sollte. Die Götter werden zum symbolischen Träger des den Menschen Umgreifenden und Bedrohenden, sie kanalisieren die Angst und die Wünsche, belassen sie aber außerhalb des menschlichen Vermögens. „Mächte der Vorvergangenheit ... hatten Leben und Tod in den Mythen sich ausgelegt und verflochten“ (Horkheimer & Adorno 1988, 11) (vgl. S. 92). Dass man sich die Götter menschenähnlich dachte, mag zunächst noch der Möglichkeit geschuldet sein, Konflikte und Moral allegorisch zu vermitteln, war aber auch der erste Pfeiler jener Brücke, über die der Mensch sich den Göttern annäherte, um das Reich der Naturbeherrschung zu besetzen. Metaphysik trägt die Physik bereits in sich. Im Mittelalter wurde die Metaphysik konkreter und mutiger. Eroberer, religiöse Führer und politische Herrscher nutzten für ihre Aufzüge allegorische Fahrzeuge und Maschinen, die in ihrer phantastischen und üppigen Ausgestaltung Symbole der Macht und übersinnlicher Fähigkeiten waren. Ähnlich wurden auch Schauspiele ausgestattet (hierzu mit zahlreichen Beispielen und Abbildungen Berns 1996). Der Antrieb dieser Wagen wurde maskiert: Unsichtbare Seile sorgten dafür, dass die Gefährte über die Bühne schwebten, Zugtiere wurden kostümiert und meist mit Flügeln ausgestattet. Diese Fahrzeuge hatten eine Zwitter- und Vermittlungsfunktion zwischen dem Göttlichen und dem Menschlichen (Mittel-Dinger, Kap. 3.5):

„Der Reiz solcher maschinenbewegter Figuren [...] muß doch vielmehr gerade darin bestanden haben, daß die Figuren, trotz ihres menschlichen oder tierischen Aussehens, sich nicht vollends natürlich, sondern eben nur annähernd natürlich bewegten. Reizbedingung war, daß ihre Bewegungen [...] gerade noch als mechanisch bedingte,

⁶⁸ Der Begriff „sight-seeing“ paßt hier sehr gut - besagt er doch, dass man Blicke sehe, nicht Landschaften. Es geht also um den Blick als solchem, Blicke werden eingefangen, gesammelt und reproduziert - nicht jedoch erlebt. Armin Günther zeigt, wie das Erlebnis selbst und unabhängig vom Erlebten im modernen Tourismus zur Ressource wird, und dass „die Intention, etwas zu erleben, eben dieses Erleben selbst verhindern, schwächen oder entwerten kann“ (1998, 124).

maschinell erzeugte durchschaubar blieben. War das gegeben, so konnte man die holpernde, rollende, gleitende oder schwebende Weise des Erscheinens als übernatürliche, göttliche genießen; und man mochte daneben den maschinenbauenden Menschen als *Imitator Dei*, wenn nicht gar als prometheischen Rivalen des Schöpfergottes feiern.“ (Berns 1996, 17 f.).

Mit der Aufklärung schließlich werden die Entwürfe demaskiert und in ihrem mechanischen Ideenreichtum dargestellt.

Im Fahrzeug trifft der menschliche Aneignungsdrang bereits lange vor der Erfindung des Automobils auf den Respekt vor der göttlichen Allmacht. Es war das ideale Transportmittel zur Legitimation des eigenen Handelns und gleichzeitig Ausdruck der eigenen Grenzen und ihrer Verschiebung. Mit diesen mythischen Gefährten hat das Fahren noch vor jeder ästhetischen und instrumentellen Aneignung - also auch vor der Einbindung in die Mobilität - eine Bedeutung in der mythologischen Naturbeziehung. Zwar bilden die Darstellung in Mythen und daraus abgeleitete Rituale auch einen Aneignungsmodus, allerdings wird nicht die Natur angeeignet, sondern die Position des Menschen ihr gegenüber. Denn diese Allegorie belässt die Macht der Natur außerhalb des Menschen und bietet ihm einen Ort für seine Angst und seinen Respekt. Die Vorstellung, dieser Macht Herr werden zu können, prägt die Aufklärung, die aber mit all ihren technologischen Errungenschaften nach wie vor genügend Katastrophenpotenzial zurücklässt. Wenn es also eine Kontinuität der Fahrzeuge von der mittelalterlichen Phantasie zur modernen Vision gibt (Düsenantrieb in den 50er Jahren, inzwischen abgasfreier Antrieb), so ist diese den gleichen Motiven geschuldet - der *Verlockung von Allbeweglichkeit, Allgegenwart und Unsichtbarkeit. Das Fahren ist zumindest allegorisch ein Zugang zur Transzendenz* (vgl. Dick & Wehner 1999.)

Fahren wird dort zur transzendenten Erfahrung, wo es uns aus der alltäglichen Perspektive in die Peripherie herausführt, wo wir gleichsam in verlassene Räume desertieren. Den zentralen Stellenwert der Raumerfahrung und des Ortsbewusstseins berücksichtigend steht uns damit ein ausgesprochen mächtiges Korrektiv zu Verfügung. Es ist heilsam, sich zurückzunehmen, herauszuziehen und die Relationen zum alltäglich Erdrückenden radikal umzukehren - zumal wir dank des motorisierten Fahrzeugs das Empfinden von Überwältigung und Hilflosigkeit dosieren können.

Ich habe das Zyklische der Natur als Relativum zur linearen Rationalität unserer Kultur beschrieben (Kap. 3.1.1). Natur wird damit zu einer wesentlichen Ressource für Prozesse der Bedeutungs- und Sinngenerierung. Dies geschieht erstens in Form von Analogien, wenn natürliche Prozesse, Bezüge oder Kausalitäten als Vorbild für technische oder soziale Zusammenhänge dienen.⁶⁹ Zweitens aber hat die Sinnhaftigkeit von Natur einen grundsätzlichen Status: Wenn wir davon ausgehen, dass das Auslegen unserer Erfahrungen dazu dient, diese zu ordnen und in ein konsistentes

⁶⁹ Als „Kollektivsymbol“ hat Natur - wie das Auto - eine reintegrative Funktion innerhalb und zwischen verschiedenen Diskursen in Fach- und Alltagswelt (Link & Reinecke 1987). Der Naturbegriff besitzt eine hohe intersubjektive Bindungskraft.

Bezugssystem zu überführen, dann können wir sagen, dass wir uns Erfahrungen in der Auslegung selbst-verständlich machen. Im semantischen Raum des Naturbegriffs konnte die Bedeutung der Natur als das Selbstverständliche, nicht Hinterfragbare und Vertraute aufgewiesen werden. Wenn etwas zur „natürlichsten Sache der Welt“ erklärt wird, dann gibt es nichts mehr zu fragen, wir würden uns weder gegen die Natur auflehnen wollen, noch streben wir nach einem Bezugssystem, dass der Natur entgegensteht. *Als Sinnhorizont bietet die Natur Auswege und Begrenzung zugleich.* Das „Hinaus in die Natur“ weist uns eine periphere Perspektive auf unser kulturelles, alltägliches Zentrum und führt uns gleichzeitig auf unsere Wurzeln oder in unsere Grenzen zurück. Naturerfahrung kann vieles relativieren. Das „Rausfahren“ mit dem Auto (oder einem anderen Verkehrsmittel) ist damit eine Allegorie auf Sinnstiftungsprozesse von nicht hintergebarter Konsequenz.

In dieser Qualität zur Sinnstiftung begründet sich der Welterfolg des zunächst von 121 Verlagen abgelehnten Buches „Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten. Ein Versuch über Werte“, von dem der Autor Robert M. Pirsig in seinem Nachwort 10 Jahre nach dem ersten Erscheinen 1974 sagt: „Es traf sich, daß die ganze Kultur genau nach dem auf der Suche war, was dieses Buch anzubieten hat“ (Pirsig 1992, 439). Er verschränkt in der Tat philosophische Überlegungen mit Tätigkeiten und Erfahrungen auf und am Motorrad. Ich greife Passagen heraus, in denen es um das intentionale Verhältnis zwischen Mensch und Motorrad geht, wobei hier nicht die leibliche Verschmelzung beim Fahren, sondern die *geistige Verschmelzung* in der Auseinandersetzung mit dem Material im Mittelpunkt steht. Sie betreffen zentrale Begriffe auch dieser Arbeit:

Kongruenz: „Zwischen seinen Bewegungen und der Maschine waltet eine Art Harmonie. Er hält sich nicht an irgendwelche schriftlichen Anweisungen, weil die Natur des Materials, an dem er arbeitet, seine Gedanken und Bewegungen bestimmt, die gleichzeitig die Natur des bearbeiteten Materials verändern. Das Material und seine Gedanken erfahren gleichzeitig und fortlaufend Veränderungen, bis er innerlich zur Ruhe kommt, im selben Augenblick, da das Material den richtigen Zustand erreicht“ (175).

Figur-Grund: „Wir sitzen immer noch mit dieser Schraube fest, und wenn wir sie jemals wieder losbekommen wollen, müssen wir darauf verzichten, die Schraube weiterhin nach der traditionellen wissenschaftlichen Methode zu betrachten. Das führt nämlich zu nichts. Wir müssen vielmehr die traditionelle wissenschaftliche Methode im Licht dieser festsitzenden Schraube betrachten“ (296) ...

Intentionalität: „Diese auf ewig dualistische, auf die Subjekt-Objekt-Spaltung fixierte Art, an das Motorrad heranzugehen, kommt uns richtig vor, weil wir sie gewöhnt sind. Aber sie ist nicht richtig. [...] Wenn dieser Dualismus vorbehaltlos akzeptiert wird, bleibt eine gewisse ungeteilte Beziehung zwischen dem Mechaniker und dem Motorrad, ein handwerkliches Gefühl für die Arbeit, auf der Strecke“ (297 f.) ...

Bezugssystem: „Versuchen wir es einmal mit einer Neubeurteilung der Situation, indem wir annehmen, daß Ihr Festsitzen, der Nullpunkt des Bewusstseins, nicht die schlimmste aller denkbaren Situationen, sondern die bestmögliche Situation ist, in der Sie sich befinden können. Schließlich und endlich ist es eben dieses Festsitzen, auf das die Zen-Buddhisten mit so viel Mühen absichtlich hinarbeiten [...] Hand in

Hand mit dieser Neubewertung der Schraube geht die Bereitschaft, unser Wissen von ihr zu erweitern“ (301 f.).⁷⁰

Pirsig verliert sich hier nicht in existenzialphilosophischen Erwägungen, sondern führt diese immer wieder zurück auf das konkrete Ausgangsproblem einer fest-sitzenden Schraube. Er gewinnt so neue, überraschende Perspektiven auf konkrete, geteilte Erfahrung. Dadurch wird plastisch, dass es mit Theorie - auch in dieser Arbeit - nicht um eine beliebig auf konkretes Verhalten oder Erleben aufgesetzte Interpretation geht, sondern das beides in einem unauflösbaren Zusammenhang steht. Man kann das eine aus dem anderen heraus beleuchten und umgekehrt - der Sinn der Praxis liegt in der Theorie, der Sinn der Theorie in der Praxis. Welche Motive wir auch immer beim Fahren (oder Fahrzeug warten) aufnehmen, sie weisen ins Transzendente, auf unsere Grenzen und die Hoffnung in irgendeiner Form darüber hinaus gelangen zu können. Dieses Motiv kulminiert beim Fahren im Anblick des Panoramas aus dem fahrenden Fahrzeug heraus, möglichst auf einer Serpentinenfahrt, in der das nicht-lineare vom Stassenverlauf zusätzlich unterstrichen wird, beim Stehen etwa im Anblick des Sternenhimmels - in dem sich mittlerweile immer etwas bewegt - und beim Schrauben in der festsitzenden Schraube, in der die Beziehung zwischen Mensch und Maschine ihren Anfangs- und Endpunkt findet.

3.6.4 Das Fahren als Tätigkeit

Ich habe mich gegen ein Verständnis gewandt, in dem dem Fahren lediglich eine instrumentelle Ziel-Mittel-Bestimmung im Sinne des Transports zukommt. Historisch dienten sowohl das Fahrrad als auch das Auto nach ihrer Erfindung zunächst der reinen Zerstreuung (Jung 1902). Ihre funktionale Bestimmung erhielten sie erst mit der Möglichkeit der Massenfertigung und des Massenabsatzes (vgl. Flink 1970; Kuhm 1995; König 1997; Fack 2000). Dieser Aspekt des Fahrens setzt sich im Automobil-, Motorrad- und Radsport bis heute in ungebrochener Faszination fort.⁷¹ Ein weiteres Indiz ist die metaphorische Kraft, die dem Fahren in Literatur oder Film - mit dem Road-Movie als eigenem Genre - zukommt, die nicht selten im transzendentalen Verschwinden im Nichts enden (so für Thelma und Louise, die in der Schlusszene des gleichnamigen Films einen Abhang herunterfahren und gleichsam in die Unendlichkeit eintauchen). Schließlich ist auch der Schrott nach Karambolagen und Unfällen eine eigene Form der Transzendenz, ebenfalls in zahllosen Verfolgungsjagden kinematographisch veredelt (vgl. Bickenbach &

⁷⁰ Diese Verschränkung zwischen Fahrer und Maschine beim Schrauben und dessen Zusammenhang mit dem Fahren wird uns in der Empirie dieser Arbeit wieder begegnen.

⁷¹ Etwa in der Tour de France als traditionsreichem Radrennen seit 1903 oder den „24 Stunden von Le Mans“, seit 1923 legendäre Prüfung für Sportwagen. Heute ist die Formel 1 der höchstbezahlte Profisport, dessen zunehmende Popularität als hoffnungsfrohes Zeichen einer Entfunktionalisierung des Autofahrens gesehen werden könnte. Aktuell ist bei der Rallye Paris-Dakar 2001 ein Servicefahrzeug auf eine scharfe Landmine gefahren.

Stolzke 1996). Eine Faszination des Autofahrens jenseits seiner instrumentellen Bestimmung ist allgegenwärtig.

Betrachtet man Fortbewegung, Fahren und Mobilität hingegen nur als ein Mittel zur Distanzüberbrückung, dann richtet sich die Aneignung auf alles, was sich diesseits und jenseits der überbrückten Distanz abspielt. Die Mobilitätsforschung spricht von Gelegenheiten, Aktivitäten und Erreichbarkeiten - Begriffe, die offen lassen um welche Gegenstände und Motive es sich handeln könnte (Kap. 1.3.8). Diese Aktivitäten können in jedem beliebigen Bezugssystem einen Sinn machen.

Ein Beispiel: Ein freiberuflicher Psychologe fährt mit dem Auto die Strecke zwischen Ulm und Hamburg. Er hat in Ulm ein mehrtägiges Seminar oder Training gegeben und befindet sich auf dem Heimweg. In der instrumentellen Sichtweise versetzt ihn das Auto in die Lage, sein Arbeitsmaterial zu transportieren, er ist nicht an feste Zeiten gebunden etc., kurz: kann seine berufliche Tätigkeit mit der dazu notwendigen Flexibilität ausüben. Ebenso gut kann diese Fahrt ihm auch eine Form der Entlastung vermitteln: Nachdem er mehrere Tage im Mittelpunkt intensiven kommunikativen Geschehens stand, erlaubt ihm die isolierte Situation allein in seinem vertrauten Wagen ein Abschalten und Umschalten. Die Konzentration auf das Fahr- und Verkehrsgeschehen fixiert seine Gedanken, die sich so nicht um die Ereignisse der letzten Tage drehen können. Möglicherweise macht das Autofahren in dieser Situation auch nur deshalb Sinn, weil im Umfeld seiner Kundschaft ein repräsentatives Fahrzeug vor dem Hotel oder Seminarort ähnlich wie eine standesgemäße Kleidung dazugehört, um die notwendige Akzeptanz zu erhalten. Vielleicht will der Fahrer auf dem Rückweg noch jemanden besuchen, vielleicht hat er eine starke Abneigung gegen das Zufahren, vielleicht will er Natur, Landschaft und Zeit erleben. All die genannten Bezüge können auch den täglich gleichen Weg zur Arbeit betreffen.

Die mögliche Einbindung in unterschiedliche Bezugssysteme zeigt sich auch daran, dass das Auto und Autofahren sich vielseitig als metaphorisches Symbol anbieten (die Konjunktur springt an). Das „Kollektivsymbol“ Auto integriert und vermittelt als „interdiskursives Sprachspiel“ zwischen verschiedenen Alltags-, Fach- und öffentlichen Diskursen, da es eine allgemein geteilte Bedeutungsstruktur besitzt und als Phänomen eine wesentliche alltagssprachliche Bedeutung einnimmt (Link & Reinecke 1987). Auf diplomatischem Parkett etwa ermöglicht es eine augenzwinkernde Deutlichkeit, wenn Peter Boenisch, damaliger Regierungssprecher und vormals Chefredakteur in der Schlagzeilenpresse, die Bedenken des italienischen Außenministers gegen eine deutsche Wiedervereinigung kontert: „Auch ein Italiener am Steuer eines Ferrari kann nicht so forsch gegen alle Verkehrsregeln um die Ecken der Geschichte biegen“ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.09.1984, zit. nach Link & Reinecke 1987, 437).

Es ist erstaunlich, dass das Fahren und das Auto dermaßen vielfältig gedeutet werden, ohne dabei auf den Gedanken zu kommen, es als eigenes Phänomen zu betrachten. Aus phänomenologischer Perspektive ist die Fortbewegung deshalb eine primäre Tätigkeit, weil es in ihr gelingt, Perspektiven auf die Welt zu verändern und ihren Horizont zu erschließen. Nur Fortbewegung ermöglicht es, in der Orientierung das Zentrum zur Peripherie zu machen und umgekehrt, und beides somit neu zu verstehen. Expansion und Ausweitung von Handlungsspielräumen ist nicht

nur nützlich, um Aufgaben zu erfüllen, sondern notwendig, um dem Geschehen überhaupt einen Sinn zu verleihen.

Dort, wo das Handeln sich selbst zum Motiv wird, erlangt es den Status der Tätigkeit. Diese *Selbstreferenzialität* besteht einerseits aus einer räumlichen und zeitlichen Zentrierung des Handelns, in der periphere Aspekte aus dem bewussten Wahrnehmungsfokus verschwinden, und andererseits in einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Widerstand und subjektivem Vermögen, also einem optimalen Anforderungsniveau. Die optimale Passung zwischen Können und Anforderung stellt ein wesentliches Merkmal des „Flow-Erlebens“ dar, wie Csikszentmihalyi (1975) es beschrieben hat, und wird auch in kognitiven Theorien der intrinsischen Motivation betont (vgl. für das Fahren Sato 1991) (Kap. 1.3.6). Daneben betont das Flow-Konzept auch das Verschmelzen von Selbst und Umgebung oder Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, also den Aspekt der Zentrierung auf das Handlungszentrum und den Augenblick (Csikszentmihalyi 1975, 36; vgl. Straus 1960) (vgl. Kap. 3.3). Wenn es auch nicht die Regel ist, prinzipiell können wir dem motorisierten Fahren - insbesondere mit dem Motorrad, aber auch mit dem Auto - diese Möglichkeiten zuschreiben. Auch das kongruente Aufgehen in der Landschaft und die gleitende, widerstandsfreie Fortbewegung sind Teil des Fahrens (vgl. Schönhammer 1991). Diese Erfahrung drängt auf Wiederholung, sie wirkt aus sich selbst heraus motivierend: *Fahrerleben wird zum eigentlichen Handlungsziel und verstärkt sich selbst. Fahren erlangt damit den Status der Tätigkeit.* Nun mag die Möglichkeit des Flow-Erlebens zwar eine notwendige Bedingung für die Bestimmung einer Aktivität als Tätigkeit sein, Selbstverstärkung als einziges Handlungsmotiv reicht allerdings nicht aus.⁷² Hinzu kommen die kulturell und gesellschaftlich vermittelten Bedeutungen, die durch das Fahren angesprochen werden. *Damit gewinnen wir die Frage nach den Motiven des Autofahrens auf neue Weise: Diese Motive können aus einer Analyse des Fahrens selbst gewonnen werden, die weiteren Bezüge müssen mit diesen dem Fahren immanenten Qualitäten korrespondieren bzw. aus diesen abgeleitet werden können.* Angesichts der weitgehend verfahrenen Diskussion um das Automobil, den Verkehr und die Mobilität scheint dieser Perspektivenwechsel gerechtfertigt - wenn nicht gar überfällig.

Wenn wir das Fahren als Tätigkeit betrachten, dann ergeben sich folgende zentrale Fragestellungen: *Was ist der Gegenstand des Fahrens? In welchen Bezugssystemen macht Fahren Sinn? Was wird mit dem Fahren angeeignet?*

Gegenstand des Fahrens sind der Straßenverkehr aus Sicht der Verkehrspsychologie, das Auto aus Sicht der Kulturwissenschaftler und Ingenieure, die Erreichbarkeit von Orten und Aktivitäten für den Mobilitätsforscher und Verkehrsplaner. Es sind die Organisation und Logistik der Fortbewegung sowie die Technik und Ästhetik ihrer Objekte, nicht jedoch die Fortbewegung selbst. Von ihr fehlt das gemeinsame Verständnis. Stattdessen wurde die Beliebigkeit der Bezugssysteme in

⁷² Damit wird auch der Begriff der „intrinsischen Motivation“ fragwürdig: Vor dem Hintergrund der Gerichtetheit des Bewusstseins und Handelns muss ein Zusammenwirken mit extrinsischen Faktoren angenommen werden. Sofern mit dem Attribut „intrinsisch“ also auf eine unabhängige innere Instanz als Ausgangspunkt des Handelns verwiesen wird, liegt eine problematische Verzerrung vor.

den Expertendiskursen deutlich. Ein Verständnis des Fahrens aus Sicht der Fahrerinnen und Fahrer könnte diese Gemeinsamkeit begründen, ihre Perspektive soll hier eingenommen werden. Dabei sollten wir uns darauf gefasst machen, dass kaum einer der professionellen Gegenstände deren Repräsentationen trifft.

Aus der theoretischen Analyse haben wir bereits einige Anhaltspunkte zum Wesen des Fahrens gewonnen. Mit dem motorisierten Fahrzeug können wir das Widerständige des Raums mit Leichtigkeit überwinden. *Fahren ist eine Aneignung von Raum frei von körperlicher Anstrengung*, die Intention kann sich auf andere Aspekte des Raums richten, seien es soziale, metaphorische, ästhetische oder transzendente. Die Zentrierung des Raumes und der Zeit auf Leib und Augenblick lässt uns Kongruenz oder Verschmelzen erleben - wir können von einer *ganzheitlichen Raumerfahrung* sprechen. Diese Raumerfahrung wird beim Fahren durch eigene Aktivität möglich und damit auch modulierbar. Sie kann aktiv herbeigeführt oder gesteigert und - vor allem - auch transzendiert werden.

Ein weiterer Aspekt des Fahrens ist das Gestalten von Übergängen, der Wechsel zwischen Peripherie und Zentrum. Die Statuspassage (Steffen 1990) betrifft alltägliche Aktivitätsorte, soziale Rollen oder Lebensabschnitte, zwischen denen wir uns bewegen. *Fahren ist eine Aneignung von Perspektiven*. Jede Perspektive ist auch ein Sinnentwurf, gleichsam als Angebot konkrete Erfahrung in einen thematischen Kontext einzufügen. *Der selbst herbeigeführte Perspektivenwechsel ist aktive Sinnkonstruktion*. In der individualisierten Gesellschaft einer reflexiven Moderne (Beck 1986; Beck, Giddens & Lash 1996), in der Sinnangebote traditioneller Bezugssysteme ihre Bindungskraft verlieren, wird die individuelle Sinnstiftung zur notwendigen Aktivität. Das Fahren ist hierfür nicht nur Metapher, sondern vor allem Rahmen und Antrieb, es ist die Gestaltung von Übergängen. In diesem Zusammenhang ist auch daran zu denken, dass das Reisen eine aktive Aneignung subjektiver Identität im Wechselspiel aus vertrauter und fremder Kultur darstellt, und dass die Fahrt im Auto derzeit eine ihrer dominierenden Formen ist. Vermutet werden kann, dass die Funktion des Autos im individuellen Lebens- und Identitätsentwurf sich auch aus dieser Dialektik der Perspektiven herleitet.

Es hat nun den Anschein, als seien diese Bezugssysteme - Raum, Zeit, Sinn - zu allgemein, um noch aussagekräftig zu sein. Dem ist zu entgegen, dass wir von aktiver, selbst modulierter Aneignung sprechen. Diese Aneignung verläuft auf verschiedenen Ebenen: einmalig in der konkreten Situation (situativ, Boesch 1978), übergreifend als Handlungsfähigkeit (funktional, ebd.) und als generelle Analogie (symbolisch, ebd.). Ein allgemeiner Bezugsrahmen gewinnt seinen Wert in der Konkretisierung, in der Anwendung auf konkretes Handeln und Situationen. Es geht darum, das Eine auf das Andere zurückführen zu können, gleichsam ein kontinuierliches Übersetzungsverhältnis herzustellen.

Denken wir nochmals an die Argumentation von Heubach (Kap. 3.5), die zeigt, dass die objektive Existenz der Dinge ontogenetisch nicht vorgegeben ist, sondern sich im menschlichen Entwicklungsprozess erst herausstellt. Anders ausgedrückt: „Die objektivierte Welt ist das Ende, nicht der Anfang einer Entwicklung“ (Boesch

1978, 28). Es geht also für den Einzelnen mit der Objektivierung der Außenwelt auch um die Dekonstruktion ursprünglicher Verschmolzenheit mit ihr. Die Erweiterung von Verfügbarkeiten ist damit im eigentlichen Wortsinne eine *Auseinander-Setzung*, eine Trennung. *Aneignung ist mehr, sie ist zu verstehen als eine sekundäre Subjektivierung, als Wiedergewinnung kongruenter Objektbezüge in symbolisch und normativ strukturierten Bezugssystemen.*

Die Tragweite dieser These wird klar, wenn man sich den Aneignungsprozess des Fahren lernens vor Augen führt. Im wesentlichen wird dieser Prozess beschrieben als eine Leistung der kognitiven und motorischen Integration einzelner Operationen in routinisierte Bewegungsabläufe, die die zunehmende Beherrschung des Autos und des Verkehrs ermöglicht. Der Begriff der Beherrschung legt nahe, dass es sich um eine Objektivierung handele, in der der Mensch sich des Objekts, das außerhalb seiner selbst ist, bemächtigt. Die Objektivierung aber ist eine Re-Subjektivierung, die Einverleibung eines Objekts.⁷³ Es entsteht eine neue Verschmelzung, das Beherrschungsverhältnis ist kein einseitiges, sondern ein symbiotisches. *Die abstrakten Bezugsrahmen Raum, Zeit und Sinn finden beim Autofahren eine leibliche Ebene und ermöglichen damit ein kontinuierliches Übersetzungsverhältnis zwischen konkreter Situation und allgemeinen Bezugsrahmen.*

Dies bedeutet nicht weniger, als dass das Autofahren als Tätigkeit vor jeder verbalen oder abstrakten Symbolisierung eine Vermittlung zwischen profaner Alltagserfahrung und transzendenten oder mythologischen Bezügen erlaubt. Der Sinn des Autofahrens ist durchgängig. Machen wir uns nochmals bewusst, was beim Fahren letztlich integriert und routinisiert wird - nämlich leiblich gebundene Raum- und Zeiterfahrung. Damit unterscheidet es sich von Aneignungsprozessen etwa in der industriellen Arbeit oder der Haushaltsführung, die in der Regel bereits auf früheren Ebenen Brüche aufweisen. Das Fahren findet sein finales Motiv nicht wie jene auf der instrumentellen Ebene der Werkzeuganeignung, da es in der Situation von jeglichem Ziel befreit ausgeübt werden kann. Dies heißt auch, dass die Selbstverständlichkeit des Fahrens nicht nur auf einer Gewöhnung beruht, sondern auch darauf, dass es die selbstverständliche Ebene unseres Daseins, seine Räumlichkeit und Zeitlichkeit, erfahrbar macht. Im symbiotischen Kongruenzerleben beherrscht der Fahrer das Fahrzeug und das Fahrzeug den Fahrer. Wenn der Fahrer seine Tätigkeit selbstvergessen ausführt und mit Fahrzeug, Fahrbahn oder Umgebung verschmilzt, wird er als Subjekt nicht zum Thema. Auf diese eigentümliche Weise übt die Selbstverständlichkeit einer Tätigkeit einen Sog aus - den Sog, sich selbst in einer Ganzheit aus Person und Umwelt zu verlieren.

⁷³ Wir erinnern uns: „... alles Tun, auf das ich gewohnheitsmäßig mich einlasse, [verleibt] seinerseits seine Werkzeuge sich [ein] und [läßt] sie also an der originalen Struktur des Eigenleibes teilhaben“ (Merleau-Ponty 1966, 116) (Kap. 3.6.1)

4 Literarisches Zwischenspiel

Bevor wir das Fahrerleben in sozialwissenschaftlicher Empirie rekonstruieren, möchte ich einer anderen Form der verdichteten Erfahrungsvermittlung das Wort geben. Es handelt sich um literarische Zeugnisse, Romane oder Tagebücher, in denen der Gegenstand Fahren nicht unbedingt erwartet, aber in poetischer Präzision zu seinem Recht kommt. Ich möchte vermeiden, dass sich einzelne Kapitel mit schick abgesetzten Anfangszitaten schmücken, dieses Niveau aber nicht halten können. Ein ausführlicher Zwischengang bereichert das Menu mehr als prätentiose kleine Probierhappen zwischendurch. Kommentierungen werde ich mich weitgehend enthalten, da die Texte für sich selbst sprechen. Nur Viktor Klemperers Tagebuchauszüge habe ich in eine eigene Darstellung gekleidet, da sie aus vielen verschiedenen Passagen stammen.

Für *Victor Klemperer*, romanistischer und germanistischer Philologe, Professor in Dresden bis 1935, seiner „Versetzung in den Ruhestand auf Grund des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“, ist das Jahr 1936 nicht nur das Jahr der Normalisierung barbarischer politischer Verhältnisse, nicht nur das Jahr der Verarmung und zunehmenden Vereinsamung aufgrund des Exils aller engen Freunde und Vertrauten, sondern an prominenter Stelle das Jahr der „Auto-Freuden und Auto-Leiden“. Zahlreiche Episoden aus seinen Tagebüchern dokumentieren diese „allerwichtigste Angelegenheit“, die über „unendliche Sorgen, Mühe und Ärger“, „Verzweiflung“ und „Durchhalten“ dazu führte, dass das Auto endlich das erfüllte, „was wir uns von ihm ersehnt hatten“. Es mutet tragikomisch banal an, daß ein Mensch in dieser Situation über einen eingebeulten Kotflügel in Verzweiflung gerät, während man ihm als Juden den Zutritt zum Lesesaal der Universitätsbibliothek verbietet, und ihm dadurch neben seinen materiellen auch die ideellen Lebensgrundlagen entzieht. Was verzerrt klingen mag, hat tatsächlich existenziellen Stellenwert. Wo das eigene Leben und Schaffen von der Außenwelt abgeschnitten sind, und der Rückzug ins Private nicht der Vertrautheit, sondern der Verfolgung an Leib und Leben geschuldet sind, stellt das eigene Fahrzeug den einzigen nicht sanktionierten Zugang zur Außenwelt dar. Was Klemperer durch es ersehnt und auf 6000 Kilometern erfährt, ist nichts als das Leben selbst und das Bewahren von Würde. Diese eindrucksvolle Schwerpunktsetzung ist im Kontext dieser Tagebücher nicht auf ein Verkennen der politischen und persönlichen Lage oder gar Oberflächlichkeit Viktor Klemperers zurückzuführen. Vielmehr macht sie deutlich, dass er, der trotz häufiger Zweifel entschlossen war, in Deutschland zu bleiben, jenseits der gesellschaftlichen und kulturellen Verwahrlosung ein Alltagsleben führte, das in seinen Schwierigkeiten, Auseinandersetzungen und Glücksmomenten keinesfalls ein peripherer Lebensraum ist (Klemperer 1995).

Wir gehen zurück ins Jahr 1828 und begleiten *Heinrich Heine* auf einer Kutschfahrt irgendwo zwischen München und Genua. Dabei können wir mit ihm das unbeteiligte Dahingleiten genießen und uns in die durchfahrene fremde und vertraute Welt

hinein- und wieder hinausbegeben, ohne ihr Geheimnis anzurühren: „Tirol ist sehr schön, aber die schönsten Landschaften können uns nicht entzücken, bei trüber Witterung und ähnlicher Gemütsstimmung. Diese ist bei mir immer die Folge von jener, und da es draußen regnete, so war auch in mir schlechtes Wetter. Nur dann und wann durfte ich den Kopf zum Wagen hinausrecken, und dann schaute ich himmelhohe Berge, die mich ernsthaft ansahen, und mir mit den ungeheuern Häuptern und langen Wolkenbärten eine glückliche Reise zunickten. Hie und da bemerkte ich auch ein fern-blaues Berglein, das sich auf die Fußzehen zu stellen schien, und den anderen Bergen recht neugierig über die Schultern blickte, wahrscheinlich um mich zu sehen. Dabei kreischten überall die Waldbäche, die sich wie toll von den Höhen herabstürzten und in den dunklen Talstrudeln versammelten. Die Menschen steckten in ihren niedlichen, netten Häuschen, die über die Halde, an den schroffsten Abhängen und bis auf die Bergspitzen zerstreut liegen; niedliche, nette Häuschen, gewöhnlich mit einer langen, balkonartigen Galerie, und diese wieder mit Wäsche, Heiligenbildchen, Blumentöpfen und Mädchengesichtern ausgeschmückt. Auch hübsch bemalt sind diese Häuschen, meistens weiß und grün, als trügen sie ebenfalls die Tiroler Landestracht, grüne Hosenträger über dem weißen Hemde. Wenn ich solch Häuschen im einsamen Regen liegen sah, wollte mein Herz oft aussteigen und zu den Menschen gehen, die gewiß trocken und vergnügt da drinnen saßen. Da drinnen, dacht ich, muß sichs recht lieb und innig leben lassen, und die alte Großmutter erzählt gewiß die heimlichsten Geschichten. Während der Wagen unerbittlich vorbeifuhr, schaut ich noch oft zurück, um die bläulichen Rauchsäulen aus den kleinen Schornsteinen steigen zu sehen, und es regnete dann immer stärker, außer mir und in mir, daß mir fast die Tropfen aus den Augen herauskamen.“ (...) „Im südlichen Tirol klärte sich das Wetter auf, die Sonne von Italien ließ schon ihre Nähe fühlen, die Berge wurden wärmer und glänzender, ich sah schon Weinreben, die sich daran hinaufkletterten, und ich konnte mich schon öfter zum Wagen hinauslehnen. Es ist mir oft geschehen, daß das arme Herz dadurch von den Dornen zerrissen wurde, wenn es sich nach den Rosenbüschen, die am Wege blühten, hinauslehnte, und die Rosen Tirols sind nicht häßlich. (...) Auf der anderen Seite des Häuschens stand ein runder Taubenkoben, dessen gefiedertes Völkchen flog hin und her, und eine ganz besonders anmutig weiße Taube saß auf dem hübschen Spitzdächlein, das, wie die fromme Steinkrone einer Heiligennische, über dem Haupte der schönen Spinnerin hervorragte. (...) Sie spann und lächelte, unbeweglich saß die Taube über ihrem Haupte, und über dem Hause selbst ragten hinten die hohen Berge, deren Schneegipfel die Sonne beschien, daß sie aussahen wie eine ernste Schutzwache von Riesen mit blanken Helmen auf den Häuptern. Sie spann und lächelte, und ich glaube, sie hat mein Herz festgesponnen, während der Wagen etwas langsamer vorbeifuhr wegen des breiten Stromes der Eisach, die auf der andern Seite des Weges dahinschoß. Die lieben Züge kamen mir den ganzen Tag nicht aus dem Gedächtnis, überall sah ich jenes holde Antlitz, das ein griechischer Bildhauer aus dem Dufte einer weißen Rose geformt zu haben schien, ganz so hingehaucht zart, so überselig edel, wie er es vielleicht einst als Jüngling geträumt in einer blühenden Frühlingsnacht.“ (...) „Während die Sonne

immer schöner und herrlicher aus dem Himmel hervorblühte, und Berg und Burgen mit Goldschleiern umkleidete, wurde es auch in meinem Herzen immer heißer und leuchtender, ich hatte wieder die ganze Brust voll Blumen, und diese sproßten hervor und wuchsen mir gewaltig über den Kopf, und durch die eignen Herzblumen hindurch lächelte wieder himmlisch die schöne Spinnerin. Befangen in solchen Träumen und selbst ein Traum, kam ich nach Italien, und da ich während der Reise schon ziemlich vergessen hatte, daß ich dorthin reiste, so erschrak ich fast, als mich all die großen italienischen Augen plötzlich ansahen, und das bunt-verwirrte italienische Leben mir leibhaftig, heiß und summend, entgegenströmte. (...) Ich war wirklich wie im Traum, wie in einem Traume, wo man sich auf irgend-etwas besinnen will, was man ebenfalls einmal geträumt hat. Ich betrachtete abwechselnd die Häuser und die Menschen, und ich meinte fast, diese Häuser hätte ich einst in ihren besseren Tagen gesehen, als ihre hübschen Malereien noch farbig glänzten, als die goldenen Zieraten an den Fensterfriesen noch nicht so geschwärzt waren, und als die marmorne Madonna, die das Kind auf dem Arme trägt, noch ihren wunderschönen Kopf aufhatte, den jetzt die bilderstürmende Zeit so pöbelhaft abgebrochen. Auch die Gesichter der alten Frauen schienen mir so bekannt, es kam mir vor, als wären sie herausgeschnitten aus jenen altitalienischen Gemälden, die ich einst als Knabe in der Düsseldorfer Galerie gesehen habe. Ebenfalls die alten Männer schienen mir so längst vergessen wohlbekannt, und sie schauten mich an mit ernsten Augen, wie aus der Tiefe eines Jahrtausends. Sogar die kecken jungen Mädchen hatten so etwas jahrtausendlich Verstorbenes und doch wieder blühend aufgelebtes, daß mich fast ein Grauen anwandelte, ein süßes Grauen, wie ich es einst gefühlt, als ich in der einsamen Mitternacht meine Lippen preßte auf die Lippen Marias, einer wunderschönen Frau, die damals gar keinen Fehler hatte, außer das sie tot war. Dann aber mußte ich wieder über mich selbst lächeln, und es wollte mich bedünken, als sei die ganze Stadt nichts anderes als eine hübsche Novelle, die ich einst einmal gelesen, ja, die ich selbst gedichtet, und ich sei jetzt in mein eigenes Gedicht hineingezaubert worden, und erschreke vor den Gebilden meiner eigenen Schöpfung“ (Heine 1968b).

Eine der entrückten Phantasien in *Hermann Hesses* *Steppenwolf* radikalisiert die Ambivalenz des Autos, hier als das zugespitzte Symbol eines dekadenten Bürgertums. Ich wähle diese Passage, weil ich ähnliche Phantasien hatte, als ich im ersten Stock direkt über der Ampel einer Hamburger Hauptverkehrsstraße (Stresemannstraße) wohnte. Eines Tages war dort ein kleines Mädchen von einem LKW zu Tode gefahren worden, wochenlang haben Anwohner und Fremde demonstriert und Blumen auf die Straße gelegt. In Folge dieses bundesweit registrierten Ereignisses wurde dieser Abschnitt der Bundesstraße zur Tempo-30 Zone, die bis heute besteht: „Ich spürte, daß ich jetzt mir selber und dem Theater überlassen sei und trat neugierig von Tür zu Tür, und an jeder las ich eine Inschrift, eine Lockung, ein Versprechen. Die Inschrift *Auf zum fröhlichen Jagen! Hochjagd auf Automobile* lockte mich an, ich öffnete die schmale Türe und trat ein. Da riß es mich in eine laute und aufgeregte Welt. Auf den Straßen jagten Automobile, zum Teil gepanzerte, und machten Jagd auf die Fußgänger, überfuhren sie zu Brei, drückten sie an den Mau-

ern der Häuser zuschanden. Ich begriff sofort: es war der Kampf zwischen Menschen und Maschinen, lang vorbereitet, lang erwartet, lang gefürchtet, nun endlich zum Ausbruch gekommen. Überall lagen Tote und Zerfetzte herum, überall auch zerschmissene, verbogene, halbverbrannte Automobile, über dem wüsten Durcheinander kreisten Flugzeuge, und auch auf sie wurde von vielen Dächern und Fenstern aus mit Büchsen und mit Maschinengewehren geschossen. Wilde, prachtvoll aufreizende Plakate an allen Wänden forderten in Riesenbuchstaben, die wie Fackeln brannten, die Nation auf, endlich sich einzusetzen für die Menschen gegen die Maschinen, endlich die fetten, schöngekleideten, duftenden Reichen, die mit Hilfe der Maschinen das Fett aus den andern preßten, samt ihren großen, hustenden, böse knurrenden, teuflisch schnurrenden Automobilen totzuschlagen, (...) Nun die Hauptsache war klar: es war Krieg, ein heftiger, rassiger und höchst sympathischer Krieg, worin es sich nicht um Kaiser, Republik, Landesgrenzen, um Fahnen und Farben und dergleichen mehr dekorative und theatralische Sachen handelte, um Lumpereien im Grunde, sondern wo ein jeder, dem die Luft zu eng wurde und dem das Leben nicht recht mehr mundete, seinem Verdruß schlagenden Ausdruck verlieh und die allgemeine Zerstörung der blechernen zivilisierten Welt anzubahnen strebte. Ich sah, wie allen die Zerstörungs- und Mordlust so hell und aufrichtig aus den Augen lachte, und in mir selbst blühten diese roten wilden Blumen hoch und feist und lachten nicht minder. Freudig schloß ich mich dem Kampfe an. (...) Von einem kleinen Kraftwagen, der uns eben schnaufend entgegenkam, schoß er den Führer herunter, sprang flink wie ein Affe auf den Wagen, brachte ihn zum Stehen und ließ mich aufsteigen, dann fuhren wie schnell wie der Teufel zwischen Flintenkugeln und gestürzten Wagen hindurch, davon, zur Stadt und Vorstadt hinaus. (...) „Auf den Chauffeur zielen!“ befahl Gustav schnell, eben rannte der schwere Wagen unter uns vorbei. Und schon zielte ich und drückte los, dem Lenker in die blaue Mütze. Der Mann sank zusammen, der Wagen sauste weiter, stieß gegen die Wand, prallte zurück, stieß schwer und wütend wie eine große dicke Hummel gegen die niedrige Mauer, überschlug sich und krachte mit einem kurzen leisen Knall über die Mauer in die Tiefe hinunter. „Erledigt!“ lachte Gustav. „Den nächsten nehme ich.“ Schon kam wieder ein Wagen gerannt, klein saßen die drei oder vier Insassen in den Polstern, vom Kopf einer Frau wehte ein Stück Schleier starr und waagerecht hinterher, ein hellblauer Schleier, es tat mir eigentlich leid um ihn, wer weiß, ob nicht das schönste Frauengesicht unter ihm lachte. Herrgott, wenn wir schon Räuber spielten, so wäre es vielleicht richtiger und hübscher gewesen, dem Beispiel großer Vorbilder folgend, unsre brave Mordlust nicht auf hübsche Damen mit auszudehnen. Gustav hatte aber schon geschossen. Der Chauffeur zuckte, sank in sich zusammen, der Wagen sprang am senkrechten Fels in die Höhe, fiel zurück und klatschte, die Räder nach oben, auf die Straße zurück. Wir warteten, nichts regte sich, lautlos lagen, wie in einer Falle gefangen, die Menschen unter ihrem Wagen. Der schnurrte und rasselte noch und drehte die Räder drollig in der Luft, aber plötzlich tat er einen schrecklichen Knall und stand in hellen Flammen. „Ein Fordwagen“, sagte Gustav. „Wir müssen hinunter und die Straße wieder freimachen““ (Hesse, 1972).

In meiner Phantasie sollte sich schlicht ein großes Loch unter der Kreuzung auftun und alle Fahrzeuge verschlucken, deren Lenker ich vom Balkon aus nicht sah.

Übrigens hat auch *Günther Grass* eine hübsche Phantasie, ein gehörnter Ehemann „ließ dem Pärchen das verbockte Bett, sprang, die Hühner scheuchend, in seinen schwerbeladenen Laster, ließ den tüchtigen Motor anspringen, fuhr ein wenig vorwärts, schlug dabei nach rechts ein, schaltete, suchte und fand im Rückwärtsgang eine Position, die es ihm erlaubte, aus sicherem Stand einundeinhalbe Tonne Naßbeton in den offenen Mercedes, in das schwarzsilberne Sonnenmobil, in den schnellen, zwischen Mayen und Andernach bekannten Stolz, in die Bockskutsche des Betriebsingenieurs Eberhard Starusch zu kippen. (...) Gab das einen Betonklotz!“ (Grass 1969).

Eine präzisere und zugleich magischere Beschreibung dessen, was eine Stadt ist, als die *Robert Musils* kenne ich nicht. In tiefer Klarheit kondensiert er das leibliche und sinnliche Raum- und Ortserleben, das doch verbal gar nicht faßbar scheint. Natürlich kann die ganz eigene Stetigkeit der Bewegungen nicht andauern: „Autos schossen aus schmalen tiefen Straßen in die Seichtigkeit heller Plätze. Fußgängerdunkelheit bildete wolkige Schnüre. Wo kräftigere Striche der Geschwindigkeit quer durch ihre lockere Eile fuhren, verdickten sie sich, rieselten nachher rascher und hatten nach wenigen Schwingungen wieder ihren gleichmäßigen Puls. Hunderte Töne waren zu einem drahtigen Geräusch ineinander verwunden, aus dem einzelne Spitzen vorstanden, längs dessen schneidige Kanten liefen und sich wieder einebneten, von dem klare Töne absplitterten und verflogen. An diesem Geräusch, ohne daß sich seine Besonderheit beschreiben ließe, würde ein Mensch nach jahrelanger Abwesenheit mit geschlossenen Augen erkannt haben, daß er sich in der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien befinde. Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie Menschen. Die Augen öffnend, würde er das Gleiche an der Art bemerken, wie die Bewegung in den Straßen schwingt, bei weitem früher als er es durch irgendeine bezeichnende Einzelheit herausfände. (...) Es soll also auf den Namen der Stadt kein besonderer Wert gelegt werden. Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgleiten, Nichtschritthalten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäß ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht. Die beiden Menschen, die darin eine breite belebte Straße hinaufgingen, hatten natürlich gar nicht diesen Eindruck. (...) Diese beiden hielten nun plötzlich ihren Schritt an, weil sie vor sich einen Auflauf bemerkten. Schon einen Augenblick vorher war etwas aus der Reihe gesprungen, eine quer schlagende Bewegung; etwas hatte sich gedreht, war seitwärts gerutscht, ein schwerer, jäh gebremster Lastwagen war es, wie sich jetzt zeigte, wo er, mit einem Rad auf der Bordschwelle, gestrandet dastand“ (Musil 1970).

Ähnlich wie Heinrich Heine durchfährt Benrath, Hauptfigur bei *Martin Walser* unbeteiligt eine Stadt. Jedoch macht er sich nicht das Fremde vertraut, ihm wird das Vertraute fremd. Als separierter Beobachter des aktiv fließenden Geschehens versinkt er zunehmend im Nichts: „Benrath setzte sich in sein Auto und führte umständlich, als fahre er zum ersten Mal, alle Bewegungen aus, die nötig sind, ein Auto in Gang zu setzen. Langsam bog er in den schon recht turbulenten Vormittagsverkehr ein und ließ sich von der Hast der anderen Fahrzeuge treiben, über ein paar Kreuzungen hinweg, immer weiter, ohne daß er wußte, wohin er wollte, ließ sich überholen, bog hinter einem langsamen Lieferwagen in eine Seitenstraße ein, ohne es zu merken, blieb an dem Lieferwagen hängen, bis dieser plötzlich vor einem Gemüsegeschäft anhielt und Leute begannen, flache Tomatenkisten abzuladen. Benrath stoppte und stellte den Motor ab. (...) Er saß in seinem Auto, und dieses Auto stand in einer winzigen Querstraße hinter einem grünen Lieferwagen, von dem immer noch kleine Obstkistchen abgeladen wurden, die so flach waren, daß die Tomaten prall und rot über die hellen Seitenbrettchen hinwegleuchteten. Jetzt noch Tomaten? Aus dem Süden wahrscheinlich. Ein Mädchen und eine Frau stapelten die Kisten im Inneren des Gemüseladens. Sie taten dies mit so flüssigen Bewegungen, mit solcher Eile und Gewandtheit, beugten sich vor, nahmen ein Kistchen in Empfang, schnellten hoch, stellten es auf die immer höher wachsenden Stapel, so rasch, als benötigten sie für ihre hin- und herfahrenden Hände und Körper gar keinen Atem; ihre Gesichter waren fröhlich bei ihrem Geschäft, von mundoffener Anstrengung und Ermüdung keine Spur. Die Frau brachte es sogar fertig, jedes Kistchen, das sie unter der Tür in Empfang nahm, mit einem einzigen Blick kritisch zu mustern, eine etwa schon angefaulte Tomate mit diesem einzigen Blick aus fünfzig gesunden herauszusehen und der schon nach oben schwebenden Kiste noch rasch die verdorbene Frucht zu entreißen, um sie für eine nachherige Abrechnung mit dem Lieferanten auf den Ladentisch zu legen, wo schon andere Makelfrüchte übersichtlich zum Nachweis aufgereiht waren; und dann waren ihre Hände wieder so rechtzeitig an der Ladentür, daß sie der nächsten Kiste mit ein paar spielerischen Fingerbewegungen befehlen konnte, rascher heranzukommen. Die zwei Männer, die den Lieferwagen entluden, hatten kaum Zeit, während ihrer Gänge von der Ladentür zum Wagen zurück mit einer Ärmelbewegung den Schweiß von der Stirne zu wischen, so hielten die Frau und das Mädchen ihre Lieferanten im Trab. Er hatte mit dem Geschäft, das hier ablief, nichts zu tun, er konnte zuschauen, getrennt von der Wirklichkeit durch die makellose Scheibe seines Wagens und durch die vier Reifen, die ihn gleichzeitig auf der Straße hielten und ihn auf die erträglichste Weise von ihr trennten. Er konnte sich von diesem Auto in jede Straße der Stadt bringen lassen, konnte überall zuschauen und brauchte, wenn er nur die Verkehrsregeln sorgsam beachtete, keinem Menschen Rechenschaft zu geben. Nie hatte er sich in seinem Auto so wohl gefühlt wie an diesem Vormittag. Er stellte den Motor an und bog aus der Gasse wieder in die Hauptstraße ein. Das erforderte gerade jenes Maß an Aufmerksamkeit, das er noch aufbrachte. Zugleich hinderte ihn diese Aufgabe daran, etwas gegen die Lähmung zu tun, die ihn beim Anblick Birgas befallen hatte. Er konnte nichts besseres tun als

Auto fahren, ganz gleich wohin, nur möglichst im regen Verkehr bleibend, um die wenige Kraft, die ihm zur Verfügung stand, mit Kuppeln, Bremsen, Schalten und Beachten der Verkehrsordnung zu beschäftigen. Er ließ sich ansaugen von gleißenden Stoßstangen, fuhr dicht an sie heran, heftete sich an sie, verfolgte sie durch viele Straßen hindurch, als hänge sehr viel davon ab, den Wagen mit dieser Stoßstange nicht aus dem Auge zu verlieren; bis dann einer der Verfolgten so plötzlich auf einen Parkplatz einbog, daß Benrath es erst merkte, als er auch schon auf dem Parkplatz war. Da blieb ihm nichts anderes übrig, als sich auch eine Parklücke zu suchen, weil er fürchtete, es falle jemandem auf, wenn er den Parkplatz gleich wieder verlasse. Er fuhr deshalb seinen Wagen mit großer Vorsicht in eine ganz enge Lücke, stellte den Motor ab, blieb aber am Steuer sitzen. Links und rechts von ihm eine ruhige Versammlung blinkender Autoschnauzen. Er begann zu zählen. Aber immer nach dem zehnten, elften oder zwölften Wagen begann ein Kühler unterschiedslos in den anderen überzugehen. Er zählte noch einmal, kam wieder bis zum zwölften. Das nächste Mal nur noch bis zum neunten. Seine Augen schmerzten, und das Kopfweh vom frühen Vormittag kitzelte ihm wieder unter der Schädeldecke herum. Ohne besonderen Entschluß stellte er den Motor wieder an, schob sich nach rückwärts aus der Reihe, in der er geparkt hatte, in der er nicht mehr hätte bleiben können, ohne dem quälenden Zwang zu verfallen, die blinkenden Kühler nach links und nach rechts immer wieder abzuzählen“ (Walser 1957).

Jetzt wird es aber Zeit für ein bißchen Leben. *Guillermo Cabrera Infante* schreibt über Musiker und Bohemians in den nächtlichen Straßen Havannas vor der Revolution. Diese fahren zwar häufig im offenen Cabrio herum, den Rhythmus des Verschmelzens aber finden sie in der Musik: „Da stand ich nun und dachte, wenn man Bongos oder Tumba oder Kesselpauke spielt (oder Schlagzeug, *timbales*, wie Cué sagen würde, um zu zeigen, wie gebildet er ist und gleichzeitig auf so bestechende, erotische und volkstümliche Weise geistreich), heißt das allein sein und doch wieder nicht allein sein, wie Fliegen ist das, meine ich, obwohl ich erst einmal auf die Isla de Pinos geflogen bin, und das als Passagier, aber ich meine Fliegen als Pilot, in einem Flugzeug, die flachgewalzte Landschaft in einer einzigen Dimension unter sich sehen und trotzdem wissen, daß man in die Dimensionen eingehüllt ist und daß die Maschine, das Flugzeug, die Trommeln die Verbindung sind, durch die man niedrig fliegen und die Häuser und die Menschen sehen oder hoch fliegen und die Wolken sehen kann, zwischen Himmel und Erde schwebend, ohne Dimension und doch in allen Dimensionen, und ich schlage, wirble, trommle, kontrapunktiere, halte mit dem Fuß den Takt, messe im Geist den Rhythmus, achte auf die inneren *Claves*, diese tönenden Hölzchen, die immer noch klingen, obwohl es sie in der Band gar nicht mehr gibt, zähle die Pausen, mein Schweigen, während ich der Band zuhöre, drehe Pirouetten, lasse mich trudeln, ziehe Kreise, mache einen Looping mit der linken Trommel, dann mit der rechten, mit beiden, simuliere ein Unglück, einen Sturzflug, führe den *Cencerro*-Spieler an der Nase herum oder den Trompeter oder den Bassisten, schlage gegen den Takt, ohne herauszulassen, daß ich synkopiere, tue so, als wenn ich gegen sie anspielen wollte, halte wieder das Tempo, bringe die Maschine ins Gleichgewicht, lasse sie auspendeln und lande: spielend mit der

Musik spielend Musik entlockend dieser doppelten Ziegenhaut festgenagelt an einem Würfel an einem Kubus aus Holz unsterblich gemachter Ziegenbock sein Meckern Musik geworden zwischen den Beinen wie die Hoden der Musik im Schritt mit der Band bei ihr und doch so außerhalb der Einsamkeit und der Geselligkeit und der Welt: in der Musik. Fliegend“ (Cabrera Infante 1998).

5 Empirische Untersuchung des Fahrens: Erfahrung in Erzählungen

5.1 Ausgangsposition und Projektrahmen

„Die Situationen, denen man sich im alltäglichen Leben bewußt gegenüber sieht, werden in jeder einzelnen Phase zu dem, was sie sind, weil sie vor dem Hintergrund des übrigen Lebens eine bestimmte Stelle einnehmen. Und das Subjekt (...) offenbart sich gerade durch die Struktur, die sein Leben den ihm gegenüberstehenden Situationen verleiht, als das, was es ist. Aus diesem Gedanken ergibt sich der wichtige Folgesatz, daß die Aufgabe, es als menschliches Individuum zu anständiger Kohärenz zu bringen, kaum zu trennen ist von der Aufgabe, aus den Situationen, vor die einen das Leben stellt, in anständiger Weise klug zu werden“ (Winch 1992, 36).

„Der im pragmatischen Interpretationismus verwendete Ausdruck Interpretativität meint (...) nicht nur ein nachträgliches Verfahren des Erkennens, sondern den Grundcharakter der Lebenspraxis sowie des Gebrauchs symbolisierender Zeichen selbst“ (Abel 1995, 16).

Empirische Forschung ist kein distanzierendes, unbeteiligtes Betrachten irgendeiner Realität oder Praxis. Als Aneignung von Realität ist sie eine unter vielen Formen alltäglicher Praxis. Sie ist auch nicht das exklusive Können einer dazu ausgebildeten Gruppe von Forschern, ihre Grundverfahren werden vielmehr alltäglich angewendet (Hildenbrand 1994; Flick 1995; Dick 1996, 1996b). Dieser Gedanke durchzieht nicht nur die moderne Philosophie in Hermeneutik, Sprachphilosophie oder Pragmatismus,⁷⁴ in der berühmten Metapher *man-the-scientist* ist dies auch der fruchtbare Ausgangspunkt für George Kelly's einflussreiche und umfassende Psychologie persönlicher Konstrukte. Alltägliche Lebenspraxis und deren symbolisierende Abbildung, Bewertung und Erklärung gehen Hand in Hand. Wissenschaft hat daran Teil. Die Symbolisierung von Praxis schafft ein interpretatives Verhältnis zwischen dem Besonderen und dem Allgemeinen, zwischen individuellem Phänomen und dessen Kontexten, zwischen Figur und Grund. Eine durchlebte Situation im eindeutigen raum-zeitlichen Kontext wird auf ihren Sinn im Rahmen einer allgemeinen Konstellation (des Lebens, der Gesellschaft, des Straßenverkehrs usw.) hin befragt. Diese Konstruktion von Sinn ist der interpretative Akt, egal wer ihn vollzieht und ob er dies anhand abstrakter Zahlenreihen, verbaler Aussagen, Beobachtungen oder introspektiver Reduktion tut. Sowohl das handelnde Subjekt als auch die teilhabenden Wissenschaften sind bestrebt, Kohärenz herzustellen. Diese Kohärenz kann als Kongruenz zwischen Bezugssystemen aufgefasst werden (Kap. 2.1.5). Die Bezugssysteme der Wissenschaften haben sich folglich an denen der alltäglichen Praxis zu orientieren und ihr Verhältnis zu diesen zu begründen (Rorty 1988).

⁷⁴ René Heinen spricht von der „Ästhetisierung des philosophischen Denkens“, die die Welt durch Interpretation und Sprachspiele freigebe und „unsere Begriffsbildungen, Urteilsstrukturen und Theorieansätze als produktive Verarbeitungen von Wirklichkeit betrachtet“ (Heinen 1998, 11 f.).

5.1.1 Empirisches Erkenntnisinteresse

Fahren wird in beinahe endlos vielen Bezugssystemen gesehen, ob Technologie, Verkehr, Ökologie, Ökonomie, Arbeit, Reisen, Mobilität o.a. Selten jedoch wird die konkrete Fahrsituation innerhalb dieser Bezugssysteme befragt und wenn, dann steht sie als beispielhafter Beleg und nicht im Verhältnis zu anderen Fahrsituationen. Wie aber werden Fahrsituationen von den Erfahrungsträgern selbst geordnet und sinnhaft zusammengefügt? Innerhalb welcher Grenzen werden überhaupt Fahrsituationen eingeklammert? In welchen Fahrsituationen können Subjekte Kongruenz zwischen verschiedenen Bezugssystemen herstellen, welche Fahrsituationen bleiben inkongruent? Die systematische Betrachtung von Fahrsituationen ist mit der Entfaltung der subjektiven Bezugssysteme, Kontexte und Horizonte, in denen das Fahren Sinn macht, auf das Engste verschränkt.

Die theoretischen Analysen haben den thematischen Horizont erhellt, in dem das Fahren seine kulturelle Bedeutung findet. Dieser Horizont ist mit der konkreten Erfahrung des Fahrens nicht gleichzusetzen. Er stellt vielmehr den allgemeinen Möglichkeitsrahmen dar, in dem Fahren stattfindet und zu dem der fahrende Mensch sich ins Verhältnis setzt. Er kann subjektiv als Idealvorstellung wirksam werden, als eine Möglichkeit des Erlebens, die der Mensch anstrebt, auf die er intentional zielt. Eine solche Idealvorstellung wurde bereits am Naturbegriff aufgezeigt. Während unser Umweltbegriff eine starke instrumentelle und kausale Konnotation aufweist, trägt der Naturbegriff ästhetische und transzendente Aspekte in sich. Unser Verhältnis zur Natur impliziert eine Haltung der Erhabenheit, der Zurückgenommenheit und Ehrfurcht. Eine solche Naturerfahrung kann ein Motiv des Reisens und damit des Fahrens sein. Weitere aus der Idealvorstellung abzuleitende Motive können in der Verschmelzung mit dem Fahrzeug liegen und sich auf das leiblich-sinnliche Fahrerleben beziehen, z.B. als Homogenisierung des Raumes, als Aufhebung der Schwerkraft oder als Kongruenz mit der gegenständlichen und atmosphärischen Welt (Flow-Erleben). Ein weiteres Motiv wäre die Möglichkeit zu expandieren, das Fremde aufzusuchen und ins Vertraute zu integrieren, wobei es im Ideal auf die Balance zwischen beidem ankäme. Es sind weitere Bedeutungen des Ideals denkbar, etwa im Hinblick auf die soziale Situation des Fahrens, oder individuelle und biographische Motive. Entscheidend für unsere empirische Fragestellung ist, dass *das Ideal das Fahrerleben und die Fahrerfahrung strukturieren kann, ohne konkret einzutreten. Es wirkt als intentionaler Entwurf*, so wie der Horizont auf unsere Raumvorstellung wirkt, ohne dabei erreicht zu werden. Die Empirie soll zeigen, mit welchen Motiven dieser intentionale Entwurf subjektiv verknüpft wird, und wie sich diese Motive mit dem konkreten Fahren verschränken:

- An welchen Idealen orientieren sich Fahrerinnen und Fahrer und wie setzen sie diese ins Verhältnis zu alltäglichen Fahrsituationen?
- Zeigen die individuellen Idealvorstellungen, die mit dem Fahren verknüpft werden, intersubjektive Gemeinsamkeiten?

- Lassen sich die Idealvorstellungen des Fahrens vor dem Hintergrund der entfalteten theoretischen Analyse verstehen?

Wenn es einen intersubjektiven Horizont des Fahrens gibt, dann wäre dieser auch konstitutiv für die konkrete individuelle Erfahrung. So unterschiedlich die jeweiligen Motive und Erfahrungshintergründe sein können, sie ordneten sich innerhalb dieses Horizontes sinnhaft an. Die Idealvorstellung des Fahrens wirkt integrierend in der Form, dass konkrete Erlebnisse auf sie hin bewertet werden. Das Ideal ist ein positiver Valenzanker. Nun geht es aber nicht darum, den theoretisch vorstrukturierten Horizont im alltäglichen Fahren aufzusuchen oder ihn dort hinein zu konstruieren, indem aus einer Fülle empirischen Materials dafür Belege beigebracht würden. Ein solches deduktives Vorgehen verschließt sich gegenüber den Bedeutungen, die die fahrenden Akteure selbst hervorbringen. Stattdessen sollen Fahrerinnen und Fahrer ihre Erfahrung möglichst offen darstellen und auf diesem Hintergrund ihre subjektiven Bezugssysteme entfalten können. Die empirische Eröffnung erfordert folglich Verfahren, die den Auskunftspersonen den Raum zur Darstellung möglichst weit überlassen. Der anschließend dargelegte methodische Rahmen erlaubt ein behutsames Annähern an allgemeine, intersubjektive und modellhafte Aussagen und ist somit induktiv angelegt.

Es geht also nicht um eine Überprüfung der bis hierhin angelegten theoretischen Aussagen, sondern um eine eigenständige Exploration des Fahrerlebens aus Sicht der Fahrerinnen und Fahrer. Vor dem Hintergrund aller subjektiven Bezüge können wir anschließend schauen, welche der theoretisch entfalteten Bezüge sich darin widerspiegeln. Der empirische Teil der Arbeit stellt damit eine neue, unabhängige Perspektive auf den Gegenstand dar.

5.1.2 Erfahrung in Erzählungen: Der empirische Zugang

Die Erzählung gilt als der verbale Darstellungsmodus, der der eigenerlebten Erfahrung am nächsten kommt: „Erzählungen eigenerlebter Erfahrungen sind diejenigen vom thematisch interessierenden faktischen Handeln abgehobenen sprachlichen Texte, die diesem am nächsten stehen“ (Schütze 1977, 1; vgl. Labov & Waletzky 1973). Dies kann man als These der Homologie von Erzählung und Erfahrung kritisch sehen (z.B. Bude 1985). Jedoch ist nicht von einer einzigen, sondern von Homologien in unbestimmtem Plural die Rede: „Der lebensgeschichtliche Erfahrungsstrom wird in erster Linie ‚analog‘ durch Homologien des aktuellen Erzählstroms mit dem Strom der ehemaligen Erfahrungen im Lebenslauf wiedergegeben und erst sekundär ‚digital‘ durch unterstützende Resymbolisierungen des Erfahrungsablaufs mittels abstrakter Kategorien und Prädikate dargestellt“ (Schütze 1984, 78). Die Erzählung ist also nicht ausschließlich, sondern nur in Teilen homolog mit der Erfahrung. In diesen Teilen vollzieht sich die Erzählung ähnlich wie die Erfahrung als Strom, es gibt ein eindeutiges „Davor“ und „Danach“, die Ereignisse folgen innerhalb einer Erzählung unverwechselbar aufeinander (*diachroner Ereignisablauf*). Doch sie hat auch eine Struktur, die sich aus der reflexiven Haltung des Erzählers und seinen „Resymbolisierungen“ ergibt. Er überlässt sich

zeitweise dem „narrativen Strom des Nacherlebens seiner Erfahrungen“ (ebd.), unterbricht diesen Strom aber an bestimmten Stellen, um Bewertungen, Abwägungen, Bilanzierungen und Einordnungen vorzunehmen. Diese Unterbrechungen erfolgen keinesfalls an beliebiger Stelle, sondern an geeigneten Passagen im Erzählstrom - entweder weil die erzählten Ereignisse problematisch sind und nicht sinnhaft integriert und geschlossen werden können (es tauchen gleichsam offene Fragen auf), oder weil sich die Ereignisgestalt durch eine sinnvolle Relevanzsetzung schließen lässt (Dieses Ereignis war wichtig für mich, weil ...). Der Erzähler ist in der Lage, den homologen Erzählstrom auszusetzen, wenn er erkennt, dass weitere Details des Geschehens für den Gesamtzusammenhang der Erzählung nicht von Bedeutung sind bzw. wenn er erkennt, dass der Höhepunkt einer Erzählung erreicht ist und sich damit für eine der subjektiven Bedeutung des Geschehens angemessene Bilanzierung eignet. Umgekehrt kann auch ausgehend von einer abstrakten Beschreibung subjektiver Theorie- und Sinnbezüge eine Erzählung ausgelöst werden. Dies ist dann der Fall, wenn die theoretische Betrachtung Widersprüche oder Inkongruenzen enthält. Der Erzähler gerät gleichsam in Erklärungsnot und versucht, durch eine Detailerzählung seine evaluativen Aussagen zu untermauern bzw. auf ihren Sinn hin zu überprüfen. In beiden Fällen sind *Erzählung und Evaluation in einem Bedingungsgefüge unverwechselbar miteinander verschränkt: Entweder führt die Erzählung zu der ihr angemessenen theoretischen Konstruktion, oder die theoretische Konstruktion löst die Erzählung eines ihr zugrundeliegenden Ereignisses aus.*

Es wäre also passender von einer *Analogie* als von einer Homologie zu sprechen. Erfahrung und Erzählung sind insofern analog, als dass beide einen Strom bilden, aus dem Episoden herausgelöst werden. Die Erzählung ist ein formaler Ausdruck von Erfahrung: „the formal quality of experience through time is inherently narrative“ (Crites 1971, 291). Homolog sind sie, weil sich beide auf dasselbe Geschehen beziehen, in das der Akteur verstrickt ist. Er ist „in Geschichten verstrickt“, Geschichten verklammern Erzählung und Erfahrung und sind der Ausgangspunkt jeder Erfahrungswissenschaft (Schapp 1985)⁷⁵. Als würde sie eben durchlebt, entfaltet eine Geschichte gleichsam ihre eigene Abfolge und ihr eigenes Bedingungsgefüge, in dem das Subjekt mithandelt. Außerhalb des Stroms lassen sich diese Abfolgen und Bedingungen reflexiv in den Blick nehmen, von verschiedenen Seiten betrachten und dadurch sinnhaft schließen.

Eine weitere Analogie von Erzählung und Erfahrung liegt in deren indexikalen Ausdrücken. Sowohl für die Erzählung als auch für die tätige Erfahrung ist kennzeichnend, dass bezeichnende (denotative) Zusammenhänge zwischen Zeichen und Sachverhalten in den sozialen und materiellen Handlungskontext so eingebettet sind, dass

⁷⁵ In Abkehr von Husserls Phänomenologie des reinen Bewusstseinserlebnisses (Epoché; Ströker & Janssen 1989) macht Schapp darauf aufmerksam, dass Bewusstsein immer schon *Verstrickung* ist (vgl. Kap. 2.2.2, S. 78). Erzählungen und Erfahrungen konstituieren sich als *Geschichten*, Geschichten sind gleichsam die Klammer zwischen natürlicher und reflexiver Einstellung. Sie stellen den primären Zugang zu intentionaler Erfahrung dar. Es gibt kein Bewusstsein jenseits von Geschichten und diese sind bereits gegenständlich und intersubjektiv. Diese psychologisch bisher nicht rezipierte *Geschichtenphilosophie* wäre als Grundlage einer lebensweltlichen Psychologie und ihrer narrativen Methodik lohnenswert aufzuarbeiten (Schapp 1959, 1976, 1985).

sie von den Akteuren nicht expliziert werden. Dieses Phänomen hat Harold Garfinkel im Rückgriff auf die Peirce'sche Sprachphilosophie als *Indexikalität* bezeichnet. Mit dem alltäglichen Gebrauch von indexikalischen Ausdrücken wenden die Handelnden selbstverständliches Wissen an (Giddens 1984, 43 ff.; Garfinkel 1980).

Kulturell ist die Erzählung das erste und verbreitetste Medium der Erfahrungs- und Traditionsweitergabe. Wenn es Menschen schwer fällt, Sachverhalte argumentativ oder in dichter Beschreibung darzustellen, bleibt ihnen immer die persönliche Erzählung, um sich verständlich zu machen. Labov hat gezeigt, dass die Fähigkeit zur Erzählung nicht vom Bildungsstand oder anderen sozialen Kontexten abhängig, sondern allgemein verbreitet ist (Labov 1978).

Die subjektive Rekonstruktion von Erfahrung ist in der Erzählung also eher möglich als in anderen verbalen Darstellungsverfahren. Grundlegend hierfür ist die Unterscheidung der kontinuierlichen und diskreten Form der Erfahrung (vgl. Kap. 2.2.1), die beide in der Erzählung wirksam werden. Entscheidend dabei ist, *dass die Verschränkung von Strom und Episode in der Erzählung nachvollziehbar und eindeutig identifizierbar wird. Die Episode markiert und strukturiert den subjektiven Sinn der Ereignisabläufe.* Daran, wie sie in den Erzählstrom eingebettet werden, zeigt sich, *wie und warum* einzelne Episoden eine besondere Bedeutung im Bewusstseinsstrom erhalten: „Story articulates a change in experience“ (Novak 1975, 175; zit. nach Mair 1989) - jede Störung des kontinuierlichen Erfahrungsflusses bringt eine Geschichte hervor.

Die Bedeutung einer Geschichte hängt auch ab von der aktuellen Situation und Motivlage des Erzählenden. Insofern kann die ursprüngliche Erfahrung - je nach Situation und Motivation - in unterschiedlicher Weise thematisiert und immer wieder neu ausgelegt werden. In der Erzählung verschränken sich Weltzeit und subjektive Zeit (Schütz & Luckmann 1979), vergangene, gegenwärtige und zukünftige Situation. Je nach Hintergrund kann die Figur ihre Gestalt wechseln, daher wird hier zum einen ein breiter autobiographischer und zum anderen ein engerer thematischer Hintergrund gewählt (Kap. 5.2.6). Hier liegt der Unterschied zwischen dem Erzähl- und dem Erfahrungsstrom: Der Erzählstrom ist wiederholbar, die zugrundeliegenden Ereignisse bleiben einmalig.

Die wichtigste Voraussetzung um Erzählungen auszulösen ist, dass das Thema eine ausreichende Relevanz und Anziehungskraft für den Erzähler besitzt. Es muss seitens der Auskunftsperson ein eigenes Interesse daran bestehen, die durchlaufenen Erlebnisse rückblickend zu rekonstruieren und einer Bewertung und Einordnung zu unterziehen. Dies ist bei der Selbstverständlichkeit der Autonutzung nicht von jedem Autofahrer zu erwarten. Motorradfahrer hingegen haben sich bewusst dafür entschieden, den entsprechenden Führerschein zu machen und sich eine Maschine zuzulegen. Diese Entscheidung muss vor sich selbst und vor anderen legitimiert werden und erfordert eine Auseinandersetzung mit der Thematik (Dick 1997). *Das Motorradfahren besitzt im Gegensatz zum Autofahren notwendig eine explizierbare Relevanzstruktur.* Es ist davon auszugehen, dass Motorradfahrer und -fahrerinnen eine eigene Motivation haben, dieses Thema zu entfalten. Eine Erzählung zielt allerdings nicht in erster Line auf die jeweiligen Legitimationsstrategien und Begründungen ab, sondern auf das Erlebte in seinen Details. Nur am situativen

Erleben können Begründungen, Bewertungen, Einordnungen und alle anderen Evaluationen nachvollzogen und überprüft werden. Durch die Verknüpfung von erzählter Erfahrung und reflexiver Evaluation lassen sich problematische Erlebnisse unter neuen Perspektiven betrachten, wodurch erweiterte Möglichkeiten zur Auslegung und Sinnstiftung entstehen. Gerade, wenn die reflexive Konstruktion durch das methodische Verfahren zusätzlich stimuliert wird, stoßen die Erzählenden auf neue, für sie interessante Aspekte („So hab ich das noch gar nicht gesehen“). Damit erfüllt die Erzählung eines der wesentlichen Kriterien für qualitative Sozialforschung, dass nämlich der Kontakt zwischen Forschern und Akteuren auch für letztere einen Nutzen hat (Hoffmann-Riem 1980). Dieser Nutzen liegt genau darin, dass die Erzählung einen Zugang zu Erfahrung(en) darstellt. Die autobiographische Erzählung schafft sinnhafte Perspektiven dadurch, dass der Erzähler gehalten ist, über die gesamte Erzählung ein integrierendes Motiv (den roten Faden) zu entwickeln und Zusammenhänge zwischen den einzelnen Episoden zu einer Gesamterzählung zu stiften. Das narrative Gridinterview hingegen stimuliert die Formulierung von strukturierenden Gemeinsamkeiten und Unterschieden im mehrfach wiederholten und variierten Vergleich zwischen den einzelnen Situationen (ausführlich in Kap. 5.3).

Wir zielen auf die primäre Erfahrung beim Fahren, ohne vorher zu wissen, worin diese besteht und mit welchen Bezügen diese von den Fahrern sinnhaft zusammengefügt wird. Gerade weil wir an diesen Bezugssystemen interessiert waren, lag es nahe, an deren Entwicklung und Konstruktion durch die Erfahrungsträger selbst teilzuhaben. Beschreibungen, schriftliche Aufsätze oder Leitfadeninterviews knüpfen zwar an Bezugssysteme an, allerdings werden lediglich „fertige“ Sinnbezüge abgerufen. *Die Erzählung ist eine Möglichkeit, Erlebnisse reflexiv in den Blick zu nehmen, noch bevor diese von den Akteuren als wohlumschriebene Anekdoten gedeutet und kognitiv in ein explizites Bezugssystem integriert sind.* Die Erzählung erlaubt es, nach Auslegungen und Sinnbezügen explizit zu suchen, unfertige Deutungen zu präsentieren und diese vor oder mit dem Forscher im Sinne einer kooperativen Modellproduktion (Raeithel 1998) weiterzuentwickeln. Zu dieser Kooperation tragen der Forscher methodische Kontrolle und Stimulation und die Akteure ihre Erfahrung einschließlich der Bereitschaft diese zu rekonstruieren bei. Das Einzige, was wir voraussetzten, war, dass Fahren subjektiv überhaupt als Erzählung repräsentiert ist, was allerdings ähnlich wie beim Reisen, aber anders als etwa bei „Mobilität“ oder „Natur“ leicht einzusehen ist.

5.1.3 Perspektivität, Hermeneutik, Heuristik: Der erkenntnistheoretische Rahmen

Eine *pragmatisch und phänomenologisch geschulte Empirie* lässt sich vom naiven Bekenntnis „die Sache selbst zum Sprechen bringen“ zu wollen (von Friedeburg 1991, 71; vgl. Holzhey 1991) nicht verführen. Die Sache selbst spricht nicht. Es erfordert diverse Transformationen, bis ein Gegenstand oder Phänomen symbolischen Ausdruck erlangt. Dieser enthält immer eine Perspektive eines bewusst

Wahrnehmenden auf den Gegenstand. Um diese herum besteht ein unendlicher Horizont weiterer möglicher Perspektiven, von Husserl anschaulich auch „Abschattungen des Gegenstandes“ genannt.⁷⁶ Der Gegenstand konstituiert sich in jeder Wahrnehmung von neuem, da immer eine andere räumliche, zeitliche oder intentionale (antizipative) Perspektive zwischen Wahrgenommenem und Wahrnehmenden besteht. Wir können daher nicht fragen, wie der Gegenstand als Ganzer beschaffen ist, da dieses mindestens eine Kombination unendlicher Perspektiven erforderte, welche als Bewusstseinsleistung nicht denkbar ist. Einen Gegenstand so zu erforschen, wie er unabhängig von Wahrnehmungs- und Handlungskontexten sein könnte, hieße, eine Theorie des idealen Abstraktums zu formulieren und sich an eine „ahistorische, absolute Instanz“ zu binden (Rorty 1988, 5). Wir fragen stattdessen, *wie sich der Gegenstand in seiner Perspektivität konstituiert*, wie Subjekt und Objekt dabei zusammenwirken und welche Transformationen dabei vollzogen werden. Das Verständnis ist am praktischen Erfahrungskontext zu entwickeln. Diese grundlegende *Situiertheit und Dynamik der Phänomene* trägt der Forschung auf, eine sinnvolle und tragfähige Abgrenzung der möglichen bzw. aufgefundenen praktischen Kontexte und subjektiven Bezüge zu leisten. Erst in dieser Abgrenzung (Limitation, Steinke 1999, 227 f.) und in dem, was sie nicht enthält, kommen die perspektivischen Variationen des Gegenstandes, sein Kern und seine Peripherie, zum Ausdruck.

Die autobiographischen Erzählinterviews wurden zur vertieften Analyse nach dem Prinzip der *strukturellen Variation* ausgewählt, mit der die vorher als relevant eingeschätzten Perspektiven auf den Gegenstand Fahren variiert werden sollen. Da der Gegenstand aber vorab nicht bekannt ist, lassen sich nur wenige Unterscheidungen begründet treffen. Zum einen betrifft dies soziodemographische Merkmale, hier äußern sich Frauen und Männer im Alter zwischen 21 und 37 Jahren. Entlang der Ausgangsannahmen waren unterschiedlich lange Fahrerfahrungen auf dem Motorrad zu berücksichtigen. Zwei Auskunftspersonen (Gerd, Carla) fuhren in ihrer zweiten Saison, Joachim und Ralf fuhren seit 21 Jahren, die übrigen 3 (Doro), 7 (Vera) und 13 Jahre (Olaf). Die Auswahl umfasst die Spannbreite vom Novizen bis zum Routinier. Auch Merkmale wie zurückgelegte Kilometer insgesamt und pro Jahr, Häufigkeit des Fahrens, Fahren den Winter hindurch oder Verwendungszweck des Motorrads konnten leicht erhoben und berücksichtigt werden. Weitere Merkmale werden sich erst im Verlaufe der Analysen und Interpretationen herausstellen und in den nächsten Erhebungsstufen berücksichtigt.

Kleining postuliert für die Materialauswahl die *Regel der maximalen strukturellen Variation der Perspektiven*: „Wann immer von einem Faktor ein Einfluß auf die Ergebnisse vermutet werden kann, muß dieser Faktor variiert werden“ (Kleining 1982, 234).

⁷⁶ Nicht nur über die Protagonisten - Husserl, Heidegger, Gadamer - besteht also ein Zusammenhang zwischen Phänomenologie und Hermeneutik. Die Hermeneutik ist die notwendige Brücke zwischen der idealistischen Bewusstseinsphilosophie und dem pragmatischen Anspruch von Sozialforschung. Im Vergleich mit der kritischen Theorie, die ebenfalls in Reaktion auf die historischen Ereignisse einen pragmatisch-politischen Anspruch verfolgt, scheint mir die Hermeneutik methodologisch nachhaltiger.

Hier wird ein Dilemma heraufbeschworen, weil die *maximale* Variation Hypothesen voraussetzt, die aber erst entdeckt werden sollen. Das Attribut „maximal“ birgt eine positivistische Falle, nämlich den Gedanken, es könne ein endliches Maximum an Perspektiven geben, der *Möglichkeitshorizont* um den Gegenstand herum könne durch wissenschaftliche Methoden *vollständig* abgedeckt werden. Andererseits aber „ist der Gegenstand der Untersuchung nicht, oder nur vorläufig bekannt“ und ebenso die „für ihn möglichen Betrachtungsweisen“ (ebd.). Kleinings Vorschlag der Aufteilung dieser Globalregel in „operationable Teil-Anweisungen“ (ebd.) kann nicht überzeugen, da er die Güte der eingesetzten Verfahren im engeren Sinne betrifft, nicht aber das Verhältnis zwischen Methode und Gegenstand. Daher übernehme ich seinen Vorschlag nur teilweise und verzichte auf die Maximalforderung. Es geht mir um ein Optimum in der Variation, die nicht so groß werden darf, dass Gemeinsamkeiten zwischen den Fällen gegen deren Unterschiedlichkeit ausgespielt werden. Phänomenologisch ist die *optimale Variation der Perspektiven* gleichzusetzen mit dem Gegenstandsverständnis in der jeweiligen Forschungsphase. Der Gegenstand erhält mit jeder Perspektive mehr Intersubjektivität und steht erst am Abschluss des Erkenntnisprozesses vorläufig fest. Der Erkenntnisprozess vollzieht sich damit als *hermeneutischer Zirkel* (Gadamer 1986).

Im Vorhaben, die Bedeutung eines Textes zu erschließen, stehe ich vor einem Dilemma: Um den Text auslegen zu können, brauche ich eine Annahme über seinen Sinn, eine Hypothese über die Intention des Textes. Eine solche Annahme kann ich aber nicht haben, wenn ich den Text noch nicht kenne: „Die korrekte Oberhypothese wäre allein über ein erfolgreiches Studium eben desjenigen Textes zu gewinnen, der selbst nur unter Zugrundelegung dieser noch nicht verfügbaren Oberhypothese verständnisvoll gelesen werden kann“ (Stegmüller 1975, 70).

Verständnis beginnt mit der Explikation und Reflexion der Vorbegriffe des Auslegenden. Vorhabe, Vorgriff und Vorsicht dominieren in der Auslegung einer Textstelle zunächst das, was die Textstelle an sich aussagt. Ohne Vorverständnis, egal ob angemessen oder unangemessen, ist kein Verstehen möglich:

„Auslegung ist nie voraussetzungsloses Erfassen eines Vorgegebenen. Wenn sich die besondere Konkretion der Auslegung im Sinne der exakten Textinterpretation gern auf das beruft, was ‚dasteht‘, so ist das, was zunächst ‚dasteht‘, nichts anderes als die selbstverständliche, undiskutierte Vormeinung des Auslegers, die notwendig in jedem Auslegungsansatz liegt als das, was mit Auslegung überhaupt schon ‚gesetzt‘, das heißt in Vorhabe, Vorsicht, Vorgriff vorgegeben ist“ (Heidegger 1960, 150).

Die Begegnung mit dem Text ist der zwischenmenschlichen Kommunikation ähnlich, die ebenfalls aus einem Überbrücken von Verständnisklften besteht. Gäbe es keine Verständnisklften, gäbe es auch nichts zu reden. Und jeder zwischenmenschliche Kommunikationsakt knüpft an eine Vorgeschichte an, die Quelle und Richtung des Verstehens ist.

Das vermeintliche Dilemma der *Verständniskluft* ist das Wesen der *verstehenden Auslegung*, in der sich mein ursprüngliches, unvollständiges, irrendes Verstehen Zug um Zug einem erweiterten, dem Text angemessenen Verständnis nähert. Denn das Vorverständnis ist nicht beliebig oder voraussetzungslos. In der ursprünglichen

Fragestellung einer Forschungsarbeit kommt bereits die Gerichtetheit des Erkenntnisinteresses zum Ausdruck. *Die Fragestellung selbst ist der erste Entwurf auf einen Sinn hin:* „Das Verstehen kommt nun aber erst in seine eigentliche Möglichkeit, wenn die Vormeinungen, die es einsetzt, nicht beliebige sind. Es hat darum seinen guten Sinn, daß der Ausleger nicht geradezu, aus der in ihm bereiten Vormeinung lebend, auf den Text zugeht, vielmehr die in ihm lebenden Vormeinungen ausdrücklich auf ihre Legitimation, und das ist, auf Herkunft und Geltung prüft“ (Gadamer 1986, 272). Der Interpret reflektiert die eigene Vormeinung und öffnet sich für alternative Entwürfe, sodass *ein vorläufiges Bezugssystem als Verhältnis zwischen der eigenen und anderen Meinungen entsteht*. „Innerhalb dieser Vielfalt des ‚Meinbaren‘, d.h. dessen, was ein Leser sinnvoll finden und insofern erwarten kann, ist doch nicht alles möglich, und wer an dem vorbeihört, was der andere wirklich sagt, wird das Mißverständnis am Ende auch der eigenen vielfältigen Sinnerwartung nicht einordnen können. [...] *Die hermeneutische Aufgabe geht von selbst in eine sachliche Fragestellung über* und ist von dieser immer schon mitbestimmt. Damit gewinnt das hermeneutische Unternehmen festen Boden unter den Füßen“ (ebd., 273, Hervorhebung orig.). Der Verlauf des Erkenntnisprozesses ist also untrennbar mit dem Vorentwurf verbunden, und an der Art des Umgangs mit dem Vorentwurf lässt sich die Güte des Prozesses ablesen. Gadamer nennt diesen Prozeß auch „die abhebende Aneignung der eigenen Vormeinungen und Vorurteile“ (ebd., 274).

Der Interpretationsprozess besteht aus dem Voraus-Entwerfen eines Sinns, der Überprüfung dieses Sinns am Detail des Textes und der Rückkehr zur Ausgangsfrage, an der eine Revision erfolgt: „Wer einen Text verstehen will, vollzieht immer ein Entwerfen. Er wirft sich einen Sinn des Ganzen voraus, sobald sich ein erster Sinn im Text zeigt. Ein solcher zeigt sich wiederum nur, weil man den Text schon mit gewissen Erwartungen auf einen bestimmten Sinn hin liest. Im Ausarbeiten eines solchen Vorentwurfs, der freilich beständig von dem her revidiert wird, was sich bei weiterem Eindringen in den Sinn ergibt, besteht das Verstehen dessen, was dasteht“ (ebd., 271). *Verstehen ist die Ausarbeitung des Vorverständnisses am Gegenstand des Textes bis zu dem Punkt, an dem (vorerst) kein Verständniszuwachs mehr möglich oder nötig erscheint*. Insofern erscheint es angebracht, mit Stegmüller von einer *hermeneutischen Spirale* anstatt eines Zirkels zu sprechen: „Diesen Vorgang könnte man in einem Bild durch eine Spirale darzustellen versuchen, wobei die Steigung ein Gradmesser für den im Verlauf der Explikation gewonnenen Verständniszuwachs ist“ (Stegmüller 1975, 69). Dieses Verhältnis zwischen Detail und Ganzem ist keinesfalls beschränkt auf eine einzelne Textstelle oder Aussage, sondern betrifft die Entwicklung jeder wissenschaftlichen Fragestellung - etwa auch die Formulierung einer Nullhypothese zur experimentellen Überprüfung. Diese wirft allerdings weiter voraus und ist entsprechend resistenter gegenüber Revisionen am Detail.

Dem Einwand, Hermeneutik sei eine Kunstlehre (Kleining 1995, bes. Kap. 4) und der damit verbundenen Kritik an der Einseitigkeit des narrativen Interviews (Kleining 1982), ist dadurch zu begegnen, dass die Auswahl, die Begründung und die

handwerkliche Durchführung der Methoden den Erkenntnisfortschritt nachvollziehbar macht.

Die methodischen Gütekriterien ergeben sich keineswegs nur aus dem *Verhältnis zwischen Methode und Gegenstand* (Validität), sondern unabhängig davon auch im *Verhältnis zwischen einer wissenschaftlichen Methode und ihrer Durchführung*. Sie betreffen das Handwerk und zielen auf die Herstellung von Transparenz. *Transparenz als Gütekriterium* beruht auf der *Explizitheit der Methode*, die deren Nachvollziehbarkeit und intersubjektive Geltung sicherstellt (anstelle von Objektivität) sowie auf der *Funktionalität der Methode*, die die Kontrolle über ihre Anwendung ermöglicht (anstelle von Reliabilität) (Dick 2000; vgl. Steinke 1999).

Hermeneutik ist nicht als ein beliebiges interpretatives Vorgehen zu verstehen, sondern stellt einen allgemeinen erkenntnistheoretischen Rahmen für entdeckende Kultur- und Sozialforschung dar. Die Methodologie der Erzählung erschöpft sich nicht in der dargestellten Analogie zur Erfahrung, sondern beinhaltet präzise aufeinander aufbauende Anwendungsregeln (Schütze 1984; Wiedemann 1986; Anwendung bei Riemann 1987; Dick 1994). Diese Anwendungsregeln kann man - wie jede Heuristik - als eine Wurftechnik verstehen, die voraussetzt, dass man dem Wurf eine Richtung gibt. *Keine Heuristik kommt ohne hermeneutischen Rahmen aus.*

Das hermeneutische Hervorbringen des Gegenstandsverständnisses betrifft in meiner empirischen Anlage nicht nur die Auswertung des Einzelfalles, sondern auch die vergleichenden Analysen innerhalb einer Stichprobe und schließlich die verschiedenen Erhebungsphasen, in denen Methoden und Zusammensetzung der Stichproben wechselten. Die dabei verwendeten Kriterien spiegeln den Erkenntnisfortschritt, also die sich herauschälenden Bezugssysteme wider. Daher geht die folgende Darstellung der Empirie chronologisch vor.

5.1.4 Chronologie des Forschungsprozesses und Darstellung der eingesetzten Verfahren

Das Forschungsprojekt „Die subjektive Welt des Fahrens“ umfasste fünf Erhebungsphasen. Die Kooperation unserer Forschungsgruppe ⁷⁷ mit einem Automobilhersteller gründete im gemeinsamen Interesse an der Frage, wie sich die Valenz des Autofahrens anhand der konkreten Fahrerfahrung aufweisen und begründen lässt. Diese Fragestellung war und ist weder Thema der akademischen Psychologie noch der ergonomisch orientierten Forschung und Entwicklung im Automobilbau, sie wurde bisher nur von Berger, Bliersbach & Dellen (1973, 1975) explizit untersucht, allerdings unter anderen methodischen Voraussetzungen (vgl. Kap. 1.3.7). Die Entwicklung der qualitativen Methoden ist seitdem deutlich fortgeschritten.

⁷⁷ Zur Forschungsgruppe Fahren gehören neben dem Autor noch Theo Wehner und Nikolaus Hildebrandt, zeitweise Sven Heinsen, Christoph Clases und Arne Raeithel. Sofern die Studien nicht von mir konzipiert, erhoben, ausgewertet und verschriftlicht wurden, wird in der weiteren Darstellung jeweils darauf hingewiesen, wer an den empirischen Arbeiten in welcher Form beteiligt war.

Ein weiterer Ausgangspunkt war der Gedanke, dass der Kontrast zwischen den Erfahrungen mit verschiedenen Fahrzeugen ein wichtiger Zugang sei. Das Motorradfahren bezieht im Gegensatz zum Autofahren den ganzen Körper und alle Sinne mit ein. Die individuelle Entscheidung für das Motorradfahren folgt zudem einer bewussten Absicht, während man das Autofahren als biographische Normalität betrachten kann - man kann Autofahren, ohne besonders daran interessiert zu sein, was für das Motorradfahren nicht gilt (vgl. Kap. 5.1.2). Uns interessierte zu Beginn des Projektes gerade die Realisierung dieser Absicht beim Motorradfahren sowie deren Vergleich zum Autofahren, da Motorradfahrer vermutlich in den meisten Fällen auch Autofahrer sind. Die Ausgangsannahme über die Unterschiede zwischen dem Auto- und Motorradfahren wurde in einer ersten Repertory-Grid Studie bestätigt, in der 16 Personen vorgegebene Fahrsituationen bewerteten.⁷⁸ Es zeigte sich u.a., dass Motorradfahrer ihrer Idealvorstellung vom Fahren mit zunehmender Erfahrung deutlich näher kommen als Autofahrer. Personen, die Motorrad und Auto fuhren, werteten mit zunehmender Erfahrung das Autofahren gegenüber dem Motorradfahren ab (Forschungsgruppe Fahren 1995b). Damit war die Vermutung erhärtet, dass eine Untersuchung der Valenz des Fahrens das Motorrad einbeziehen muss.

Wir führten einen weiteren systematischen Vergleich von 8 Fortbewegungsarten durch (Auto-, Cabrio-, Motorrad-, Geländewagen-, Karussell-, Fahrrad-, Mitfahren und Spazierengehen), indem wir ein auf die drei Dimensionen Valenz, Potenz und Erregung standardisiertes semantisches Differential einsetzten (nach Ertel 1964, 1965, 1965b). Die zwölf bipolaren Eigenschaftspaare wurden auf einer 7-stufigen Skala 40 Personen vorgelegt und deskriptiv ausgewertet. Ebenfalls zur Unterstützung der Ausgangsüberlegungen zeigt sich dort, dass die Valenz der Fortbewegung sowie die Varianz zwischen Fortbewegungsarten stark von deren sinnlicher Qualität bestimmt wird (typische differenzierende Zuschreibungen sind z.B. „Helle“, „Wohlklang“). Cabriofahren, Spazierengehen, Motorradfahren und Fahrradfahren, die alle unter freiem Himmel stattfinden, wiesen die höchsten Valenzen auf. Zudem zeigten sich interessante Unterschiede in der Bewertung des Autofahrens und des Motorradfahrens je nach Erfahrungshintergrund: Während Cabriofahrer das Autofahren allgemein aufwerten, werten Motorradfahrer es ab. Die Autofahrer selbst bringen dem Cabrio und dem Motorrad eine höhere Wertschätzung entgegen als dem Auto. Insbesondere schätzen sie die Potenz des Motorradfahrens und das Aktivierungspotenzial des Cabriofahrens höher ein als die Motorrad- und Cabriofahrer selbst (Forschungsgruppe Fahren 1995c).

Innerhalb dieser ersten Explorationen ging es um einen deskriptiven Vergleich verschiedener Fortbewegungsmittel. Wichtig an diesen Vergleichen sind vor allem zwei Befunde: *Erstens wird die Valenz der Fortbewegungsarten stark durch deren leiblich-*

⁷⁸ Die Studie wurde von Christoph Clases durchgeführt. Beteiligt waren 5 Autofahrer, 8 Fahrer von Motorrad und Auto, 2 Fahrlehrer sowie eine Beifahrerin. Ihnen wurden 24 Fahrsituationen vorgegeben, u. a. das „schönste Fahrerlebnis“, das „Ich-Ideal“, Fahrradfahren, Fliegen oder eine nächtliche Stadtfahrt, in deren Vergleich das persönliche Begriffs- und Bewertungssystem über das Fahren entwickelt wurde.

sinnliche Dimension bestimmt, zweitens verändern sich die Bewertungen des Autofahrens und des Motorradfahrens in Abhängigkeit von der Erfahrung mit den jeweiligen Fahrzeugen in charakteristischer Weise. Das Motorradfahren kann danach im Hinblick auf die leiblich-sinnlichen Eigenschaften als paradigmatische Fahrsituation angesehen werden. In der Bewertung kommen Motorradfahrer ihrer Idealvorstellung vom Fahren näher als Autofahrer, vor allem aber verbinden sie es mit anderen Qualitäten: Autofahrer, die keine Motorradfahrerfahrung besitzen, projizieren ihre Idealvorstellung von Kraft und Potenz auf das Motorrad, während Motorradfahrer die Potenz des Motorrads durchgehend niedriger einschätzen als die des Autos. Für sie liegt die besondere Qualität in den sensorischen Attributen des Motorradfahrens. Damit konnten die Ausgangsannahmen bekräftigt werden.

Diese vergleichenden Betrachtungen sagen aber noch nichts über die konkreten Inhalte dieser Valenzen, oder darüber, wie sie wirksam werden, welche Fahrsituationen dem Ideal nahe kommen und welche nicht. Hierzu bedarf es Verfahren, in denen Fahrer/innen selbst auswählen, welche Fahrsituationen für sie bedeutsam und werthaltig sind. Es geht darum, in der Datenerhebung so dicht wie möglich an die konkrete, tätige und situative Erfahrung anzuknüpfen. Dies geschieht auf Basis von methodisch kontrollierten Erzählungen. Bevor ich anschließend genauer auf die Durchführung der im Hauptteil der Studie eingesetzten narrativen Verfahren eingehe, soll die Übersicht über die Erhebungsphasen abgeschlossen werden (Tabelle 3). Zunächst habe ich in der Hauptstudie sieben *autobiographische Stegreiferzählungen* mit Motorradfahrern und -fahrerinnen erhoben (Forschungsgruppe Fahren 1995, 1995b). Deren Auswertung führte zu dem Gedanken, die Darstellungsform der Erzählung noch systematischer und vergleichbarer zu nutzen. Die Idee war, das Repertory-Grid narrativ zu fundieren und auf diese Weise die Narration mit einer Heuristik zur Entwicklung begrifflicher Konstruktionen zu verknüpfen. Dazu war es notwendig, von dem autobiographischen Erzählmuster zugunsten eines episodischen Erzählens abzurücken, was sich angesichts des Themas anbot. Selbsterlebte Fahrsituationen wurden von Fahrerinnen und Fahrern erzählt und anschließend mittels des Triadenvergleichs in ein Grid überführt, das schließlich mit einem bewährten Auswertungsverfahren (Raeithel 1990, 1998) (Kap. 5.3) intersubjektiv vergleichbar ausgewertet und visualisiert wurde. Insgesamt entstanden auf diese Weise achtzehn *narrative Gridinterviews* (Forschungsgruppe Fahren 1997).⁷⁹ Zum Abschluss dieser aufwendigen qualitativen Arbeit wurde schließlich ein grob an das semantische Differential angelehntes *Empfindungsinventar* entwickelt. Es diente in erster Linie der Überprüfung einiger zentraler Modellaussagen und

⁷⁹ Eines der Interviews ging nicht in die Auswertung ein, da es in der Erzählphase stark beschreibend, abwägend und abstrakt war. Die Instruktion wurde darauf hin geändert. Die Erhebung, Datenverarbeitung und Auswertung der Einzelfälle wurde von Nikolaus Hildebrandt und Sven Heinsen (1998) unterstützt, die jeweils 6 Interviews übernahmen. Die vergleichenden Interpretationen, modellhaften Auswertungen, graphischen Darstellungen und Verschriftlichungen habe ich vorgenommen. Ich möchte hervorheben, dass diese Kooperation sehr fruchtbar war, und insbesondere die aufwendige Erhebungsprozedur der narrativen Gridinterviews in langen Diskussionen gemeinsam entwickelt wurde. Sowohl die Methode als auch die Interpretationen und Ergebnisse werden hier erstmals vollständig im Zusammenhang dargestellt.

baute sowohl in den Skalen als auch im Gesamtaufbau auf den vorher erhobenen subjektiven Repräsentationen auf (Forschungsgruppe Fahren 1998). Die unipolare Skala ordnet von den Fahrer/innen geäußerte Empfindungen systematisch und zirkulär an. Sechs aufeinanderfolgende Fahrsituationen, die hintereinander eine natürliche Autofahrt darstellen, wurden so beurteilt. Daher wurden die Befragten als Autofahrer angesprochen, auch wenn sie weitere Fahrzeuge nutzten. Mit dem Inventar wurden einige der zentralen Modelle der Studie überprüft, insbesondere die anhand des Modells vermutete Abbildung der verschiedenen Fahrsituationen auf der Skala konnte bestätigt werden. Tabelle 3 zeigt den Aufbau der Empirie nochmals im Überblick.

Chronologie	eingesetzte Methode	Auskunftspersonen
I	standardisiertes Repertory-Grid	n = 16; Auto- und Motorradfahrer/innen
II	semantisches Differential	n = 40; Auto-, Motorrad- und Cabriofahrer/innen
III	autobiographische Stegreiferzählung	n = 7; Motorradfahrer/innen
IV	narratives Gridinterview	n = 18; Auto-, Motorrad- und Cabriofahrer/innen
V	Empfindungsinventar	n = 163; Autofahrer/innen

Tabelle 3: Übersicht über die Erhebungsphasen im empirischen Vorgehen

5.2 Autobiographische Erzählungen über das Motorradfahren

5.2.1 Formale Auswertung

Zwei Ziele wurden mit der Erhebung von Erzählungen verfolgt und bestimmen den Gang der Auswertung (vgl. Kap. 5.1.2):

- der angebotene Rahmen für die Entfaltung von subjektiven Sinnbezügen (Bezugssystemen) soll inhaltlich möglichst weit geöffnet werden, und
- es soll eine Darstellungsform ausgelöst werden, in der sich die Analogie zum durchlebten Erfahrungsstrom entfalten kann.

Dem Erzähler soll es dabei allein überlassen bleiben, welche Episoden er aus diesem Strom einklammert und herauslöst, um seine Relevanzen zu setzen. So ist sichergestellt, dass es sich bei den entfalteten Sinnbezügen um subjektive Theorie handelt, die am Erleben und Handeln selbst entstanden und validiert ist. Der erste Teil der Auswertung besteht in der Auswahl der zu interpretierenden Erzählungen und formalen Bestimmung der Darstellungsmodi, die dort im einzelnen zur Anwendung kommen. Ergebnis ist eine formale Beschreibung der Erzählungen. Erst anschließend wird die Erzählung auch inhaltlich ausgewertet, zunächst mit einer strukturellen Beschreibung der Erzählung einschließlich der Hauptmotive und Selbstthematisierungen des Erzählers. Da die Auswertung auf das Fahrerleben zielt und nicht primär auf die Biographie des Erzählers (die nur einen möglichen Rahmen dafür bildet), weicht das Verfahren vom Vorschlag Schützes (1984) ab. An die

Stelle der biographischen Gesamtgestalt tritt die thematische Synopse, die autobiographische Thematisierung erfolgt hier als Ausarbeitung des fahrerischen Selbstbildes durch den Erzähler. Auf Basis dieses vorläufigen, aber schon präziseren Gesamtbildes können einzelne Erzählepisoden oder längere Textausschnitte zur detaillierten Auswertung herangezogen werden. So wird auch nachvollziehbar, welche thematischen Aspekte in der Auswertung in den Hintergrund treten.

Die formale Auswertung einer Erzählung stützt sich im wesentlichen auf allgemein verbreitete Regeln der mündlichen Verständigung. Eine Basisregel der Erzählsituation ist, dass ein Akteur das Rederecht innehat, während der andere sich weitgehend auf die Zuhörerrolle beschränkt. Weiterhin beruht die Erzählsituation auf der impliziten Vereinbarung, dass das Gesagte für den Zuhörer verständlich ist oder mit dem Abschluss der Erzählung wird. Im narrativen Interview gilt zudem die Vereinbarung, dass der Zuhörer auf Nachfragen und Unterbrechungen weitestmöglich verzichtet. Wenn dieses Interaktionsschema realisiert wird, ist der Erzähler nahezu allein für die Verständlichkeit des Dargestellten verantwortlich. Er wird sich daher bemühen, Situationsmerkmale ausführlich zu schildern, Erläuterungen zu geben, eine Erzählgestalt abzuschließen, ohne Wesentliches offen zu lassen u.a. (Zugzwänge der Erzählung, Schütze 1977). Ist ihm der Zuhörer bisher kaum bekannt, muss der Erzähler auch solche Vorgänge, Personen oder Situationsmerkmale ausführen, die ihm sonst selbstverständlich sind. Der Erzähler gerät auch dann in einen Plausibilisierungszwang, wenn ihm durch die detaillierte Schilderung eines Ereignisses etwas merkwürdig erscheint und er die Teilerzählung nicht kongruent abschließen kann. Die Verständigungsmittel einer Erzählung bestimmen deren formale Merkmale, die wiederum an typischen textlichen Figuren erkennbar sind (Übersicht in Tabelle 4).

Mittel der Verständigung	Formale Merkmale	Textliche Figuren
<p>Ratifizierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Formale und inhaltliche Perspektivübernahme <p>Erzählung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Detaillierung Orientierung Indexikalisierung Komplikation Höhepunkt Dramatisierung, Modulation <p>Evaluation, Relevanzsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plausibilisierung Gestaltschließung Kondensierung Symbolisierung Explikation, Erklärung Bilanzierung (soziale) Positionierung, Selbstdarstellung Identifizierung, Selbstthematisierung 	<p>Erzählung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Höhepunkte (problemorientiert) Anekdoten Selbstaussagen (erlebnisorientiert) Belege <p>Beschreibung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Beispiele Kondensierung <p>Argumentation:</p> <ul style="list-style-type: none"> Neben-/Hintergrundkonstruktion Assoziative Suche Stereotype, Phrasen, Glaubenssätze Beziehungsaussagen an den Interviewer (Wechsel auf die Interaktionsebene) 	<p>Ratifizierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Paraphrasieren <p>Erzählung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ich-Form direkte Rede, lautes Denken Wechsel der Zeitform (ins Präsens) Chronologischer Erzählstrom Singulärer Ereignisraum Superlative, Steigerungen <p>Evaluation:</p> <ul style="list-style-type: none"> Analogien Verallgemeinerung Polarisierung Bipolares Abwägen

Tabelle 4: Wichtige formale Merkmale einer Erzählung

Von den 7 erhobenen autobiographischen Stegreiferzählungen wurden vier transkribiert (Ralf, Doro, Olaf, Gerd) und formal ausgewertet, drei liegen als Tonbandprotokolle vor und werden zur Ergänzung der Aussagen herangezogen (Vera, Carla, Joachim; Forschungsgruppe Fahren 1995). Sie brachten keine Erkenntnisse, die die bereits formulierten in Frage gestellt oder wesentlich erweitert hätten. Es bestätigte sich, dass die befragten Motorradfahrer/-innen Erzählungen generierten und die Eingangsfrage ratifizierten (sich also auf das Thema und den Erzählmodus einließen). Die Eingangsfrage lautete (nach Transkription, orthographisch bereinigt, leichte Variationen in den angebotenen Einstiegssituationen):

„Denk mal zurück an die Zeit, als du zum ersten Mal auf einer Maschine gesessen hast, wie war das so beim ersten Mal fahren und dann vielleicht auch als du den Führerschein gemacht hast und so weiter, wie fing alles an und wie ging es bis heute weiter, erzähl einfach mal drauflos ...“

Zur Veranschaulichung, wie der Angesprochene das Thema und den Erzählmodus übernahm, hier die Fortsetzung dieses Interviewausschnittes:

„mhm . jo, es fing an, da war ich wie gesagt zwölf oder dreizehn, da haben wir in der [Ortsname] eine 250er Regina, oder war das Vespa, gefunden. Als Kids, ne so, hat man ja gerne in so großen Müllkuhlen rumgespielt und da haben wir denn die ganze Verkleidung und so von diesem Roller abgenommen, und dann sind wir da immer mit durch die Wälder geeiert, weil die auch ultraleicht waren die Dinger ne. Ja, und so fing das eigentlich an mit Motorradfahren. Dann das erste Motorrad, das ich mir gekauft hab, war von einem aus [B-Stadt] da hab ich vierhundert Mark für bezahlt, da bin ich mit dem Auto runtergefahren und das war völlig zerlegt, ne, hab ich hinten ins Auto reingeschmissen und bin dann damit hier nach ... [A-Stadt], wo ich damals gewohnt hab, und hab das denn auf dem Stubentisch zusammengebaut, ne und dann damit runter im Treppenhaus, das war ja vielleicht ein Spektakel...“ (Ralf, 3/4)⁸⁰

Verschiedene Indizien belegen, dass Ralf den Erzählmodus übernimmt: Er führt sowohl Ort als auch Zeit der Ereignisse genau ein (indexikal, singulärer Ereignisraum), geht auf Details der Ereignisse ein und schildert diese in ihrem diachronen Ablauf. Andererseits weisen diese Episoden noch keine Höhepunkte und entsprechend auch keine Bilanzierungen auf, sodass man auch von einer detaillierten Form der Beschreibung ausgehen kann (Unterscheidungsmerkmale der Erzählung und verschiedener Formen der Beschreibung: Wiedemann 1986, 96 ff.). Die innere Haltung und Empfindungen des Ereignisträgers (oder der Ereignisträger) werden knapp oder gar nicht thematisiert, es handelt sich mehr um die analoge Aneinanderreihung von Ereignissen, die für den Erzähler nicht problematisch oder auslegungsbedürftig sind. Im Gegensatz zu Wiedemann (ebd.) möchte ich dennoch nicht von einer Verlaufsbeschreibung sprechen, sondern von einer anekdotischen Erzählung. Denn charakteristisch für diese Erzählpassage ist, dass die dargestellten Ereignisse selbst erlebt sind, nicht aber die exakte Wiedergabe der Abläufe. Der Erzähler identifiziert sich über die erzählte Anekdote. Von dieser *anekdotischen*

⁸⁰ Der Name ist das Pseudonym des Erzählers, die erste Ziffer verweist auf die Seite der Transkription, die zweite auf den Zeilenbeginn der jeweiligen Passage. Der Verständlichkeit halber werden die Zitate hier orthographisch leicht bereinigt, auch wenn dabei der Originaljargon teilweise verloren geht.

Erzählung ist die *problemorientierte Erzählung* zu unterscheiden, in der es auf die Schilderung von Komplikationen und Verstrickungen ankommt und die für den Erzähler in jedem Fall auslegungsbedürftig ist. Die Anekdote hingegen ist gleichsam fertig ausgelegt, sie wird als geschlossene Gestalt selbstverständlich wiedergegeben und stellt keine Herausforderung für die bestehenden Bezugssysteme des Erzählers dar. Die (problematische) Autobiographie muss nicht die dominierende Ordnungsstruktur einer autobiographischen Erzählung sein. Es können auch andere, thematisch fokussierte Bezüge entfaltet werden, etwa der Rahmen einer Tätigkeit.

Hieraus ergibt sich ein bedeutender Hinweis auf die formale Unterschiedlichkeit von Erzählungen. Eine Erzählung muss nicht zwangsläufig in einen Auslegungszwang führen. Sie kann auch als gesetzte Erfahrung widerspruchsfrei in den bestehenden Sinnbezügen aufgehoben sein. Dies trifft typischerweise auf solche Erzählungen zu, die zur Weitergabe kultureller Traditionen dienen. Sie trägt dann den Charakter des Selbstverständlichen. Dies ist im klassischen Einsatzfeld des narrativen Interviews, der Biographieforschung, selten der Fall, zumal meist Biographien vor konfliktreichen Hintergründen erhoben werden (z.B. Arbeitslosigkeit, Kriegserfahrungen, Psychiatrie). Das Motorradfahren jedoch wird meist als ein Hobby betrieben. Der subjektive Bedarf an Reflexion und Auslegung ergibt sich typischerweise nicht aus Konflikten, sondern aus der Vergewisserung positiver Erfahrungen.⁸¹ In den sieben erhobenen Erzählungen nun nimmt die Thematisierung lebensgeschichtlicher Motive unterschiedlich großen Raum ein. Erfahrene Fahrer tendierten eher zu anekdotischen Erzählungen (Ralf, Olaf, Joachim), während Personen, die erst seit einigen Jahren ein Motorrad fahren, einen höheren Legitimationsdruck zum Ausdruck brachten (Gerd, Doro, Carla, und nach einem Unfall Vera). Bei Gerd und Doro wird hierbei die sozialisatorische Konstellation besonders deutlich thematisiert, sodass hier das Motorradfahren in seinen sozialen Bezügen zugänglich wurde. Olaf ist unter diesen methodischen Gesichtspunkten ein Glücksfall: Er entwickelte in seiner dreistündigen Erzählung viele Höhepunkterzählungen mit den entsprechend ausführlichen Bewertungen und Bilanzierungen. Seine Sinnbezüge verlassen den Rahmen des Erlebens auf und mit dem Motorrad kaum. Sie sind aufgrund seiner Routine stabil, aber nicht selbstverständlich, sodass es Olaf gelingt, dieses implizite Wissen durch die Erzählung zu explizieren.

Nachdem sichergestellt ist, dass Darstellungsform und -inhalt vom Erzähler ratifiziert wurden, folgt in der formalen Auswertung die Sequenzierung des Textes in einzelne Abschnitte. Dies dient in erster Linie dazu, die Textsorten zu bestimmen. Es hat sich dabei in der eigenen Praxis bewährt, vier hauptsächliche Darstellungs-

⁸¹ Natürlich ist das Motorradfahren nicht konfliktfrei, insbesondere nicht, wenn damit begonnen wird, wie sich später zeigen wird. Diese Konflikte stellen das positive Fahrerleben aber nicht in Frage und werden mit zunehmender Erfahrung gelöst bzw. integriert (Dick 1997) - jedenfalls solange sich die Reflexion auf die Fahrerfahrung richtet. Ergeben sich Konflikte aus anderen Bezugssystemen, die dem Fahren gleichsam übergestülpt werden, können diese am Beispiel des Fahrens metaphorisch ausgelegt und gedeutet werden. Dies zeigt sich in einem narrativen Gridinterview mit einem Cabriofahrer, der aufgrund eines schweren Unfalls das Motorradfahren aufgegeben hat (Kap 5.4.3). Auch in den autobiographischen Erzählungen tauchen solche Erfahrungen auf, allerdings führten sie in keinem Fall dazu, dass das Motorradfahren aufgegeben wurde (eine Fahrer*in setzte für 2 Jahre aus).

modi zu unterscheiden⁸²: Neben *anekdotischen und problemorientierten Erzählungen* finden sich vor allem *kondensierte und argumentative Beschreibungen* (vgl. Tabelle 5). Beschreibungen sind weniger detailliert als Erzählungen. Allerdings muss ihr Inhalt deswegen für den Erzähler weder mehr noch weniger problematisch sein, einen Auslegungsbedarf bringen Beschreibungen ebenso wie Erzählungen mit sich.

		Detaillierungsgrad	
		gering	hoch
Auslegungsgrad	gering	kondensierte Beschreibung	anekdotische Erzählung
	hoch	argumentative Beschreibung	problemorientierte Erzählung

Tabelle 5: Unterscheidung der häufigsten Textsorten in narrativen Interviews

Die kondensierte Beschreibung dient der zusammenfassenden Darstellung von Ereignisabläufen. Die Erzählung einer gesamten Biographie muss Schwerpunkte bilden und kann nur eine Auswahl von Ereignissen komplikationsorientiert umgreifen. Zwischenräume müssen daher in kondensierter Form überbrückt werden. Kondensierte Beschreibungen finden sich häufig zu Beginn der Darstellung, gleichsam zur Einstimmung, bevor sich dann in diesem biographischen Schnelldurchlauf erste Detaillierungsimpulse ergeben, weil ein Ereignis während der Darstellung plötzlich bedeutsam erscheint. Die kondensierte Beschreibung betrifft in der Regel selbstverständliche Abläufe, die nicht weiter auslegungsbedürftig sind. Die argumentative Beschreibung hingegen trägt Züge von Rechtfertigung und Legitimierung eigenen Handelns oder eigener Orientierungen. Sie tritt häufig als Hintergrundkonstruktion auf, wenn sich eine Ereignisschilderung in den zunächst angebotenen Evaluationsdimensionen für den Erzähler nicht schließen lässt. Sie ist abwägend, suchend, relativierend und umfasst auslegungsbedürftige Motive. Durch die Dominanz einzelner Textsorten ergeben sich erste Hinweise auf die Gesamtgestalt der Erzählung und deren besondere Charakteristik.

Mit der folgenden ausführlichen Wiedergabe der empirischen Analyse - die doch nur eine Verdichtung der mühsamen Detailarbeit ist - verbinde ich nicht nur die Absicht, das Erlebnis Fahren zu vermitteln, sondern auch die Hoffnung, das methodische Vorgehen und die Faszination zu erhellen, die darin liegt, formale und inhaltliche Interpretation zu unterscheiden und darin eine angemessene Form hermeneutischer Erkenntnis zu suchen.

⁸² Ich weiche hier von den ‚schulmäßigen‘ Unterscheidungen der Textsorten ab. Obwohl es um Erzählungen geht, werden in der Tradition des narrativen Interviews vor allem verschiedene Modi der Beschreibung unterschieden (etwa Wiedemann 1986).

5.2.2 Olaf: „nur noch das Motorrad unter mir und mein Umfeld“ (strukturelle Beschreibung)

Olaf beginnt seine Darstellung mit einer dichten, chronologisch aufgebauten Beschreibung seiner Laufbahn als Motorradfahrer. Er ratifiziert die Eingangsfrage mit einem indexikal eingebetteten Hinweis auf sein erstes Kleinkrafttrad. Im Zentrum dieser kondensierten Beschreibung stehen Aktivitäten mit diesem und seinem darauf folgenden ersten Motorrad, insbesondere Touren, die mit anderen Fahrern unternommen werden. Die Beschreibung ist detailliert und enthält zahlreiche Indexikalisierungen, ohne allerdings Merkmale einer Höhepunkterzählung aufzuweisen. Die knappen Evaluationen beziehen sich hauptsächlich auf die Beschreibung von technischen und fahrerischen Eigenschaften der Motorräder. Eine Segmentierung des Textes fällt schwer, da Rahmenschaltelemente und Gestaltschließungen fehlen. Erst nach etwa 10 Minuten sticht eine Evaluation hervor, die diese kondensiert beschriebene frühe biographische Gestalt schließt:

„... na ja, daß ich eigentlich mich selbst so richtig zum Zweiradmechaniker so'n bißchen gesteigert oder entwickelt habe irgendwie, daß ich also fast sämtliche Reparaturen am Motorrad selbst gemacht hab, ich hab also alles an Unterlagen, was ich bekommen konnte für das Motorrad hab ich alles mir irgendwie zugelegt und auch aufgesaugt, sämtliche Motorradlektüren, sei es die Zeitschrift, sowas hab ich alles in mich reingefressen und studiert, um Wissenswertes zu erfahren oder Neuigkeiten zu erfahren oder auch Tricks, wie man die Motorräder besser, schneller oder auch zuverlässiger machen kann ...“ (4/31).

Diese Selbsteinschätzung wird ausführlicher begründet, die Relevanz dieses Motivs wird durch die Wiederholungen unterstrichen („aufgesaugt, reingefressen, studiert“). Mit dieser Evaluation setzt prompt eine Aktivierung des Erzählflusses ein, wie die unmittelbare Fortsetzung des Zitats zeigt. Die Evaluation wird zunächst auf das Motorrad erweitert und regt ihn unmittelbar zu einer Detaillierung an, der dann die erste Höhepunkterzählung folgt.

„... mit dem Motorrad bin ich eigentlich auch am liebsten noch mit gefahren, weil's wohl auch mein erstes Motorrad war, ... weil ich auch am längsten damit unterwegs war mit dem Motorrad, da gab's so witzige Situationen mal speziell ziemlich am Anfang noch, das erinnere ich noch ...“ (4/39).

Die folgende anekdotische Erzählung, die durch Rahmenschaltelemente und Evaluationen begrenzt wird, handelt davon, dass er seine Freundin mit seinem Motorrad und später auch anderen Fahrzeugen zum TÜV fahren lässt, weil diese die Plakette leichter bekäme. Der Darstellungsmodus wechselt von hier an: Es folgt eine Höhepunkterzählung auf die nächste, formal auch daran zu sehen, dass häufiger Zeitenwechsel und direkte Rede erfolgen. Der Detaillierungsgrad nimmt dabei fortlaufend zu. Die einzelnen Episoden und Anekdoten sind oft in Rahmengeschichten eingebettet, z.B. längere Urlaubstouren, von denen zahlreiche Einzelerlebnisse geschildert werden. Die folgende Passage aus der nächsten Sequenz zeigt diesen Detaillierungsimpuls auch formal anschaulich:

„... dann begab sich das so, daß nach und nach wir in der Gruppe fuhren, sich immer mehr einfach an diese Truppe einfach mit anschlossen und die fuhren dann auch ab

und zu mit an die Tankstelle ran und fragten dann (szenisch betont, dialogisch:) ja und wo wollen wir denn hin oder was wir denn vorhaben und wir hatten dann gesagt, jo nach Jugoslawien, eigentlich wollen wir nach Italien, aber warum nicht Jugoslawien, sind wir auch noch nicht gewesen, machen wir einfach mal mit ...“ (6/7).

Die direkte Rede und der damit verbundene Zeitenwechsel ins Präsens unterstreichen, dass der Darstellungsmodus gewechselt hat. Von hier an sind die Evaluationen eindeutig mit Höhepunkterzählungen verknüpft, was sich noch mehr als zwei Stunden fortsetzt. Der Detaillierungsimpuls betrifft den Aspekt der spontanen Gemeinschaft und Solidarität unter Motorradfahrern, der ihn besonders an eine frühe Tour nach Jugoslawien erinnert. Dieses erste Rahmenmotiv enthält viele Detailerzählungen unterschiedlicher Erlebnisse. Viele Motive spielen eine Rolle: die Vorreiterrolle als Jugoslawien-Touristen, Kontakte mit einheimischen Menschen, besonders Motorradfahrern, das Kennenlernen einer fremden Kultur und der Spaß daran, sich auszuprobieren. Letzteres wird in einer dramaturgisch unterstützen Detailerzählung deutlich, in der es darum geht, dass sie ohne Helme fahren, bis sie schließlich von einem Polizisten angehalten werden. Die befürchtete Strafe fällt gering aus, umgerechnet haben sie etwa 1 DM zu bezahlen, sodass sie auch weiterhin ohne Helme fahren („bei ner Mark da kann man das einfach mal riskieren, das ist nun der Spaß wert“, 9/18). Doch das ist nicht der Hauptgrund für diese Detailerzählung, „der Witz war, wo natürlich auch keiner dran dachte, weil die Sonne natürlich so extrem auch schien“ (9/19f.), dass ein Fahrer einen starken Sonnenbrand am Haaransatz und auf der schon lichten Kopfhaut davontrug. Schon diese überraschende Auflösung der Episode weist auf ein Kernmotiv von Olaf hin: Er nutzt das Motorradfahren dazu, in sich bietenden Gelegenheiten zu experimentieren. Beim Fahren ohne Helm ging es nicht etwa um Rebellion oder darum, aufzufallen, sondern um den Spaß - und rückblickend darum, was dabei alles passieren kann.

Die folgende Rahmengeschichte betrifft eine Tour nach Frankreich, die er allein unternommen hat. Der auslösende Impuls ist die Beschreibung von Motorrad-Treffen, auf die er häufiger gefahren ist. Die Tour beginnt mit einem solchen Treffen, auf dem er, als damals noch unerfahrener Fahrer, in eine heikle Situation gerät. Ältere Fahrer halten ihn dazu an, eine ihm nicht vertraute Reparatur durchzuführen. Ihm ist eine Speiche gebrochen und er soll das Rad richten. Auch hier entscheidet er sich spontan, das auszuprobieren. Der Erfolg ist zwar mäßig, aber die Speiche bereitet ihm auf der ganzen Tour kein Problem mehr. Auf einem Campingplatz in Frankreich schließt er sich mit zwei anderen Fahrern zusammen. Die nächste Höhepunkterzählung betrifft dann einen Sturz. Diese Schilderung wird hier wiedergegeben, da das Ereignis zum Zeitpunkt der Erzählung schon 11 Jahre zurückliegt, aber so detailliert dargestellt wird, dass man vom „narrativen Nacherleben“ sprechen kann:

„... ich muß wahrscheinlich einfach gepennt haben, ne, auf eine Kurve viel zu schnell zugefahren und blöde gebremst gehabt und schon rutscht das Vorderrad weg und vor Schreck Bremse gleich wieder losgelassen und nun rutschte das Vorderrad aber auch nur 'n kleines Stückchen seitlich weg, daß das Vorderrad dann gleich wieder ge-

griffen hat und wieder, äh, dann gleich in der alten Richtung eigentlich folgte und das Motorrad mich also richtig so richtig schön aushebelte, daß ich auf der anderen Seite vom Motorrad runterfiel, wobei mir eigentlich gottseidank auch damals nichts passiert ist, also 'n paar Schrammen und weil ich dann auch nur ne Jeans anhatte, weil's schön warm war, war dann das Knie so'n bißchen angescheuert und der Knöchel war angescheuert und sonst war eigentlich nichts passiert, aber das war eigentlich auch nicht das schlimmste, das schlimmste war eigentlich eher so das Motorrad, was auch der erste Gedanke, so ne, wie ich dann auf die Nase gefallen war, kurz nur gefühlt, mir tut noch nichts weh, ich merk nichts, was macht das Motorrad, Motorrad liegt noch fünf Meter weiter auf der Seite, heult in den höchsten Umdrehungen, daß ich da eigentlich erstmal hinstratzte, sofort hin, Motorrad aus, weil mir das Motorrad eigentlich immer mehr leid tat, egal was mir eigentlich passiert war ...“ (11/33).

Die Schilderung geht noch weiter, die Evaluation dieses Ereignisses erfolgt dann knapp und implizit. Der erste Impuls war, nach Hause zu fahren, aber nachdem sich die Begleiter und ein anwesender Autofahrer um ihn gekümmert hatten, und er den Zustand der Maschine überprüft hatte, entschließt er sich, weiterzufahren. Auch hier ist es wieder der schnelle Entschluss, der die Erzählgestalt schließt. Dieser Unfall ist eine Referenzerfahrung, er kommt später in der Erzählung mehrfach darauf zurück und legt ihn vor weiteren Hintergründen aus. Zunächst jedoch setzt er die Erzählung des Frankreich-Urlaubes fort. Dabei geht es u.a. um die abgemilderte Ziellosigkeit des Motorradfahrens, man braucht ein Ziel, weil es die Route bestimmt, nicht jedoch, weil man dort und nirgends anders hin will. Dann sitzt er drei Tage bei schlechtem Wetter in der Fremde mit einem kleinen Zelt und seinem Motorrad fest. Schließlich läuft diese Reise auf eine existenzielle Situation hinaus, da er in Frankreich sein Portemonnaie verliert. Er entschließt sich zum Versuch, ohne Geld nach Hause zu fahren. Eine detaillierte Höhepunktschilderung betrifft eine Situation an einer französischen Tankstelle, wo er seine Uhr für eine Tankfüllung plus 30 Franc versetzt. Er schließt die Gestalt: „dann war ich ja schon erstmal glücklich und konnte weiterfahren“ (16/1). Weitere Höhepunkterzählungen folgen: Er fährt im strömenden Regen von der belgischen Grenze bis Düsseldorf im Windschatten eines LKW Tempo 80 - „mit dem letzten Tropfen auf diese Tankstelle rauf“ (16/18) -, verhandelt dort vergeblich mit einem Tankwart, spricht Polizisten an, die sein Motorrad - mitten in der Nacht - ausführlich kontrollieren, seine Papiere einbehalten und ihm 20 Mark leihen. Schließlich kommt er nach Hause und schließt die Erzählung mit einer exmanenten Evaluation⁸³: „aber da hatte mich das Motorrad also in keiner Weise irgendwie im Stich gelassen“ (17/38). Er begründet dies vor allem damit, dass er durch die Windschattenfahrt einen extrem niedrigen Verbrauch realisieren konnte. Dies führt nochmals zu einer Detaillierung der konkreten Fahrsituation: „kein Fahrtwind mehr ... unangenehm war diese Gischt ... wenigstens nicht kalt ... diese Dieselabgase, die man einatmete ... die hinter den LKWs hochkamen ... halbwegs warm ... Motorwärme ...“ (18/1).

⁸³ Exmanente Evaluation: rückblickende Bewertung; im Gegensatz zur immanenten Evaluation, die aus dem Geschehen heraus erfolgt. Ich unterscheide weiterhin die explanative Evaluation, die sich nicht direkt auf eine Erzählung bezieht, sondern eher eine Meinungsäußerung, Feststellung, Überzeugung, Erklärung oder These darstellt. Der Bezug einer explanativen Evaluation zur Erzählung sollte, wenn möglich, herausgearbeitet werden.

Die Schilderung dieser sensorischen Merkmale veranlasst ihn dann zu der abschließenden Evaluation „das war eigentlich mit der XS, ... die schönste Tour“ (18/8).

Es folgt eine längere argumentative Beschreibung, in der Olaf sich zunächst mit dem Gemeinschaftsgefühl unter Motorradfahrern auseinandersetzt. Auch hier beobachtet er genau und wertet aus, so hat etwa „die obligatorische Grüßhand diesen Sommer abgenommen“ (18/29). Diese Einschätzungen werten das Erlebnis der allein gefahrenen Frankreich-Tour im Vergleich mit den anderen Touren nochmals auf. Möglicherweise scheint hier schwach ein biographisches Motiv auf, nämlich die Emanzipation von der Gruppe, die zunächst selbstverständlich für das Motorradfahren war. Festhalten lässt sich jedenfalls im Blick auf die Gesamterzählung, dass alle relevanten Themen und Sinnbezüge, die er setzt, nur ihn als Individuum betreffen, insbesondere im Verhältnis zu seiner Maschine und zur Straße sowie im Hinblick auf das Lernen und Perfektionieren der fahrerischen Fähigkeiten und technischen Kenntnisse bis zur Meisterschaft.

Die argumentative Beschreibung wird, mit anekdotischen Erzählungen untermauert, fortgesetzt in einer vergleichenden Betrachtung über Auto- und Motorradfahrer, ebenfalls im Hinblick auf Gemeinschaft und Solidarität. Die erzählte Episode einer Motorrad-Panne, bei der ein Autofahrer nur anhält, um nach dem richtigen Weg zu fragen, deutet an, dass das gegenseitige Helfen und Gemeinschaftsgefühl ein wichtiges Abgrenzungsmotiv zu Autofahrern ist. Schließlich kehrt Olaf in die anfangs begonnene Chronologie zurück, ohne diese Betrachtungen weiter zu vertiefen. Der Kauf eines neuen Motorrads steht an, auch hier wird wieder das Motiv des Ausprobierens deutlich. Es ist ein Chopper, dessen Fahrweise ihn reizt, die er kennenlernen will. Wie bereits eingangs wählt er auch hier wieder die Metapher des Infiziert-Seins („Bazillus“, „Fieber“), ohne sie weiter zu begründen. Grundlage der Kaufentscheidung ist ein Ergriffen-Sein, er folgt inneren Impulsen. Zwar kann er das Preis-Leistungs-Verhältnis des Motorradtyps bestimmen und sich vorher ausführlich informieren, aber eine Alternative zu der einmal ins Auge gefassten Maschine ist nicht wirklich in Sicht (so auch beim Kauf der darauf folgenden Ducati, ähnlich auch Doro und Gerd). So sind es denn die Fahreigenschaften der neuen Maschine, mit denen er die längere Schilderung dieser Kaufentscheidung bilanzierend auflöst und an denen er sein fahrerisches Selbstbild darstellen kann:

„daß (ich) natürlich das immer mal gerne ausprobier, wie schnell das Motorrad läuft, aber es kommt letztendlich nicht darauf an, sondern ich finde es eigentlich eher interessanter auf Landstraßen zu fahren, und auch lieber Kurven zu fahren, und gerade so auf den Landstraßen die Technik so'n bißchen zu verfeinern, die eigenen Fahrqualitäten zu verbessern, weil gerade mit dem Chopper, mit der Intruder hab ich so auch sehr viel Touren gemacht ...“ (22/8).

Dieses Motiv der Neugier auf die Fahreigenschaften einer bisher unbekannten Maschine führt ihn zu einem Vergleich der Fahreigenschaften verschiedener Motorradtypen. Dieser Vergleich ist allerdings nicht stereotypisch, wie in anderen Interviews (Gerd), in denen der ältere, gemütliche Chopperfahrer dem jugendlich-sportlichen Typ gegenüber gestellt wird. Olaf nähert sich in indexikalen Beschreibungen dem Thema der Interaktion zwischen dem Fahrer und seinem Motorrad.

Zunächst interessiert ihn der Vergleich des fahrerischen Vermögens zwischen ihm und anderen Fahrern, die ihm auf seiner Chopper auf gerader Strecke zwar davonziehen, die er aber in Kurven mit seiner fahrerischen Technik wieder einholt. Nun gibt er sich mit dieser Feststellung nicht zufrieden, sondern bewertet diese Erfahrung vor einem anderen Hintergrund: „die Jungs sind dann nicht schneller ... eigentlich mit den Möglichkeiten, die man heute mit Motorrädern ausschöpfen kann, völlig überfordert“ (23/19). Diese explanative Evaluation muss anschließend plausibilisiert werden, da sie dem Zuhörer nicht ohne weiteres verständlich ist und mündet in die Erzählung einer Referenzsituation. Denn bei „Geschwindigkeiten von über zweihundert kann man heute ... Motorräder mit zwei Fingern am Gasgriff festhalten, das Motorrad fährt von alleine“ (23/27). Diese Veränderung des Motorradfahrens regt ihn zu weiteren systematischen Vergleichen an. Es ist nicht die sinnliche Komponente, die sich verändert hat, sondern die technischen Fahreigenschaften. Er erläutert diesen Gedankengang anhand des risikobereiten Fahrens. Es geht dabei um Fahrerfahrung in Grenzbereichen, die durchaus notwendig sind, um die eigenen fahrerischen Möglichkeiten und Fähigkeiten zu erweitern. Das Risiko sollte dabei „immer im gewissen Rahmen bleiben, ... daß man merkt jetzt ist's gut, jetzt reicht's, schneller geht's einfach nicht“ (24/23). Mit den neuen Motorrädern allerdings merkt man in diesen Grenzbereichen nicht viel von der Geschwindigkeit, da dort nichts „schrammt“ oder „scheppert“ - man kann noch mit zwei Fingern steuern. Was dabei gestört oder gar ausgesetzt wird, ist die intensive Interaktion mit dem Motorrad, die ein wesentliches Thema in seiner Gesamterzählung ist - an einer anderen Stelle bilanziert er: „jedes Motorrad gibt in jeder Fahrsituation soviel Informationen an den Fahrer weiter“ (42/7). Um die Möglichkeiten moderner Motorräder zu explorieren, braucht man „eine richtige Piste, eine abgesperrte Strecke“ (24/39). Im alltäglichen Verkehr, etwa auf Landstraßen, muss man dazu „eigentlich wirklich Risikobereitschaft zeigen“ (25/4). Aus dieser Passage lässt sich in Übereinstimmung mit der Gesamterzählung eine These ableiten, die das Phänomen der Risikobereitschaft bei Motorradfahrern betrifft. Olafs Formulierung „man muß wirklich Risikobereitschaft zeigen“ weist darauf hin, dass Risikobereitschaft kein aktives, absichtsvolles oder gar in der Persönlichkeit begründetes Verhalten sein muss. Da die folgende These über die aktuelle Erzählung hinausweist, wird sie eingerückt:

These: Risikobereitschaft und das Fahren in Grenträumen

(vgl. S. 255)

Die Erweiterung technischer Möglichkeiten verschiebt die Grenzen für riskantes Fahren und nimmt damit die Möglichkeit, eigene Verhaltensspielräume zu explorieren. Wenn sich die Maschine aus einem abgestimmten Dialog mit dem Fahrer durch technische Perfektionierung verabschiedet, wird diesem die Möglichkeit des Feedbacks und der Korrektur eigener Verhaltensweisen genommen. Eine explorierende Fahrweise braucht verlässliche Bedingungen in Grenzbereichen. Werden diese Grenträume des Schepperns, Klapperns oder Schrammens nun zu scharfen Grenzbereichen, in denen das glatte Verhalten des Geräts plötzlich umschlägt, sind die Korrekturmöglichkeiten des Fahrers minimal. Der Fahrer befindet sich hier in einer intensiven Interaktion mit dem Gerät, die sich auf das leibliche Empfinden zentriert,

und in der Umweltaspekte zur unscharfen Peripherie werden (Stand-By-Bewusstsein, S. 199). Er ist auf die unmittelbare Rückmeldung der Maschine angewiesen. Setzt diese Rückmeldung durch ein perfektioniertes Fahrwerk aus, strebt der Fahrer zwangsläufig danach, diese Interaktion wieder herzustellen. Die Gewohnheit sagt ihm, dass dies durch eine Verschärfung der Geschwindigkeit oder Kurvenlage zu erreichen ist. Es ist also nicht die Lust an der Geschwindigkeit, die den Fahrer in solchen Grenzsituationen beschleunigen lässt, sondern das Streben nach einer körperlichen Reaktion der Maschine. Die Überlegung, Motorradfahren durch elektronische Warn- und Rückmeldesysteme sicherer zu machen, muss diesen Gedanken einbeziehen: Alles, was nicht unmittelbar in die Verschmelzung zwischen Fahrer und Maschine eingeht - in der der Fahrer nur ein begrenztes, leiblich-sinnliches, direkt mit seiner Aktivität verbundenes Wahrnehmungsfeld hat - kann er auch nicht in seine Verhaltensregulation einbeziehen. Das digitale Display auf der Armatur ist ein solcher Fremdkörper. Es wird den Unfall bei hoher Geschwindigkeit nicht verhindern, weil es in dieser Situation schlicht nicht verarbeitet werden kann.

Der Aspekt des Explorierens löst den nächsten Detaillierungszwang aus. Er erzählt von einer Situation auf seiner „Hausstrecke“, einer Strecke, die er seit Jahren immer wieder fährt und auf der er die Eigenschaften der Straße und ihrer Kurven genau kennt:

„... was macht man in solchen Situationen, (ich) hatte das mal mit einem Freund seinem Motorrad, der fährt von Yamaha diese Tausender FZR, also so'ne Supersportler mit unbändig viel PS ... und da ich nun alles, was irgendwie Motorräder anbelangt, immer neugierig bin, wissen wollte, wie sowas fährt ... daß wir mit dem Motorrad unterwegs waren und ich hatte das so in der einen Kurve ...“ (25/9)⁸⁴

Diese eine Kurve ist denkbar geeignet zum Ausprobieren, da er auf den Kilometer genau weiß, wie schnell man hindurch fahren kann. Die Schilderung des Vorfalls sei hier im Original wiedergegeben, da sie den Detaillierungssog der Erzählung veranschaulicht - und das, obwohl eigentlich nichts Besonderes passiert ist, wie er abschließend selbst betont:

„... genau auf meiner Spur, wie ich also mit dieser FZR unterwegs war, so'n Pferdeapfel gesund in der Mitte der Straße lag und ich dann immer noch so auf die Kurve zuschoß, die mit dem Motorrad spielend bei hundertvierzig zu schaffen war, die Kurve war zwar nur halbwegs zu überblicken, aber ich sah dann so auf dem Weg zur Kurve hin im letzten Moment, das waren vielleicht so zwanzig Meter, sah ich diesen Pferdeapfel, der dann noch genau in der Mitte der Fahrbahn auch lag, daß ich mir dachte, ja was machste jetzt eigentlich (senkt Stimme) (fragend:) voll bremsen, nee das haut nicht hin, das schaffste nicht und schon gar nicht in so'ner relativ scharfen Kurve, daß ich also wirklich nur den Gashahn stehen ließ, und einfach so weiterfuhr in die Kurve rein, und prompt auch genau über diesen Pferdeapfel rüber, daß das Motorrad aber auch wirklich nur so kurz mit'm Vorderrad ganz eben wegrutschte, und 'n Augenblick später denn auch das Hinterrad ganz kurz wegrutschte, das ganze Motorrad schaukelt' schüttelte sich also wirklich nur mal ganz kurz und dann war auch schon wieder vorbei, das war eigentlich alles, ... dann geht bei mir immer unheimlich viel durch 'n Kopf durch, daß ich denke, Mensch, das war jetzt ne unheimliche Schrecksekunde, gut, erschrocken hab ich mich natürlich auch, das Adrenalin ist wieder hochgeschossen, aber daß ich über sowas auch nachdenke und dann sage,

⁸⁴ Dies ist ein gutes Beispiel für den Zwang, Indexikalität aufzuheben: Olaf schiebt die Erläuterung des Kürzels „FZR“ für den nicht eingeweihten Zuhörer nach.

Mensch ja, früher wenn ich mit der Intruder darüber gefahren wäre, oder mit der XS damals noch, das Ding hätte geschaukelt bis dort hinaus und ich wär mit Sicherheit irgendwo im Gelände gelandet beziehungsweise irgendwo in'n Wald reingeschrubbt, was mit dem Motorrad äh, das war ne kurze Schrecksekunde und schon tschuk tschuk war man über diesen Pferdeapfel über weg, und das Ganze war weg (senkt Stimme) es ist, man konnte das Ganze schon wieder vergessen ...“ (25/33).

Diese kurze Schrecksekunde erinnert er, als wäre sie gestern gewesen. Er hebt in der Evaluation hervor, dass er über solche Situationen nachdenkt, sie bewertet und einordnet. Sein Bezugssystem hierfür ist die Interaktion zwischen Fahrer und Maschine sowie dieser Dyade und der Fahrbahn. Damit ist seine Selbstthematisierung expliziert: Er sieht sich als bewussten Motorradfahrer, der versucht, aus jeder Situation, selbst einer, die man sogleich wieder vergessen könnte, eine Lehre zu ziehen und seine fahrerischen Möglichkeiten zu erweitern. Er sucht diese Situationen bewusst auf.

Seine vorhergehende explanative Evaluation und argumentative Beschreibung über die modernen Motorräder findet in dieser Passage ihre Entsprechung in der konkreten Erfahrung. Olaf findet darin den thematischen Faden für den weiteren Verlauf seiner Erzählung, der nicht nur belegt, dass das Motorradfahren eine in sich geschlossene und sinnhaltige Tätigkeit ist, sondern darüber hinaus auch Einblicke gewährt in den Prozess der Erfahrungsaufschichtung und des Aufbaus fahrerischer Kompetenz. Dieser Prozess lässt sich als *real-experimentierendes Verhalten* beschreiben, für das das Motorrad ein scheinbar ideales Vehikel darstellt. Die Fortsetzung und Gestaltschließung zu dieser Belegerzählung zeigt deutlich, welches Aktivierungspotenzial dieser thematische Aspekt besitzt:

„... solche Erlebnisse, die kann man gar nicht alle aufzählen, weil es sind so viele Sachen, die man eigentlich, ich will nicht sagen, verdrängt, es passiert immer irgendwas, sobald man das Motorrad aus der Garage rausholt und mit dem Motorrad irgendwie losfährt, es passiert einfach ständig was, sobald man irgendwie auf den Verkehr sich einfädelt, auf die Straße kommt, muß sofort, ... dann schaltet mein Gehirn ein und registriert eigentlich nur noch das Motorrad unter mir und mein Umfeld ...“ (26/37).

Mitten in der Erzählung wirkt dies wie eine Besinnung auf das Wesentliche, das doch so alltäglich ist. In der Tat wechselt hier die Ordnung der Erzählung. Von nun an bestimmen nicht mehr die dramaturgisch untermalten Rahmengeschichten und unterhaltsamen Anekdoten die Erzählung, auch nicht die chronologische Biographie. Er hat sein Thema gefunden, den Kern des Fahrerlebens auf dem Motorrad, um den sich die weitere Schilderung in einer Abwechslung aus beschreibenden, explanativen und erzählenden Passagen dreht. Er kommt erneut auf die Unfallsituation in Frankreich und seine Hausstrecke zu sprechen, weitere Schlüsselerlebnisse sind der Mad Sunday (ein Motorrad-Event auf der Isle of Man) und ein spezielles Motorradtreffen, das „legendäre Conti“. Alle diese Situationen sind Lerneffekte für ihn, an ihnen prägt sich sein Selbstbild, seine Identität als Motorradfahrer.

Dieser Modus der Erfahrungsbildung ist ein bewusst vollzogener Kreislauf aus Reflexion und Praxis. Zu dieser Praxis gehört neben dem Fahren auch das Reparie-

ren, die Auseinandersetzung mit der Technik im Theoretischen wie im Praktischen. Motorradfahren zeigt sich hier als ein umfassendes Tätigkeitsfeld, in der Wissen und Erfahrung ineinandergreifen und sich das Eine an dem Anderen unmittelbar überprüfen lässt. Das erste Zitat beginnt mit der Theorie, das zweite mit der Praxis:

„... daß man selbst das untersucht, wie funktioniert so'n Motor, man so die Testberichte zum Beispiel liest und gerade im Motorrad, in der Zeitschrift hab ich die Testberichte gelesen, und dann so nach vierzig fünfzig oder sogar erst sechzigtausend läßt die Kompression nach, die Kolben sind eingelaufen - daß man sowas einfach selbst untersucht, versucht selbst zu reparieren, oder das einfach mal untersucht, ist das jetzt bei meinem Motorrad auch schon so weit, müßte man da was machen, was kann man selber machen. Und da spielt so was wie der tägliche Gebrauch [...] des Motorrades und [...] das Lernen auch mit 'rein ...“ (37/4).

„... aber was passiert in solchen Situationen, wenn man jetzt wirklich in einer ultra Schräglage ist, und da ist jetzt wirklich ein Hindernis, wenn mal was passiert, wenn man die Bremse zieht, und das sind solche Sachen, die ich [...] einfach auch mal ausprobieren, daß ich denn dann bewußt drauf achte, [...] weil ich bedingt durch die Zeitschrift das auch versuche, anzulesen oder so, wie das manches Mal so bei Fahrberichten dann auch beschrieben wird, ob das auch so ist, also ich versuch, das dann auch auszuprobieren, daß es halt wirklich so ist, [...] da hab ich jetzt momentan wieder so'n Lerneffekt mit der Ducati zum Beispiel ...“ (38/4).

Mit dieser Passage bezieht er sich nochmals auf die Referenzsituation in der Kurve mit dem Pferdeapfel, verallgemeinert aber. Es bestätigt sich, dass sein Referenzrahmen nicht der Wagemut, die Steigerung von Geschwindigkeit oder der Wettstreit mit anderen Fahrern ist, sondern der eigene Wissens- und Erfahrungszuwachs. Die ausführliche Schilderung dieser Episode früher in der Erzählung war eben nicht als reine Anekdote zur Selbstdarstellung gedacht, sondern hat einen reflektierten Hintergrund. Dieser führt sofort in einen erneuten Detaillierungszwang, er schildert anschließend eine spezielle Technik, Kurven anzufahren, die auf der Tendenz des Motorrads beruht, sich aufzurichten, wenn es in Schräglage gebremst wird. Auch diese Passage wird im Original wiedergegeben, weil die intensive kinästhetische Interaktion zwischen Fahrer und Maschine plastisch wird. Der Begriff der Partnerschaft zwischen zwei eigenwilligen Akteuren drängt sich zur Beschreibung auf:

„... um die Kurvengeschwindigkeit ein bißchen zu erhöhen, daß man zügig auf Kurven zum Beispiel zufährt, mit gezogener Vorderradbremse, und versucht dann irgendwie doch das Motorrad in die Schräglage reinzuquälen, obwohl das eigentlich doch schon relativ schwierig wird, wobei das Motorrad sonst recht handlich ist, und da ist es nun mal, wenn man die Bremse vorne gerade gezogen hat, relativ unhandlich, bis zu einem gewissen Punkt dann, wo man die Kurve einblicken kann und dann läßt man die Bremse einfach los, und dann hat man das Gefühl jetzt fällt man in ein tiefes Loch rein, weil mit einem Mal ist das Motorrad wieder völlig kurvenwillig und es fällt mit'm Mal rein, man hat natürlich immer die Lenkbewegung dagegen, um jetzt in der Kurve das Motorrad in die Schräglage zu bekommen, was dann aber bei nicht gezogener Bremse viel zu doll ist und mit'm mal fällt das Motorrad in die Kurve rein ...“ (38/17).

Durch das paradoxe Verhalten - zügig mit gezogener Vorderradbremse - und die Gegenbewegung gegen das Motorrad - in die Schräglage reinzuquälen - wird ein besonderer Effekt ausgelöst, man fällt wie in ein tiefes Loch in die Kurve rein und

plötzlich setzt sich die Kurvenfahrt weich und zügig fort. Durch das absichtliche Verzögern der natürlichen Kurvenbewegung wird diese in besonderer Weise akzentuiert und beschleunigt. Diese Fahrtechnik wird nur dadurch möglich, dass man die natürliche Kurvenbewegung und Schräglage unter variablen Bedingungen beherrscht. Nur weil die kinästhetische Einheit vertraut ist, lässt sie sich auf diese Weise herausfordern und steigern. Diese Beschreibung löst direkt eine weitere Erinnerung aus (38/29). Er erzählt von einem Motorradtreffen, dem „legendären Conti“, auf dem eine quizähnliche Inszenierung auf einer ovalen Teststrecke zeigte, dass eine Bewegung mit dem Lenker in eine Richtung die Bewegung des Motorrads in die entgegengesetzte Richtung zur Folge hat. Dieser Effekt sei den wenigsten Motorradfahrern bewusst, wenn er diese danach frage. Die Detaillierung dieser Passage und deren Evaluation - „und das war also das Faszinierende, das war ein wirklich echtes Aha-Erlebnis, was man da auf dem Conti erlebte ...“ (40/15) zeigen, dass das Lernen, der Wissens- und Erfahrungszuwachs das zentrale Bezugssystem für Olaf ist. Doch vorher beschreibt er noch, wie er dieses in die Praxis umsetzt. Wiederum wird die sensible Interaktion zwischen Mensch und Maschine illustriert:

„... wenn ich jetzt also mit dem Lenker eine Schräglage eingeleitet habe, meinetwegen 'ne Rechtskurve, also ich mach eine ganz minimale [...] Bewegung, es sind nur wenige Millimeter, die man den Lenker dann bewegt, wenn ich dann die Schräglage eingeleitet habe, dann ist es also wirklich so, daß man im Unterbewußtsein den Lenker oder die Arme ganz locker läßt, und der Lenker pendelt sich dann ganz automatisch auf diese Schräglage ein, und wenn diese Schräglage eingeleitet ist, und der Kopf wiederum einem sagt, [...] die Kurvengeschwindigkeit reicht, [...], der Kurvenradius ist gut, den kann man mit der Geschwindigkeit durchfahren, oder ich muß noch 'n bißchen weiter runter und das wird dann so 'n bißchen nachreguliert ...“ (40/1).

Beim Fahren in Kurven (oder anderen Grenzbereichen) ist der Verhaltensspielraum des Fahrers keineswegs beliebig groß, sondern stark eingeschränkt, er kann „ein bißchen nachregulieren“. Handelnde sind in dieser verbalen Formulierung der Lenker, der sich automatisch einpendelt, oder der Kopf, der einem etwas sagt (es ist wohl nicht der Kopf, sondern das Geschwindigkeitsgefühl, aber wie auch immer, Olaf sagt nicht, er *denke*, dass die Geschwindigkeit angemessen ist). Die Handlungskontrolle wechselt ins Unterbewusstsein, die Körperteile, zu denen der Lenker und das Motorrad gehören, sind wie automatisch aufeinander abgestimmt (Stand-By-Bewusstsein, S. 199). Die Auswertung des Unfalls in Frankreich (S. 175), auf den er mehrmals zurückkommt, belegt, dass das Außerkraftsetzen dieser automatischen Abstimmung oder die kognitive Unterbrechung der leiblichen Verschmelzung fatale Folgen haben können:

„... aber daß ich [...] die Situation doch auch in Sequenzen wieder vor mir hab abspielen lassen, ... deswegen kann ich das selbst heute noch so ganz genau sagen, wie es denn letztendlich passiert ist, daß also beim Kurvenfahren, in der Kurve, also auch bei Schräglage ich mit einem mal so einen Geistesblitz hatte: Mensch du bist viel zu schnell für die Kurve, was völliger Quatsch war, völliger Quatsch weil (ich) [...] für 'n ganz kurzen Augenblick nicht bei der Sache gewesen, gepennt, wieder aufgewacht, oh Gott Kurve, obwohl das im Unterbewußtsein: Motorrad ist schon lange in der Kurve, fährt durch die Kurve und da wird das, als wenn das Gehirn nur mal so ganz kurz abgeschaltet war auf Pause, auf Durchzug und denn: oh mensch Kurve, du bist

ja viel zu schnell, bei Kurven mußt du voll bremsen, und dann vor Schreck zack, in die Bremsen reingegriffen und schon blockierte das Vorderrad, und [...] das war ja das Witzige, daß ich die Bremse dann auch bewußt gemerkt hab: Mensch, jetzt in diesem Moment - das war ja wirklich nur ein Bruchteil von Sekunden - das Vorderrad rutscht weg, du mußt die Bremse wieder loslassen, sonst fliegst du gleich auf die Nase, (ich) hab dann ja während des Rutschens das Vorderrad, die Bremse wieder losgelassen, was letztendlich egal war, weil das Vorderrad griff wieder und dann (pfeift leise durch die Zähne:) psit ging ich auf der anderen Seite runter. Weil ich natürlich beim Wegrutschen auch diese Lenkbewegung - ich wollte es natürlich auch wieder versuchen, das aufzufangen, aber es rutscht natürlich, ob nun eingeschlagen oder Lenker gerade, rutscht es so natürlich weiter. [...] Ich kann noch ganz genau sagen, wie das in der Kurve noch aussah, also es ist alles noch so drin [...], das ist ja schon etliche Jahre her, aber es war eigentlich also wirklich noch wie als wenn's gestern gewesen ist, das weiß ich noch ganz genau. Es ist also wirklich so, daß ich's als Film immer wirklich vor meinen Augen abspielen lasse, oder abgespielt habe, und dann auch wirklich so Sequenzen da rausgepickt habe, daß ich auch wirklich das ergründen kann ...“ (49/20).

Formal wird deutlich, was mit dem Begriff des narrativen Nacherlebens gemeint ist. Zwischendurch wechselt er ins Präsens und zitiert wörtlich seine Gedanken aus der Situation, die elf Jahre zurückliegt. Die Tatsache, dass er zitierfähige Gedanken gehabt hat, ist auch die Unfallursache, der automatische Ablauf wird durch einen kognitiven Alarm unterbrochen, der eine unangemessene Reaktion zur Folge hatte. Kognitiv war er zu schnell, leiblich jedoch nicht. Allerdings spielt sich der Vorfall im Bruchteil einer Sekunde ab, es gibt keine Möglichkeit mehr, die leibliche Realität zur Korrektur der kognitiven Fehlleistung zur Geltung zu bringen. Doch diese Passage zeigt noch etwas anderes, wichtigeres. Sie belegt, dass seine fahrerische Selbstthematisierung situativ verankert ist. Sein reflexives Selbstbild des Lernens, des Wissens- und Erfahrungszuwachses, des real-experimentierenden Verhaltens sowie der bewussten und stetigen Reflexions-Praxis-Schleife findet ihre Entsprechung im konkreten Ereignis. Die Tatsache, dass er den Unfall mehrfach detailliert schildert und jedesmal andere Schwerpunkte setzt - dabei aber das Motorradfahren keinesfalls in Frage stellt, sodass der Unfall nicht als traumatisch gelten kann - ist Indiz für seine intensive Reflexion. Die Variationen seiner Kurventechnik belegen, dass er die Ergebnisse dieser Reflexion wiederum an der Praxis validiert. Mehrere Gestaltschließungen - immanente (auf diese Unfallsituation bezogene), exmanente (generalisierende) sowie explanative (situationsunabhängige) - unterstreichen dies. Dabei wird deutlich, dass und wie seine reflexiven Begriffe und Motive mit der konkreten Situation verschränkt sind, jedes der folgenden Zitate absrtahiert ein Stück mehr:

„... deswegen weiß ich noch ganz genau, was ich falsch gemacht hab, warum ich auf die Nase gefallen bin, daß ich das also für mich selbst auch analysiere und mir sage, das hast du falsch gemacht ...“ (34/23).

„...aber jeder einzelne Unfall, weiß ich letztendlich wie er passiert ist und warum er auch passiert ist, das habe ich für mich im Nachherein - in dem Moment in der Situation nicht - aber danach immer wieder überlegt, wie das passiert war. Und daß ich so dieses Erlebnis im Nachherein also wirklich für mich analysiere, und ich mach's also auch wirklich so, daß ich es als Ganzes immer wieder vor meinen Augen

abspule, um dann also wirklich den Moment versuche abzapassen, mensch da ist jetzt irgendwas schief gelaufen und da ist irgendwas anders gelaufen oder irgendwas außerplanmäßig gelaufen, so daß ich mir wirklich so ein paar Abschnitte auch noch mal genauer vor dem geistigen Auge passieren lasse und mir sage, ja mensch ja das ist es gewesen ...“ (50/27).

„... es passiert immer irgendwas, sobald man das Motorrad eigentlich nur aus der Garage rausholt und mit dem Motorrad losfährt, es passiert einfach ständig was, sobald man irgendwie auf [...] die Straße kommt, muß sofort, also ich mach's jedenfalls so, bei mir ist es so, dann schaltet mein Gehirn ein ...“ (26/37). Weiter: „das Gehirn ist auf Motorradfahren eingeschaltet“ (41/14; vgl. 42/5; 43/1; 44/35 u.v.m.).

„... was ich also wirklich auch ganz wichtig finde, und das würde ich jedem Motorradfahrer empfehlen, sich sowas auszusuchen, wie, ich will nicht sagen Teststrecke, eine sogenannte Hausstrecke, die man eigentlich immer wieder [...] gerne fahren möchte [...] Aber was wichtig ist, dann nicht nur diese Hausstrecke zu fahren, sondern sie auch bewußt zu fahren, bewußt darauf zu achten, was macht das Motorrad jetzt, was passiert mit dem Motorrad selbst, daß man das ausprobiert ...“ (37/12).

Olaf strebt über seine ganze Fahrerlaufbahn hinweg Meisterschaft an. Der Begriff Meisterschaft ist bewusst gewählt, weil die Konnotation des Experten vermieden, die des Zen-Meisters aber angedeutet werden soll. Er erwirbt den Status durch das Sich-Einlassen auf die Fahrsituationen, auf die Gesetze der Schwerkraft und der Motorradtechnik, selbst in der Reflexion lebt er die Situation wiederholt detailliert nach. Es geht ihm nicht um den Erwerb kontextfreien Wissens, das in symbolisierter Form präsentabel wäre, sondern um die Akkumulation von Erfahrung. Olaf sammelt Situationen. Seine Erkenntnis dient ausschließlich dem Tun. Sie ist nicht zweckfrei, da sie seinen Handlungsspielraum, seinen Tätigkeitsradius erweitert - oder besser: die Beziehung zum Motorrad und die kinästhetische Verschmelzung vertieft. Sie ist allerdings zweckfrei, weil sie keinem übergeordneten Ziel, keiner Funktionalität außerhalb des Fahrens geschuldet ist. Er unternimmt in zweieinhalb Stunden Erzählung nirgends den Versuch, seine Leidenschaft für das Motorradfahren über- oder nebengeordnet zu legitimieren (Freiheit, Unabhängigkeit, Selbstbestimmung u.v.m., was etwa bei Gerd, Doro, Vera und Joachim, weniger bei Ralf und Carla der Fall ist). Ich habe alle Interviews mit einer Lockerungsübung begonnen, in der ich die Fahrer/innen bat zu sagen, was ihnen spontan, ohne Nachzudenken, einfällt, wenn sie an Motorradfahren denken. Die mit Abstand am meisten verwendeten Begriffe (Freiheit, Unabhängigkeit) kommen bei Olaf nicht vor. Seine Assoziationen nehmen wesentliche Motive vorweg:

„... Geschwindigkeit, Kurven, Landstraße, Motorradtreffen, Freunde ... Auspuffgeräusch, Motorengeräusch, Sound ... schönes Wetter nächste Tour, wohin Urlaubstour ... was gibts sonst ... wann fängt die Saison wieder an, gerade jetzt zur Winterpause, wann an- und abmelden, ist das Motorrad in Ordnung, Zustand vom Motorrad würde mir so einfallen ... jo Lederklamotten, Pflege würde mir so jetzt noch einfallen, was gibts für Zubehör, kann man das Motorrad noch verändern, verbessern, umrüsten ... winterfest machen“ (1/4).

Er fasst sein fahrerisches Selbstbild in dem Satz „Wenn ich nicht Klempner geworden wäre, wäre ich Zweiradmechaniker geworden“ (36/38) zusammen. Mir bleibt nur die Erleichterung, dass er es nicht geworden ist - nicht, weil er der Gemein-

schaft als Klempner verloren gegangen wäre, sondern weil das sich selbst genügende und stets steigerungsfähige Erlebnis des Fahrens dann wohl doch eine funktionale Kontamination erfahren hätte (vgl. Kap. 5.4.6).

5.2.3 Doro: „was ich nie konnte, konnte ich plötzlich“ (thematische Synopse)

Die Erzählung von Doro ist weniger flüssig als die von Olaf, zwischen Interviewer und Erzählerin entspannt sich ein Interaktionsmuster, in dem der Interviewer Anregungen gibt, Themen anschnidet, die sie dann aufgreift, erweitert oder verändert. Der Interviewer versucht mehrfach auf das Fahrerleben im engeren Sinne zu sprechen zu kommen und nimmt ihre thematischen Fäden der sozialen Interaktion und Identifikation (im weitesten Sinne) nicht auf. Dies mag die unterbrochene episodische Erzählweise mit erklären. Deutlich zu sehen ist, welche Themen Aktivierungspotenzial besitzen und welche nicht. Diese Relevanzen lassen sich an den Evaluationen und Gestaltschließungen episodischer Teilerzählungen bestätigen. Es zeigt sich, dass trotz des dialogischen Charakters der Erzählung und trotz der thematischen Lenkungsversuche des Interviewers die zentralen Motive und deren Verschränkung zum Ausdruck kommen.⁸⁵

So fragt der Interviewer nach einer längeren Erzählpassage, in der sie Konflikte bei der Durchsetzung ihres Interesses am Motorradfahren in unterschiedlichen Kontexten (Vater, Bank, Fahrschule, Straßenverkehr) ausführlich schildert, und die sie mit der Beschreibung und Bewertung eines Beinahe-Unfalls beendet, nach den konkreten fahrerischen Operationen in solchen Verkehrssituationen. Ihre Antwort ist zunächst zögernd, konstruierend, beschreibend, wird dann aber detaillierter, als sie erzählt, wie sie in den ersten beiden Jahren ihre fahrerischen Kompetenzen aufgebaut hat. Eingebettet sind hier kritische evaluative Selbsteinschätzungen. Eine später geschilderte Episode, in der es erneut um den alltäglichen Kontakt mit Autofahrern geht, löst sie mit der Evaluation auf, der Autofahrer hätte gesagt, er fände es gut, wenn Frauen Motorrad führen.

Sie beginnt ihre Erzählung, indem sie die Eingangsfrage inhaltlich, nicht aber formal ratifiziert. Die knappe, aber indexikale Beschreibung der ersten Stationen ihrer Fahrerlaufbahn schließt mit einem Bezug auf ihr erstes Motorrad: Ich „hab dann irgendwann mein Motorrad gesehen“ (2/29), „da stand sie nun“ (2/32). In diesen Formulierungen, die einen dramaturgischen Höhepunkt darstellen, drückt sich ihre Beziehung zu dem Objekt Motorrad aus, die sowohl personalisiert, als auch von Beginn an durch intime Vertrautheit gekennzeichnet ist. Das Motorrad stand zunächst drei Monate in ihrem Schlafzimmer, da sie den Führerschein erst

⁸⁵ Natürlich ist es für den Interviewer und Interpreten in Personalunion ärgerlich, wenn er retrospektiv feststellt, dass er den narrativen Fluss nicht abgewartet hat. Andererseits lässt sich gerade an einem solchen Beispiel aufzeigen, wie die Interventionen des Interviewers wirken und welche Auswege die Erzählerin dabei doch findet, um ihr Thema zur Geltung zu bringen. Zudem bleibt offen, ob sich andernfalls eine flüssige Erzählung entwickelt hätte. Formal wäre zu klären, inwieweit die Erzählstruktur im Vorfeld abgeklärt werden konnte, da die Erzählerin die Fragen des Interviewers abzuwarten scheint.

noch machen musste. Auch jetzt noch steht das Motorrad in der Winterpause in ihrer Wohnung. Ihr konkreter Einstieg (in die Fahrerlaufbahn und in die Erzählung) erfolgt also nicht über das Fahrerleben, sondern über die Objektbeziehung. Im Gegenteil - die ersten fahrerischen Erfahrungen sind von Unsicherheit und Schutzlosigkeit geprägt, wie sie sie vom Autofahren nicht kennt. Sie erwähnt „Umfaller“ und heikle Fahrsituationen und schließt mit der auffälligen Evaluation und Selbstthematisierung „wahnsinnig verletzlich ... merkwürdiges Gefühl ... schutzlos ausgeliefert“ (3/33). Formal fällt auf, dass sie nüchterne, kondensierte, aber indexikale Beschreibungen mit emotional getönten Evaluationen abschließt, die der angeschlagenen Darstellungsform nicht zu entsprechen scheinen. Allerdings löst die zitierte Evaluation dann einen Detaillierungsimpuls aus. Es geht um die Fahrstunden, in denen der Fahrlehrer sie angebrüllt habe:

„... er hat mich dann, nachdem ich also das fünfundneunzigste Mal 'n mittelschweren Anfall auf'm Übungsplatz gekriegt hab, mich also ganz fürchterlich angebrüllt, und da dacht ich, nee also von so'm Idioten läßt du dir hier überhaupt rein gar nix und also dem zeigst du jetzt mal wie das eigentlich geht, und dann ging das auch alles, was ich da so machen sollte und er stand da, feixte sich einen. Da hab ich mich dann noch mehr drüber geärgert, und noch besser gings also ...“ (4/14).

Diese Episode zeigt beispielhaft, wie sie in Konfliktsituationen Handlungsenergie und Kompetenzen mobilisiert. Ähnliche Muster zeigen Erzählungen aus ganz unterschiedlichen Kontexten. In allen Fällen erscheinen die relevanten Interaktionspartner (Vater, Taxifahrer, Autofahrer) als Gegner, die sich ihr gegenüber aggressiv, bedrohlich oder abwertend verhalten. Diese situative Diskriminierung ist die Ursache dafür, dass sie verärgert oder wütend wird und dadurch die Situation meistert (ihr Motorrad wieder aufrichtet, einen Autofahrer zurechtstutzt, ihren Bänker davon überzeugt, ihr einen Kredit für das Motorrad zu geben). In ihren Bewertungen der Ursachen des Ärgers dominiert die Zuschreibung auf die anderen Beteiligten - in den distanzierten Selbstthematisierungen hingegen attribuiert sie ihr Fahrvermögen und ihre Reaktionsweise intern und selbstkritisch, wie die folgende Referenzsituation zeigt:

„... mir hat also einer mal die Vorfahrt genommen, der war also auch ganz fürchterlich erschreckt, bin auf'm Parkplatz von irgend 'nem . Kaufhof draufgefahren, hatte Vorfahrt und 'n drösiges Autofahrer fährt halt da, ich denke er sieht mich, weil der auch wirklich vielleicht Schrittempo gefahren ist, aber er hat mich nicht gesehen, war also ganz froh, daß ich bis zum Umfallen in der Fahrschule Ausweichmanöver geübt hab, weil das was ich da nie konnte, konnte ich plötzlich, da hab ich bei dem, bin dann abgestiegen, hab bei dem die Tür aufgerissen, hab also ihm meine Faust unter die Nase gehalten, was sollte das, (szenisch betont:) ohgotttoh Gott ohgotttoh Gott, ich hab sie gar nicht gesehen, ich hab sie gar nicht, oh, oh oh, der war also so weiß wie sein Auto, und ich hab dann auch, dachte dann auch, wie stehst du nur hier, ne, komm, nimm jetzt erstmal die Hand wieder runter, du wirst hier niemandem körperlich irgendetwas zufügen, auch wenn, der hat dir auch nichts ge' - (ausatmend:) vergiß es einfach, der hat dir die Vorfahrt genommen, das wird nicht das letzte Mal gewesen sein, daß dir irgendjemand die Vor-, du kannst nicht reihenweise die Autofahrer Hamburgs aus'm Auto zerren ...“ (13/22).

Ihre wütende Handlungsenergie verpufft förmlich in dem Moment, als sie, vom Motorrad abgestiegen, dem Autofahrer von Angesicht zu Angesicht begegnet. Sie gewinnt sofort Distanz und korrigiert ihr Verhalten und dessen Bewertung noch in der selben Situation. Wut und Konflikt beschränken sich auf den Moment, in dem sie dem Gegenüber anonym auf dem Motorrad sitzend begegnet. Ihre mehrfach betonte Unsicherheit und Verletzlichkeit auf dem Motorrad machen diesen Hintergrund nachvollziehbar. Was sich allerdings in diesem Moment noch - entscheidend - kristallisiert, ist, dass ihr das Ausweichmanöver plötzlich gelingt. Sie mobilisiert aus ihrer noch instabilen Verschmelzung mit dem Motorrad beim Fahren Kompetenzen, an denen sie vorher gezweifelt hat. Belegen lässt sich dies durch die Analyse der Fortsetzung dieser Passage, denn der aktivierende thematische Aspekt ist nicht der Streit, sondern ihre fahrerische Kompetenz. Sie schildert gleich im Anschluss eine Situation, in der sie einem Trecker ausweichen konnte - hier, weil sie „geistig vorbereitet“ war:

„wenn ich geistig vorbereitet bin, fällt die Reaktion vielleicht leichter, dann stand tatsächlich hinter der Kurve 'n Trecker, beziehungsweise kam da ganz blöd aus 'ner Ausfahrt, und ich hatte gerade auf der Fahrt mich bemüht, genau daran zu denken, bin dann ohne Probleme noch an dem vorbeigekommen ...“ (14/9).

Diese Passage belegt gleichsam, dass sie aus der vorherigen kritischen Situation (auch) eine Lehre gezogen hat, die sich auf das Fahren selbst bezieht. Diese Episoden sind eingebettet in eine ausführliche Betrachtung über die Entwicklung ihres fahrerischen Vermögens, auf die sich das Thema in dieser zentralen Passage etwa nach einem Drittel der Gesamterzählung zunehmend verlagert. Diese Passagen dokumentieren, wie sie durch Üben, positive Affirmationen, Unterstützung durch ihren Freund, Erfolgskontrolle über die sich einstellenden Routinen und eine defensive, vermeidende Fahrweise langsam Selbstsicherheit und fahrerische Kompetenz aufbaut (ausführlich in Forschungsgruppe Fahren 1995b).

Der dritte Schwerpunkt ihrer Erzählung sind vergleichende Betrachtungen über das Auto- und Motorradfahren, die sie fast ausschließlich am Verhältnis zwischen deren Fahrern sowie untergeordnet am Verhältnis zwischen Männern und Frauen auflöst, bewertet und bilanziert. Schließlich durchzieht noch ein weiteres Motiv ihre Erzählung, indem sie die Reaktionen ihres sozialen Umfeldes (Nachbarn, Arbeitskollegen, Chef u.ä.) auf die Tatsache, dass sie Motorrad fährt, schildert. Es wird deutlich, dass die soziale Interaktion, sowohl im alltäglichen Straßenverkehr als auch darüber hinaus, ihr dominierendes Bezugsfeld ist. Anders als bei Olaf sind lange Touren ins Ausland (USA, Südamerika) für sie bisher noch eine Wunschvorstellung, fahrerische Perfektionierung oder Verfeinerung sind kein Selbstzweck. Auf ihrer Hausstrecke etwa beobachtet sie ihre lasche Haltung, die sie der Routine zuschreibt. Sie gucke dann nicht mehr so genau hin (24/10; „gefährliche Laxheit“, 16/33).

Zusammenfassend lässt sich die enge, vertrauensvolle Dyade mit ihrem Motorrad als Kern des fahrerischen Erlebens ausmachen. Diese Dyade setzt außergewöhnliche Handlungsenergien frei („was ich nie konnte, konnte ich plötzlich“). Auf dem

Motorrad wächst sie gleichsam über sich hinaus. Das Motorrad erscheint als der verlässliche Partner in einer feindseligen Außenwelt und gibt ihr die Möglichkeit, ein Selbstbild zu entwerfen und zu verfolgen, indem sie sich hartnäckig eine legitimierte soziale Rolle und Position erarbeitet. Die Akzeptanz dieser Rolle und ihre Glaubwürdigkeit ist in der Konsequenz an ihre fahrerische Kompetenz gebunden. Sie widmet deren Aufbau und Reflexion ausführliche Passagen und authentische Selbstthematisierungen. Dass diese von den situativen Attributionen und immanenten Evaluationen teilweise abweichen, ist deswegen kein Widerspruch, weil die reflexiven Bewertungen in ihrer abwägenden Selbstkritik die einseitigen situativen Zuschreibungen einschließen. Reflexiv entwickelt sie ein angemessenes, differenziertes und entwicklungsorientiertes fahrerisches Selbstbild, das ihre Praxis begleitet und ein Weiterfahren und Lernen ermöglicht. Es ist symbolisch ausdrucksstark, dass sich die vertrauensvollsten Szenen zwischen ihr und dem Motorrad noch in ihrer Wohnung abspielen, das momentane dritte Fahrjahr weist aber bereits den Weg hinaus (vgl. Kap. 5.3.6).

Die thematische Entwicklung ihrer Erzählung zeigt, dass die Interaktion und Einheit mit dem Motorrad das Kernmotiv ihrer Motorradfahrerfahrung ist. Sie eröffnet mit dem Motorrad, schildert den steinigen Weg durch die sozialen Instanzen und den täglichen Straßenverkehr und thematisiert dann ausführlich ihre im Aufbau begriffene und daher noch brüchige fahrerische Kompetenz. *Das Motorrad ist damit nicht nur symbolisch ein Mittel zum Ausdruck emanzipatorischer Ansprüche oder sozialer Identifikation, sondern im Aufbau fahrerischer Kompetenz auch der Gegenstand ihrer Verwirklichung. Die physische und operative Kongruenz mit dem Motorrad ist die Voraussetzung für die Kongruenz und äußere Resonanz ihrer sozialen Identität.*

5.2.4 Gerd und Ralf: Geschwindigkeit - absolut oder relativ? (synoptischer Vergleich)

Gerd ist 22 Jahre alt und fährt seit zwei Jahren Motorrad. Er besitzt ein Motorrad der Klasse „Supersportler“ mit hoher PS-Zahl, eines der schnellsten Serienmotorräder. Er hat seinen Motorrad-Führerschein (wie Doro) gegen den Widerstand seiner Eltern allein finanziert. Ralf ist 33 Jahre alt und fährt seit seinem 12ten Lebensjahr Motorräder - zunächst abgemeldete Cross-Maschinen auf dem Land. Wie Olaf war es für ihn selbstverständlich, dass er mit 18 Jahren den Motorrad-Führerschein machte, weil seine Eltern ihn nicht mehr umherfahren wollten und ein Auto zu teuer gewesen sei. Auch er fährt ein sportliches Motorrad mit hoher PS-Zahl. Ralf schätzt sich im Rückblick als Fahrenfänger so ein, wie Gerd heute erscheint: „als 18, 19, 20-jähriger nur auf Leistung aus“ (22/22). Die Interviews eignen sich zum direkten Vergleich, weil Ralf und Gerd ähnliche Motorräder fahren und beide von der Geschwindigkeitserfahrung fasziniert sind. Beide haben ein ambivalentes Verhältnis zum Risiko: Sie gestehen Angst und Gefahr ein, sind aber auch von Grenzsituationen fasziniert (z.B. Dragsterrennen bei Ralf). Formal sind beide Erzählungen assoziativ und episodisch bestimmt. Mit anekdotischen Erzähl-episoden legen beide mehr Wert auf die Außendarstellung der eigenen Erfahrun-

gen als auf den Entwurf einer sinnhaften Gesamtgestalt zur reflexiven Selbstvergewisserung (zu verschiedenen Funktionen des autobiographischen Erzählens vgl. Kohli 1981). Allerdings gerät Gerd häufiger in Plausibilierungszwänge als Ralf. Ein Beispiel soll dies verdeutlichen. Beide stellen an den gleichen Merkmalen fest, dass sie auf das Motorradfahren nicht verzichten können, die Einbettung und Entfaltung dieser Feststellung allerdings unterscheidet sich deutlich. Bei beiden taucht dieses Thema früh in der Erzählung auf:

„... da bist du mit aufgewachsen und das kannst du irgendwie auch gar nicht wegdenken, also ich könnte mir zum Beispiel nicht wegdenken, daß ich mir nächstes Jahr das Motorrad nicht anmelde (I: mhm) ne, denn da wüßt ich gar nicht, also dann glaub ich krieg ich 'n richtigen Rappel ne, und werd also mehr oder weniger ungeheißbar ne ... (I: mhm mhm), weil das is irgendwie ich weiß nicht ist irgendwie drinne ...“ (Ralf, 2/14).

„... bei mir kristallisierte sich in dem Sinne raus daß ich die absolute Geschwindigkeit brauch irgendwie (senkt Stimme) also ich mein, ich merkte wenn ich ne Woche oder sowas zum Beispiel irgendwie krank war in der Zeit und ich konnte nicht Motorrad fahren, so zum Beispiel einmal hab ich mir den Finger an'ner rechten Hand gebrochen, konnte dementsprechend nicht Motorradfahren, und irgendwie, ja der war zwar gebrochen, aber das hab ich zwei Wochen ausgehalten, dann hab ich langsam den Gips abgemacht und bin trotzdem weiter Motorrad gefahren damit, auch wenn's mal weh tat und Handschuh ging nicht unbedingt darüber, aber irgendwie hat's denn geklappt, weil - es war so irgendwie, so so, es fehlte was, also ich hab zu Hause gesessen dann, und ich wurde irgendwie immer launischer, und die ganze Umwelt von mir kriegte es mit, das ich irgendwie, ja nicht mehr irgendwie, ja nett oder so was zu den Leuten war, sondern, ja irgendwie launischer, wirklich launischer wurde, ja, und da merkte ich nachher draus, daß mir das Motorradfahren fehlte ...“ (Gerd, 4/10).

Gerd setzt dieses Thema noch weiter fort bis er abschließt: „es geht mir tierisch auf die Nerven, wenn ich's nicht kann“ (Motorradfahren). Er entfaltet das Motiv der Entzugserscheinungen, um zu begründen, dass er „die absolute Geschwindigkeit“ brauche. Diese Feststellung fordert zur Detaillierung auf, sie lässt sich nur am konkreten Beispiel überzeugend darstellen. Ralf muss weder dieses Motiv selbst, noch ein anderes an dessen Beispiel belegen, für ihn dient es nur der Erläuterung der Selbstverständlichkeit, die das Motorradfahren für ihn hat. Es ist zu erkennen, dass für Gerd ein Auslegungsbedarf besteht, für Ralf nicht. Ähnliche Muster finden sich etwa in der Darstellung von Konkurrenz unter Motorradfahren, die sich in kurzen Wettfahrten und Beschleunigungen äußert.

Gerds Erzählung weist über weite Strecken den Charakter von Legitimationsversuchen auf. Zwar gibt es auch für Ralf einen fortbestehenden Legitimationsdruck, insbesondere gegenüber seiner Familie, deren Interessen mit denen des Motorradfahrens kollidieren, dieser betrifft aber das Motorradfahren insgesamt und scheint außerdem in den Argumentationslinien festzustehen. Gerd legitimiert jeden wichtigen Einzelaspekt, etwa seine Fahrweise in verschiedenen Situationen, den gewählten Maschinentyp oder seine noch nicht ausgebildeten fahrerischen Kompetenzen. Ein integrierendes Gesamtmotiv ist bei Ralf hingegen kaum zu erkennen, ihm genügt es, seinem Zuhörer anhand von Episoden die abwechslungsreiche, herausfordernde, gemeinschaftliche und unabhängige Welt des Motorradfahrens zu schil-

dern. Dabei ergeben sich keine Plausibilitätslücken, Widersprüche oder Begründungszwänge, die es nötig machten, aufwendige Begründungen zu konstruieren und Gestaltschließungen zu suchen. Gerd hingegen kommt bereits zu Beginn auf Motive zu sprechen, die die gesamte Darstellung auch argumentativ durchziehen: Geschwindigkeit und soziale Abgrenzung. Um es auf einen Begriff zu bringen: Gerd beansprucht und konstruiert anhand des Motorradfahrens Subjektivität. Er betont mehrfach, dass Geschwindigkeitsempfinden rein subjektiv ist (also relativ), warum er mit Chopperfahrern nicht zusammenfährt, und wie er sich im Alltag von diesen abgrenzt. Er beendet eine Freundschaft, weil dieser Freund sich eine Chopper zugelegt hat. Er definiert anhand des Motorradfahrens seinen Begriff von Verantwortung (der durchaus umfassend ist und die mögliche Rolle als Familienvater beinhaltet sowie die Frage, wer ihn pflegen würde, wenn er einen folgenreichen Unfall erleiden sollte). Motorradfahren ist für ihn das probenhafte Einnehmen, Ausfüllen und Definieren sozialer Rollen. Es ist das Medium, die eigenen Ansprüche auf Teilhabe an der Welt sichtbar auszudrücken und zumindest symbolisch zu verwirklichen („man wird irgendwie 'n bißchen geachtet - also mehr geachtet ...“, 53/13). Um das Motorrad herum lassen sich zahlreiche soziale Stereotype konstruieren, die jenseits eigener Erfahrung eine Ordnung in die Welt bringen. Die dabei streckenweise zum Ausdruck kommende Verwegenheit ist alterstypisch, erschöpft sich aber nicht im schnellen Fahren, sondern kommt in hypothetischen Konstruktionen zum Ausdruck:

„selbst wenn meine Freundin dabei sterben würde beim Motorradfahren, es wär mir in dem Sinne wirklich scheißegal, ich würd trotzdem weiter Motorradfahren, ich würd vielleicht trauern, aber ich würd dann sagen (rhythmisch betont) gut, ist geschehen, bißchen Schuld hat sie mit, vorbei (senkt Stimme)“ (47/34).

Die radikale Konstruktion gelingt gerade deshalb, weil sie erfahrungsfern ist. Sie gelingt besser noch als bei der rasenden Wettfahrt in der Stadt, die er in einer langen Belegerzählung schildert und evaluierend schließt: „und da da hat's bei mir ausgesetzt, also da hat's wirklich ausgesetzt ... dieser Überlebenswille“ (32/8). Die leibliche Erfahrung von Verwegenheit lässt sich nicht so gut integrieren wie deren hypothetische Inszenierung.

Es lässt sich begründet annehmen, dass es Gerd nicht gelingt, auf Basis eigener Fahrerfahrungen sein Selbstbild als Motorradfahrer erzählend-geschlossen zu entwerfen und er gerade deswegen auf argumentative Radikalität, stereotypische Abgrenzung und hypothetische Szenarien zurückgreifen muss. Ralf hingegen liegt nicht daran, offensiv ein radikales fahrerisches Selbstbild zu vertreten. Auch er hat die Gefahren des riskanten und schnellen Fahrens nicht vollständig integriert, allerdings haben sie keine Funktion (mehr) für sein Selbstbild. Ihm geht es vor allem um Freizeitgenuss, um die selbstbestimmte Gegenwart zur Erwerbs- und Familienarbeit.

Gerds Erzählung weist einen hohen Anteil argumentativer Stränge auf, seine Selbstthematisierung und Kernmotive werden explizit, da sie ihn unter Legitimationsdruck setzen. Bei Ralf hingegen bleiben Selbstbild und Kernmotive implizit,

seine Welt des Fahrens ist weitgehend legitimiert (vgl. Dick 1997). Die Außenorientierung in der Erzählung dient Gerd zur Anspruchsbegründung (Kohli 1981), Ralf zur unterhaltsamen Selbstdarstellung. Subjektivität und lebendigen Erfahrungsbezug weisen beide Erzählungen dann auf, wenn es um die Darstellung der sinnlichen Komponenten des Fahrerlebens geht. Da dies als ein Hinweis darauf gewertet wird, dass diese Komponenten und das leibliche Erleben ein eigenständiges, zentrales und integrierendes Moment des Fahrens darstellen, soll dies am Beispiel belegt werden. Gerd spricht über Geschwindigkeit, Risiko und den Abbau von Hemmschwellen. Diesen letzten Punkt will er nun näher erläutern (unterstrichene Worte oder Wortteile besonders betont):

„... im Unterbewußtsein ist es zwar noch immer so, daß ich weiß wie schnell das im Grunde ist, die Geschwindigkeit, aber sobald irgendwie diese Verschmelzung von, ja, Maschine Mensch also in dem Sinne bei mir passiert, ist es so, daß die Geschwindigkeit nicht mehr real ist (senkt Stimme) (I: mhm), also es ist gar nicht mal so 'ne Scheinwelt in dem Sinne, die um mich rum sich aufbaut, sondern mehr so, daß, ne, die Welt wird irgendwie realer, aber Gesetze zählen nicht mehr (senkt Stimme) (I: mhm), ja [wie in dem Sinne] Anarchie (senkt Stimme), ja, in dem Sinne Anarchie 'n bißchen so, (I:mhm), so ist das Gefühl, man ist unabhängig, so, ja, ich mein dieses Freiheitsgefühl und irgendwie, es zählt nichts mehr (senkt Stimme)

I: außer Schwerkraft

G: ja, Schwerkraft in dem Sinne -

I: weil, wenn die weg wär, dann würdest Du ja fliegen -

G: ja (beide lachen leicht), aber so [die spürst du in dem Sinne auch nicht]

I: ja ja hmh

G: ich mein -

I: oder, ja vielleicht wird die ja auch', weiß ich ja nicht, ich kenn das Gefühl ja nicht, also -

G: nee, ich mein es ist so, ja, die Schwerkraft ist da, ja das ist wahr, aber man nimmt nichts mehr wahr von den Sachen, man nimmt zwar die - also' mir kommt's vor, ich nehm die Umwelt viel realer wahr (senkt Stimme), ich nehm auch Leute viel realer wahr, [...] und man sieht auch irgendwie, so ja, ich mein die Umwelt in dem Sinne man nimmt wohl wahr, da sind Bäume, da ist Luft, da sind Tiere oder sowas, aber man nimmt irgendwie Sachen ganz', also n paar Sachen anders wahr, also ich nehm's auf jeden Fall anders wahr, ich mein, ich kann ja hier nur für mich sprechen, (I: mhm), bei mir ist es so, ich nehm manche Sachen wirklich anders wahr (senkt Stimme). Ich nehm Geschwindigkeit nicht mehr, ja, von diesem linearen Faktor her wahr, daß Geschwindigkeit stetig steigt oder sowas, sondern ich nehm dann mehr oder weniger so'n Schema wahr, ja, so, langsam ... gefahrvoll ... und, ja in diesen beiden, so, zu langsam, ja, und dann, ja . zu langsam, o.k., also 'n Toleranzbereich und dann gefährlich ...“ (21/26)

oder an anderer Stelle beim Versuch, die Wahrnehmungen im Vergleich zwischen Auto- und Motorradfahren zu erläutern: „... beim Motorradfahren da nehm ich mehr die andern Sachen wahr (senkt Stimme), da nehm ich mehr den Wind, ja, der Wind, die Straße, die Straßenlage, Straßenbeschaffenheit und so was wahr (senkt Stimme), ich nehm da mehr mit, wenn da jetzt irgendwie mal 'n Trecker gefahren ist oder sowas, das nehm ich mit [...] der Horizont verengt sich dann ganz drastisch ...“ (40/13 bzw. 39/29).

Gerd sucht zunächst nach passenden Begriffen für das Empfinden der Situation, in der die Hemmschwelle aussetzt, doch seine Assoziationen Verschmelzung, Scheinwelt, Anarchie und Freiheitsgefühl fassen dieses Empfinden nicht befriedigend, er kann die Gestalt nicht schließen. Die Intervention des Interviewers verstärkt diese Suche noch einmal, wohl, weil unaufgelöst im Raum steht, ob er Schwerkraft nun empfindet oder nicht. Er beschreibt seine Wahrnehmungen dann konkreter (Umwelt, Bäume, Luft, Tiere), was ihn schließlich dazu bringt, die Subjektivität dieser Wahrnehmungen zu betonen: er korrigiert von „man nimmt es anders wahr“ in „ichnehm es auf jeden Fall anders wahr“. Die subjektive Erfahrung kann er dann unmittelbar am Beispiel der Geschwindigkeit, einem seiner Hauptthemen, verdeutlichen. Mit diesem Bezug auf die subjektive Wahrnehmung gelingt ihm die Authentizität in der Darstellung, die die begonnene Gestalt schließt. Auch im zweiten Zitat geht eine längere assoziative Suche voraus, auch hier gelangt er schließlich zu einer Schilderung subjektiver Wahrnehmungen, die zwar aufzählend, figural und beispielhaft bleibt, jedoch durch ihre Verankerung in der subjektiven Erfahrung die Gestaltschließung ermöglicht: „dasnehm ich mit“ und „der Horizont verengt sich drastisch“.

Für Gerd besteht über weite Strecken seiner Darstellung eine Kluft zwischen dem konkreten, sinnlich-leiblichen Erleben des Motorradfahrens und den Begriffen, die er dafür verwendet. Dies wird mehrfach deutlich. Er fährt z.B. mit einer Sozia, deren Freude an der Fahrt sich auf ihn überträgt und ihn Hemmungen ablegen lässt (14/15). Nach einer längeren Hintergrundkonstruktion zu den Hemmungen versucht er, dieses „schönste“ Fahrerlebnis erneut zu schildern. Es ist nicht die Scham, die ihn zögern lässt, von Sex zu sprechen, sondern die Suche nach einem Begriff für das „intensivste Fahrerleben“. Es gelingt ihm nicht, dieses anders in Worte zu fassen, es bleibt implizite Erfahrung:

„... es war'n intensiveres, also es war für mich das intensivste Gefühl von Motorradfahren, als ich mit der zusammen gefahren bin (senkt Stimme), ja, es war irgendwie ganz und gar anders (senkt Stimme), es, irgendwie 'n Motorradfahren so, ja ... was weiß ich, ich mein, es war irgendwie ... (fragend:) ja wie kann man das vergleichen, wie das Fahrgefühl war, es war irgendwie so ... ja auch wenn's sich vielleicht paradox anhört oder sowas (schneller:) es war irgendwie so, so ähnlich wie Sex (senkt Stimme) ...“ (14/27).

Der Vergleich ist absolut glaubwürdig und wirkt doch konstruiert. Es ist gar nicht notwendig, dass er ihn als paradox bezeichnet, um zu erkennen, dass keine stetige Beziehung zwischen der konkreten Erfahrung und der verbalen Bezeichnung besteht. Ähnlich verhält es sich mit den Attributen Freiheitsgefühl und Verschmelzung, auch sie wirken bemüht:

„... und dann kamen so die ersten Fahrgefühle mit 160 bis 190 auf der Autobahn, und das hat sich denn immer mehr - ja, das Motorradfahren war dann langsam ein Freiheitsgefühl, also es war ein Gefühl, daß man beim Motorradfahren irgendwie Gedanken fassen konnte, [...] beim Motorradfahren kann man irgendwie mehr nachdenken als anders, man ist in dem Sinne mehr alleine, und irgendwie dieses, ja, spirituelle beim Motorradfahren, irgendwie es kommt einem vor, als wenn man irgendwie eins [wird] damit, [...] wenn ich, sagen wir mal zehn Minuten fahre, dann

hab ich nicht mehr das Gefühl, daß ich Motorrad fahre, sondern als wenn ich irgendwie zusammen mit dem Motorrad Eins bilde ...“ (3/6).

Diese Passage bezieht ihre Authentizität nicht aus der Verschränkung von erzählerischen und evaluativen Merkmalen. Sie passen „irgendwie“ zusammen. Gerd verfügt über passende Begriffe, er hat auch die Erfahrung leibhaftig gemacht und trotzdem wirkt die Darstellung so, als kämen die Begriffe aus einer anderen Quelle, nicht aber aus der Auslegung und Bewertung der konkreten Situation. Sie schließen diese Passage auch nicht ab, sondern lösen weitere Erklärungsversuche aus, er versucht anschließend, die Begriffe durch einen Vergleich mit dem Autofahren „im Käfig“ zu verdeutlichen. Der Abschluss und Übergang zum nächsten Motiv gelingt auch dadurch nicht: „...und irgendwie, man spürt die Umwelt, also ich spür die Umwelt mehr so dabei, na ja, auf jeden Fall das ging dann so weiter mit Motorradfahren und so ...“ (3/22). Der intendierte Sachverhalt bleibt unausgesprochen („na ja, auf jeden Fall“), als er die Erzählung fortsetzt. Trotzdem macht auch diese Passage deutlich, dass diese Schilderungen authentisch sind, er korrigiert auch hier das „man“ in das „ich“.

Diese Belege sind denkbar ungeeignet, den Aspekt der Verschmelzung von Mensch und Motorrad aufzuweisen, weil dieses Konzept von der verbalen Ebene des Interviewtextes nicht bruchlos auf leibliche Erfahrung zurückzuführen ist. Aber sie zeigen dennoch, dass es diese leibliche Ebene gibt. Auch wenn sie bei Gerd gleichsam ohne Worte bleibt, befindet er sich hier dicht an seiner Erfahrung. All diese Passagen fügen sich zudem in den thematischen Hintergrund seiner Gesamterzählung, sie belegen seine Hauptmotive. Auf die assoziative Eingangsfrage, was ihm spontan zu Motorradfahren einfällt, nennt er nur zwei Begriffe: Geschwindigkeit und Freiheit. Beides wird, wenn auch holprig, in den authentischen Passagen seiner Erzählung deutlich. Sie finden damit eine Entsprechung und Begründung in der leiblichen Fahrerfahrung - auch wenn er diese nicht nachvollzieht.

Bei Ralf fällt dieser Beleg leichter, da seine anekdotischen Erzählungen Rahmen und Evaluationen enthalten, die die Bedeutung des leiblich-sinnlichen Erlebens für ihn auf direktem Wege ausdrücken:

„... eins der schönsten Fahrerlebnisse [...] Richtung Portugal morgens um halb vier oder so sind wir losgefahren, da ist noch richtig Tau, also Feuchtigkeit auf der Lederjacke, und dann geht auf einmal die Sonne hoch, und du merkst richtig, als wenn dir einer eine Heizsonde vors Gesicht hält, das merkst du richtig, wenn die Sonne aufgeht (zeigt auf seinen Unterarm:) und dann langsam die Perlen auf der Lederjacke so verschwinden, und die Sonne kommt hoch, also das ist echt, also ist mehr oder weniger beeindruckend, das ist bei mir ziemlich hängengeblieben ...“ (Ralf, 10/7).

„... die Motorcharakteristik ist so, daß diese Einzylinder unheimlich rumhämmern und völlig vibrieren, und wenn du Gas gibst, dann zittert das Motorrad, das ist natürlich ein Gefühl sondergleichen ...“ (Ralf, 26/13).

Im Vergleich mit Gerd fällt die Leichtigkeit auf, mit der Ralf diese sinnlich-leiblichen Qualitäten des Motorradfahrens schildert und bruchlos in die Gesamterzählung einbettet. Er benötigt keine Begriffe wie „spirituell“, „Freiheit“ oder „Verschmelzung“, um den Reiz des Fahrerlebens zu vermitteln. Gerade weil er kein

explizites Metathema in seiner Erzählung entwickelt, stiften diese lebendigen und sinnlichen Schilderungen den Gesamtzusammenhang. Zahllose weitere Beispiele aus seiner Erzählung würden diese These untermauern, eines muss hier genügen. Ich habe mich für eine existenzielle Situation entschieden:

„... das sind so große Schocksekunden, kann ich dir sagen, die bleiben auch richtig hängen, ich hab das mal mit [Name] gehabt, da sind wir nach [X-Dorf] reingefahren, beide zusammen auf [Name]seinem Motorrad, das hatten wir vorher richtig sauber gemacht und, na so'ne Sonntags-Nachmittags Herrentour ne, da hatt' ich damals noch kein Führerschein, [Name] hatte, dann fahren wir so in die Ortschaft [X-Dorf] rein, is' so abschüssig ne, und ham vorne das Vorderrad so mit Caramba und all sowas saubergemacht ne, und is wohl was entweder auf die Bremsscheibe oder auf die Bremsbacken wohl raufgekommen, irgendwelchen Ölfilm, und da ging gar nix, und du hämmerst dann da sagenwermal mit sechzig siebzig auf ne Kreuzung rauf und kannst nicht bremsen, (I: phh), ne, und dann is uns so'n großer Spar-Laster is uns genau vor der Nase, also ich würde sagen, fünf Zentimeter haben gefehlt, dann hätt er uns voll auf die Hörner genommen, ne, und dann kann ich dir sagen, kannst du erst mal an' Straßenrand, wir waren beide so fertig, daß wir noch nicht mal hingekriegt haben, 'ne Zigarette zu drehen, das ging nur so (zeigt Zittern an) da ham wir ständig das Papier zerrissen ...“ (15/5)

Gerade diese Erzählungen, in denen die Situation spürbar nacherlebt wird, zeigen die Geschmeidigkeit, mit der - nicht nur, aber auch - existenzielle Themen an das Fahrerleben geknüpft sind. Bevor wir auf diesen Aspekt zurückkommen, ergibt sich zunächst die Notwendigkeit einer weiteren These, die sich - wie schon am Risikobegriff (S. 178, 255) - kritisch mit einer klassischen Figur der psychologischen Forschung über das Fahren auseinandersetzt:

These wider die Angstlust

Ralf erzählt hier eine Situation, in der Angst ein Weiterfahren komplett unmöglich macht. Für Olafs Sturz in Frankreich war die Angst bzw. deren kognitives Signal der Auslöser. Gerd erzählt von einem Wettrennen in der Stadt, bei dem der Überlebenswille, also die Angst, der Lust zuliebe aussetzt. Ralf und Gerd verbinden die Begriffe Angst und Gefahr und führen dies als Korrektiv für ihre Lust an Geschwindigkeit und Leistung an. Doro erlebt Angst in Verbindung mit Wut und mobilisiert daran Kompetenzen. Das psychoanalytische Konstrukt der Angstlust (Balint 1988), das Berger, Dellen & Bliersbach (1973, 1975) (Kap. 1.3.7) in die Diskussion um das Fahren eingeführt haben, bezeichnet eine Mischung aus Angst und Lust, einen unbestimmten Reiz, der im regressiven Angsterleben liege. Ein gleichzeitiges Empfinden von Angst und Lust lässt sich in den Erzählungen über das Fahren nicht aufweisen. Gerade in rauschähnlichen Situationen (hohe Geschwindigkeit, extreme Kurvenlage o.ä.) stellt Angst eine Grenze für Lusterleben dar. Sie tritt als Störung auf, die den Fokus sofort vom zentrierten Erleben auf Absicherungstendenzen lenkt (vgl. Forschungsgruppe Fahren 1995). Das Überwinden von Angst und ein Vertrauensgewinn können zwar als kontrolliertes Erleben in Grenträumen und damit als Voraussetzung für Lusterleben verstanden werden. Die dazugehörige Empfindung wäre aber angemessener mit Stolz auf den erreichten Kompetenzzuwachs umschrieben. Die Lust kommt erst mit dem zweiten oder dritten Sprung vom 5-Meter-Turm.

Im Blick auf alle von mir erhobenen Erzählungen fällt auf, dass gerade Ralfs Erzählung das Fahrerleben auf dem Motorrad plastisch macht. Weil bei Ralf das bestimmende Motiv fehlt und sich seine Erzählung nicht wie bei Olaf unter einem „sinn-

haften“ Dach zusammenfassen lässt, erscheint das Fahren in vielen Facetten. Mit seiner langen Erfahrung hat das Motorradfahren einen Grad an Selbstverständlichkeit erlangt, der explizite Legitimationen überflüssig macht und es für sich stehen lässt. Für ihn geht es darum, Erfahrungen zu sammeln, nicht wie Gerd in eine bestimmte Richtung zu expandieren. Er will das Fahren nicht in ein konsistentes Bezugssystem einordnen, sondern seine Vielfalt zur Geltung bringen, die selbst ein geschlossenes Bezugssystem bildet. Der besondere Reiz besteht darin, das Fahren als Erleben für sich selbst gelten zu lassen. Vielleicht entzieht es sich gerade dadurch, dass es immer andere Facetten bereithält, der wissenschaftlichen Systematisierung und Einordnung.

5.2.5 Ergebnisse: Fahren als Leiberweiterung, Expansion und Tätigkeit

Es ist nicht leicht, die Vielfalt der Fahrerlebnisse und ihrer Auslegungen knapp zusammenzufassen. Das Interview mit Ralf hat gezeigt, wie schwer es ist, ein systematisches und abgeschlossenes Bild über das Fahrerleben zu gewinnen. Es vereint Elemente von Leichtigkeit und Existenzialität, es ist konzentriert und abwechslungsreich. Am stärksten wirkt seine Faszination in der Erzählung, wenn es dort als Selbstzweck entfaltet wird - entweder weil es in seiner Vielfalt für sich spricht (Ralf), oder weil es als zweckbefreites Tun perfektioniert wird (Olaf). Aber auch die Angebote, die das Motorradfahren zur subjektiven Sinnstiftung bereit hält, sind attraktiv. Denn wird doch ein übergeordneter Zweck mit dem Fahren verbunden, so kann dieser umfassend sein. Das Motorradfahren erscheint in den Erzählungen von Doro und Gerd als symbolischer Ausdruck und praktisches Übungsfeld für soziale Teilhabe und Identifikation. Verwegene Dissidenz und die Einforderung respektvoller Aufmerksamkeit sind subjektive Herausforderungen einer funktionalisierten, hierarchisierten und individualisierten Gesellschaft.

Schauen wir systematisch auf Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den vier vorgestellten Erzähltexten. Es sind Unterschiede in ihrem formalen Aufbau deutlich geworden, die verschiedene subjektive Repräsentationsformen des Fahrens erkennen lassen. Inhaltlich fällt die Vielfalt sowohl der Erfahrungen selbst als auch der Bezugssysteme und Motive auf. Damit erscheint das Motorradfahren sowohl formal als auch inhaltlich in einer ausreichenden Variationsbreite. Trotz unterschiedlicher Sinnbezüge und über die Erlebnisvielfalt hinweg ist allerdings erkennbar, dass alle vier Texte einen gemeinsamen inhaltlichen Schwerpunkt haben. Dies zeigt sich schon an der spontanen Bereitschaft der Interviewpartner/innen, eine längere Erzählung über das Motorradfahren zu entfalten.⁸⁶ In den Vorgesprächen spielte die Frage „was soll ich denn da erzählen?“ keine Rolle. Über das Thema der Erzählung gab es ein intuitives Verständnis, welches der Interviewer weder erläutern noch aufwendig herstellen musste. *Motorradfahren ist subjektiv als Erzählung repräsentiert*. Inhaltliche Gemeinsamkeiten über alle Erzähltexte hinweg sind damit

⁸⁶ Eine Person entstammte dem entfernten Bekanntenkreis des Autors, alle anderen waren ihm vorher nicht bekannt. Sie wurden über „Mundpropaganda“ und per Inserat akquiriert.

als Anzeichen für einen intersubjektiven thematischen Kern des Fahrerlebens zu bewerten. Diese Aspekte des Fahrens bilden den gemeinsamen Erfahrungsraum aller Erzähler/innen bzw. Fahrer/innen. *Als intersubjektive Basis des Fahrerlebens lassen sich festhalten: das sinnlich-leibliche Erleben, die expansive Ausrichtung der Tätigkeit Fahren sowie die Funktion des Fahrens als Übergang.*

Doch vorher widmen wir uns den formalen Unterschieden zwischen den Erzählungen, um die strukturelle Variation aufzuweisen, die in unterschiedlichen Strategien der Erfahrungsaufordnung besteht. Es soll deutlich werden, wie Fahrerfahrung subjektiv verarbeitet und in Sinnbezüge eingeordnet wird. Es fällt zunächst auf, dass die Erzählungen von Ralf und Olaf in der *Gestaltschließung weniger bemüht und weniger konstruiert* sind. Bei Ralf gilt dies für die Einzelepisoden, bei Olaf zusätzlich für die Gesamterzählung. Gerd und Doro hingegen strukturieren ihre Erzählungen entlang der Legitimationsversuche um das Motorradfahren herum, insbesondere über den Stellenwert des Motorrads und das fahrerische Selbstbild. Ihre Erzählungen erfolgen zögernd und beleghaft. Daran lässt sich aufweisen, dass das Motorradfahren für Ralf und Olaf einen höheren Grad an Selbstverständlichkeit besitzt. Sie müssen es nicht mehr legitimieren, es bildet ein geschlossenes und weitgehend immunes Sinnsystem (hierzu auch Dick 1997). *Der Grad an Legitimiertheit und Vertrautheit* (Habitualisierung) und der damit verbundenen *Kongruenz zwischen subjektivem und sozialem Selbstbild* bildet einen wesentlichen Unterschied zwischen den vier Texten. Dieser verläuft analog zur Länge der Fahrerfahrung (Gerd und Doro fahren seit 2 bzw. 3 Jahren, Olaf und Ralf weit über 10 Jahre regelmäßig).

Ein weiterer formaler Unterschied besteht in der *Konsistenz zwischen Erzähl- und Evaluationspassagen* bzw. zwischen situativer Erfahrung und deren reflexiver Auslegung. Bei Olaf und abgeschwächt auch Doro bestehen hier nachvollziehbare Sinnzusammenhänge. Die argumentativen und explanativen Passagen ihrer Darstellung lassen sich begründet auf die in den Höhepunkterzählungen geschilderten Komplikationen zurückführen. Bei Gerd besteht hingegen eine deutliche Kluft zwischen der situativen Erfahrung und den Begriffen und Theorien, die er aufsetzt. Für Ralf schließlich haben explanative und argumentative Einlassungen einen geringen Stellenwert, er reiht eine Anekdote an die andere und benötigt kaum theoretische Einlassungen, um die Erzählung zusammenzuhalten. Dies weist daraufhin, dass das *Motorradfahren Kongruenz zwischen reflexiver Theorie und bewegender, spannungsreicher Praxis ermöglicht, nicht aber automatisch herbeiführt*. Reflexive Entlastung ist ebenso möglich wie aktive Sinnstiftung. Diese jedoch ist nicht selbstgänglich, sondern beansprucht einen selbstkritischen Rückblick auf konkrete Fahrsituationen.

Schließlich unterscheiden sich die Erzählungen in ihrer *Innen- bzw. Außenorientierung*. Gerd und Ralf entwerfen ihre Erzählung eindeutig auf den Zuhörer hin, während Olaf und Doro den Rahmen eher zur Selbstvergewisserung nutzen. Interessanterweise ist dies nicht auf die Konflikthaftigkeit des Themas zurückzuführen (bei Doro und Gerd eher hoch, bei Ralf und Olaf niedrig), auch nicht auf die Notwendigkeit der Reflexion zur Handlungsorientierung, wie es biographietheoretisch anzunehmen wäre (vgl. Kohli 1981; Schütze 1984). Eine Erklärung in Persönlich-

keitsmerkmalen der Erzähler/innen zu suchen, wäre aufgrund der Datenlage unangemessen, die erhobenen Variablen Alter, Geschlecht oder Fahrerfahrung verteilen sich auffällig zufällig auf die Außen- bzw. Innenorientierung. Vorerst können wir auch hier feststellen, dass der Gegenstand Fahren beides ermöglicht. Er liefert unverfänglichen Gesprächsstoff für beinahe jede Alltagssituation, erlaubt aber auch die Anknüpfung und reflexive Vertiefung persönlicher Motive. *Eine soziale Funktion des Fahrens besteht jenseits von Partizipation und Legitimation darin, dass es Kommunikation und soziale Identität ermöglicht. Diese kann stereotyphaft oder reflexiv erfolgen.*⁸⁷

Inhaltliche Unterschiede sind aufgrund der Vielfalt des Themas in jedem einzelnen der Interviews schwierig zu treffen. Eine solche Analyse erfordert ein systematischeres Vorgehen, wie es der nächste empirische Schritt beabsichtigt. Auffällig ist jedoch der *Unterschied entlang der Erlebnisqualität Geschwindigkeit*. Für Gerd ist sie primär und bestimmend, auch bei Ralf hat sie nach wie vor einen hohen, wenn auch im Vergleich mit Gerd relativierten Stellenwert, für Olaf ist sie lediglich eines von vielen Experimentierfeldern und für Doro ist Geschwindigkeit kein Thema. Zumindest lässt sich belegen, dass die einseitige Konnotation Motorrad = Geschwindigkeit die Lebenswelt der Fahrer und Fahrerinnen nicht trifft. Das gemütliche Touren besitzt mindestens ebensolche Anziehungskraft, wenn nicht gar eine nachhaltigere. Vergleicht man die Schilderungen über das schönste Fahrerlebnis, so ist die längere Tour in jedem Fall präsenter als die Geschwindigkeitsfahrt (selbst Gerd qualifiziert eine vergleichsweise langsame Fahrt mit Sozia als intensivstes Erlebnis). *Wartung und Basteln besitzen ebenfalls unterschiedlichen Stellenwert*: Olaf und Ralf sind aktive Bastler, Doro und Gerd hingegen kaum. Dabei sind Wartung, Basteln und technische Kenntnisse eine wichtige Ressource, um Fahrerlebnisse zu bewerten und fahrerische Kompetenz aufzubauen. Dies zeigt sich besonders bei der Auswertung von Stürzen, Unfällen oder Beinahe-Unfällen und am Verhalten der Motorräder in Grenzbereichen. Bei Olaf zeigt sich, dass die *Transformation von fahrerisch-technischer Theorie in die Praxis nahezu bruchlos erfolgen kann*. Keine Eigenschaft des Motorrads bleibt ohne Auswirkung auf das Fahrgefühl und -verhalten, für jede Empfindung beim Fahren gibt es eine technische oder fahrtechnische Erklärung. Festhalten lässt sich, dass Wartung, Technik und Fahrtechnik höhere Bindungskraft und höheres Entwicklungspotenzial besitzen als die Geschwindigkeit. Das Steigern von Geschwindigkeit ist ein linearer und einseitiger Prozess, während Basteln, Wartung und Fahren zirkulär verlaufen und sich wechselseitig befruchten. *Die Qualität des Motorradfahrens besteht nicht in der linearen (Leistungs-) Steigerung sondern in der zirkulären, sich selbst immer aufs Neue reproduzierenden Gestalt*.

Zwar waren Erzählformen und Interaktion zwischen Interviewer und Erzählern unterschiedlich, jedoch wurde das Thema der Erzählung in allen Fällen schnell

⁸⁷ Diese These ist durchaus anschlussfähig an die Theorie der sozialen Identität, die davon ausgeht, dass Individuen im sozialen Vergleich nach einer Aufwertung der eigenen Identität streben, hier vor allem über die Zugehörigkeit zu Gruppen (Tajfel & Turner 1986). Insbesondere die stereotyphaften Distinktionen von Gerd (Supersport- vs. Chopperfahrer) lassen sich so erklären.

ratifiziert. Der gemeinsame rote Faden, den alle Interviews aufweisen, ist die Interaktion zwischen Fahrer und Motorrad. Wir haben gesehen, wie längere Erzählpasagen mit der sensorischen Beschreibung einer Fahrsituation geschlossen werden (Olaf: „da hatte mich das Motorrad in keiner Weise im Stich gelassen“, im Zusammenhang mit: „kein Fahrtwind mehr ... unangenehm war diese Gischt ... diese Diesellabgase, die man einatmete... Motorwärme ...“; S. 176). Auch argumentative Einlassungen, in denen Gerd nach einer angemessenen Charakterisierung fahrerischer Aspekte sucht, können mit einem Wechsel auf die leiblich-sinnliche Fahrsituation präzisiert und abgeschlossen werden („bei mir ist es so, ich nehme manche Sachen wirklich anders wahr“, S. 191). Doro meistert Bedrohungssituationen durch die Vertrautheit mit ihrem Motorrad („was ich nie konnte, konnte ich plötzlich“, S. 186), wobei Bedrohungssituationen und ihre Bewältigungskompetenz den thematischen Kern der Erzählung bilden. Bei Ralf, wie sollte es anders sein, ist das Motorrad und die Interaktion mit ihm die Konstante in allen Anekdoten, die er erzählt.

Bei allen Fahrer/innen besteht eine tiefe Vertrautheit zum Motorrad. Doro bewahrt ihr Motorrad in der Wohnung auf und sitzt auf ihm, etwa wenn sie liest. Ralf baut sein erstes Motorrad, das er zerlegt gekauft hat, auf dem Wohnzimmerisch zusammen (ähnliches Beispiel bei Grell & Waldmann 1996). Diese Vertrautheit erschöpft sich nicht in der symbolischen Besetzung des Objekts oder in Projektionen, sondern stellt sich auf Basis seines Gebrauchs ein. Beim Fahren verschmilzt der eigene Körper mit dem Motorrad. Daran sind alle Sinne beteiligt, visuelle, kinästhetische, akustische und olfaktorische Wahrnehmungen werden betont. Schilderungen von Fahrbahnverlauf und -beschaffenheit wirken selbst nach Jahren noch plastisch und detailgenau. Fahrbahnuntergrund und Straßentyp beeinflussen das Fahrerleben stark. Über das Motorrad nimmt der Fahrer die Außenwelt wahr, es ist ein Mittler - wenn man so will, ein Sinnesorgan („jedes Motorrad gibt in jeder Fahrsituation soviel Informationen an den Fahrer weiter“, Olaf 42/7). Ist nach Beginn einer Fahrt der gewohnte Kontakt zum Motorrad - vor allem akustisch und kinästhetisch - hergestellt und besteht Sicherheit über seine Funktionen, so bildet sich diese Einheit. In diesem Moment fungiert das Motorrad als Körpererweiterung und die Wahrnehmung zentriert sich auf die Fahrbahn und das Verkehrsumfeld, je nach Situation auch auf die Szenerie und Landschaft. In Flow-Situationen beschränkt sich diese Zentrierung vollständig auf die Einheit Fahrer - Motorrad und die äußere Umwelt verschwimmt oder homogenisiert. Aber auch in unerwarteten Situationen und Störungen ist es der Kontakt zum Motorrad, auf den der Fahrer sich zuerst konzentriert. Sei es ein irritierendes Geräusch beim Fahren, ein Sturz oder ein plötzliches Ausweichmanöver, die Vergewisserung der gewohnten Funktion des Motorrads folgt unmittelbar auf die Störung. Die Fahrer verfügen über durch Erfahrung etablierte Warnsignale, die unmittelbare Reaktionen beinahe wie konditionierte Reflexe hervorrufen. Typische Beispiele hierfür sind Laub, Ölspuren, Schotter, frisch einsetzender Regen, Traktoren oder Autos von rechts, diese besonders, wenn der linke Vorderreifen nicht vollständig ruht. Diese Warnsignale sind Bestandteil eines leiblichen Bewusstseins, das ich in Anlehnung an den

Modus der stetigen Präsenz und Bereitschaft technischer Einrichtungen - besonders in Notfällen - als Stand-By-Bewusstsein bezeichnen möchte:

Stand-By-Bewusstsein (Definition):

über wiederholte Erfahrungen erworbene, aus dem Bewusstseinsfokus herausgeschobene und verdichtete Wahrnehmungs-Reaktions-Verbindungen, die ohne kognitive Vermittlung aus dem leiblichen Erleben heraus als integrierte Gesamtabläufe aktiviert werden. Anders als konditionierte Reflexe sind sie situationsgebunden, variabel und setzen einen zentrierten Handlungsmodus voraus.

Der Reiz des Motorradfahrens besteht nicht darin, einfach aufzusitzen und loszufahren, sondern in einem fortlaufenden Prozess der leiblichen Zentrierung. Zunächst wird das Motorrad leiblich integriert, dann der Fahrbahnuntergrund, die Witterung, eventuell Beifahrer, und schließlich weitere Umweltelemente (Verkehr, Landschaft etc.). Im Idealfall ist diese Integration so komplett, dass die gesamte Umwelt auf den eigenen Leib zentriert wahrgenommen wird. Die Fahrer sprechen von „Glücksgefühlen“, „Euphorie“, der „Schönheit der Welt“, vom „Rhythmus Finden und links und rechts mit der Straße Verschmelzen“, „Anarchie“, vom „Freiheitsgefühl, bei dem nichts mehr zählt“. Die paradigmatische Situation hierfür ist die stundenlange, einsame Fahrt durch möglichst unbewohnte Naturlandschaften (dargestellt und durch zahlreiche Interviewbeispiele illustriert in Forschungsgruppe Fahren 1995). *Das Motorradfahren ist ein expansives Erleben des eigenen Körpers, in das die gesamte Umwelt einbezogen werden kann.*

Diese *Expansion* setzt sich auf anderen Ebenen des Fahrens fort: als *Erweiterung von Fähigkeiten, Fertigkeiten, Wissen und der Erlangung von Meisterschaft* in der technischen und operativen Beherrschung des Motorrads, als Ausdruck des Anspruchs auf *soziale Teilhabe und Legitimiertheit* und schließlich in der Entdeckung von Gegenden, Landschaften und Orten als *geographische und kulturelle Exploration*. All diese Motive sind nicht nur symbolisch an das Motorrad gebunden, so wie sie auch durch andere Gegenstände, Kleidung, Fotos o.ä. ausgedrückt werden können, sondern verwirklichen sich im konkreten und komplexen fahrerischen Handeln. Wenn Olaf mit anderen Motorradfahrern nebeneinander auf einer mehrspurigen Einfallstraße in die Stadt Sarajewo einfährt, ist dies nicht nur eine Demonstration nach außen, sondern vor allem eine spezifische Aneignungsform in der Begegnung mit der fremden Stadt. Eine vergleichbare Aneignung findet statt, wenn man eine Landschaft (oder Stadt) von einem Höhenzug aus im panoramatischen Blick beim Fahren genießt. Gemeinsam ist beiden Situationen der Aspekt des Vertrauten im Fremden. *Das Vertraute wird in der Begegnung mit dem Fremden akzentuiert und erfahrbar*⁸⁸: im zweiten Fall, aus dem Abstand heraus, die Einheit Mensch-Motorrad, im ersten Fall, der konkreten Annäherung, noch ergänzt durch das Gruppengefühl. Durch die fahrende Bewegung bewegt sich auch die fremde Szenerie, man ist gleichzeitig in ihr und außerhalb von ihr. *Die Begegnung bleibt im Fahren unverbindlich, man ist noch nicht Teil des Fremden, sondern bildet mit dem Motorrad eine eigene, unabhängige Einheit.*

⁸⁸ Analog dazu erfährt Doro die Vertrautheit mit ihrem Motorrad gerade in unerwarteten und kritischen Situationen: „was ich nie konnte, konnte ich plötzlich“ (S. 186).

Diese kann sich jederzeit ein anderes Ziel aussuchen. Die leibliche Erweiterung um das Motorrad ist eine Option bei der Gestaltung von Übergängen, man hat es zumindest scheinbar im Handgelenk, wie weit man sich auf den neuen Kontext einlässt oder im alten verharrt bzw. sich auf den Kontext der fahrerischen Interaktion zurückzieht. Eine ähnliche Empfindung ist das Fahren durch vertraute Umgebung zu einer ungewöhnlichen Zeit, etwa in der Morgendämmerung. Man ist dann gleichsam *Fremd im Vertrauten*, erlebt die Szenerie nicht in ihrer alltäglichen Geschäftigkeit, sondern unberührt, in anderem Licht und verfolgt das Erwachen des Tages. Solche Erfahrungen vertiefen in ihrer Exklusivität das Zugehörigkeits- und Identitätsgefühl zu Orten und Gegenden. *Über die Modulation von Geschwindigkeit und Richtung steuert der Fahrende den Übergang zwischen Kontexten, er kann sie dehnen oder beschleunigen, er kann die Annäherung jederzeit stoppen oder rückgängig machen, indem er sich der leiblichen Einheit mit dem Fahrzeug vergewissert. Das Fahrzeug ist die Konstante im Kontextwechsel.*

Diese Beispiele illustrieren, wie durch das Fahren Übergänge erlebt, gestaltet und moduliert werden. Übergänge bestehen zwischen Tag und Nacht, zwischen verschiedenen Orten und Landschaften, zwischen Geschwindigkeiten, zwischen Arbeit, Familie und Freizeit, aber auch zwischen verschiedenen sozialen Rollen und Zuschreibungen. Im Fahren werden solche Übergänge kontinuierlich erlebt, nicht abrupt. Damit dient das Fahren der Adaptation an sich verändernde Bedingungen. Durch die Steigerung von Geschwindigkeit oder Kurvenlage kann das Raumempfinden in allen drei Dimensionen verändert werden, das Durchfahren von Landschaften macht geologische und kulturelle Unterschiede erfahrbar, die Fahrt vom Arbeitsort nach Hause und umgekehrt dient der Entspannung, Zentrierung und Vorbereitung auf die veränderten Rollen und Aufgaben. Fahrer betonen in diesem Zusammenhang, dass man beim Motorradfahren anders nachdenken könne. Man ist auf sich konzentriert, und es besteht die Möglichkeit Aspekte der äußeren Welt gezielt in diese Zentrierung einzubeziehen. Diese Hinwendung wird nicht durch einen anderen, vorherigen Kontext gestört, dessen Nachwirkungen werden durch die Zentrierung auf das Fahren überwunden. Auf der Heimfahrt mit dem Motorrad vergisst man, was auf der Arbeit passiert ist. Wenn man so will, stellt das Fahren in einer schneller werdenden Welt heterogener Anforderungen eine Möglichkeit der Verzögerung dar. Es besteht ausreichend Anlaß zu der Vermutung, dass diese Funktion in Zukunft überwiegen wird, Hochgeschwindigkeitstechnologie wird das Autofahren in seiner heutigen Form überholen. Das Motorrad hat diesen Wandel bereits hinter sich.

Es sollte deutlich geworden sein, dass der Verlust instrumenteller Funktionen das Motorradfahren nicht weniger attraktiv gemacht hat. Das Fahren erhält seine subjektive Legitimation nicht durch seine Nützlichkeit. Aus dieser Perspektive ist der Nutzen einer Fahrt sogar hinderlich, da er das reine Fahrerleben überlagern und kontaminieren kann. Eine kostbare Fracht wirkt wie eine intentionale Bremse. *Erst wenn das Fahren jeder instrumentellen Funktion entbehrt, wird es als eigene Tätigkeit sichtbar. Es ist die leibliche Aneignung des Fahrzeugs und der durchfahrenen Welt. Im Fahrzeug*

vergegenständlicht sich menschliches Expansionsstreben. Die leibliche Integration ist von anderer Qualität als das Benutzen eines Hammers oder einer Werkzeugmaschine, da sich der Körper und die Umwelt in Bewegung befinden (nicht zufällig wählt Merleau-Ponty zur Veranschaulichung seiner These von der Körpererweiterung den Gehstock) (vgl. S. 128). Die Aneignung des Fahrzeuges erhält ihren Sinn dadurch, dass mit ihr die äußere Welt *er-fahren* wird. Die Motive sind dabei vielfältig, sie richten sich auf soziale, geographische oder kulturelle Identität, scheinen ihre maximale Erfüllung allerdings aus der Perfektionierung des technischen, symbolischen und fahrerischen Umgangs mit dem Fahrzeug heraus zu finden.

5.2.6 Methodischer Fortgang: Von der autobiographischen Erzählung zum narrativen Gridinterview

Die formale Analyse der Erzählungen zeigt einige Unterschiede zur klassischen autobiographischen Erzählung. Sie haben nicht die Biographie zum Thema, der Lebenslauf bildet lediglich den formalen Rahmen. Er bietet eine Einstiegshilfe, um ein Thema erzählerisch zu entfalten. Auf ihn kann auch zurückgegriffen werden, wenn nach einer Gestaltschließung und der Beendigung eines Themas der Erzählfaden an einer anderen Stelle wieder aufgenommen werden soll. In allen Erzählungen fällt auf, dass zu Beginn ein biographisches Ordnungsschema gewählt wird, dass dieses jedoch verlassen wird, sobald der thematische Kern gefunden ist. Das autobiographische Moment eignet sich zur Aufspannung der Interaktionsstruktur zwischen Interviewer und Erzähler. Die biographische Ordnung erleichtert es, eine Erzählung zu beginnen, sie wird aber verzichtbar, sobald das Erzählschema thematisch aufrecht erhalten werden kann. Entscheidend für die dabei entfalteten Sinnkonstruktionen ist nicht die chronologische Aufeinanderfolge der Ereignisse, sondern deren innerer Zusammenhang. Die Erzählung eines Unfalles, der elf Jahre zurückliegt, mündet etwa in die Erzählung einer kürzlich erlebten Situation, in der eine ähnliche Kurve mit einer modernen Hochgeschwindigkeitsmaschine durchfahren wurde (Olaf). Die hierfür entscheidende Evaluation betrifft beide Ereignisse gleichermaßen. Thematische Aspekte des Fahrens, die im letzten Kapitel auf ihren Kern hin untersucht wurden, halten die Erzählungen der Fahrer/innen zusammen. Die Zugzwänge des Erzählens sowie die Verflechtung von Erlebnisdarstellung und Evaluation werden dabei dennoch wirksam.

Zudem fällt auf, dass die Motorradfahrer/innen ihre Evaluationen häufig nur knapp einflechten. Besonders die Erfahreneren unter ihnen verzichten über weite Strecken auf ausholende exmanente Bewertungen und Einordnungen. Stattdessen wird schon mal ein Themenkomplex beschreibend und argumentativ aufgefaltet, insbesondere Dinge, die in den Bereich der sozialen Interaktion fallen (Gemeinschaftsgefühl unter Motorradfahrern, Abgrenzung von Autofahrern, verschiedene Maschinentypen und Fahrstile oder die Abstimmung des Hobbys Motorradfahren mit den familiären Interessen). Solche Konflikte werden ohne expliziten Legitimationsdruck in geschlossenen Gestalten geschildert. Ebenso bricht sich keines dieser Themen unversehens im Rahmen einer Höhepunkterzählung Bahn, was zeigt, dass

die Argumente abgewogen, eingeordnet und zumindest vorläufig befriedigend ausgetauscht sind. Ohne dass der Konflikt gelöst sein muss, besteht eine tragfähige Integration der Argumente und Erfahrungen. Konflikthafte Geschehen um das Motorradfahren herum kann geschildert werden, ohne dass das Fahren selbst in Frage gestellt wird. Dies ist möglich, weil das Fahren nicht aus dem sozialen Umfeld seinen Sinn gewinnt, sondern aus sich selbst heraus. Das Fahrerleben bietet genügend sinnreiche Aspekte, um es als geschlossene Gestalt gegen äußere Einwände zu bewahren. *Das Motorradfahren bildet eine eigenständige Erfahrungswelt, die unabhängig vom sozialen Umfeld ihren Charakter entfaltet.* Zweifellos gehört es zu den realisierbaren Idealvorstellungen des Motorradfahrens, mit dem Motorrad allein in einem beliebigen Rahmengeschehen unterwegs zu sein.

Wir können festhalten, dass das Motorradfahren aus sich heraus genügend Aktivierungspotenzial besitzt, um eine längere Erzählung freizusetzen und diese sinnhaft zu strukturieren und zu schließen. Auf den biographischen Rahmen der Erzählung könnte verzichtet werden, wenn eine andere Ordnungsstruktur angeboten wird. Die Biographie kann als Ordnungsstruktur den Nachteil mit sich bringen, dass sie mehr und mehr institutionelle Bedeutung erlangt, indem sie anstelle traditioneller sozialer Bindungen zur Orientierungsressource von Individuen wird. Biographische Reflexion dient der Vergewisserung normativer und evaluativer Maßstäbe, die in einer individualisierten Gesellschaft immer weniger verbindlich vorgegeben sind (vgl. Kohli 1985; Brose & Hildenbrand 1988 sowie die weiteren Beiträge in diess., 1988b).⁸⁹ In den Interviews von Gerd und Doro spielen sozial wirksame Aspekte der eigenen Biographie eine bedeutende Rolle, da sich beide in einer Statuspassage von der Peripherie zum Zentrum professionalisierter Praxis befinden. In welchem Maß diese Motive direkt an das Motorradfahren geknüpft und nicht etwa auf die Aufspannung der Biographie als Ordnungsrahmen der Erzählung zurückzuführen sind, kann letztlich nicht entschieden werden. Zumindest weisen die Erzählungen von Olaf und Ralf solche Motive nicht oder weniger dominant auf. Eine Interpretation, die auf die soziale Bindungs- und Legitimationskraft des Motorrads abzielte, wäre an dieser Stelle also voreilig. Es müsste überprüft werden, wie eine solche Erzählung aussähe, wenn sie vom Druck nach biographischer Konsistenz befreit ist (vgl. das Gridinterview mit Doro, Kap. 5.3.6).

Die Möglichkeit einer höheren Vergleichbarkeit zwischen den Inhalten verschiedener Erzählungen bietet die episodische oder anekdotische Struktur einer Erzählung. Der Erzähltext von Ralf besteht fast ausschließlich aus solchen Anekdoten, deren thematischer Kern die Gesamtdarstellung zusammenhält. Auch Olaf gelingt es, seine thematische Ordnung zu entfalten, indem er Fahrsituationen erzählt, die thematisch - nicht chronologisch - aufeinander verweisen. Im Unterschied zur

⁸⁹ Dies hat zum Aufschwung biographischer Methoden in den Sozialwissenschaften beigetragen und dem individuellen Erleben und Handeln als Forschungsschwerpunkt zu einer Renaissance verholfen. Andererseits ist damit zu rechnen, dass Menschen mehr und mehr zu Experten ihrer eigenen Biographie werden, und diese dadurch nicht mehr zwangsläufig der ideale Zugang zu primärer Erfahrung ist. Biographien können zu Legitimationszwecken konstruiert und verschiedenen Kontexten angepaßt werden.

Erzählung einer Autobiographie, bei der eine Gesamterzählung entworfen wird, bildet jede erzählte Fahrsituation eine eigene Gestalt. *Die Fahrer/innen setzen ihre Relevanzen nicht vor dem Hintergrund ihrer Lebensgeschichte, sondern im Hinblick auf die Tätigkeit des Fahrens.* Der Zusammenhang wird nicht für die Gesamterzählung, sondern lediglich innerhalb der Einzelepisode gestiftet, sodass der Bezugsrahmen sich mosaikartig um den Gegenstand der Erzählungen herum zusammensetzen kann. Widersprüchliche oder unvollständige Begriffe und Auslegungen können leichter nebeneinander stehen bleiben. Der Druck auf den Erzähler, eine kohärente Gestalt zu produzieren, ist reduziert - deutlich zu sehen etwa bei Gerd, der die Brüche seiner Auslegungen dadurch überwindet, dass er auf das Thema Fahren zurückkommt („... na ja, auf jeden Fall das ging dann so weiter mit Motorradfahren und so ...“; S. 193). Dabei werden trotzdem wesentliche Momente der subjektiven Erfahrungsaufordnung - Auslegung, Bewertung, Antizipation - sichtbar.

Methodisch stellt sich die Herausforderung, Fahrsituationen systematischer miteinander in Beziehung zu setzen und möglichst auch intersubjektiv vergleichbar zu machen. Da sich der Gegenstand anstelle der Biographie als übergeordnete Sinnressource anbietet, kann den Erzählungen eine episodische Struktur gegeben werden. Wir fragten folglich nach Fahrsituationen, an die die Erzähler/innen sich erinnern konnten, weil sie typisch oder bedeutsam sind. Diese wurden einzeln und nacheinander erzählt und anschließend nach der Grid-Methode bewertet. Auf diese Weise werden die Fahrerinnen und Fahrer zu expliziten Kommentierungen, Bewertungen und Konstruktionen angeregt - die in den autobiographischen Erzählungen häufig nur implizit erfolgten. Zudem ermöglichen die Grids eine Reduktion der Bezugssysteme auf wenige Dimensionen, ohne dabei die Komplexität des Einzelfalles aufzugeben. Diese Überlegungen führten zur Entwicklung des *narrativen Grid-interviews*, das die Vorzüge der Narration mit denen einer expliziten und vergleichenden Begriffsbildung verbinden soll. Die Besonderheit in Abgrenzung vom verbreiteten Einsatz der Repertory-Grids, die mit vorgegebenen Elementen arbeiten, ist, dass die persönlichen Konstrukte in das Nacherleben konkreter Erlebnisse eingebettet sind und sich an der selbst erlebten Situation bewähren.

5.3 Narrative Gridinterviews: einführende Darstellung

Zunächst gehe ich auf den Interviewverlauf, dann auf die Auswertung und schließlich auf Herkunft und Einordnung des Verfahrens ein. Details im Vorgehen werden in eine beispielhafte Auswertung eingeflochten. Zur Methodologie und Begründung der Repertory-Grid-Verfahren gibt es den grundlegenden und umfassenden Aufsatz von Arne Raeithel (1998), neben der ausführlichen Darstellung bei Kelly selbst (1991) stammen übersichtliche Einführungen in die Methodik und Theorie von Martin Fromm (1995) sowie Jörn Scheer und Ana Catina (1993; zum konkreten Ablauf auch Riemann 1991; zu Anwendung und Gütekriterien des narrativen Gridinterviews in der Mobilitätsforschung Dick 2000).

5.3.1 1. Schritt: Die Erzählung

Im ersten Schritt erzählten 18 Auto-, Cabrio- und Motorradfahrer/innen (auch: Auskunftspersonen, AP) selbsterlebte Fahrsituationen. Sie wurden vor Beginn des Interviews über die etwaige Dauer und den Verlauf des Interviews in drei Schritten (Sammeln, Ordnen, Bewerten) sowie die Tatsache, dass der Interviewer sich inhaltliche Notizen als Erinnerungstütze macht, informiert.⁹⁰ Die Erzählaufforderung sollte den thematischen Horizont öffnen und die Erzähler/innen auf die Erlebnisebene führen. Sie lautete: *„Es geht uns um alles, was für Sie beim Fahren wichtig ist - von den ersten Fahrerlebnissen bis heute. Bitte erzählen Sie uns von Ihren Erlebnissen beim Fahren - von verschiedenen Situationen und Ereignissen, die Sie erlebt haben“*. Falls notwendig, kann die Erzählaufforderung noch einmal konkret ausgesprochen werden: *„Geben Sie einmal mit Ihrer Erinnerung zurück - welche Situationen fallen Ihnen ein - erzählen sie einfach drauflos ...“*. Jede Situation wurde als *Element* mit einem Namen (Zeichen) auf einer Karte festgehalten. Neben diesen individuellen Elementen wurden 7 Standardelemente vorgegeben, um die Vergleichbarkeit der einzelnen Grids zu erleichtern. Diese sind: Autofahren, Cabriofahren, Motorradfahren, Autobahn, Landstraße, Stadtverkehr und die ideale Fahrsituation.

In Probeinterviews war aufgefallen, dass sich situative und allgemeine Elemente nur schwer vergleichen lassen. Damit die Standardsituationen bei der Konstruktfindung gleichwertig behandelt werden konnten, wurden diese ebenfalls an konkrete Erlebnisse gebunden. Die Erzähler/innen sollten typische oder alltägliche Situationen für das jeweilige Standardelement erzählen. Ausnahme ist die Idealsituation, sie wird auch nicht zur Konstruktbildung verwendet, da sie zu stark kontrastiert. Zur Erhebung der Standardsituationen eignet sich folgende Instruktion: *„Ich möchte gerne noch einige weitere Situationen mit aufnehmen, über die jede Fahrerin und jeder Fahrer bestimmte Vorstellungen besitzen. Daher bitte ich Sie, zu den Stichworten die ich Ihnen gleich nenne, ebenfalls konkrete Erlebnisse zu erzählen. Das erste Stichwort ist ‚Autofahren‘. Denken Sie einmal an eine Situation, die typisch ist für Autofahren, eine, die möglichst viele bzw. möglichst wichtige Eigenschaften von Autofahren enthält“*. In einigen Fällen stellte sich heraus, dass unter den erzählten Situationen bereits geeignete Standardsituationen waren, in diesen Fällen wurden diese als Standardelement markiert. Die Gesamtzahl der Elemente lag schließlich zwischen 18 und 25, die Erhebungsdauer lag bis hierhin bei etwa 60 bis 90 Minuten.⁹¹

⁹⁰ Um den Aufwand ökonomisch vertretbar zu halten, wurden die Erzählungen mit einer Ausnahme nicht aufgezeichnet und transkribiert. Es wurden stattdessen ausführliche Erhebungsprotokolle angefertigt. Dies war deshalb ausreichend, weil es uns in erster Linie auf den Vergleich zwischen den Interviews ankam, weniger auf die vertiefende Einzelfallanalyse. Fragen der Konsistenz zwischen situativer Erzählung und reflexiver Konstruktion werden durch das Auswertungsverfahren dennoch berücksichtigt.

⁹¹ Im Nachhinein läßt sich ein Empfehlungswert abgeben. Angesichts der noch folgenden Erhebungsphasen sollten 60 - 75 Minuten Erzählung möglichst nicht überschritten werden, eine Gesamtzahl von 15 bis 18 Elementen und 12 bis 15 Konstrukten ist im Interview handhabbar und reicht aus, um die nötige Variationsbreite für das Grid sicherzustellen.

5.3.2 2. Schritt: Die Konstruktion

In der folgenden Erhebungsphase kommt das Gridverfahren zur Anwendung, um die Fahrsituationen systematisch miteinander zu vergleichen. Mittels dieser Vergleiche formulierten die AP Begriffe zur Ordnung und Bewertung der Fahrsituationen. Der AP wurden hierzu jeweils drei Elemente auf Karten vorgelegt. Sie sollen angeben, welche zwei der drei Situationen sich ähneln und sich von der dritten unterscheiden. Die so entstandene Gruppierung wird von der AP anschließend mit *persönlichen Konstrukten* bezeichnet. Verbale Instruktionen können den Prozess der Konstruktfindung unterstützen, etwa: „*wie kann man (Situation/en benennen) beschreiben, sodass sie sich von (Situation/en benennen) unterscheiden?*“; oder: „*wie unterscheidet sich (Situation/en benennen) von (Situation/en benennen)?*“; oder: „*was haben diese beiden Situationen gemeinsam, was nicht (Situation benennen) ist?*“. Zur Vertiefung eines Konstrukts, das zu allgemein erscheint oder zum wiederholten Male auftaucht (z.B.: positiv - negativ, gut - schlecht, angenehm - unangenehm), eignet sich folgende Intervention: „*Was ist hieran positiv (auf Situation zeigen) und was ist daran (dito) negativ?*“. Tritt der Fall auf, dass alle drei Elemente zusammenpassen und keine Unterscheidung möglich erscheint, so kann man ein viertes Element hinzunehmen, indem man fragt: „*welche Situation wäre anders?*“ und die AP eines der anderen Elemente aussuchen lässt. Der zuerst genannte Ordnungsbegriff heißt „Initialpol“, der im Kontrast hierzu gefundene Begriff heißt „Kontrastpol“.

Wir haben die Konstrukte an Triaden erhoben. Dies erlaubt im Vergleich mit dem häufig praktizierten Paarvergleich eine feinere Differenzierung, da für die Konstruktsuche nicht nur Unterschiede, sondern auch Gemeinsamkeiten zwischen Elementen verwendet werden. Es ergeben sich mehr Konstruktionsmöglichkeiten als in der Paarmethode. Zur Mischung der Element-Karten hat sich folgende Methode bewährt: Die Karten werden im ersten Durchgang der Reihe nach präsentiert, also erst die Elemente 1, 2 und 3, dann 4, 5 und 6 usw. Ist eine Triade abgeschlossen, werden die Karten auf drei verschiedene Stapel gelegt, die nach Ende des Durchgangs, also aller Elemente, ungemischt wieder aufeinandergepackt werden. So ist gewährleistet, dass sich immer wieder neue Dreier-Kombinationen ergeben.⁹²

Die Elemente wurden auf Karten vorgelegt, sodass die AP durch Hin- und Herschieben der Karten ihre Konstrukte auch handgreiflich erarbeiten konnte. Eine elektronische Darbietung der Elemente hat den Nachteil, dass der Computer durch den Aufforderungscharakter einer aufnahmebereiten Bildschirmmaske das Tempo der Konstrukterhebung vorgibt, dass die direkte Interaktion zwischen Interviewer und AP über den Umweg des Bildschirms erschwert wird, und dass der Interviewer durch Eingabe der Konstrukte in den Computer eine Art Endgültigkeit erzeugt und

⁹² Für die Ordnung der Elemente sind weitere Variationen denkbar, Anregungen und Vorschläge der AP sollten aufgegriffen werden. Diese sind z.B. dann zu erwarten, wenn die AP das Ordnungssystem nach mehrfacher Wiederholung des Triadenvergleichs beherrschen und daran interessiert sind, sich die Methode selbst anzueignen.

Korrekturen erschwert. Die AP sollte selbst signalisieren, wann die Ordnung der Elementtriade abgeschlossen ist.

5.3.3 3. Schritt: Das Rating der Matrix

Beide Konstruktpole werden in eine Zeile einer Matrix notiert, deren Spalten die Elemente bilden. So können anschließend alle Elemente mit allen Konstrukten in Beziehung gesetzt werden. Die Konstrukte fungieren dann als Merkmalsskalen, die Elemente als zu beurteilende Objekte. Eine weitere Besonderheit unseres Vorgehens lag darin, dass die Konstrukte in der Auswertung entkoppelt werden, d.h. sie wurden in der Matrix nicht als bipolare Skala, sondern unipolar verwendet. Wenn also der Initialpol auf ein Element zutrifft, heißt das nicht automatisch, dass der Kontrastpol nicht zutrifft, und umgekehrt. Denn häufig fällt es in der Erhebung schwer, zu einem gefundenen Begriff den logischen Gegensatz zu formulieren. In solchen Fällen besteht die Gefahr, dass der Kontrastpol nicht mehr an den Elementen, sondern lediglich artifiziell auf der Ebene des Konstruktes entwickelt wird. Um enger am Gegenstand Fahren zu bleiben, sollte der Kontrastpol in jedem Fall auf Basis einer Fahrsituation bestimmt werden. Dies wurde dadurch erleichtert, dass nicht Gegensätze, sondern lediglich Unterschiede konstruiert werden mussten.

Bei der Bewertung in der Matrix hatte die AP daher folgende Möglichkeiten, ein Konstruktpaar auf ein Element anzuwenden:

- +** = Initialpol trifft zu;
- = Kontrastpol trifft zu;
- B** = Beide Pole treffen zu;
- K** = Keiner der beiden Pole trifft zu, Konstrukt passt nicht auf das Element;
- 0** = Element liegt zwischen beiden Polen (beide Pole passen mäßig).

Bei angemessener Konstruktion sollte das „K“ nicht häufig vorkommen. Ist dies doch der Fall, so können die Konstrukte zu dicht an einzelnen Elementen entwickelt worden sein und haben nur einen begrenzten Gültigkeitsbereich. Umgekehrt, wenn viele „B“ eingetragen werden, kann es sein, dass die Konstrukte auf einer allgemeinen, abstrakten Ebene liegen, oder dass die Situationen mehrdeutig sind bzw. sich in einer Erzählepisode mehrere Situationen verbergen.

Nach den Probeinterviews haben wir uns entschieden, das Rating im Anschluss an die Konstrukterhebung durchzuführen. Der Hauptgrund hierfür ist, dass der Rede- und Denkfluss beim Konstruieren nicht gestört wird. Zudem soll die Wahl weiterer Konstrukte nicht von ihrer Geeignetheit für deren Rating abhängen („Flirt-Effekt“). Außerdem macht das Konstruieren in der Regel Spaß, der durch das 15- bis 20-fache Wiederholen der gleichen Begriffe durch den Interviewer strapaziert würde. Im Rating wurde eine Situation nach der anderen über alle Konstrukte eingeschätzt. Die Situation musste so nur einmal ins Gedächtnis gerufen werden und stand dann lebendig vor Augen. Die erlebnisnahe Repräsentation der Situa-

tionen enthält ein Aktivierungspotenzial, das bei der Einschätzung genutzt werden sollte. Im umgekehrten Fall, wenn ein Konstrukt über alle Elemente eingeschätzt wird, besteht die Gefahr, dass die Elemente zu Stichwortgebern degradieren. Da für dieses Vorgehen alle Konstrukte notwendig sind, konnte das Rating schon deshalb nur im Anschluss an die Konstruktbildung vorgenommen werden.

5.3.4 Auswertungsschritte

Ein Vorteil und eine Hypothek des Repertory-Grid-Verfahrens ist seine Vielseitigkeit. Mathematische Transformationen der Matrix erlauben eine mehrdimensionale Visualisierung des persönlichen Konstruktraums, gleichzeitig können Elemente und Konstrukte durch systematische Gruppierungen und Quervergleiche inhaltsanalytisch ausgewertet werden (z.B. Heinsen 1998; Tanner 1995; Matthies 1995). Die besondere Qualität der Visualisierung liegt darin, dass die Komplexität in den Daten reduziert wird ohne auf Detailinformationen zu verzichten. Die Visualisierung erleichtert die Verständigung zwischen Personen und ihren verschiedenen Perspektiven auf einen Gegenstand, z.B. zwischen Klient und Therapeut oder zwischen Nutzer und Entwickler. Die Herkunft der Daten bleibt transparent, es ist leicht nachvollziehbar, wie die Originalinformationen auf dem Weg zu einem subjektiven Modell verdichtet werden. Jedes Element des Grids kann anhand der Konstrukte beschrieben, jedes Konstrukt wiederum in seiner Anwendung auf alle Elemente verstanden werden. *Diese von Raeithel (1998) als Kohärenzsemantik bezeichnete Eigenschaft des Grids stellt sicher, dass die situative Erfahrung im erzählenden Nacherleben mit der reflexiven Konstruktion von Sinnbezügen verschränkt ist.* Beide Ebenen verweisen so aufeinander, dass keine sich ohne die andere ordnen, bewerten und verstehen lässt. Damit ist auch die Transparenz aller Transformationsschritte an den Daten als entscheidendes Gütekriterium des methodischen Vorgehens gewährt (Dick 2000). Die mathematische Transformation ist lediglich ein Hilfsmittel für die Beschreibung und Interpretation der Originaldaten, ihr Ergebnis ist jederzeit auf die Originalmatrix und damit auf die Erhebungssituation rückführbar. *Das Repertory-Grid markiert keinen Schnittpunkt qualitativer und quantitativer Verfahren, sondern nutzt quantitative Heuristiken für die qualitative Arbeit.* Insbesondere seine theoretische Herkunft, nach der es der Organisation persönlicher Erfahrungen dient (Kap. 5.3.5), macht es zu einem interpretativen Verfahren (vgl. Fromm 1995b; Taylor 1990). Ähnlich strebt auch Mair, ebenfalls ein Schüler Kellys, auf dieser theoretischen Basis eine narrative Fundierung der Psychologie und mit ihr eine deutliche Einschränkung mathematischer und statistischer Begründungen an. Für ihn ist jedes Grid eine persönliche Geschichte („story“; Mair 1989, 1990).

Es führte zu weit, alle mathematischen und inhaltsanalytischen Techniken vorzustellen und zu bewerten (vgl. hierzu Slater 1977; Raeithel 1990, 1993; Fromm 1999). Im wesentlichen ermöglichen diese Heuristiken den zahlenmäßigen Ausdruck von Ähnlichkeiten und Unterschieden zwischen den Elementen und den Konstrukten, etwa durch die Vektorbalance oder Hauptkomponentenanalyse. Elemente und Konstrukte werden in einen Raum projiziert (Gemeinraum), in dem Ähnlichkeit

durch Nähe, Unterschiedlichkeit durch Distanz ausgedrückt wird. Wir verwenden hierzu die *Eigenstrukturanalyse (ESA)* nach Arne Raeithel (1990, 1993, 1998; Slater 1977), die einer doppelten Hauptkomponentenanalyse ähnelt. Dabei werden die Faktorladungen sowohl für die Konstrukte als auch für die Elemente verwendet.⁹³

Das *Bertin-Bild* ist eine Visualisierung, die ohne mathematische Transformationen auskommt (sie geht zurück auf den französischen Kartographen Jacques Bertin, 1982). Die Werte der Matrix werden farblich hervorgehoben, sodass Ähnlichkeiten und Unterschiede durch eine Verschiebung der Zeilen und Spalten sichtbar gemacht werden können. Dadurch, dass ähnlich eingefärbte Zeilen und Spalten nebeneinander geschoben (rotiert) werden, lässt sich das Grid sinnhaft ordnen. Das ESA-Bild lässt sich am Bertin-Bild überprüfen (vgl. Abbildung 7, Abbildung 8). Die formale Auswertung eines Grids beginnt mit der Beschreibung des Bertin-Bildes, bevor zur Beschreibung der ESA übergegangen wird. Erst auf diese formale Beschreibung folgt die inhaltliche Interpretation, u.a. durch die Bestimmung der Hauptdimensionen. Alle diese Schritte werden abwechselnd einzeln und in der Gruppe vollzogen, sodass die Interpretationen der Forscher zusätzlich validiert werden können (unser Vorgehen detailliert: Kap. 5.3.6). Insgesamt ist die Auswertung von Repertory-Grids als ein hermeneutisches Vorgehen zu verstehen, in dem Einzelinformationen (Elemente und Konstrukte) miteinander verglichen werden, wobei das Gesamtbild durch die dimensionale Darstellung formal, nicht aber inhaltlich vorstrukturiert ist (vgl. Taylor 1990; Fromm 1999b).

Es sei daran erinnert, dass die Elemente erzählte Fahrsituationen sind, die Konstrukte bewertende, vergleichende und ordnende Begriffe zu diesen Fahrsituationen. Dies ändert sich auch durch die verschiedenen Transformationen hindurch nicht. Folglich haben wir jedes Grid als Einzelfall ausgewertet, bevor im Vergleich untereinander intersubjektive Bedeutungsstrukturen herausgearbeitet wurden. Dies gewährleistet ein hohes Maß an ökologischer Validität - würden wir darauf verzichten, könnte auch die aufwendige Erhebungsprozedur vereinfacht werden - etwa durch die Vorgabe der Elemente.

5.3.5 Herkunft und Einordnung des Verfahrens

George Kelly, klinisch tätiger Psychologe und Begründer der *Psychology of Personal Constructs*⁹⁴, vertritt ein Menschenbild, das sich in seiner Dynamik den vorherr-

⁹³ Als Software verwendeten wir *GridStack* von Arne Raeithel (1989), das als Macintosh-Version zu Forschungs- und Ausbildungszwecken zur Verfügung steht und Bertin- sowie ESA-Sortierungen ermöglicht. Eine Weiterentwicklung des GridStack auf MS Windows Basis ist das *PSYGRID* (Netz Software Partner 2000), das allerdings teuer ist und derzeit zwar bunte 3-D Animationen, aber keine Varianzanteile und Singulärwerte ausgibt. Otto Walter (1998) hat das *GridLab* für MS Windows programmiert, das einfach in der Anwendung ist, ESA-Lösungen bereitstellt und weiter verbessert wird.

⁹⁴ Kelly wird häufig als Persönlichkeitspsychologe und / oder Konstruktivist bezeichnet. Auch wenn es seiner eigenen Intention entspricht, dürften diese Charakterisierung eher verwirrend sein, da beide Richtungen sich mittlerweile deutlicher akzentuiert und spezialisiert haben. Er selbst bezeichnet seine Lehre als „alternativen Konstruktivismus“, wobei er sich explizit an William James, der Psychoanalyse, der Phänomenologie oder der nondirektiven Psychotherapie von Carl Rogers orientiert. Sein Einfluss ist interdiszi-

schenden Forschungsverfahren der akademischen Psychologie entzieht. Im Mittelpunkt steht das Individuum in seiner persönlichen Welt, nicht ein angenommener Durchschnittsorganismus in einem kontrollierten Kontext. Kelly stellt sich erkenntnistheoretisch am ehesten in die Tradition des *Empirismus* und des *Pragmatismus* (Kelly 1991, 12). Diesem Anspruch folgend, führte er die *Theorie der persönlichen Konstrukte* bis ins operative Stadium eines diagnostischen Verfahrens aus. Dieses Verfahren ist das Repertory-Grid, das bei ihm bereits detailliert beschrieben (1991) und bis heute in dieser Form angewendet wird. Schon hier schlägt er einen „Situational Resources Repertory Test“ als Variation des ursprünglichen „Role Construct Repertory Tests“ vor. Anstelle von Rollen (Personen - etwa Vater, Mutter, bester Freund, ungeliebte Person) werden Situationen als Elemente verwendet, um zu ermitteln, auf welche Ressourcen der Klient in schwierigen Lebenslagen zurückgreift. Die Vorgabe lautet etwa „Als Sie Schwierigkeiten hatten, das andere Geschlecht zu verstehen“ und soll von der AP als konkrete Situation mit Ort und Datum benannt werden (Fromm 1995, 133 ff.; Kelly 1991, 233 ff.). Dabei wird zwar an Erfahrung angeknüpft, allerdings enthält die vorgegebene Beschreibung bereits wesentliche Bewertungsmerkmale. Nicht nur die Frage, was einer Person Schwierigkeiten bereiten könnte, wird damit vorweggenommen, sondern auch eine Ursachenzuschreibung (auf die AP, die Verstehensprobleme hat).⁹⁵ Die Situationen sind hier der Aufhänger für eine Erhebung personeller und sozialer Abhängigkeiten, interessieren aber nicht in ihrer jeweils eigenen Struktur. Allerdings verwendete Kelly das Verfahren nicht zu Forschungs-, sondern zu Therapiezwecken, sodass ausführliche Kommentierungen der entstehenden Modelle durch die Klienten sowohl die Relevanz als auch den Erfahrungsbezug sicherstellten. Kelly interessierte sich vor allem für Entwicklungen des Selbstbildes der Klienten im Vergleich mit signifikanten anderen Personen und dem Idealbild und erhob entsprechend mehrere Grids im Verlaufe einer Therapie.

Eine Darstellung der Psychologie der persönlichen Konstrukte, der dem Grid-Verfahren zugrundeliegenden Theorie, würde an dieser Stelle zu weit führen, hierzu sei vor allem auf das Werk der Kelly-Schüler Don Bannister und Fay Fransella (1981) verwiesen. Die wesentlichen Annahmen sind, dass wir es immer mit einer konstruierten Wirklichkeit zu tun haben und dass dieser Konstruktionsprozess subjektiv vollzogen wird. Dabei dient die Konstruktion vor allem einem: der Antizipation von Ereignissen. Die Güte der Konstruktionen misst sich ausschließlich an der Erfahrung, daran, wie geeignet sie sich im konkreten Handlungskontext erweisen. Jedes Konstrukt ist eine Unterscheidung von zwei Ereignissen oder Sinneseindrücken, es muss dabei nicht verbal ausgedrückt sein. Es wird deutlich, dass psychische Prozesse und menschliches Verhalten in einen Ereignisstrom eingebettet sind, in dem vergangene mit den gegenwärtigen und zukünftigen Handlungskontexten

plinär, seine umfassende und konsistente Theorie wird in der Medizin, der theoretischen (kognitiven) und angewandten Psychologie gleichermaßen rezipiert.

⁹⁵ Die Instruktion könnte z.B. auch heißen: „Als Sie das andere Geschlecht einmal nicht verstanden“ oder „Verständnisprobleme mit dem anderen Geschlecht“. Jede Formulierung setzt die Gewichte etwas anders, löst andere Assoziationen aus und verweist auf unterschiedliche Situationen.

sinnhaft verschränkt sind. Ebenfalls wird die Perspektivität menschlicher Konstruktion deutlich, da diese immer aus konkreten Erfahrungskontexten abgeleitet ist. Entsprechend hoch ist der Stellenwert des Subjekts, Kelly betont die Individualität und theoretische Aktivität jedes Menschen (*man-the-scientist*; vgl. Kap. 5.1). Dies schließt einen sozialen Konstruktivismus (Berger & Luckmann 1999; Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen 1980) keinesfalls aus, sondern betrifft dessen individuelle und psychologische Grundlagen. Man kann Kelly's Theorie als ein *Strukturmodell der reflexiven Einstellung* (Kap.2.2.1, S. 75) verstehen, das Repertory-Grid Verfahren operationalisiert wesentliche Annahmen dieses Modells (Korrolarien der Konstruktion, Organisation, Dichotomie, Erfahrung; Bannister & Fransella 1981) und stellt damit eine plausible Heuristik für reflexive Konstruktionsleistungen dar.

Ein frühes Einsatzgebiet des Repertory-Grid Verfahrens war neben der klinischen die Umweltpsychologie (Harrison & Sarre 1975; Honikman 1976; Riley & Palmer 1976; Stringer 1976). Im wesentlichen ging es dabei um die Klassifizierung subjektiver Wahrnehmung und Orientierung in künstlichen Umwelten (Städten). Einen handlungsbezogeneren Ansatz vertritt Schneider (Schneider 1986, 1992). Heute wird das Verfahren verstärkt zur Erforschung von Umwelt- und Risikobewusstsein eingesetzt (Matthies 1995; Tanner 1995; Wiedemann, Karger & Homburg 1996). Klinische Anwendungen finden sich besonders im Bereich der Psychosomatik. Weiterhin sind als Einsatzfelder Marktforschung und Unternehmensberatung zu nennen, obwohl hierzu kaum Publikationen vorliegen (Stewart & Stewart 1981; Szodruich 2000).

5.3.6 Beispielhafte Auswertung eines narrativen Gridinterviews: Doro

Doro ist 30 Jahre alt und fährt seit fünf Jahren Motorrad, seit 12 Jahren PKW. Da mit ihr vor zwei Jahren bereits eine Stegreiferzählung erhoben wurde, liegen zur Auswertung des Grids weitere Hintergrundinformationen vor. Dort entfaltete sie das Thema Fahren vor einem breiten Bedeutungshintergrund, der u.a. auch Aspekte ihrer allgemeinen Sozialisation einschließt (Kap. 5.2.3). Sie hat eine enge emotionale Bindung sowohl zu ihrem Motorrad, als auch zu ihrem Auto. Doro nimmt zum Fahren verschiedene Perspektiven ein, erstens als Auto- und Motorradfahrerin, zweitens durch die erweiterten Deutungsrahmen, innerhalb derer sie Fahren thematisiert. Wir steigen mit dem Bertin-Bild in die Auswertung ein, in dem alle Situationen und Konstrukte sowie deren Bewertungen enthalten sind.

Formale Beschreibung

Das Bertin-Bild (Abbildung 7)

Die Konstrukte wurden entkoppelt erhoben, sodass jeder Konstruktpol einzeln mit allen Elementen (Fahr-Erlebnissen) in Beziehung gesetzt wurde. Das Grid besteht so aus 21 Spalten (Elementen) und 36 Zeilen (18 Konstruktpaaren). In dieser Komplexität gibt es ohne verschiedene Handsortierungen - also Verschiebungen einzelner Zeilen oder Spalten, um sie nach Ähnlichkeit anzuordnen - nicht alle Informationen auf den ersten oder zweiten Blick preis. Erkennbar ist eine Verteilung zwischen schwarzen, weißen und grauen Feldern, in der die weißen leicht überwiegen. Das spricht für einen relativ engen Gültigkeitsrahmen der Konstrukte. Es fällt

allerdings weder ein Konstrukt noch ein Element dadurch auf, dass es weniger als ein Viertel schwarze Felder aufweist, also nur schwer beschrieben werden kann. Es gibt 18 graue Felder, also liegt in 9 Fällen ein Element genau zwischen beiden Konstrukt-polen. Da pro Konstrukt nicht mehr als zwei graue Felder auftauchen, sind *alle Konstrukte spezifisch für ihr Fahrerleben*. Diese Deutung wird gestützt durch die Tatsache, dass sowohl die Elementerhebung über Erzählungen als auch die Konstrukt-bildung im Interview zügig, intensiv und angeregt erfolgten.

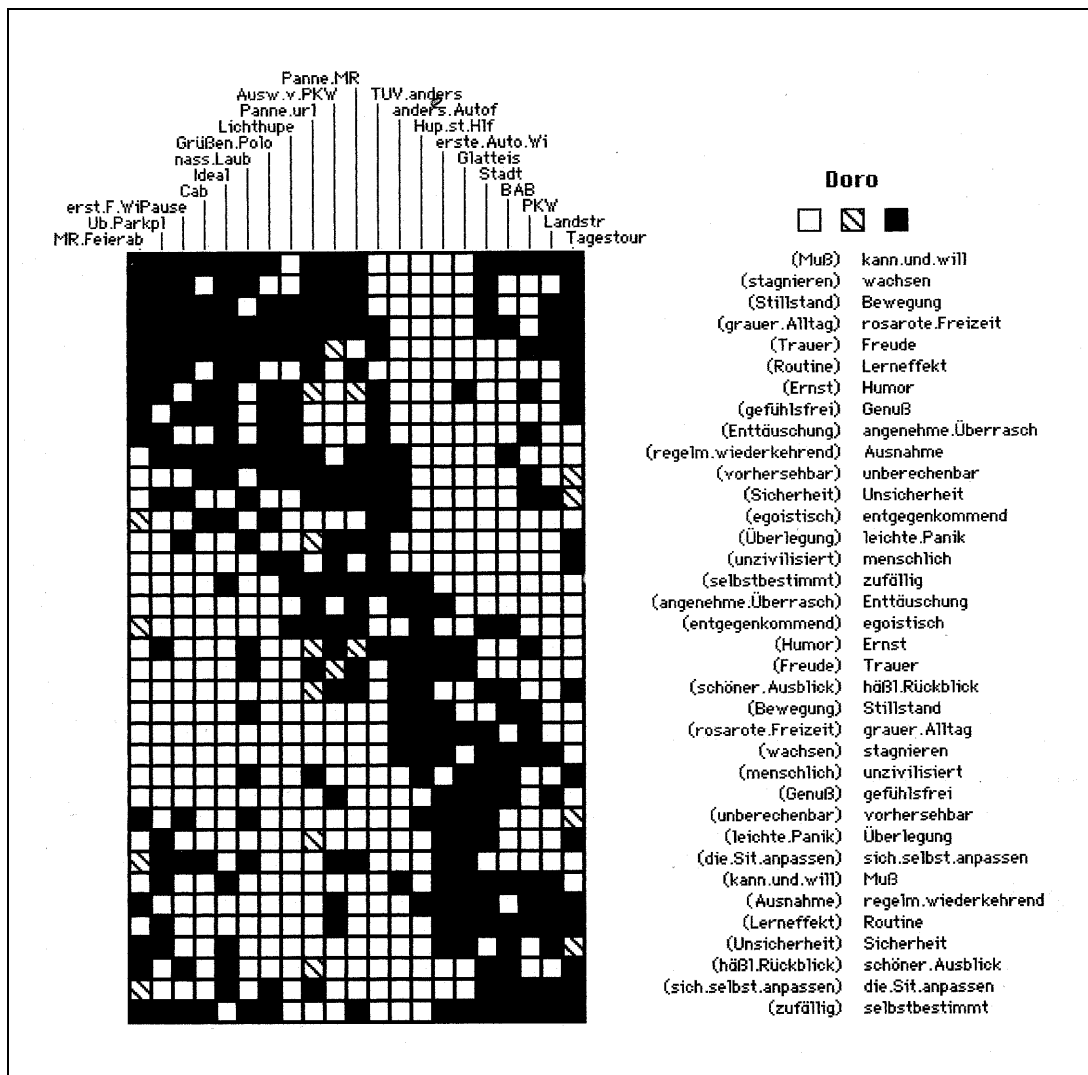


Abbildung 7: Geordnetes Bertin-Bild (Doro)

Jede Spalte bildet eine Situation, jede Zeile ein Konstrukt. Spalten und Zeilen wurden so angeordnet, dass sie die bestmögliche Ordnung nach Ähnlichkeiten ergeben (Handsortierung: das Verschieben einer Spalte oder Zeile ändert nichts an den Beziehungen in der Matrix). Da die Konstrukte unipolar bewertet wurden, taucht jeder Konstrukt-polel zweimal auf (in Klammern als Gegenpol des bewerteten Pols). Ein schwarzes Feld drückt aus, dass ein Konstrukt auf das jeweilige Element passt, ein weisses, dass das Konstrukt nicht passt. Ein graues Feld besagt, dass das Element zwischen den beiden Konstrukt-polen angesiedelt ist. In diesem Beispiel zeigt sich eine Circumplexstruktur, d.h. die jeweils unterste Zeile könnte vor die oberste Zeile geschoben werden, weil sie dieser ähnelt - Spalten entsprechend (Balkenstruktur, weil in der Diagonalen schwarze und weiße Balken erkennbar sind).

Elemente (Situationen) sind als schwarze Kästchen in das Koordinatenkreuz eingetragen, Konstrukte als Kreuze. Die Konstrukte sind außerhalb des Raumes beschriftet, ein Strich weist die Richtung ihrer Lage. Elemente und Konstrukte folgen derselben Ordnung wie im Bertin-Bild (Abbildung 7). Die Ellipse deutet das Verhältnis zwischen den beiden abgebildeten Dimensionen an, indem sie zwei Drittel der auf sie entfallenen Streuungsanteile abbildet (Raeithel 1998, 224).

Elemente und Konstrukte sind untereinander vermischt und verteilen sich über den gesamten Raum. Sie differenzieren auf beiden sichtbaren Dimensionen, wobei die erste Dimension per definitionem die größte Varianz (25% Varianzaufklärung) aufweist. Die zweite ist ebenfalls deutlich ausgeprägt (15%), sodass wir hier von zwei Hauptdimensionen sprechen können. Die weiteren Dimensionen klären nochmals 11%, 10% und zweimal 5 % der gesamten Varianz auf. Der ESA-Raum teilt sich in vier Quadranten, die mathematisch anhand ihrer Lage zu den zwei abgebildeten Dimensionen (1 = X-Achse; 2 = Y-Achse) beschrieben werden können (Abbildung 9):

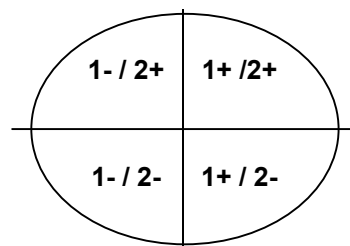


Abbildung 9: Die vier Quadranten (Erlebnissräume) des ESA-Raums, modellhaft

Konstrukte und Elemente sind über alle vier Quadranten verteilt, sodass alle Quadranten direkt beschrieben werden können. Eine auffällige Häufung von drei Elementen ist nur auf dem positiven Pol der 1. Dimension (X-Achse) zu finden: „Grüßen anderer Polo-Fahrer“, Cabriofahren und Ideal. Im Quadrant (1+/2-) liegen „Üben auf dem Parkplatz“, „Tagestour“ und „Motorradfahren nach Feierabend“ relativ dicht beieinander, wobei eine Differenzierung in der dritten Dimension nicht berücksichtigt ist.

Abbildung 10 zeigt die salientesten Konstrukte (höchste Eigenwerte), mit denen sich die Hauptdimensionen vorläufig bezeichnen lassen.

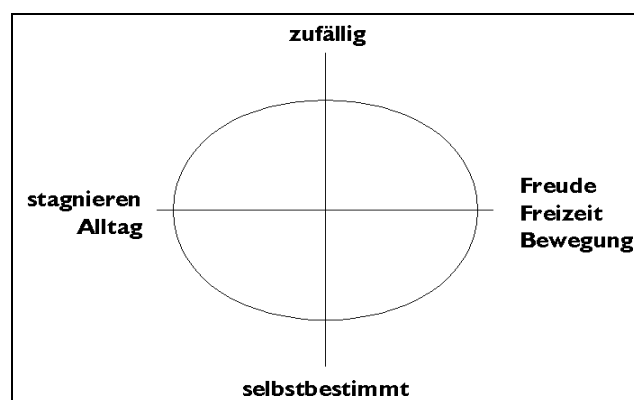


Abbildung 10: Hauptdimensionen in der Deutung und Bewertung des Fahrerlebens (Doro)

Die beiden Hauptdimensionen stellen Markierungslinien für Doros wichtigste Bezugsrahmen bei der Deutung und Bewertung ihres Fahrerlebens dar. Sie lassen sich anhand der Konstrukte beschreiben. Die erste Dimension befindet sich zwischen den Polen „grauer Alltag“/ „stagnieren“/ „Stillstand“ (negativ) und „Genuß“/ „Freude“/ „rosarote Freizeit“/ „Bewegung“ (positiv). In eindeutiger Valenz, also der Unterscheidung in positives und negatives Empfinden, die sich in den Begriffen „grau“, „rosarot“, „Freude“ und „Genuß“ ausdrückt, erklärt sich die erste Dimension durch die Pole

- *Freizeit / Bewegung versus Alltag / Stillstand.*

Die zweite Dimension wird eindeutig durch die Konstrukte „zufällig“ vs. „selbstbestimmt“ markiert. Beide Konstruktpole liegen trotz der Entkoppelung nahezu gegenüber, sind also gegensätzlich konstruiert. Zudem ist ihre Trennschärfe überdurchschnittlich, sie liegen außerhalb der Ellipse. Da der „selbstbestimmt“-Pol zusätzlich durch das Konstrukt „die Situation anpassen“ (im Gegensatz zu „sich selbst anpassen“) beschrieben wird, lässt sich die zweite Dimension bezeichnen als

- *Kontrolle versus Zufall.*

Die eigentlichen Deutungs- und Erlebnisräume befinden sich zwischen diesen Grenzen und stellen Mischverhältnisse dieser Dimensionen dar. Sie lassen sich zunächst durch ausgewählte Elemente (Fahrsituationen) und Konstrukte beschreiben, die in den vier Quadranten liegen (Abbildung 11).

<p>egoistisch, Enttäuschung, Ernst, Stillstand</p> <p><i>anderes Auto fahren, Hupen statt helfen</i></p> <hr/> <p><i>Stadt, PKW, Autobahn, Glatteis, erste Autofahrt i.d. Winterpause</i></p> <p>gefühllos, vorhersehbar, sich anpassen, Routine, Sicherheit</p>	<p>menschlich, entgegenkommend, unberechenbar, angenehme Überraschung</p> <p><i>TÜV mal anders, Pannenuurlaub</i></p> <hr/> <p><i>Ideal, Landstrasse, Tagestour, Üben, Motorradfahren nach Feierabend</i></p> <p>Lerneffekt, wachsen, Bewegung, kann und will, Freude</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Abbildung 11: Konstrukte (fett) und Elemente (Situationen, kursiv) in den Quadranten (Doro)

In der Zusammenschau von Situationen und Konstrukten wird deutlich, dass jeder Quadrant eine eigene, unterscheidbare Erlebnisqualität besitzt. In der rechten Hälfte liegen die positiv valenten Situationen und Konstrukte, in der linken die negativen. Aber auch zwischen der oberen und unteren Hälfte gibt es charakteristische Unterschiede. Sie werden im nächsten Schritt, der Interpretation, erläutert.

Interpretation

Wenn wir die Informationen aus dem Erhebungsprotokoll, also Doros Erzählungen über ihre Fahrerlebnisse, hinzuziehen, so lassen sich die Erlebnisse oberhalb der X-Achse folgendermaßen erklären: „Hupen statt Helfen“, „anderes Auto fahren“, „TÜV mal anders“, „Grüßen unter Polo-Fahrern“ sind Situationen, die sich alle durch Interaktionen mit anderen Beteiligten jenseits des eigentlichen Fahrens auszeichnen. Sie trifft z.B. beim TÜV auf einen entgegenkommenden Prüfer, ein sie mit der Lichthupe bedrängender Autofahrer wird nach dem Überholen geblitzt, oder, negativ, ihr Wagen bleibt plötzlich stehen und der hinter ihr fahrende Autofahrer hupt sie an statt zu helfen. Dieser zwischenmenschliche Erlebnisraum spiegelt sich auch in den Konstrukten wider (z.B.: „menschlich“, „entgegenkommend“, „egoistisch“, „Enttäuschung“). Dagegen befinden sich unterhalb der X-Achse alle Standard- und solche Situationen, in denen das Erleben des Fahrzeuges und der Fahrtätigkeit im Vordergrund stehen („Motorradfahren nach Feierabend“, „erste Autofahrt nach der Winterpause“, „Üben“ etc.). Die Erlebnisräume lassen sich also folgendermaßen spezifizieren: An einem Pol der zweiten Hauptdimension (Y-Achse) spielt sich Fahrerleben als *soziale Interaktion* ab, am anderen als *operative Tätigkeit*. Diese Unterscheidung entlang der 2. Hauptdimension ist unabhängig von der Valenzdimension und nach dieser Doros wichtigste Deutungsdimension für das Fahrerleben. Sie entspricht auch den zwei Ebenen ihrer autobiographischen Erzählung, in der ebenfalls ein sozialer und ein fahrerischer Bezugsrahmen entfaltet wurden (Kap. 5.2.3).

Beide Erlebnisebenen oder „Fahrwelten“ haben eine positive und eine negative Ausprägung. Doro unterscheidet die menschliche Enttäuschung von der angenehmen Überraschung sowie das routinierte, alltägliche vom befreiten, expansiven Fahren. Die als *Kontrolle vs. Zufall* bezeichnete zweite Dimension bekommt einen weiteren Sinn: Während sich die durch Zufall und Unberechenbarkeit gekennzeichneten Erlebnisse alle in der Interaktion mit anderen Menschen abspielen, erlebt Doro Kontrolle und Beherrschbarkeit vor allem in der Tätigkeit des Fahrens und der Auseinandersetzung mit Fahrzeug und Straße. Damit können wir auch eine Aussage darüber machen, wie wichtig die soziale Bedeutung des Fahrens für sie ist. In der Interpretation der autobiographischen Erzählungen blieb offen, inwieweit die soziale Bedeutung des Fahrens als Artefakt auf den autobiographischen Rahmen der Erzählung zurückzuführen ist oder eine dominierende Funktion des Motorradfahrens darstellt (Kap. 5.2.3). Im Grid nun erscheint diese soziale Ebene der Valenz untergeordnet. Die Valenz des Fahrens speist sich aus der fahrerisch-operativen ebenso wie aus der sozial-kommunikativen Quelle. Der soziale Rahmen ist zwar wichtig, aber nicht dominierend. Die Interpretation, Doro führe Motorrad, um damit sozialen Status auszudrücken und einzufordern, wäre also einseitig und verkürzt. Somit ist dieser Bezugsrahmen zwar kein methodisches Artefakt der autobiographischen Erzählung, wird in seiner Bedeutung aber dennoch relativiert.

Dies zeigt auch die Auswertung der drittichtigsten Dimension, die mit 11% Varianzaufklärung der zweiten nur wenig nachsteht (ohne Abbildung). Diese wird

vor allem an den Fahrsituationen erkennbar. Auf dem einen Pol finden sich ausschließlich schwierige Situationen mit dem Motorrad („Ausweichen“, „nasses Laub“, „erste Fahrt nach der Winterpause“ u.a.), auf dem anderen liegen die typische PKW-Fahrt, das „Grüßen unter Polo-Fahrern“ und andere PKW-Situationen. Auffällige Konstrukte für den Motorrad-Pol sind „Wachsen“, „Lerneffekt“, „Unsicherheit“ und „sich selbst anpassen“. Auch diese Dimension ist valenzunabhängig (die erste Dimension bleibt unverändert), sodass eine weitere wichtige Erlebnisqualität des Fahrens deutlich wird, die man als *Herausforderung vs. Routine* bezeichnen könnte. Der soziale Aspekt des Fahrens bringt in dieser Darstellung keine Ordnung hervor, die kennzeichnenden Elemente und Konstrukte verteilen sich zufällig im Raum. Stattdessen liegt der Vergleich zwischen dem Auto- und dem Motorradfahren nahe. Die herausfordernden Situationen, in denen sie lernt und wächst, sind ausschließlich Motorradsituationen und zeigen positive Valenz (negative Valenz als einziges Element: Fahren in der Stadt). Die fahrerische Interaktion mit dem Motorrad bietet auch Doro Expansionsmöglichkeiten, wie wir sie vor allem in Olafs Erzählung gesehen haben. Die Auswertung der ersten drei Hauptdimensionen bestätigt, dass das Motorradfahren für Doro eine eigenständige Tätigkeit mit unabhängiger Wertigkeit und Motivation ist, auch wenn es funktional für andere Lebensbereiche ist und erweiterte Bezugssysteme betrifft.

Betrachten wir nun die ersten beiden Hauptdimensionen im Zusammenhang, so ergibt sich folgendes Schema über Doros Fahrerleben und dessen subjektive Bedeutung (Abbildung 12). In diesem Schema sind zusätzlich zu dem Dimensionspolen charakteristische Beschreibungen für die Erlebnisquadranten enthalten.

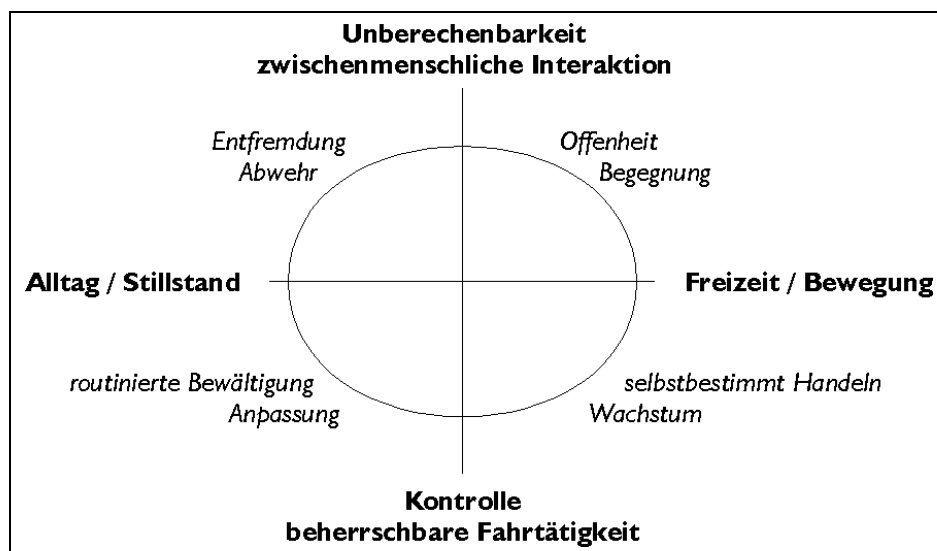


Abbildung 12: Verdichtung der Dimensionen und Quadranten in Doros Grid zum Fahrerleben

Die Begriffe werden nach diesem erneuten Interpretationsschritt (Zirkel) teilweise von mir gewählt, inwieweit sie mit Doros Konstrukten übereinstimmen, kann am ESA-Bild (Abbildung 8) überprüft werden. Da die Dimensions- und Quadrantenbezeichnungen *semantisch* auf einer Abstraktionsebene liegen, ist folgender Hinweis wichtig: Die Dimensionen sind theoretische Grenzen oder Markierungen, während

die Quadranten das Erleben selbst bezeichnen. Die Bezeichnungen für die Pole betreffen jeweils eine Hälfte des gesamten Modells, die Quadranten nur das jeweilige Viertel. Die Dimensionen liegen *theoretisch* eine Abstraktionsebene höher, auch wenn dies in der Wortbedeutung nicht unbedingt erkennbar ist. Streng semantisch könnte man also das Koordinatenkreuz um 45° drehen, ohne damit die grundsätzlichen Sinnbezüge in Doros Konstruktion zu verfälschen. Theoretisch ginge dabei aber die Möglichkeit verloren, die Hauptdimension (Valenz) sowie weitere von ihr unabhängige Dimensionen zu identifizieren. Denn betrachtet man die erste mit der dritten oder weiteren Dimensionen, bleiben die Bezeichnungen für die Valenz unverändert, obwohl sich alle Quadrantenbeschreibungen ändern. Die Valenz, und aus ihr folgend die Unabhängigkeit der weiteren Dimensionen, wird damit zu einer entscheidenden Grundlage für den intersubjektiven Vergleich und die Verallgemeinerbarkeit der subjektiven Modelle über das Fahrerleben (Kap. 5.3.7).

Doch bleiben wir zunächst bei Doro. Was der Darstellung noch fehlt, sind die Fahrsituationen, das konkrete Erlebnis. Charakteristisch für die jeweiligen Quadranten sind solche Situationen, die deutlich vom Nullpunkt der Koordinaten entfernt liegen. Tragen wir diese in das Schema ein, so ergibt sich ein subjektives Modell über Doros Fahrerleben, in dem sowohl konkrete Fahrsituationen, also Erfahrungen, als auch ihre zentralen Deutungsbegriffe und Bezugssysteme abgebildet sind (Abbildung 13).

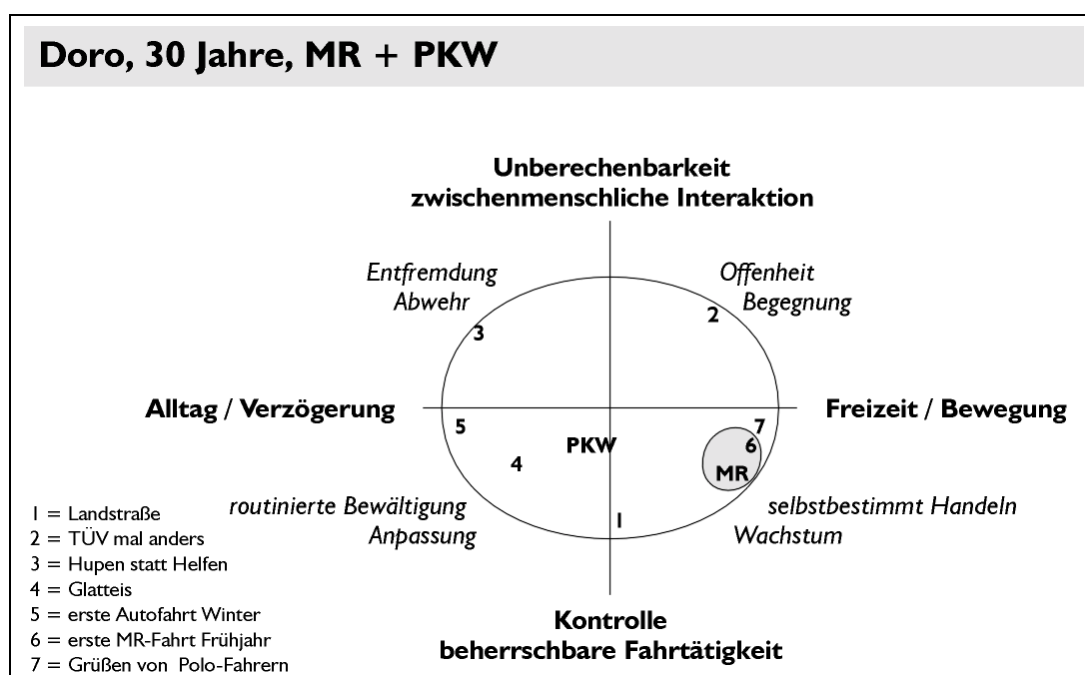


Abbildung 13: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Doro, 1. u. 2. Dimension)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Valenz des Fahrens sich vor allem in der Freizeit positiv auswirkt. Dabei lassen sich Kontrolle und Beherrschung der Situation mit der Überraschung verbinden. Im Idealfall bleibt Doro auch in unberechenbaren Situationen Urheberin des Handelns und kontrolliert dessen Fortgang. Bewegung und Expansion erfolgen intentional. Deutlich werden aber auch negative

Aspekte des Fahrerlebens, wenn es durch Stagnation und Entfremdung gekennzeichnet ist. Ihre eigene Haltung dazu kann je nach Situation entweder routiniert und angepasst oder abwehrend sein. Fahren erscheint als ein eigenständiges Erfahrungsfeld, das Herausforderungen und Expansionsmöglichkeiten bietet. Es kann darüberhinaus auch ein Schauplatz sozialer Abgrenzung, Rollenfindung und Auseinandersetzung sein. Sollte es diese Funktion verlieren, bleiben allerdings genügend Motive übrig, es würde sogar einen wesentlichen Bedrohungsaspekt verlieren. Schließlich ist festzustellen, dass die Unterscheidung zwischen dem Auto und dem Motorrad als Fortbewegungsmittel deutlich wird. Die narrativen Gridinterviews mit Autofahrern, die kein Motorrad fahren, werden zeigen, welches Potenzial an Valenz, Expansion und Genuss das Auto bereithält.

Nach einigen theoretischen Bemerkungen über die Möglichkeit und den Weg des intersubjektiven Modellvergleichs werden weitere subjektive Modelle des Fahrens vorgestellt, miteinander verglichen und verdichtet.

5.3.7 Die Valenz als Kernbedingung der intersubjektiven Vergleichbarkeit narrativer Gridinterviews

Die Visualisierung subjektiver Erfahrungsräume und Bezugssysteme in einer dimensionalen Anordnung wie dem ESA-Raum stellt eine für alle Interviews identische Systematik zur Verfügung. Diese Systematik erlaubt einen formalen Vergleich. ‚Formal‘ bedeutet, dass der Vergleich zunächst auf einer hypothetisch angenommenen Ordnungsfunktion bipolarer Hauptkomponenten fußt. Auf Basis der Forschung zum semantischen Differential und zur psychologischen Semantik allgemein erscheint die Annahme dieser Ordnungsfunktion gerechtfertigt (Osgood, Suci & Tannenbaum 1957; Ertel 1964, 1965; von Eye & Marx 1984; Marx 1997). In der psychologischen Emotionsforschung erweist sich die Valenz in ihrer grundlegenden psychischen Funktion der Anziehung und Abstoßung als dominante Kategorie subjektiver Bewertungen (Schlosberg 1954; Mehrabian & Russell 1974; Russell 1980; Traxel 1983) (Kap. 3.4.1, S. 115). Jedoch bleibt diese Annahme zunächst eine Hypothese, die sich auch an unserem empirischen Material zu bewähren hat. Zu prüfen ist, ob in den subjektiven Modellen des Fahrens, die auf der erzählerischen Aktivierung konkreter Erlebnisse beruhen, die Valenz als Hauptdimension nachweisbar ist. Wenn dem so ist, dann gilt es im nächsten Schritt aufzuzeigen, worin diese Valenz begründet ist. Sie kann sich nicht nur in den allgemeinen Attributen „gut vs. schlecht“, „positiv vs. negativ“ oder „anziehend vs. abstoßend“ äußern. Die Frage lautet vielmehr „was ist daran gut oder anziehend bzw. schlecht oder abstoßend?“ Zudem ist davon auszugehen, dass kaum oder gar kein Erlebnis ausschließlich von positiver bzw. negativer Valenz geprägt ist. Vielmehr wirken in jedem Handlungsfeld, in jeder Situation Kräfte in beiden Richtungen und in Mischformen (*Feldkräfte*, Lewin 1982; vgl. Boesch 1971b). Auch diese Mischungsverhältnisse sind zu beschreiben. Dies wird nur über die weiteren Dimensionen neben der Valenz möglich.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass der Ausdruck der Valenz - und der anderen Dimensionen - zwischen den verschiedenen subjektiven Modellen keineswegs einheitlich ist. Sie kann sich in emotional getönten Begriffen zeigen (z.B. angenehm), ebenso aber auch in Kontextbeschreibungen (z.B. Schönheit), theoretischen Konstrukten (z.B. positive Ausstrahlung) oder Handlungsorientierungen (z.B. optimistisch). Sie kann adjektivisch (z.B. schön), substantivisch (z.B. Freiheit) oder tätigkeitsbezogen (z.B. genießen) erfolgen.

Betrachten wir als Beispiel das Modell von Doro. Die Bezeichnungen für die Pole der beiden Hauptdimensionen stellen allgemeine Beschreibungen für Kontexte des Erlebens dar: unberechenbare zwischenmenschliche Interaktion, beherrschbare Fahrtätigkeit, rosarote Freizeit, grauer Alltag. Die letzten beiden sind Konstrukte von Doro, die ersten beiden wurden vom Interpreten als analoger Beschreibungsmodus gewählt. Alle Begriffe beschreiben auf einem vergleichbar allgemeinen Niveau den *äußeren Rahmen der Situation*. Die Bezeichnungen für die Quadranten hingegen wurden so gewählt, dass sie die Situation nicht nur neutral umschreiben, sondern *psychologisch qualifizieren*. Sie drücken eine *spezielle Beziehung zwischen Person und Welt* aus. Sie lehnen sich eng an die von Doro formulierten Konstrukte an. Begegnung, Wachstum, Anpassung und Entfremdung sind Handlungsbedingungen oder -umstände, die vom Akteur nur zum Teil beeinflusst bzw. rezeptiv und prozesshaft erfahren werden. Sie betreffen nicht den beobachtbaren Rahmen der Situation, sondern deren subjektive Interpretation und sind nur aus der Sicht des handelnden Subjekts anwendbar. Offenheit, selbstbestimmt Handeln, routinierte Bewältigung und Abwehr wiederum sind Beschreibungen für die Ausrichtung des Handelns oder die intentionale Einstellung der Handelnden im engeren Sinne. Auch diese Begriffe sind nur aus der Sicht des Subjekts anwendbar.

Die Valenz einer Fahrsituation wird also aus der subjektiven Erfahrung und ihrer Deutung heraus verstehbar. Sie kann nicht direkt aus beobachtbaren, „äußeren“ Situationsaspekten erschlossen werden. *Als theoretischer Begriff stellt die Valenz eine varianzaufklärende Urteilsdimension des Erlebens dar, als erlebtes Phänomen hingegen wird sie zu einem spezifischen Verhältnis aus Handlungsorientierung, intentionaler Einstellung und erfahrenen Kontextbedingungen.* Sie ist weder auf eine Dimension noch auf eine psychologische Kategorie (etwa Einstellung, Emotion, Kognition) beschränkt, sondern erfordert die Bestimmung (mindestens) einer weiteren Dimension des Erlebens. Erst in dieser Zusammenschau zweier oder mehrerer Dimensionen werden die Mischungsverhältnisse (psychologischen Feldkräfte) und besonderen Qualitäten des subjektiven Erlebens sichtbar. Im Herausarbeiten der weiteren Konstruktdimensionen liegt die Möglichkeit, die spezifischen Bewertungskriterien und Qualitäten des Fahrens herauszuarbeiten. Da diese formal ebenfalls bipolar strukturiert sind, stellt sich die Frage, wodurch deren Pole positiv bzw. wodurch sie negativ valent werden. Denn mathematische Unabhängigkeit heißt nicht, dass diese Dimensionen nichts miteinander zu tun haben, sondern dass die beiden Pole der einen mit beiden Polen der anderen Dimension eine Verbindung eingehen können.

Nur in diesen Mischungsverhältnissen erhalten die Dimensionen ihren psychologischen Sinn.

Der intersubjektive Vergleich zwischen den Modellen des Fahrens setzt folglich voraus, dass jedes Modell zunächst als mehrdimensionale subjektive Sinnstruktur ausgearbeitet wird. Daran anschließend können im Vergleich sowohl inhaltliche (etwa Valenzmotive) als auch formale Aspekte (etwa die Anzahl varianzaufklärender Dimensionen) berücksichtigt werden.

5.4 Das Fahren in narrativen Gridinterviews: Modelle und Ergebnisse

5.4.1 Symbolische Bezugsrahmen des Fahrens

Aus den bisherigen theoretischen und empirischen Befunden lässt sich ableiten, dass beim Fahren nicht nur das Fahrzeug oder dessen Transportfunktion, sondern das Verhältnis der Person zu ihrer Umwelt, insbesondere im Hinblick auf Raum, Zeit, geographische und kulturelle Landschaften (Orte) und soziale Teilhabe angeeignet wird. Die im folgenden dargestellten subjektiven Modelle ähneln sich in ihren symbolischen Bedeutungen des Fahrens, die individualisierte Identitätsentwürfe prägen. Das Fahren ist ein Ausdruck der Persönlichkeit und hebt diese aus einer anonymen Öffentlichkeit heraus. Zunächst werden einzelne subjektive Modelle dargestellt und kommentiert, anschließend deren Gemeinsamkeiten. Bei der Darstellung des ersten Modells erwähne ich zur Anschaulichkeit einige Hintergrundinformationen aus der formalen Auswertung, anschließend beschränke ich mich auf die verdichteten Synopsen, die am Ende der Auswertung stehen.

Greta: Euphorie und Effizienz

Greta ist zum Zeitpunkt des Interviews⁹⁷ 41 Jahre alt. Sie ist als pädagogische Trainerin und Beraterin vorwiegend im industriellen Umfeld erfolgreich selbstständig. Zu ihren Einsatzorten legt sie lange Strecken zurück und hat sich kürzlich einen PKW der oberen Luxusklasse (BMW 7er Reihe) zugelegt. Seit ihrem 18. Lebensjahr hat sie den PKW-Führerschein und immer einen PKW besessen. Sie fährt auch privat häufig Auto, etwa für Besorgungen, zur Freizeitgestaltung und auf Reisen. Im Vorgespräch sagt sie, sie fahre sehr gerne Auto, sodass sie sofort zu einem Interview bereit war. Das Interview verläuft flüssig, Greta zeigt sich interessiert an der Methode und ihr fallen viele Erlebnisse ein. Nach den ersten zwei Episoden kündigt sie an, nur noch positive Erlebnisse zu erzählen, was ihr jedoch nicht gelingt. Sie wirkt euphorisch, wenn sie über den Fahrgenuss spricht, sowohl auf abstrakter wie auf situativer Ebene. Es entstehen einige Assoziationsketten, in denen sich ein Erlebnis aus dem anderen ergibt. Die Konstruktion verläuft ebenfalls zügig, sie zieht die Karten selber und legt sie nach dem vorgesehenen System

⁹⁷ Die narrativen Gridinterviews wurden alle 1996 erhoben.

wieder zurück. Sie begibt sich dazu auf den Teppichboden. Bei der Konstruktformulierung geht sie einige Male auf meine Vorschläge ein, die für sie genau zu passen scheinen (ich teile diesen Eindruck aufgrund ihrer kongruenten Zustimmung und aktiven Beteiligung).

Ihr Bertin-Bild zeigt, dass jenseits einer dominierenden Polarität, die zwei gegensätzliche Erlebnisräume umfasst, Subdimensionen existieren, die entweder inkonsistent konstruiert sind oder einen kleinen, klar umgrenzten Erlebnisbereich von Ausnahmesituationen umfassen. Diese Subdimensionen legen wenig integrierte oder widersprüchlich gedeutete Aspekte des Fahrerlebens frei und verhindern in der Auswertung eine Reduzierung auf eine einzige, relativ klar strukturierte dominierende Erlebnisdimension (ausführlich in Dick 2000).

In ihrem ESA-Bild dominiert die Valenzdimension, die mit der X-Achse verläuft (36% Varianzaufklärung). Situationen und Konstrukte zeigen eine deutliche Unterscheidung der beiden Erlebnisqualitäten *überschwengliche, lustvolle Aktivität* versus *schmerzliche Behinderung*. Diese Polarisierung entspricht der Blockbildung im Bertin-Bild. Dieser Begriffsraum ist deutlich emotional getönt. In den Subdimensionen wird das Bild unklar. Da die zweite Dimension keine eindeutige Struktur aufweist,⁹⁸ ist auf der Senkrechten die dritte Dimension abgetragen, deren einer Pol drei Situationen und Konstrukte („fliegender Kleinwagen“, „Defekt auf der Fähre“, „Anhalter“; „einmaliger Schreck“, „kurzfristig“, „Mitgefühl“) zeigt. Der Gegenpol wird von den Konstrukten „Durchhalten“ und „die Folgen“ gebildet. Eine Dimension zwischen einer antizipativen, langfristigen Orientierung und dem kurzfristigen, plötzlichen und überraschenden Erleben ist im Ansatz erkennbar, aber nicht kohärent konstruiert. So verbleibt im subjektiven Erlebnisraum ein Stück nicht aufgeklärte Komplexität. Es scheint in der reflexiven Konstruktion nicht zu gelingen, die Heterogenität des Fahrerlebens vollständig zu integrieren. Für Greta gehören Aspekte der Pflege, ihre emotionale Beziehung zum Objekt Auto oder die zwischenmenschliche Rahmendramaturgie während des Fahrens (Mitgefühl mit nicht mitgenommenem Anhalter, Spannungen mit Beifahrerin, Picknick mit Partner) zum Fahren dazu. Abbildung 14 zeigt die Verdichtung ihres Gridinterviews.

Das sinnliche Vokabular und der emotionale Gehalt der Erzählung weisen darauf hin, dass Greta eine intensive Beziehung zum Fahren und zu ihrem Fahrzeug pflegt. Wenn Sie in das Auto steigt, ist sie von impulsiver Vorfreude erfüllt: „Los-

⁹⁸ Das Muster, bei dem eine räumliche Trennung zwischen Elementen und Konstrukten auffällt, fanden wir in unseren Grids einige Male. Ein Pol der Dimension wird in diesen Fällen ausschließlich aus Konstrukten, der andere ausschließlich aus Elementen gebildet. Dies kann als methodisches Artefakt gewertet werden, das durch die Entkoppelung der bipolaren Konstrukte hervorgerufen wird. Die Entkoppelung führt dazu, dass die beiden Pole eines Konstruktes nicht mehr komplementär sind, also nicht mit $r = -1,00$ korrelieren. Die Elemente werden dadurch gleichsam aus dem Kontinuum der beiden Konstruktpole herausgeschoben und nicht mehr eindeutig durch die beiden Pole beschrieben (die graphische Darstellung eines Elementes zwischen zwei Konstruktpolen bildet keine Linie, sondern ein Dreieck). Der Schluss, Elemente und Konstrukte würden nicht zueinander passen, geht zu weit, da in allen Grids die Hauptdimension (Valenz) in einer Mischung aus Elementen und Konstrukten erkennbar ist. Erst in untergeordneten Dimensionen scheinen nicht alle Konstrukte trennscharf anwendbar zu sein, was sich auch in gehäuften „beide -“ oder „kein Pol trifft zu“ Ratings äußert.

fahren wie ein Pferd, das aus dem Stall kommt“. Die positive Valenz erklärt sich durch drei Bedeutungsfamilien: *Überschwang und Genuss*, *aktives Handeln* sowie *Großzügigkeit*. Im Gegenpol erlebt sie das Fahren als *gebündelt* und *ohnmächtig*. Großzügigkeit bezieht sich beidseitig auf die Interaktion zwischen ihr und dem Fahrzeug oder auch ihrer Umgebung. Sie genießt die hochwertige und reichhaltige Ausstattung ihres Wagens, fährt gerne schnell, kurz: sie nimmt die Qualität des PKW voll in Anspruch. Umgekehrt investiert sie großzügig Zeit und Engagement in die Pflege des Wagens. Die Valenz des Fahrens variiert auf zwei Dimensionen. Ihre innere Einstellung zur Situation kann *sachlich oder emotional* geprägt sein. Das sachliche, zielgerichtete Fahren mit „Verstand“ geht dann mit Genuss einher, wenn Sie ihren eigenen Rhythmus beibehalten kann. Wird Sie behindert, diszipliniert sie sich trotz „Unverständnis“ zum „Durchhalten“. Emotionales Erleben kann sich positiv auf die Pflege ihres Wagens beziehen, aber auch bei einer Panne äußern. Typisch ist ihr Mitgefühl gegenüber Anderen, die in einer schwierigen Situation sind. Emotional getöntes Erleben scheint tendenziell eher wechselhaft und kurzfristig, sachliches Erleben eher dauerhaft und kontinuierlich. Eine weitere Unterscheidung besteht zwischen Situationen der *Gemeinsamkeit* mit anderen Menschen und Situationen, in denen sie *allein mit ihrem Fahrzeug* ist.

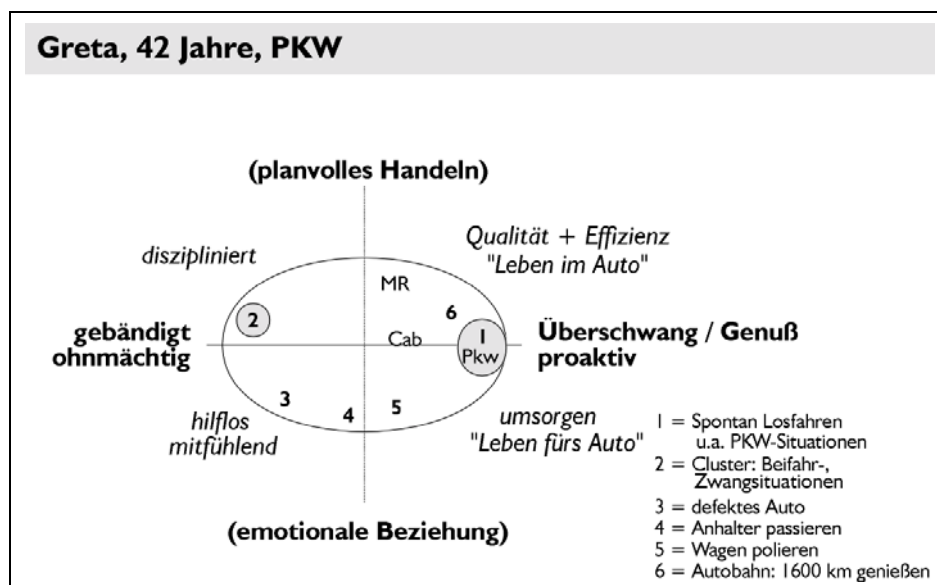


Abbildung 14: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Greta, 1. u. 3. Dimension)

Für Greta ist das Auto ein zentraler Lebensraum, „vom ersten Augenblick an war ich im Auto im zweiten Zuhause“ (Bilanzierung am Ende des Interviews). Hier wird eine Ebene des Vertrauens deutlich, die über eine funktionale und repräsentative Beziehung weit hinausgeht. Wir erinnern uns an die vertraute Beziehung zum Motorrad, das in die Wohnung hineingeholt wird. Autofahren drückt Gretas Selbstbild nicht nur aus, es ermöglicht auch dessen konkrete Verwirklichung im Handeln und Empfinden. Im Idealfall integriert Greta mit dem Fahren Euphorie und Effizienz sowie Vertrautheit und Hochleistung.

Dagmar: Genussvoll Dahingleiten

Dagmar ist 34 Jahre alt und fährt ein italienisches Sport-Cabriolet. Formal ähnelt ihr Grid dem von Greta darin, dass auch bei ihr in der zweiten Dimension Elemente und Konstrukte auseinanderfallen. So sind auch bei ihr die erste und dritte Dimension die Hauptangelpunkte der Interpretation.

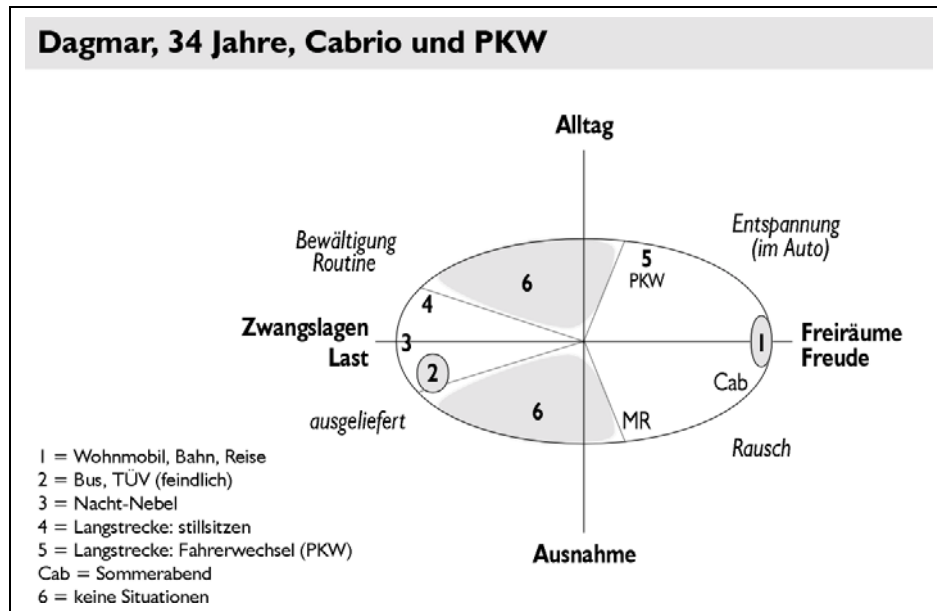


Abbildung 15: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Dagmar, 1. und 3. Dimension)

Positives Fahrerleben eröffnet ihr Freiräume. Diese erfährt Dagmar insbesondere mit dem Wohnmobil oder der Bahn auf Reisen. Ihre Freude resultiert also weniger aus Aktivität denn aus Hingabe an den Genuss. Ähnliche Bedeutung hat auch das Cabriofahren, das sie eng mit dem „Sommerabend“ assoziiert. Das Cabrio ist in ihrer Bewertung der Bahn und dem Wohnmobil ähnlicher als dem PKW. Den Gegensatz zu diesen Situationen, die alle in der Freizeit stattfinden, bildet nicht der Alltag, sondern Zwangslagen verschiedener Art. Entscheidend sind für Dagmar „einengende“, „unbequeme“ oder „belastende“ Erfahrungen, die sie insbesondere mit dem Linienbus, dem TÜV oder selbst fahrend nachts im Nebel gemacht hat. Der Alltag erscheint in ihrer Konstruktion unabhängig von der Valenz als Gegensatz zur Ausnahmesituation. Er liegt in einem Bedeutungsfeld zwischen Routine und Entspannung. Die PKW-Fahrt auf der Langstrecke symbolisiert das Alltägliche, das negativ wirkt, wenn sie dauerhaft „stillsitzen“ muss, und das entlastend positiv erlebt wird, wenn sie sich als Fahrerin abwechseln kann. Es zeigt sich auch hier, dass es ihr nicht auf Aktivität, Kontrolle und das selbst Steuern ankommt. Freude empfindet sie vor allem, wenn sie vom kontrollierten Handeln entlastet ist. Positive Valenz (Fahrspaß, Genuss) realisiert sich als *Sinnlichkeit, Wärme, Offenheit und Ausdehnung*, im Idealfall als „Rausch“. Dieser stellt sich in Resonanz mit einer idealisierten Außenwelt ein, die schließlich zu einer Verschmelzung führen kann. Hinzu kommt die Erfahrung der Kontinuität, eines Sich-Dahin-Gleiten-Lassens, die als passiver Genuss der Anstrengung in der Eigenaktivität gegenübergestellt wird. Hier liegt ein Unterschied zu Greta, die den Aspekt der Leistung in den

positiven Erlebnisraum integriert. Das negative Erleben ist für beide mit Routine, Disziplin oder mit empfundener Hilflosigkeit verbunden. Zudem legt Dagmar in ihrer Konstruktion einen Schwerpunkt auf Kontexte, während Greta vorwiegend Emotionen ordnet.

Die Verteilung der Erlebnisse in Dagmars Modell spiegelt die Polarität zwischen Einengung und Öffnung wider. Sie differenziert zwischen den positiven Konstrukten stärker als zwischen den negativen, die eng beieinander liegen. Der positive Erlebnisraum zwischen Rausch und Entspannung ist variabler als der negative zwischen Ausgeliefert-sein und fremdbestimmter Aktivität. Das Cabrio ist der Bahn und dem Wohnmobil ähnlicher als dem PKW, was unterstreicht, dass ihr *fahrerisches Ideal ein Lebensraum ist, in dem sie sich sicher aufgehoben äußeren Reizen öffnen kann*. Das Fahren bietet ihr ein Refugium, allerdings weder durch das Aufsuchen besonderer Situationen (Eskapieren) noch durch Selbstbestätigung im fahrerischen Können, sondern durch Entlastung, Unbeschwertheit und innige Verbundenheit mit der Außenwelt.

Beate: Der Übermut der Erwachsenen

Beate ist 28 Jahre und fährt ein Mini-Cabriolet. Sie nutzt das Auto nur im Sommer und fast ausschließlich für private Fahrten. Sie hat das Auto gekauft, nachdem sie sich von ihrem Freund getrennt hat, zwischen beiden Ereignissen stellt sie einen Zusammenhang her. Sie müsse nun nicht mehr aus Vernunftgründen auf etwas verzichten, sondern nur sich selbst Rechenschaft ablegen. Sie spricht von ihrem Auto häufig in personalisierter Form. In ihrem Grid dominiert die erste Dimension (44,5% Varianzaufklärung; zum Vergleich Greta 36%, Doro 25%). Auch die zweite und dritte Dimension (16%, 11,5%) zeigen eine Durchmischung von Elementen und Konstrukten.

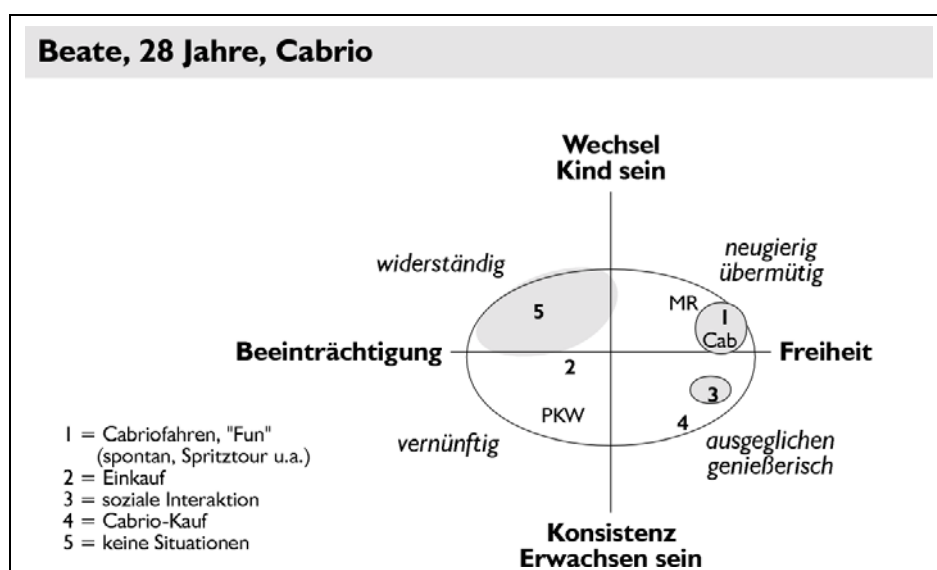


Abbildung 16: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Beate, 1. und 2. Dimension)

Beates Schlüsselthema ist die Vernunft. Sie erhofft sich, mit dem Cabriokauf (Situation 4) „nicht mehr vernünftig sein zu müssen“. Sie bettet diese Aussage

biographisch ein und meint mit Vernunft die Anpassung an die Erwartungen ihres Umfeldes. Das Cabrio steht für Selbstverantwortlichkeit und Lebendigkeit. Trotz dieses im Vergleich zu Dagmar verschiedenen Grundmotivs - in der zweiten Dimension als biographische Bedeutung ihres Fahrerlebens aufscheinend - ähnelt sich die Valenzdimension bei beiden stark. Auch Beate differenziert zwischen Freiräumen und Einengung. Analog zu Dagmars entspannter Verbundenheit genießt Beate Ausgeglichenheit, an die Stelle des Rauschhaften tritt bei ihr neugieriger Übermut, vor allem repräsentiert durch ihre Vorstellung vom Motorradfahren. Auch zwischen Bewältigung (Dagmar) und Vernunft (Beate) besteht eine semantische Ähnlichkeit, die aus dem äußeren Anpassungsdruck resultiert. In diesen Bedeutungsraum rücken beide den PKW. Allerdings ist der negative Erlebnisraum bei Beate anders strukturiert. An die Stelle eines eingeschränkten Erlebnisspektrums tritt eine Zweiteilung: Im Kontext der Beeinträchtigung hat sie die Wahl, vernünftig oder widerständig zu sein. Insgesamt drücken Beates Repräsentationen eher eine intentionale oder selbstgewählte Einstellung aus, sie fühlt sich im negativen Erleben nicht ausgeliefert oder unter Zwang, sondern entscheidet sich, entsprechende Situationen nicht aufzusuchen. Im problematischsten Quadranten, gebildet aus den Polen *Beeinträchtigung* (1. Dimension) und *kindlicher Übermut* (2. Dimension) liegen keine Elemente. In solchen Kontexten fährt sie nicht Auto. Für das alltägliche Erleben bietet Beate zwei Bedeutungsrahmen an: Sich erwachsen und vernünftig oder eben widerständig zu verhalten. Für letzteres bietet das Fahren keinen Erfahrungsraum. Dadurch, dass sie ausschließlich in der Freizeit fährt, befreit sie es gleichsam von seinen Schattenseiten und hält seine befreiende Potenz aufrecht. Diese besteht vor allem darin, dass sie sich *als erwachsene Frau mit der Legitimation durch das Cabriolet kindlich-übermütig verhalten darf*.

Anke: Das Cabrio als neue Erfahrung

Ähnlich wie Beate konstruiert auch Anke, 30 Jahre alt, ihren Erlebnisraum. Sie fährt einen Kleinwagen, hat sich aber zum Zeitpunkt des Interviews für einige Wochen ein Cabrio geliehen. Ihr Modell spiegelt diese neue Erfahrung wider.

Die positive Valenz des Fahrens besteht in der Möglichkeit des Ausprobierens, wobei sie besonders durch die soziale Resonanz des Cabriolets fasziniert ist. Im Interview werden allerdings auch die sinnliche Ebene des Fahrerlebens und der Aspekt der Mobilität in der veränderten Transportfunktion deutlich. Interessant ist, dass durch die neue Erfahrung mit dem Cabrio der geschlossene PKW in der Valenz nicht abgewertet wird. Der Kontrast besteht in der zweiten Dimension, in der das Konventionelle, aber auch Praktische gegen das Unkonventionelle und Abwechslungsreiche gestellt werden. Auch diese Konstruktion erinnert an Beate und Dagmar (Alltag - konventionell - erwachsen; Ausnahme - unkonventionell - kindlich). Schließlich werden bei Dagmar auch negative Aspekte des Cabriofahrens deutlich: Sie ist ständig den Blicken anderer ausgesetzt, was sich insbesondere dann auswirkt, wenn sie an einer Ampel neben einem Bus steht und die Insassen auf sie herabblicken. Der geschlossene PKW hingegen gewährleistet Intimität und Vertrautheit, integriert zudem Nützlichkeit und Bequemlichkeit.

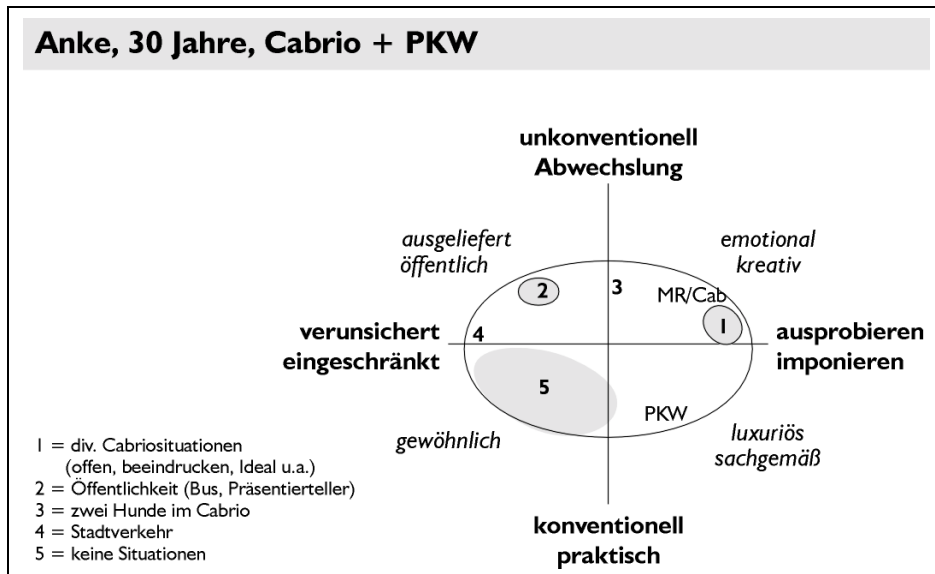


Abbildung 17: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Anke, 1. und 2. Dimension)

Claudia: Intimität und Trennung

Einen ähnlichen Bedeutungsraum entfaltet auch Claudia. Sie ist 29 Jahre alt und fuhr 10 Jahre lang einen VW Käfer Cabriolet. Seit kurzem besitzt sie einen geschlossenen VW Golf. Die Trennung vom Cabrio spannt in ihrem Modell die Valenzdimension auf. Genussvolles Fahrerleben ist mit Gemeinsamkeit verbunden, die negativen Erlebnisse sind geprägt vom Gefühl des allein Seins. Beide Valenzpole erhalten durch die zweite Hauptdimension eine Zweiteilung zwischen wechselhaften und fremden sowie dauerhaften und vertrauten Kontexten. Positiv empfindet sie einerseits Situationen der gemeinsamen Unternehmungen und des Explorierens, typisch hierfür sind die Orientierungsfahrt, das Grüßen oder das Tauschen der Fahrzeuge. Andererseits erfährt sie beim Autofahren Intimität und Romantik, etwa wenn sie mit ihrem Freund Urlaub macht. Im negativen Erlebnisraum findet sich zum einen die bereits bekannte Konstellation aus Alltagsstress und Enge, die als anstrengend empfunden wird. Andererseits werden auf einer existenziellen Ebene Verlust und Alleinsein verortet, etwa nach der Trennung von ihrem geliebten Cabrio oder nach dem Verlust eines Freundes durch einen Motorradunfall.

Insgesamt ist Claudias Begriffsraum deutlich emotional getönt, entsprechend dominiert bei ihr die erste Hauptdimension (59 % Varianzaufklärung; 2.: 11 %). Sie beschreibt weniger allgemeine Kontextmerkmale wie Dagmar oder Beate, sondern eher emotionale Gestimmtheiten wie Greta oder Anke. Themen wie Intimität, Liebe aber auch Angst, Trauer und Verlust sind kennzeichnend für das Autofahren. Interessant ist, dass sie zumindest vor dem Hintergrund ihrer aktuellen Befindlichkeit keine Situationen für das dauerhafte und konsistente Element benennt. Auf diesem Pol fallen ihre Erfahrungen gleichsam ohne Übergang in negative und positive Bewertungen auseinander (eine Zweiteilung und Polarisierung wird uns bei Maurizio, Kap. 5.4.8, wieder begegnen). Dies mag daran liegen, dass für die existenziellen Emotionen zwischen Liebe/Verbundenheit und

Trauer/Verlust keine Zwischenstadien existieren (wie etwa zwischen positiver und negativer Erregung). Es zeigt aber auch, dass Claudia für die existenzielle Ebene, auf der sie das Autofahren thematisiert, keine durchgängige Entsprechung in konkreten Fahrsituationen findet. Die Urlaubsfahrt mit dem Freund bleibt eine besondere Erfahrung, die sich nicht dauerhaft hervorrufen oder realisieren lässt. Der PKW, der an die Stelle des Cabrios tritt, scheint nur situativ Ersatz zu versprechen, als Standardelement wird er ähnlich wie das Cabrio und das Ideal positioniert.

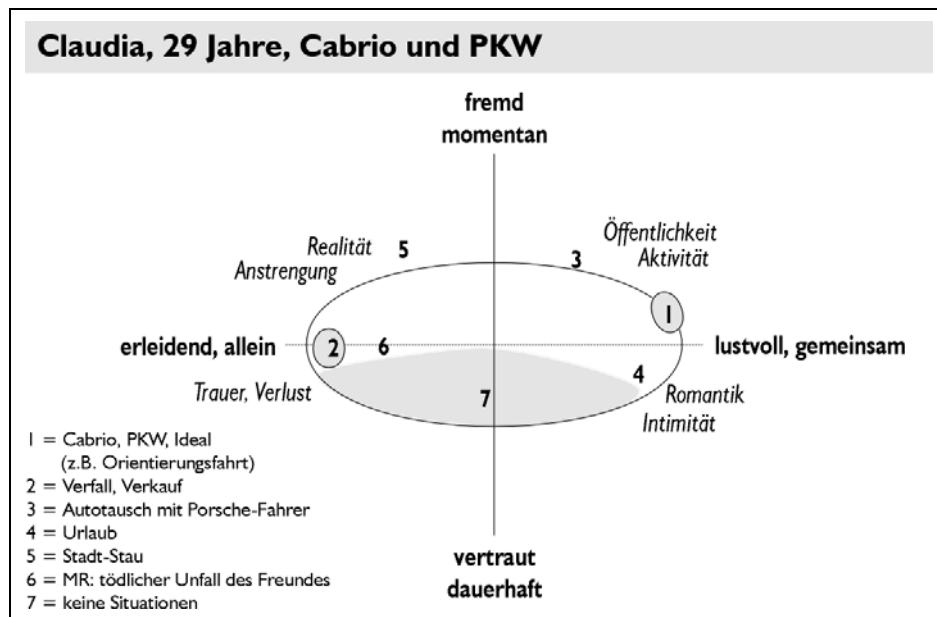


Abbildung 18: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Claudia, 1. und 2. Dimension)

Interessant ist der Blick auf die Lage der Standardsituationen PKW- und Cabrio-fahren in allen bisherigen Modellen. Drei der Cabriofahrerinnen (Anke, Beate, Dagmar) rücken das Cabrio in ihrem Bedeutungsraum weit vom PKW weg. Ohne dass der PKW explizit negativ konnotiert würde, steht er für Alltag und Vernunft. Das Cabrio hingegen vereint die positiven Aspekte des Fahrens, den expansiven Übermut und den ausgeglichenen Genuss. Der PKW wird nahezu valenzunabhängig gesehen, das Cabrio zieht gleichsam die gesamte positive Palette emotionaler Gestimmtheiten auf sich. Anders Greta: Sie fährt einen geschlossenen PKW, der diese Integration positiver Empfindungen und Erfahrungen leistet. Das Cabrio tendiert in dieselbe Richtung, allerdings abgeschwächt. Claudia rückt den geschlossenen PKW idealisierend an das Cabrio heran, er kann dessen Rolle aber (noch) nicht durchgängig übernehmen.

Es ist überraschend, wie stark die beiden Fahrzeuge in den Modellen der Cabriofahrerinnen kontrastieren, wenn man sich die Ähnlichkeiten in der technischen Konstruktion und die Nichtbeachtung des Cabrios in der einschlägigen Forschung vor Augen führt. Auch hier zeigt sich, was beim Motorrad schon deutlich wurde: Die intentionale Hinwendung zum Cabrio, also die bewusste Entscheidung dafür und dessen Nutzung vorwiegend in selbstbestimmten Kontexten, ermöglicht ein Erleben, das von rationalen und instrumentellen Zwängen entlastet ist. Wer einmal regelmäßig Cabrio gefahren ist, dem fällt der Ersatz durch den geschlossenen PKW

schwer. Insgesamt erscheint das Cabriofahren als eine Tätigkeit, die alltägliche Nützlichkeitsabwägungen und einengende Konventionen hinter sich lässt, dabei aber ein umfassendes Erfahrungsfeld erschließt. Die Nutzung ausschließlich in der Freizeit ist keineswegs einseitig, sondern erlaubt ein Explorieren, kreatives Ausprobieren, fließendes Empfinden von Atmosphäre und Umgebung und das spielerische Aneignen sozialer Rollen. Insbesondere integriert es Reife und Enthusiasmus, man kann sich fallen lassen ohne dabei die Kontrolle in der Außenwirkung zu verlieren. Damit können wir auf Basis der bisher besprochenen Modelle eine Integration vornehmen, in der die intersubjektiven Gemeinsamkeiten dieser subjektiven Welten des Fahrerlebens aufscheinen.

5.4.2 Das Fahren als symbolische Aneignung: Identitätsentwürfe

In allen dargestellten Modellen werden in der ersten Dimension trotz der individuellen Begriffswahl *Freiräume*, *Lebendigkeit* und *Genuss* gegen *Einengung* und *Anpassungsdruck* gestellt. Auch in der zweiten Dimension finden sich semantische Ähnlichkeiten über die Einzelfälle hinweg. *Planvolles Handeln*, *Erwachsen-Sein*, *Konvention* und *Alltag* sind Kennzeichen einer Einstellung der Vernunft in einem konsistenten Kontext. *Ausnahme*, *Kind-Sein* und *emotionale Beziehung* stehen für einen abwechslungsreichen Kontext, in dem spontanes und exploratives Handeln möglich ist. Das folgende Modell (Abbildung 19) stellt diese übergreifenden Dimensionen und die dadurch entstehenden Erlebnisräume dar.

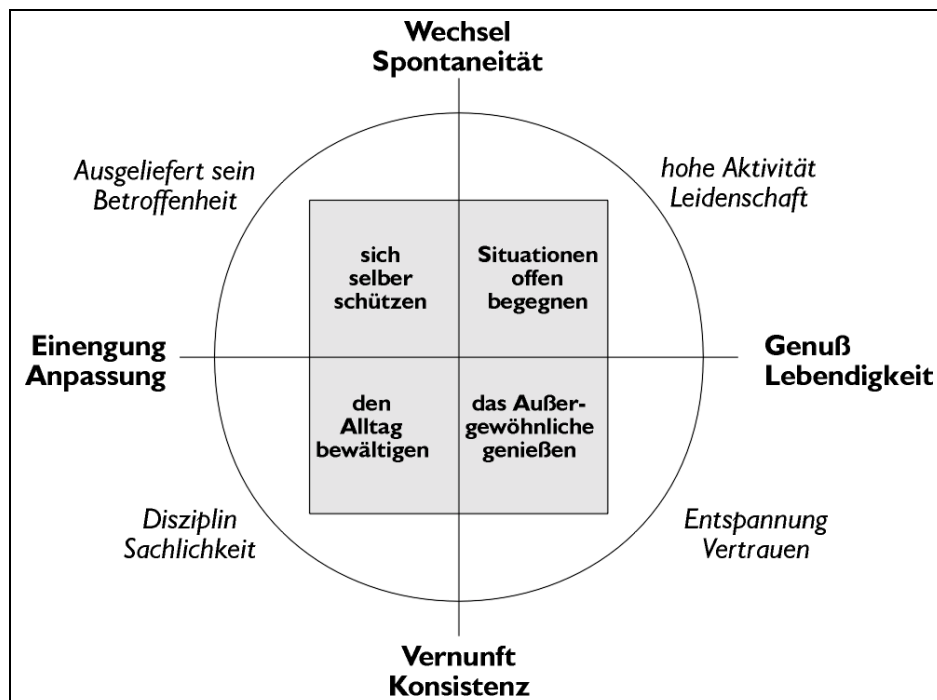


Abbildung 19: Intersubjektives Modell für symbolische Aneignung des Fahrens

Wie in den subjektiven Modellen sind die orthogonalen Hauptachsen theoretische Orientierungen, die allgemeine Kontextmerkmale im Sinne eines Situationsrahmens beschreiben (fett gedruckt). Die Valenzachse wird waagerecht eingezeichnet, da sie in allen Modellen die wichtigste Hauptachse ist. Die intentionalen Einstellungen der

Akteure bzw. deren Verhältnis zur gegenständlichen und sozialen Umwelt werden jeweils durch zwei Dimensionen bestimmt. Sie bilden die Quadranten und sind kursiv gedruckt. Innerhalb der Quadranten sind grau unterlegt typische Beschreibungen für konkrete Beispielsituationen - ähnlich einem Motto - gegeben.

Zu den Hauptachsen: Der Begriff „Genuß“, „genießen“ oder „genießerisch“ wird von allen Fahrerinnen verwendet, um den positiven Erlebnisraum zu beschreiben. Genuss wird unterschiedlich realisiert: Er wird erwartungsgemäß mit konsistentem Erleben konnotiert, ebenso sind aber Leidenschaft und Abwechslung angesprochen („heilloser Genuss“, Greta). In allen Fällen finden sich sowohl sinnlich als auch emotional getönte Beschreibungen für die Valenz des Fahrens, teilweise sind diese Beschreibungen dominierend. *Lebendigkeit* enthält neben der Idee von Aktivität und Abenteuer auch einen sozialen Aspekt. So werden viele Situationen des Cabriofahrens in einer Gruppe von Freunden geschildert, geteiltes Erleben erweist sich als zusätzliche Genussquelle. Das Empfinden von Gemeinschaft reicht dabei von der öffentlich inszenierten Geselligkeit bis zur intimen Verbundenheit. Ebenfalls typisch ist die überraschende Begegnung mit Fremden: So tauscht Claudia an einer Raststätte ihren Käfer Cabrio mit dem Porsche eines Mannes, der sich ihr vorgestellt und von seiner eigenen Käfer-Cabrio-Zeit geschwärmt hatte. Doro freut sich über das Entgegenkommen eines TÜV-Beamten oder die Hilfeleistungen Fremder bei einer Panne. Für beide hat auch das Grüßen unter Fahrer/innen des gleichen Fahrzeugs eine Bedeutung. Negatives Fahrerleben lässt sich am passendsten mit den Begriffen der Einengung und Anpassung beschreiben. Es wird auch hier ein sinnlich-physischer und ein sozialer Aspekt betont. Das Empfinden von Enge entspricht einem Druck zur Einordnung in anonyme und heterogene soziale Verhältnisse. Diesen Situationen wird entweder rational, mit Vernunft und Disziplin begegnet, oder die Fahrerinnen fühlen sich ausgeliefert und passiv betroffen. Sachliche und emotionale Haltungen, die im positiven Fahrerleben integriert werden können, fallen im negativen Erlebnisraum auseinander.

In der zweiten Hauptachse dominiert die Unterscheidung zwischen *konsistenten und wechselhaften Kontexten*. Der Pol des wechselhaften Erlebens ist gekennzeichnet durch Überraschungen und das Eintreten unerwarteter Ereignisse. Im Gegenpol entsprechen die Ereignisverläufe den Erwartungen, sodass hier eine dauerhafte innere Einstellung (Vernunft) eingenommen wird. Beide Pole können positiv und negativ erlebt werden, sie sind valenzunabhängig. Der Vernunftpol ist insgesamt konsistenter, er weist fließende Übergänge zwischen positivem, neutralem und negativem Erleben auf. Im wechselhaften Erleben hingegen bestehen Gegensätze zwischen der hochfrequenten Aktivität als der ständigen Bereitschaft, sich neu zu orientieren und auf die Ereignisse einzulassen sowie dem Gefühl der hilflosen Ausgeliefertheit.

Interessant ist, dass die Cabriofahrerinnen⁹⁹ die negativen Erlebnisräume zu meiden versuchen bzw. teilweise keine Fahrsituationen für diese Erlebnisräume beschrei-

⁹⁹ Inwieweit es sich um typisch weibliche Repräsentationen handelt, kann aufgrund der geringen Fallzahl nicht gesagt werden (zur Funktionalität des Autos im Alltag von Frauen zwischen Beruf und Haushalt: Buhr 1999; vgl. Hodenius 1999). Dass hier kein Geschlechter-Stereotyp reproduziert wird, wird in der

ben. Das Fahren hält beide Variationen bereit, allerdings erlaubt die Entscheidung, das Cabrio vorwiegend in der Freizeit zu benutzen eine gewisse Kontrolle über das Aufsuchen unerwünschter oder problematischer Kontexte (Stadtverkehr, schwierige Straßenverhältnisse u.a.). Zudem kann angenommen werden, dass das Fahren allein nicht ausreicht, um existenzielle Konflikte, etwa zwischen Verbundenheit und Verlust oder zwischen Fremd- und Selbstbestimmung, lösen zu können. Es ist vielmehr eine Form, diese Konflikte erlebbar zu machen. Dieser Bezug allerdings erfordert eine zusätzliche Auseinandersetzung in einem anderen Rahmen. Um einem möglichen Missverständnis vorzubeugen: Dass das Fahren Konflikte aktiviert, deren Deutung und Lösung einen erweiterten Bezugsrahmen erfordert (der in unserer Fragestellung hier nicht angelegt ist), sollte weder für noch gegen das Autofahren ausgelegt werden. Es ist schlicht festzustellen, dass das Fahren diese Dimensionen aufweist, nicht aber, dass diese Dimensionen unangemessen oder gar regressiv seien. Um es an einem anderen Gegenstand zu verdeutlichen: Dass etwa die Arbeit existenzielle Konflikte bereithält, für die der Kontext der jeweiligen Aufgabe und Organisation keinen Deutungs- und Lösungsrahmen bereithält, führt auch nicht dazu, dass wir die Arbeit als Arbeit in Frage stellen. Diese Tatsache lässt sich nicht einmal ins Feld führen, um abhängige Lohnarbeit in einer Werkhalle gegen selbstständige Formen künstlerischen Schaffens oder Arbeitsformen der „New Economy“ auszuspielen. Analog ist die existenzielle Ebene des (Auto-) Fahrens kein Argument für oder wider ein bestimmtes Verkehrssystem oder gegen die Bestimmung des Fahrens als Tätigkeit.

Zu den Erlebnisräumen (Quadranten): Wechselhafte Kontexte mit positiver Valenz werden leidenschaftlich bis euphorisch erlebt. Die Fahrerinnen lassen sich vollständig auf den Kontext ein, begegnen der Situation offen und mit ungeteilter Aufmerksamkeit. Sie empfinden sich in hohem Maße aktiv und selbstbestimmt. Dies ist allerdings nur ein Aspekt des fahrerischen Ideals, das noch eine weitere Qualität umfasst. Im Erlebnisraum, der von Lebendigkeit und Konsistenz geprägt ist, werden die charakteristischen Qualitäten des Fahrzeuges in Anspruch genommen („Qualität und Effizienz“, „Luxus“). Auf dieser Basis entwickeln die Fahrerinnen Vertrauen in die Situation und fühlen sich mit ihrer Umwelt oder Mitfahrenden verbunden. Diese Kontexte sind eher dauerhaft und erlauben eine stetige Vertiefung in das Erleben, bis sich schließlich eine Verschmelzung mit dem Umfeld, seien es Personen oder Landschaften, einstellt. „Rausch“ oder „Intimität“ sind zwei Beschreibungen für diesen Zustand.

Die eingeeengten Kontexte hingegen sind entfremdet und durch äußere Faktoren bestimmt. Diszipliniertes und sachliches Fahren wird als langweilig empfunden und bestenfalls routiniert abgespult. Im heterogenen Erlebnisraum der *Betroffenheit* drücken sich verschiedene persönliche Motive aus: Claudia hebt den Verfall oder den Verkauf ihres Wagens hervor, den sie als einschneidenden Verlust empfindet,

Analyse deutlich. Die befragten Frauen teilen mit den befragten Männern die Leidenschaft am Fahren und die aktive Aneignung von Fahrzeug und Umwelt. Zudem können auch Männer dieser Gruppe zugerechnet werden, etwa Gerd (Kap. 5.2.4), Bernd (Kap. 5.4.3) oder Maurizio (Kap. 5.4.8), auch wenn diese zusätzlich funktionale oder fahrtechnische Bezüge herstellen.

sie spricht von „Angst“ und „Trauer“. Doro fühlt sich insbesondere in Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern verletzbar. Greta sieht sich einem Anhalter oder dem Fahrer, der sich auf der Gegenfahrbahn überschlägt, „hilflos gefangen“ gegenüber. Dagmar fühlt sich in einem Linienbus „verloren“. Nur Beate thematisiert keine solchen Situationen: Sie fährt ausschließlich in der Freizeit, erzwungene oder ausweglose Situationen spielen in ihrer Repräsentation keine Rolle. Insgesamt werden in allen Erlebniskontexten Emotionen oder Stimmungen zwischen Trauer und Euphorie, zwischen Angst und Vertrauen betont. Diese Emotionalität geht im positiven Erlebnisraum mit einem hohen Maß an Autonomie und Handlungskontrolle einher, Fahrzeuge und Fahrumwelten werden aktiv und eigen-willig angeeignet. Dadurch erklärt sich auch die formal auffällige Polarisierung in den Modellen der symbolischen Aneignung.

Dieser Aneignungsmodus weist eine Besonderheit auf, die den gezeigten Erlebnismodellen einen gemeinsamen Bedeutungsrahmen gibt: Alle Fahrerinnen stellen existenzielle Bezüge zwischen dem Fahren und ihren Lebensentwürfen her. Emanzipatorische Bedeutungen, Intimität und Vertrauen oder die beruflich tragfähige Synthese aus Leistung und Ästhetik finden in der intensiven Verbundenheit mit dem Fahrzeug den nötigen Rückhalt. Auf der Gegenseite werden intime Räume öffentlich sichtbar, was sich als Schutzlosigkeit oder Verzerrung zwischen Selbstbild und öffentlicher Wahrnehmung äußert. Schließlich können einschneidende biographische Erlebnisse, etwa schwere Unfälle, einen deutlichen Niederschlag in den subjektiven Repräsentationen des Fahrens finden (Claudia; Bernd, s. Kap. 5.4.3). Hier wird das Wiedergewinnen von Vertrauen zu sich selbst oder zum Fahrzeug zur existenziellen Aufgabe. Katharina Steffen arbeitet diese Potenz des Autofahrens anhand der Biographien von Taxifahrerinnen heraus: „Für Barbarella ist ihre Aktivität nachts, allein, unterwegs und auto-mobil eine symbolbeladene und prägnante Metapher für ihr aktuelles Bild von sich selbst und ihrem Standort im Leben“ (1990, 53). Ich möchte präzisieren: Es ist nicht nur eine Metapher, sondern eine reale, selbsterlebte, immer wieder herstellbare und beeinflussbare Aktualisierung identifikatorischer Motive. Wenn man so will, ist das Fahren ein Rollenspiel mitten im wirklichen Leben, wobei das Netz nicht aus einem begleitenden Therapeuten besteht, sondern in der Möglichkeit weiterzufahren und die Richtung zu wechseln.

***„Seien sie vernünftig - verzichten Sie aufs Dach“¹⁰⁰ -
Der individualisierte Mehrwert des Cabriofahrens***

Durch seine Offenheit, die Fahrerin und Fahrer für Andere sichtbar macht, bietet das Cabriolet besondere Ansatzpunkte für das Spiel mit sozialen Rollen und Identitäten. Ein kleiner Kofferraum dient nicht als Stauraum, sondern als Symbol für leichte Mobilität: Er fasst den kleinen Koffer, der schnell gepackt und leicht getragen werden kann. *Die Exklusivität des Cabrios vermittelt sich nicht nur über seine Ästhetik, sondern vor allem dadurch, dass es die Funktionalität als angepasste Vernunft der*

¹⁰⁰ Anzeige von Mercedes-Benz im Automarkt des Hamburger Abendblattes vom 22.03.1997.

Individualität unterordnet. Das Cabrio steht für die Leichtigkeit des Unterwegs-Seins, den spontanen Ortswechsel und die beliebige Auswahl der Ziele. Das sinnliche Vergnügen des offenen Fahrens verankert diese Symbolik im leiblichen Erleben. Die Qualitäten des Fahrzeugs - Leichtigkeit, Sinnlichkeit, Spontaneität - übertragen sich durch die kongruente Inszenierung der Mensch-Fahrzeug-Dyade in der Öffentlichkeit wie von selbst auf die Person. Hinzu kommen die Assoziation von Wohlstand und Status, welche eher konsistente Werte sind und der Vernunft nahe stehen. Der vordergründige Gegensatz zwischen spielerischem Luxus und Vernunft löst sich im postindustriellen Wertekanon auf: Vernunft ist kein Selbstzweck mehr, sondern steht im Dienste eines gelungenen persönlichen Identitätsentwurfs. In der individualisierten Gesellschaft zeigt man nicht protestantische Tugenden nach außen, man zeigt vielmehr, wozu man sie einsetzt.

Aufwendige Freizeit-Inszenierungen tragen ihre Legitimation mit sich: Es wird stillschweigend vorausgesetzt, dass Fahrer/innen eines Luxusgefährts sich diesen Mehrwert auch verdienen. Damit repräsentiert das Cabrio keinen Gegenentwurf zu einem angepassten Leistungsdenken, sondern dessen individuelle Aneignung und Überformung. Subjektiv mag Beate mit dem Cabrio Widerspenstigkeit und Emanzipation verbinden, kollektiv gerät sie deswegen nicht unter Rechtfertigungszwang. Die Verteilung der Fahrsituationen in ihrem Modell unterstreicht dies: Die Vernunft gehört zu ihrer subjektiven Welt des Fahrens, sie lokalisiert hier das PKW-Fahren. Der Aspekt der Widerständigkeit jedoch lässt sich beim Fahren nicht realisieren, im entsprechenden Quadranten befinden sich keine Erlebnisse. Das Cabrio-fahren gestattet die Integration erwachsener Vernunft und kindlichen Übermutes lediglich in selbstgewählten Kontexten, unter alltäglichem Anpassungsdruck wirkt seine metaphorische Kraft nicht.

Auf diesem Gegensatz zwischen alltäglichem Anpassungsdruck und selbstbestimmter Befreiung bauen Road-Movies wie *Thelma und Louise* (1991) ihren Spannungsbogen auf. Der Wochenendausflug der working-class-women Thelma und Louise im 60er US Cabrio, der in einer kapitalen Gangster-Karriere endet, bleibt ein Traum, obwohl er nichts anderes leistet, als die symbolische Potenz des Fahrens konsequent zu Ende zu denken. Im Road-Movie transzendiert der Zuschauer alltägliche Enge, Abhängigkeit und Verlorenheit ohne sie theoretisch oder politisch artikulieren zu müssen. Fahrend können Wunsch und Erfahrung in einem kleinen Moment ineinanderfließen.

Persönliche Konfliktlagen lassen sich durch das Cabrio-fahren nicht vollständig durchdringen. Bei Anke ist es das Gewöhnliche, das sich nicht in Fahrsituationen wiederfindet, Claudia kann den Aspekt der Intimität beim Fahren nicht (mehr) dauerhaft realisieren und Dagmar findet keine Situationen für die Bewältigung von Zwangslagen. *Durch seine Symbolik des individualisierten Mehrwertes ist das Cabrio zwar die elegante Synthese aus Luxus, Spontaneität und Vernunft, sein Zauber endet jedoch dort, wo die Identität der Fahrenden brüchig oder widersprüchlich ist.* Anders ausgedrückt: Das Cabriolet ist das perfekte Vehikel für die explorative Formulierung sozialer Identitäten, weil ihm die Verbindlichkeit des geschlossenen PKW abgeht. Allerdings - und das ist entscheidend - findet diese soziale Identität ihre subjektive Entsprechung in Situationen der intensiven leiblichen Verbundenheit und Verschmelzung einerseits oder

Entfremdung und Ausgesetztheit andererseits. Beide Empfindungen sind dem Fahren selbst immanent.

5.4.3 Existenzielle und funktionale Aspekte des Cabriofahrens

Die vorgestellten Bezugssysteme der Cabriofahrerinnen weisen einen identifikativen symbolischen Gehalt auf, der sich im leiblichen Fahrerleben stetig reproduziert und transformiert. Obwohl diese Sinnbezüge einen deutlichen Grad an Exklusivität für sich in Anspruch nehmen, schließen sie den gewöhnlichen Alltag nicht aus. Merkmale wie Konsistenz, Vernunft, Vertrautheit oder Routine machen sogar einen wesentlichen Pol in den Bezugssystemen aus und sind valenzunabhängig. Schon die existenzielle Ebene, die in den Erzählungen und Konstruktionen aufscheint, widerspricht dem Stereotyp der Oberflächlichkeit des Cabriovergnügens. Dieses Stereotyp wird selbst als oberflächlich entlarvt, da es Konsistenz, Vernunft und Alltag aus dem Fahrerleben im Cabrio schlicht ausblendet. Wenn das Cabrio auch der Transportfunktion des Fahrens nicht immer gerecht wird - und zudem nicht durchgängig als eine angemessene Vergegenständlichung existenzieller Motive erscheint -, repräsentiert dessen subjektive Abbildung dennoch die Funktionalität des Fahrens. Meist wird sie auf den geschlossenen PKW projiziert, von dem sich das Cabrio dann deutlich abhebt. Innerhalb eines Bezugssystems vertreten PKW und Cabrio als Artefakte zwei unterschiedliche Ideen vom Fahren. Nimmt man die Repräsentation des Motorradfahrens noch hinzu, so wird erkennbar, dass dieses die Idee des Cabriofahrens noch akzentuiert. Rückt der PKW in den konsistenten Kontext, so vertritt das Motorrad einseitig das wechselhafte, spontane und ausgesetzte Erleben. (Abbildung 20).

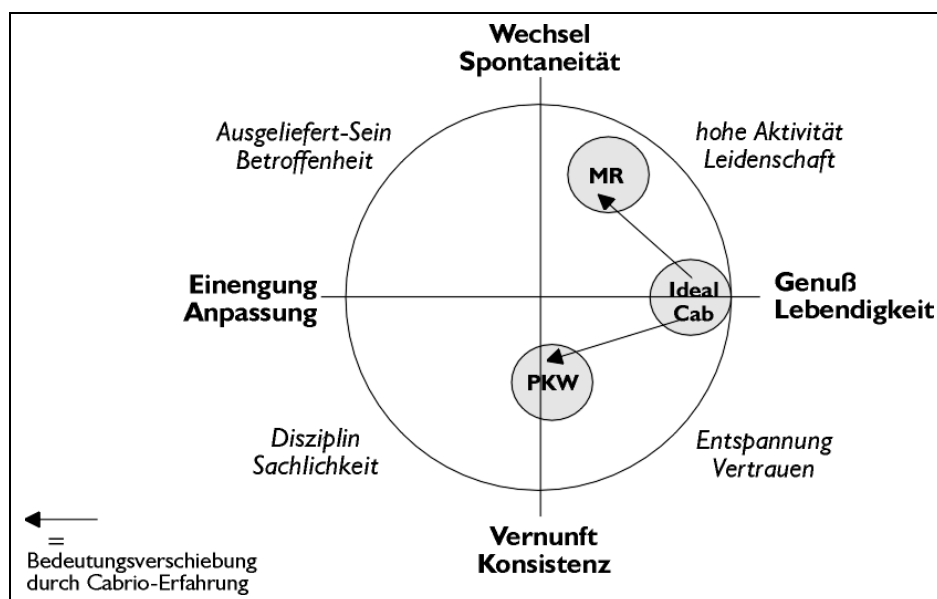


Abbildung 20: Relationen in den Repräsentationen der unterschiedlichen Fahrzeuge im symbolischen Bezugsrahmen des Fahrens

Die Darstellung zeigt im Bezugssystem der symbolischen Aneignung, wie Cabriofahrer/innen den PKW und das Motorrad konstruieren. PKW- bzw. Motorradfahrer

(Greta, Doro) sehen ihr jeweiliges Fahrzeug meist beim Ideal, das definitionsgemäß den positiven Valenzpol markiert, Cabriofahrerinnen weisen diesen Fahrzeugen eine stereotypere Bedeutung zu.

Cabrio und Motorrad besitzen eine positive Valenz, wobei das Motorrad stärker den wechselhaften Kontext repräsentiert. Der PKW besitzt hingegen eine neutrale Valenz, wenn er mit dem Cabrio kontrastiert. Innerhalb einer subjektiven Welt des Cabriofahrens werden Differenzierungen sichtbar, für die die unterschiedlichen Fahrzeuge offensichtlich die jeweils angemessene Realisierung versprechen. Das Cabrio ermöglicht dabei die Integration der durch das Motorrad und den PKW vertretenen gegensätzlichen Erfahrungsräume und entspricht den Idealvorstellungen der Cabriofahrerinnen über das Fahren.

Bernd: Die Situation des Umsteigens

Vor diesem Hintergrund wird die Repräsentation eines Fahrers interessant, der in Folge eines schweren Motorradunfalls vom Motorrad auf das Cabrio umsteigt. Das narrative Gridinterview mit Bernd macht Bedeutungsverschiebungen von Motorrad und Cabrio in Folge des Umstiegs sichtbar. Die existenzielle Erfahrung des Unfalls und die Entscheidung, das Motorradfahren (vorerst) aufzugeben, stellen die Integration und Schlüssigkeit der bisherigen Bedeutungen des Fahrens in Frage. Das Cabrio soll an die Stelle des Motorrads treten, beide besitzen für ihn beim Fahren positive Wertigkeit und setzen sich verstärkt vom PKW ab, der in den negativen Valenzraum rückt (Abbildung 21). Jedoch kann die Valenz nicht durchgängig aufrechterhalten werden. Sowohl das Cabrio als auch das Motorrad repräsentieren seine konflikthafte Erfahrung, sie spiegeln neben dem reinen Fahrvergnügen (Konfliktlösung) auch die Belastung durch den Konflikt wider. Diese übergeordneten Sinnzusammenhänge werden in der dritten Hauptdimension sichtbar (die zweite Dimension spiegelt bedingt eine aktiv-passiv Polarität wider, Elemente und Konstrukte fallen hier jedoch auseinander).

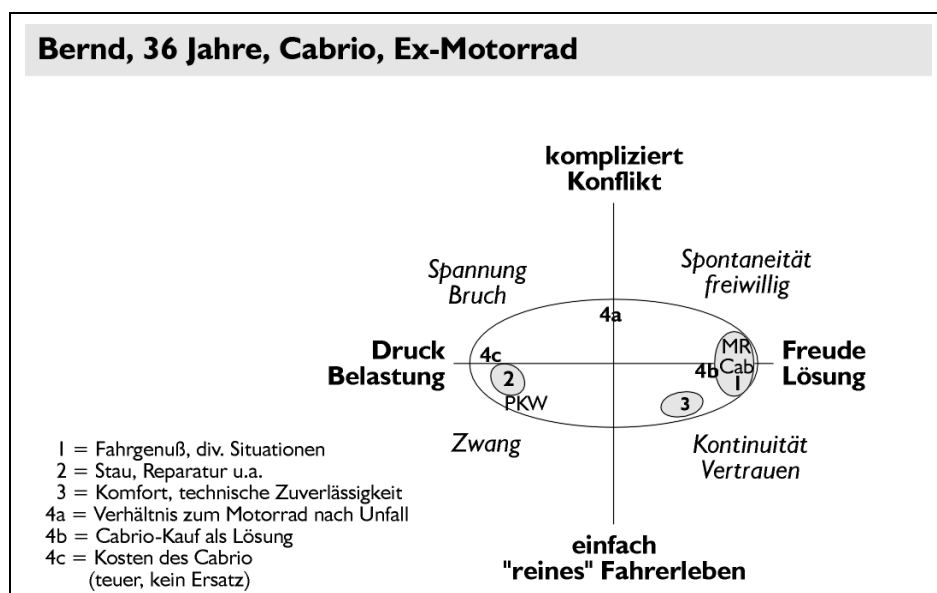


Abbildung 21: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Bernd, 1. und 3. Dimension)

Dicht an situativen Fahrerfahrungen beschreibt Bernd die Valenz recht typisch mit *Freude vs. Druck*. Ihn reizen nicht fahrerische Herausforderung, Wechsel oder Abenteuer, sondern Ruhe, Ausgeglichenheit und Entspannung. Da es ihm um das offene und zielbefreite Fahren, um Licht, Helligkeit, Ausblick und Naturkontakt geht, stellt das Cabrio im positiven Erlebnisraum eine Alternative zum Motorrad, und damit eine mögliche Lösung des Konfliktes dar (Element 4b). Bernd beurteilt das Cabrio hier vor allem vor dem Hintergrund eines puren Fahrerlebnisses, es geht ihm nicht um dessen identifikatorische Möglichkeiten. Darüber schiebt sich jedoch ein weiteres Motiv, indem das reine vom konflikthaften Fahrerleben geschieden wird. Schon im Begriff „Lösung“ in der Valenzdimension wird die Hoffnung sichtbar, mit dem Cabrio den Konflikt des Risikos und der Gefahr zu umgehen.¹⁰¹ In der dritten Hauptdimension wird dieser Aspekt als eigene Qualität des Fahrens aufgewiesen. Komplizierte und konflikthafte Fahrsituationen werden von einfachen unterschieden, ohne dass dies Auswirkungen auf die Valenz hat. Während die *Lösung* des Konflikts durch das Fahren positiv bewertet wird, ist die *Bearbeitung* des Konfliktes beim Fahren neutral bzw. *ambivalent*. Dies zeigt zweierlei: Fahren ist für ihn eine Möglichkeit, den Konflikt der existenziell erfahrenen leiblichen Bedrohung handelnd zumindest temporär zu überwinden (Element 4b, Elementcluster 1), es ist gleichzeitig aber auch ein Mittel der Konfliktbearbeitung, es repräsentiert sein ambivalentes Verhältnis zum Motorradfahren (Element 4a). Dessen neutrale Valenz drückt nicht Gleichgültigkeit, sondern Hin- und Hergerissenheit aus.

Diese existenzielle Dimension teilt Bernd mit Claudia, die ebenfalls einen Wechsel - vom Cabrio zum PKW - vollzogen hat. Bei beiden ist der Versuch, Vertrautheit neu herzustellen, deutlich sichtbar, beide nutzen die Interviewsituation zur Selbstvergewisserung ihrer fahrerischen Sinnbezüge. Auch Doro geht es insbesondere in der autobiographischen Erzählung um die Vertrautheit der Fahrsituation und das Vertrauen in die eigenen Kompetenzen. Auch ihr Grid weist die typische Zweiteilung in der zweiten Hauptdimension auf, in der ein Pol das reine Fahrerleben und der andere die darüber liegenden Themen und Bezugssysteme repräsentieren (Doro: soziale Teilhabe, Claudia: intime Verbundenheit, Bernd: bedrohte leibliche Unversehrtheit). Es hat den Anschein, als würden durch die Situation des Einstiegs und Umstiegs auf ein anders Fahrzeug diese übergeordneten, biographisch relevanten Motive aufgeworfen. Mit zunehmender Gewöhnung an das Fahrzeug und dem Aufbau von Vertrauen (in die eigene Kompetenz, in das Fahrzeug) treten diese wieder in den Hintergrund.

¹⁰¹ Das risikobewusste Fahren gehörte nie zu seinem Repertoire. Der Unfall geschah quasi aus heiterem Himmel. Viele Motorradfahrer entscheiden sich im Unterschied zu Bernd bewusst für das Risiko beim Fahren und sind sich über dessen Konsequenzen zumindest theoretisch im klaren. Der Unfall, situativ immer ein unerwartetes Ereignis, ist damit Teil des unbestimmten Horizontes möglicher Ereignisse. Da das Risiko grundsätzlich akzeptiert wird, kann das unerwartete Ereignis antizipiert und abgewogen werden, sodass die Fahrer nach einem Unfall zu ihrem Motorrad erneut ein aktives Verhältnis aufbauen können. Sie fahren einige Zeit vorsichtiger und nähern sich dem fahrerischen Ideal kontinuierlich wieder an.

Mehrwert versus Funktionalität

Aufschlussreich sind die Motive, die dieses Aneignungsstadium dominieren und die Erlebnisräume des reinen Fahrerlebens bestimmen. Positiv ist dieses Erleben durch Kontinuität und Vertrauen geprägt. Sie wird vor allem mit der technischen Zuverlässigkeit des Cabrios verbunden (Elementcluster 3). Negativ schlagen insbesondere Unterbrechungen des Fahrflusses zu Buche, Diskontinuitäten, die im Stau und bei Reparaturen auftreten (Elementcluster 2). Für Bernd werden die Kosten des Cabriofahrens zu einem wesentlichen Bewertungskriterium, treten sie auf den Plan, so wird ihm gleichzeitig bewusst, dass das Cabrio kein vollwertiger Ersatz für das Motorradfahren ist (Element 4c). Es rückt dann im Bedeutungsraum dicht an den geschlossenen PKW heran. Wenn Bernd die Kosten des Cabrios („unvernünftig“, „ungenutzter Überfluß“) problematisiert, unterscheidet ihn dies von anderen Cabriofahrern, die den ungenutzten Überfluss als Luxus oder Mehrwert in ihre symbolischen Repräsentationen des Fahrens integrieren. Das Cabrio verspricht zwar genussvolles Fahrerleben, rückt aber auch rationale Erwägungen ins Bewusstsein, die sich eindeutig negativ bemerkbar machen. Mit dem Cabrio tritt ein funktionaler Aspekt des Fahrens ins Bewusstsein, die Kosten des Fahrens werden plötzlich zum Thema. Dies ist der Unterschied, der den Unterschied zum Motorradfahren ausmacht. Das Cabrio fällt in seiner Repräsentation noch stärker auseinander als das Motorrad. Zwar erlaubt es Fahrgenuss, eine Konfliktlösung ist es jedoch explizit nicht, stattdessen ist es mit bisher nicht thematisierten negativen Aspekten verbunden. Die nicht erfolgte Differenzierung zwischen typischer Motorrad- und typischer Cabrio-Situation und die dabei fehlende Integration funktionaler Nachteile des Cabriofahrens sind deutliche Anzeichen der Umstiegssituation, in der Bernd sich befindet. Sowohl die Entwöhnung als auch die Gewöhnung fallen ihm schwer.

Es wird an diesem subjektiven Modell deutlich, wie spezifisch die einzelnen Fahrzeuge mit Erfahrungen verbunden und mit Bedeutungen belegt sind. Cabrio, Motorrad und geschlossener PKW sind keineswegs austauschbare Fortbewegungsmittel, sondern stehen für existenziell bewertete Unterschiede. Nicht umsonst ist es die derzeit dominierende und erfolgreiche Marketingstrategie der Automobilhersteller, unterschiedliche Qualitäten in einem Fahrzeug zu vereinen (der Offroader mit ästhetischen und alltagstauglichen Eigenschaften, das überdachte Zweirad oder der komfortable Roller, motorisierte Dreiräder, der Großraum-PKW, der exklusive und identitätsstiftende Kleinwagen etc.; vgl. Bellati 1999). Diese Strategie zielt auf die Integration von Vernunft- und Mehrwertaspekten des Fahrens, die für den Umsteiger Bernd eine wesentliche Herausforderung darstellen.

Das Cabrio ist nicht einfach ein Zwischenstadium zwischen Motorrad und PKW, es ist auch keine geeignete Synthese aus beidem. Es repräsentiert einen spezifischen Mehrwert des Fahrens, der äußerlich sichtbare oder dominierende Funktionalität ausschließt. Für Cabriofahrer/innen rückt der geschlossene PKW in diesen rational dominierten Kontext. Es stellt sich die Frage, ob PKW-Fahrern ohne weitere Ambitionen auf Exklusivität, Mehrwert oder andere Genussaspekte des Fahrens

die Integration der funktionalen Aspekte des Fahrens besser gelingt. Anders ausgedrückt: *Kann das Fahren unter ausschließlich rationalen Gesichtspunkten gerechtfertigt, begründet oder in einen konsistenten Sinnzusammenhang gestellt werden? Begründet der Nutzen allein eine positive Valenz des Fahrens?*

5.4.4 Funktionale Bezugsrahmen des Fahrens

In der öffentlichen Diskussion über das individuelle Autofahren werden häufig ökonomische und ökologische Rationalität eingeklagt, um eine polarisierende und emotionale Debatte zu versachlichen. In der Folge werden Motive, die sich diesen rationalen Abwägungen entziehen, nicht eigenständig wahrgenommen, wie etwa der pauschalierende Begriff der „extrafunktionalen Aspekte“ des Fahrens zeigt. Auch wenn der Gegenreflex im Slogan „freie Fahrt für freie Bürger“ überall droht, scheint mir diese Ausblendung dem Phänomen des Fahrens nicht gerecht zu werden. Die Zugkraft des Slogans belegt, dass an ihm weitergedacht werden muss, anstatt ihn zu disqualifizieren. Vor allem der Begriff der Freiheit erfordert eine Differenzierung, schon weil er im Kontext des Fahrens etwas ganz anderes bedeutet als im Kontext einer Gesellschaftsform. Freiheit ist nicht etwa ein abstraktes Konstrukt, sondern subjektiv ein Leitmotiv des Fahrens, das leibliche Erfahrungen und daran geknüpfte Bedeutungen ausdrückt. Eine Versachlichung der Debatte erfordert gerade die Auseinandersetzung mit den emotionalen Attributen des Fahrens (Schmidt 1999; Canzler 1999; Knie & Rammler 1999; Schönhammer 1991).

Nun finden sich in unseren narrativen Gridinterviews subjektive Modelle, in denen das Fahrzeug vorwiegend als Mittel zum Zweck thematisiert wird. Diese rationale oder funktionale Thematisierung des Fahrens scheint auf den ersten Blick den dominierenden Motiven der öffentlichen Diskurse zu entsprechen. In diesen Modellen ist der PKW kein vermenschlichtes Bezugsobjekt wie das Cabriolet oder Motorrad. Valenzen beziehen sich weniger auf das Wesen des Fahrzeuges, sondern vorwiegend auf situative Rahmenbedingungen des Fahrens - seien sie finanzieller, ökologischer, logistischer oder sozial-normativer Art. Folglich wird der PKW ambivalent eingeschätzt, Kosten und Nutzen gehen etwa zu gleichen Teilen in die Bewertung ein. Sie reduzieren sich allerdings nicht auf ökonomische Kriterien. Der geschlossene PKW entbehrt zwar den metaphorischen Zauber des Cabriolets, erscheint aber als integrierter Bestandteil moderner Lebensarrangements. Das Autofahren gehört zum Inventar beruflicher und außerberuflicher Tätigkeiten, in denen Mobilität und Flexibilität als verinnerlichte soziale Norm erscheinen (vgl. Greta) (Jäger 1999). Die Funktionalität des Fahrens bewährt sich zwar als operative Nützlichkeit des Autos im Rahmen alltäglicher Handlungen, diese allerdings sind an individuelle und biographische Motive der beruflichen und außerberuflichen Praxis geknüpft. Die folgenden Modelle veranschaulichen funktionale Bezugsrahmen aus subjektiver Perspektive und zeigen, dass auch die Rationalität des Autofahrens Brüche aufweist.

Funktionale Modelle über das Fahren unterscheiden sich schon formal von symbolischen: Es finden sich gehäuft zwei beinahe gleich stark ausgeprägte Hauptdimen-

sionen. Die Bedeutung der Valenz des Fahrens nimmt im Vergleich mit anderen Bewertungskriterien ab ¹⁰². Die enge Bindung der symbolischen Aneigner an das Autofahren führt zu einer emotionalen Polarisierung, während die nüchterne Distanz zum Thema eine rationale Differenzierung deutlich werden lässt, die nur episodisch einem emotionalen Sich-Einlassen weicht. Die Einschränkung der Valenzdimension bedeutet jedoch nicht, dass diese völlig aufgehoben wäre, sie dominiert auch in funktionalen Bezügen, wenn auch schwächer. So groß ist die Distanz zum Fahren doch wieder nicht, dass sie immun gegen seine Anziehungskraft machte. Außerdem muss in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass das Fahren eines geschlossenen PKW keineswegs automatisch eine funktionale Aneignung bedingt. Greta, Maurizio und Andreas (Kap. 5.4.8) sind Gegenbeispiele, die innerhalb dominierender symbolischer und fahrtechnischer Bezüge auch die Funktionalität des PKW integrieren.

Benjamin: Geregelte Last und absurde Anekdoten

Benjamin ist 27 Jahre alt, Lehrer und hat seit dem Erwerb des Führerscheins mit 20 Jahren verschiedene PKW der Mittelklasse gefahren. Derzeit besitzt er auch ein Wohnmobil. Er pendelt mit dem Auto zwischen zwei Städten zur Arbeit, die über 100 km auseinander liegen. Außerdem unternimmt er mit dem Auto Ausflüge und Reisen.

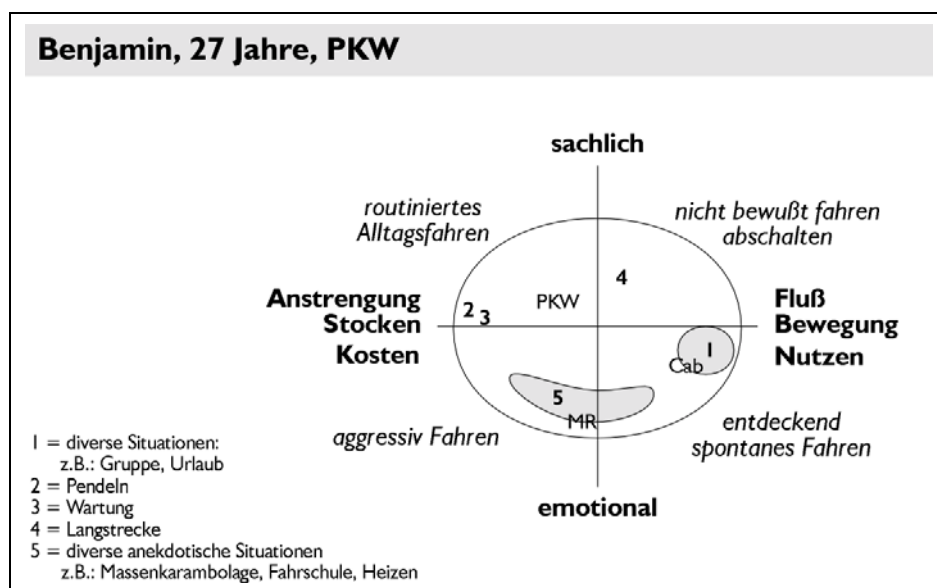


Abbildung 22: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Benjamin, 1. und 2. Dimension)

Seine Praxis des beruflichen Pendelns spiegelt sich im Interview deutlich wider und findet Ausdruck in der knappen Wertung „Die Fahrt ist lästig, das Ziel wichtig“. Im Kontrast zu diesen Routinesituationen bewertet Benjamin viele Fahrsituationen mit deutlich emotional gefärbten Attributen. Zwei Bedeutungsräume bestimmen Benjamins Repräsentation. Neben der Valenzdimension, die recht eindeutig mit Erleb-

¹⁰² Bereits in den standardisierten Repertory-Grids der ersten Erhebungsphase unterschieden sich die beiden Cluster der Motorrad- und Autofahrer in dieser Weise (Kap. 5.1.4; Forschungsgruppe Fahren 1995b).

nissen verknüpft ist (Elementcluster 1 vs. 2, 3), streut die Mehrzahl der Erlebnisse um den Pol der Emotionalität (Elementcluster 5). In der Valenz und der Idealvorstellung vom Fahren fallen die intensiv erlebte fließende Bewegung und der Nutzen des Autofahrens zusammen. Positive Fahrerlebnisse sind dicht um das Ideal gruppiert. Es sind stimmungsvolle Fahrten in verschiedenen Freizeitkontexten, deren Bedeutung in der Möglichkeit liegt, abzuschalten und sich einer dichten, ausgeglichenen Stimmung hinzugeben („Nebelstimmung und Musik“). Die Variation in der Bewertung ist hier relativ gering. Eine weitaus breitere Streuung der Erlebnisse zeigt sich trotz seiner sachlich-distanzierten Haltung um den von ihm u. a. als „emotional“ bezeichneten Pol. Dies sind meist ungewöhnliche Begebenheiten mit ausgewiesen einmaligem oder absurdem Charakter („Massenkarambolage“ oder „ausgesperrt“, als er versehentlich den Zündschlüssel stecken lässt und bei laufendem Motor das Fahrzeug verriegelt). Die Anreicherung des eigentlich spannungslosen, sachlichen Fahrens durch spektakuläre Vorkommnisse gibt diesem Pol seine Bedeutung. Er vereint das Ungewöhnliche, egal ob komisch, katastrophisch oder absurd, und stellt es gegen das Geregelte. Der sachliche Pol wird ausschließlich durch das Fahren von Langstrecken, Landstraßen und Autobahnen abgedeckt. Benjamins biographische Situation scheint auf, die von ihm gewählten Konstrukte („routiniert, sachlich, geplant“ vs. „emotional, ungewöhnlich, spontan“) könnten genauso seine berufliche Tätigkeit betreffen. Das Autofahren wird in dieser Hinsicht zur Analogie für die berufliche Praxis und ihre Defizite.

Der Alltagskontext, in dem Benjamin vorwiegend fährt, spielt in der Auswahl der erzählten Situationen eine untergeordnete Rolle. Zum relevanten Ereignis wird das Fahren nur, wenn es vor einem breiteren Hintergrund zwischen fremdbestimmtem Alltag („Pendeln“, „gegen die Uhr fahren“) und entlasteter Freizeit gedeutet wird, oder wenn es durch eine mehr oder weniger zufällige Absurdität zur ‚guten Story‘ wird. Zwar erlebt Benjamin auch die Verschmelzung mit Fahrzeug und Umwelt, allerdings als Möglichkeit, abzuschalten und nicht als eigenständige Qualität, die er antizipiert und absichtsvoll herbeiführt. Mit dieser Relevanzsetzung beansprucht Benjamin den individualisierten Mehrwert des Fahrens, der allerdings nur in Ausnahmesituationen verwirklicht wird und nicht, wie beim Cabriofahren, bereits mit dem Einsteigen (vgl. Anke). Jedoch reicht dieser subjektive Anspruch auf das Besondere nicht aus, um das Autofahren widerspruchsfrei zu legitimieren. Die typische PKW-Situation bewegt sich im ambivalent-unentschiedenen Raum zwischen Kosten und Nutzen sowie Sachlichkeit und Emotionalität. Die Kontrastierung mit seiner Vorstellung vom Cabrio- und Motorradfahren versachlicht den PKW zusätzlich und lässt dessen Kosten leicht dominieren. Er löst die emotionale Erwartung nicht ein. Insbesondere die regelmäßig wiederkehrenden „Schattenseiten“ des Autofahrens, Wartung, Pendeln und Zeitdruck, werden „belastend“ und „destruktiv“ empfunden, er kann diesen Situationen weder symbolisch noch fahrerisch etwas abgewinnen¹⁰³.

¹⁰³ Doro etwa nutzt das Pendeln von und zur Arbeit als Übergangskontext, den sie als selbstbestimmte Zeit genießt, und in dem sie sich auf dem Motorrad deutlich von der konformistischen Arbeitswelt

Im Vergleich mit der symbolischen Aneignung fällt die Ähnlichkeit der zweiten Dimension zwischen Sachlichkeit und Emotionalität auf. Die emotionale Beziehung zum Fahrzeug hat dort allerdings grundlegenden Stellenwert, während Benjamin seine Handlungsweisen in verschiedenen Situationen durch emotionale Attribute („aggressiv“, „spontan“) ergänzend charakterisiert ¹⁰⁴. Während etwa Greta in der Valenz ihr inneres Empfinden in den Vordergrund stellt, betont Benjamin den Kosten-Nutzen-Aspekt („konstruktiv, nehmen“ vs. „destruktiv, geben“). In diesem Vergleich wird deutlich, dass eine emotional getönte Haltung zum Autofahren nicht automatisch oder zwangsläufig eintritt, sondern sowohl aktiv und reflektiert angeeignet als auch vergeblich gesucht werden kann. Bei Benjamin fallen emotional bewegte und sachlich beherrschte Fahrsituationen auseinander, Greta integriert beides auf beinahe jeder Fahrt.

Ernst: Distanz, Ambivalenz und weiter Horizont

Ein Autofahrer, der die positive Valenz des Autofahrens dessen Ambivalenz und Widersprüchlichkeit direkt gegenüberstellt, ist Ernst. In seinem Modell wird eine übergeordnete Bedeutung des Fahrens sichtbar, im Unterschied zu Benjamin werden hier nicht nur situative Bedingungen, sondern auch die innere Haltung zur Fahrsituation und zum Auto explizit thematisiert. Engagement und Involviertheit in der Erzählung sind hoch, die Konstruktion wirkt reflektiert und durch fachlich-theoretische Begriffe gekennzeichnet. Ernst ist 31 Jahre alt und steht ähnlich wie Benjamin am Anfang seiner beruflichen Laufbahn nach dem Studium (der Psychologie). Die Varianzaufklärung in seinem Modell verteilt sich auf vier Dimensionen (1.: 25%, 2.: 20%; 3.: 14%, 4.: 10%), was für eine differenzierte Konstruktion spricht. Entsprechend vielseitig sind die erzählten Fahrsituationen, die teilweise in Rahmengeschichten eingebettet sind (z.B. eine 6-monatige Reise). Der positive Erlebnisraum ist differenziert, er reicht vom Wochenendausflug über das Reisen per Anhalter bis zur Pionierfahrt mit dem Land Rover durch unerschlossenes Gelände in Neuseeland. „Weite“ als Begriff für die positive Valenz des Fahrens hat neben der leiblichen Empfindung für ihn auch eine geographische und kulturelle Bedeutung.

Wenn Ernst die positive Valenz des Fahrens neben der räumlichen Qualität von Weite mit Eindeutigkeit verbindet, dann stellt sich die Frage, was die Ambivalenz im Gegenpol ausmacht. Die Antwort liegt in den weiteren Hauptdimensionen bzw. gegensätzlichen Bewertungspolen. Sie drücken bipolare Motive aus, die beim Fahren wirksam werden, entweder negativ als Ambivalenz oder positiv als Integration und Eindeutigkeit. Theoretisch wäre Ambivalenz keine geeignete Bezeichnung für den negativen Valenzpol, da sie Negatives und Positives umfasst. Für Ernst jedoch besteht das Hauptmotiv des Fahrens, seine Ideal- und Wunschvorstellung im

abgrenzt. Für Andreas stellt Zeitdruck kein relevantes Problem dar, er nutzt ihn eher als fahrerische Herausforderung (Kap. 5.4.8).

¹⁰⁴ Der Interviewer vermerkt in seinem Protokoll, dass Benjamin meist distanziert über das Fahren berichtet und die sensationshaltigen Situationen eher wie bereits häufig erzählte Anekdoten präsentiert.

Erleben von Eindeutigkeit (Kongruenz) im Sinne eines ungetrübten Erlebens von Weite und Freiräumen (vgl. Bernd).

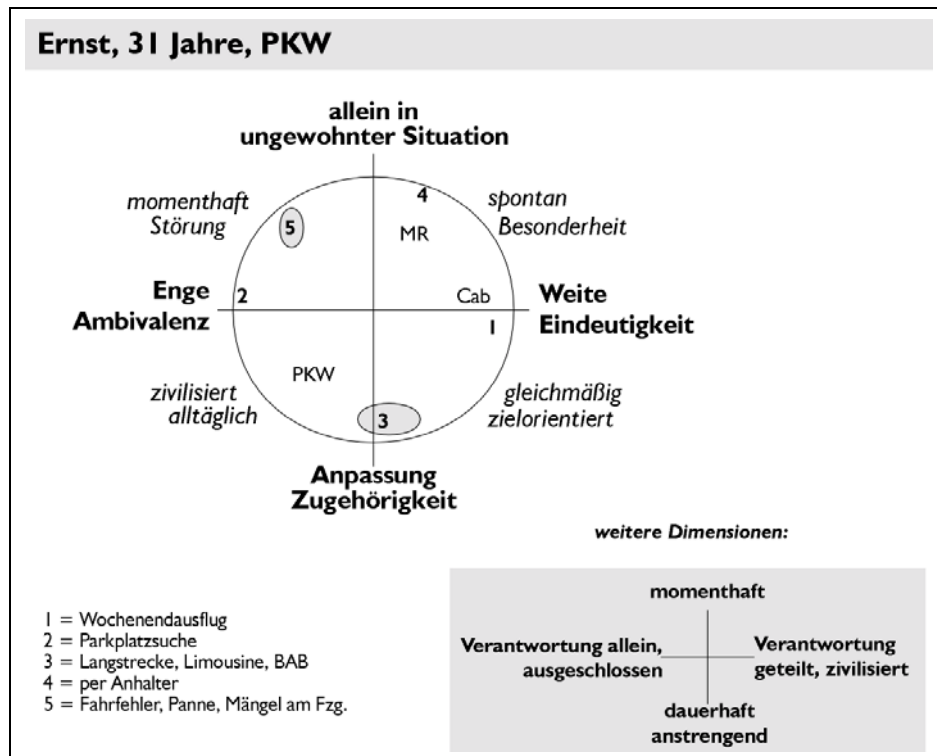


Abbildung 23: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Ernst, 1. bis 4. Dimension)

Die negative Valenz des Fahrens ergibt sich aus zwei äußeren Faktoren, den Kosten des Autos selbst („Panne“, „Mängel am Fahrzeug“, Elementcluster 5) und einengenden Umgebungsbedingungen („Stadtverkehr“, „Parkplatzsuche“, „Licht- hupe“). Einerseits wird hier der Erlebnisfluss unterbrochen, dieses Erleben von *Diskontinuität* wird durch positiv valente Konstrukte wie „Ausdauer“, „dauerhaft“, „gleichmäßig“ akzentuiert. Andererseits stimmt seine innere Haltung zum Geschehen nicht mit den äußeren Bedingungen überein. Diese *Inkongruenz* beschreibt er am Beispiel der Parkplatzsuche (Element 2) mit den Worten, er sei innerlich schon zu Hause angekommen, während er draußen noch um die Häuserblocks kurve, was eine unvermeidliche innere Spannung auslöse. Beide Aspekte wirken sich auch auf die empfundene Kontrolle über die Situation aus („eingeschränkter vs. erweiterter Handlungsspielraum“).

Valenzunabhängig beschreibt die zweite Hauptdimension die wesentlichen Kontextmerkmale, die er mit dem Fahren verbindet. Angepasste, alltägliche Kontexte stehen ungewohnten Situationen gegenüber (vgl. Benjamin). Interessant ist, dass er sich in den ungewohnten Situationen allein sieht, während der angepasste Alltag auch Zugehörigkeit, also soziale Bindungen ermöglicht (Elementcluster 3). Beides scheint ihm gleich wichtig, da sonst einer der beiden Pole positiv valent werden müsste. Ernst findet in seiner Erzählung eine ganze Reihe dieser ungewohnten Situationen (Bsp.: per Anhalter durch Neuseeland, Element 4), sie strukturieren seine subjektive Repräsentation des Fahrens ebenso stark wie die alltäglich wieder-

holten Fahrten. Die Integration beider Kontexte gelingt ihm positiv nur im Wochenendausflug (Element 1). Bei Benjamin sind es die anekdotisch repräsentierten Kuriositäten, bei Ernst die Rahmengeschichten, die dem funktional dominierten Fahren wesentlich zugehören und ihm Sinn verleihen anstatt sich als beiläufige Erlebnissplitter anderen Sinnbezügen unterzuordnen.

Ein weiterer bedeutender, aber ambivalenter Aspekt ist die eigene fahrerische Kompetenz. Er wird an verschiedenen Situationen deutlich, z.B. am vermeidbaren Fahrfehler, der negativ valent ist (Elementcluster 5) ¹⁰⁵. In diese Richtung weisen auch die Situationen „plötzliche Gefahr meistern“ und „extreme Witterung“, die als ambivalente Herausforderungen gesehen werden. Auf der 1. und 2. Dimension neutral werden sie alle auf der dritten Dimension positiv und stehen damit für die „geteilte Verantwortung“. Dies zeigt, dass fahrerische Kompetenz nicht als Selbstzweck, sondern im Zusammenhang mit der Verantwortung des Fahrers für sich, sein Fahrzeug und seine Umwelt reflektiert wird. Den Gegensatz bildet die „Verantwortung allein“, die Mängel am Fahrzeug sind hier das einzige Element und bilden den Gegensatz zu den genannten Situationen der fahrerischen Kompetenz.

Schließlich akzentuiert die vierte Dimension die Kontinuität des Fahrerlebens. Hier wird sie valenzunabhängig als dauerhafte Anstrengung bezeichnet und steht dem momenthaften Erleben gegenüber. Zwar wird Kontinuität in der Valenzdimension auch positiv sichtbar (zentriert, dauerhaft, gleichmäßig, zielorientiert) und trägt damit zum Kongruenzerleben bei. Jedoch scheint es, als bilde sich sein Fahrerleben in dieser Dimension nüchtern und realistisch ab: Die alltäglich erfahrene Kontinuität ist durch Anstrengung gekennzeichnet.

Insgesamt nimmt Ernst dem Autofahren gegenüber sowohl eine distanzierte als auch eine identifikatorische Haltung ein. Der Identifikationsanspruch richtet sich auf die Rahmenbedingungen, auf den Horizont, den ihm das Fahrzeug erschließt. Soziale Eingebundenheit („etabliert“) ist dabei ebenso wichtig wie die individuelle Expansion in eine unvertraute Welt („ungezähmt“). Wochenendausflüge mit seiner Partnerin oder der Urlaub in fremden Ländern symbolisieren den individualisierten Mehrwert seines Lebensentwurfs. *Das Auto wird nicht zum Selbstzweck, sondern über seine Funktionalität für diesen Lebensentwurf legitimiert.* Auch wenn diese mehrfach erfahren wurde und wird, gelingt sie nicht bruchlos, Kosten, Störungen und Anstrengungen des Fahrens schlagen deutlich zu Buche und auch die Grenzen der fahrerischen Kontrolle in der Situation sind ihm problemhaft bewusst.

Camilla: Die Defensive der Novizin

Wie bei Benjamin und Ernst dominiert auch bei Camilla die Thematisierung situativer Rahmenbedingungen des Autofahrens. Auch sie betrachtet das Fahren distanziert, Konstrukte für Genuss, Spaß oder Lust fehlen bei ihr. Sie strebt einen rei-

¹⁰⁵ Für Olaf z.B. ist der eigene Fehler insofern von positiver Valenz, als er ihn zur Perfektionierung seines Könnens nutzt. Insgesamt taucht der Fehler in der Fahrsituation in allen Gridinterviews jedoch nur selten auf. Allenfalls auf der reflexiven Konstruktionsebene wird von Nachlässigkeit, fehlender Aufmerksamkeit oder Gedankenlosigkeit gesprochen, und das ausschließlich von fahrtechnischen Aneignern.

bungslosen Ablauf an und richtet ihr Augenmerk auf die Abwesenheit störender Einflüsse aus der Umgebung. Sie fährt einen Kleinwagen und hauptsächlich im Stadtverkehr. Größere Touren oder Rahmengeschichten um das Autofahren erzählt sie nicht. Obwohl sie bereits seit sechs Jahren einen Führerschein besitzt, bietet ihr Modell ausreichend Hinweise auf das Selbstbild einer Novizin. Es zeigt wie die der Umsteiger und Cabriofahrerinnen Bedeutungsräume, für die keine Fahrsituationen erzählt werden. Konkret betrifft dies die Erfahrung von Vertrauen und Entspannung beim Fahren (Cluster 5; vgl. insbesondere Bernd und Doro). Positiv erlebt Camilla das Fahren in Lernsituationen (Fahrschule, erste Fahrt allein, Elemente 1 und 4), die nicht nur deutlich präsent sind, sondern auch die Valenzdimension dominieren. Zudem fällt die geringe Differenzierung zwischen PKW, Cabrio und Motorrad auf.

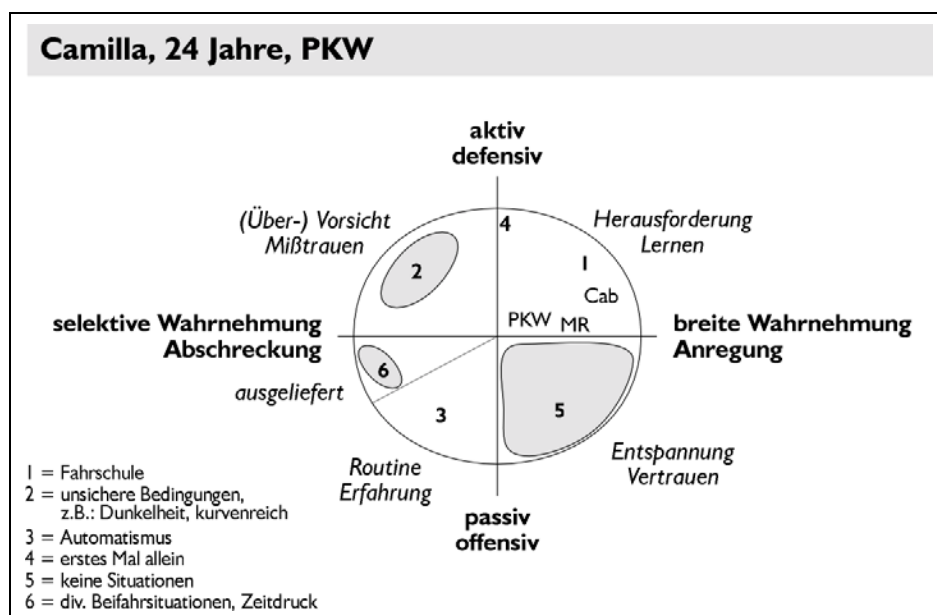


Abbildung 24: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Camilla, 1. und 2. Dimension)

Die Themen Sicherheit und Lernen stehen im Vordergrund ihrer Repräsentation. Zwar besteht die Valenz des Fahrens für sie im Anregungsgehalt der Situation, diese scheint jedoch stärker imaginiert als wiederholt selbst erlebt zu sein. Die höchste Valenz haben das Ideal, die Standardsituation Cabrio und eine weitere Situation, in der sie einmal den Porsche ihres Vaters fährt. Es folgen die Standardsituationen Motorrad und PKW sowie ein Erlebnis, bei dem sie nachts „herumkutschiert“ wird. Die einzige deutlich positiv valente Situation, die auch in der zweiten Dimension variiert und darin ihre Aussagekraft gewinnt, ist die Fahrschule.

Die Häufung der Konstrukte und die Verteilung der Fahrsituationen zeigt, dass Camillas zentrale Motive in der Diagonalen des Modells liegen. Hier stehen sich „Vertrauen“ und „Mißtrauen“ und die Begriffe „Lernen“ und „Erfahrung“ jeweils diametral gegenüber. Erfahrung wird dabei mit Routine und Langeweile gleichgesetzt (Beifahrersituationen, Fahren unter Zeitdruck und Autobahnfahrt), Lernen hingegen ist positiv besetzt (Fahrschule). Camilla strebt das notwendige Grundvertrauen an, um die nötigen Verrichtungen ohne übermäßige Aufmerksamkeit („defensi-

ve Aktivität“, „Übervorsicht“) zu beherrschen. Sie lernt als Novizin durch reflektierte, vorsichtig-distanzierte und bewusste Hinwendung, Lernen und Erfahrung fallen (noch) auseinander. Lernen aus Erfahrung setzt voraus, dass ein Grundvertrauen in die Fahrsituation besteht, sodass man sich einlassen und auf das „Stand-By-Bewusstsein“ (S. 199) verlassen kann. Dieses Vertrauen hat sie noch nicht, im entsprechenden Quadranten liegen keine Situationen.

Die meisten ihrer erzählten Fahrsituationen liegen im Quadranten „Mißtrauen“ und werden über die Kontextbedingungen bezeichnet (Dunkelheit, schlechte Witterung, hinter LKW fahren, Stadt, unbekannte Straße, kurvenreiche Strecke etc.). Neben diesen Bedingungen, die die Situation anregend oder abschreckend erscheinen lassen, differenziert Camilla vor allem die eigene Haltung zur Situation als aktiv oder passiv. Deren Einbettung wirkt ungewöhnlich: Wenn sie „aktiv“ ist, handelt sie defensiv, ist sie „passiv“, handelt sie offensiv. Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich durch die Umgebungsbedingungen, auf die sie jeweils trifft. Ihre Aktivität richtet sich auf neue, ungewohnte Situationen, denen sie vorsichtig und aus reflexiver Distanz begegnet. In den bekannten und sich wiederholenden Situationen, die sie auch „langweilig“ nennt, ist sie passiv und handelt „automatisch“ (Autobahn, Zeitdruck). Die Defensive ist ein dissoziierter Handlungsmodus, der ihr Sicherheit in ungewohnten Situationen geben soll.

Camillas distanziertes Verhältnis zum Fahren erklärt sich also nicht aus Kosten-Nutzen Abwägungen, sondern aus ihrem dissoziierten Lernmodus. Sie ist insofern auch keine funktionale Aneignerin, obwohl sie mit diesen das distanzierte Verhältnis zum Fahren gemein hat. Ihr Wunsch scheint es jedoch zu sein, diese Distanz zugunsten einer Vertrautheit in die Fahrsituation aufgeben zu können. Es ist nicht absehbar, ob sie, wenn sie dies erreicht hat, ein eher symbolisches oder funktionales Verhältnis zum Autofahren einnehmen wird. Noch gelingt ihr die Transzendierung des Fahrzeugs als Symbol oder Mittel zu einem wichtigeren Zweck nicht. Derzeit orientiert sich ihr Modell primär an den fahrerischen Kompetenzen und Fähigkeiten und ist daher auch als fahrtechnisches Bezugssystem (Kap. 5.4.7) zu lesen.

5.4.5 Das Fahren als funktionale Aneignung: Nutzenabwägung und zivilisiertes Abenteuer

Die diskutierten Modelle zeigen nicht nur eine quantitative Reduzierung in der Bedeutung der Valenzdimension, sie geben der Valenz des Fahrens auch einen anderen Inhalt als die symbolischen Bezugssysteme. Es werden dort Nutzen und Kosten des Autofahrens bilanziert. Rationale Abwägungen erschöpfen sich allerdings nicht in einer Aufrechnung finanzieller Bilanzen. Vielmehr sind es zwei Qualitäten des Fahrerlebens, die zu Buche schlagen: Weite und Fluss. Zu den Kosten gehören Unterbrechungen des Fahrflusses durch dichte Verkehrsverhältnisse und technische Ausfälle des Fahrzeugs. *Das Ideal des Fahrens besteht in einer weitgehend bis vollständig entlasteten eigenen Aktivität, in der ein breiter Horizont und der fließende Erlebnisablauf das Bewusstsein bestimmen.* In der funktionalen Aneignung sind die symbolischen Bedeutungen des Fahrens aus der Valenzdimension in die

nachgeordneten Dimensionen verschoben. Symbolische Bedeutungen werden distanziert, versachlicht und neutralisiert.

Die weiteren Hauptdimensionen zeigen, wie vielseitig Motive in einem funktionalen Bezugsrahmen mit dem Autofahren verbunden werden können. Allgemein lässt sich sagen, dass die Funktionalität vor einem breiten lebenspraktischen Bedeutungshintergrund beurteilt wird. Es geht nicht nur um technische Zuverlässigkeit und freie Straßen, sondern vor allem um die *Nützlichkeit der Fortbewegungsart Autofahren in verschiedenen beruflichen und privaten Tätigkeitsfeldern*. Es ist dabei keineswegs so, dass der Alltag mit negativer und die Freizeit mit positiver Valenz gleichgesetzt werden (wie in der fahrtechnischen und symbolischen Aneignung), funktional ist in beiden Kontexten die gesamte Valenzspanne möglich. Zudem ist erkennbar, dass zumindest metaphorisch die Angemessenheit des Autofahrens *für soziale Positionierung und Identitätskonstruktion* reflektiert wird (typische Konstrukte: „zivilisiert“, „etabliert“, „geplant“, „sachlich“ oder „ungezähmt“, „ausgeschlossen“, „emotional“). Ernst verknüpft diese Ebene auch mit konkreten Fahrsituationen. Auch wenn er sie in Anspruch nimmt, fällt es dem funktionalen Aneigner jedoch nicht ein, das Autofahren über dessen soziale Bedeutung zu legitimieren, wie es etwa Greta und die Cabriofahrerinnen explizit tun.

Es sind also zwei große Bezüge festzuhalten, in denen das Autofahren seine subjektive Funktionalität gewinnt: 1. die Unterscheidung zwischen verschiedenen Tätigkeitskontexten (vor allem Alltag und Freizeit) und 2. die symbolischen Verknüpfung mit sozialen Rollen. Ersteres geschieht bewusst und reflektiert, letzteres eher verdeckt und weniger reflektiert. Beides allerdings weist auf die Notwendigkeit hin, sich im beruflichen und außerberuflichen Kontext flexibel zu bewegen. Die Flexibilität bezieht sich dabei nicht nur auf die Ortsveränderung, sondern auch auf die je nach Kontext verschiedenen Ansprüche, Erwartungen und Selbstbilder (vgl. Buhr 1999; Heine & Mautz 1999). *Das Fahren wird zur Synchronisation zwischen Kontexten, Rollen und Tätigkeiten*. Mit zunehmender Komplexität der sozialen und professionellen Umwelt erlangt diese Synchronisation und Übergangsfunktion zunehmend den Status einer eigenen Tätigkeit, die die diversifizierten Kontexte subjektiv zusammenhält.

Schließlich ist auch das Erleben eigener Aktivität von Bedeutung für die funktionale Aneignung. Fahrerische Kompetenz wird zwar nicht als Selbstzweck perfektioniert, jedoch als notwendig betrachtet, um die Möglichkeiten des Autofahrens für sich persönlich und im Rahmen des teilweise komplexen Verkehrs ausschöpfen zu können (besonders bei Camilla und Ernst). Die Bewältigung von Extremsituationen (Witterung, Beinahe-Unfälle o.ä.) oder Störungen kann dabei zu einem eigenen Motiv werden (den Stau geschickt umfahren, den günstigsten Weg durch die Stadt finden, Grünphasen der Ampeln kennen etc. - von Berger, Bliersbach & Dellen, 1973 & 1975, als „Fahrform des Pilotierens“ anschaulich beschrieben). Das Ideal besteht nicht in der fahrtechnischen Perfektionierung, sondern in der Synchronisation der eigenen Wege, Ziele und Bewegungen mit der Bewegung der Masse. Funktionale Aneignung schließt die Logistik des Fahrens mit ein. Weil diese kollektiven

Bezugsrahmen im Bewusstsein der funktionalen Aneignung präsent sind, besteht hier womöglich ein Anknüpfungspunkt für die Thematisierung der ökologischen Folgen des Autofahrens, auch wenn diese beim Fahrerleben selbst keine Rolle spielen und in den Erzählungen und Konstrukten nicht auftauchen.

Das intersubjektive Modell für funktionale Aneignung mit den wichtigsten Bedeutungsachsen (Dimensionen), intentionalen Erlebnissräumen (Quadranten) und typischen Situationsbeschreibungen (grau unterlegte Felder) zeigt Abbildung 25. Sieht man von der Novizin Camilla ab, sind alle Quadranten gleichmäßig mit Situationen und Erlebnissen belegt, was unterstreicht, dass dieses Bezugssystem nicht etwa artifiziell als sekundäre Legitimation konstruiert wird, sondern aus dem konkreten Erleben hervorgeht.

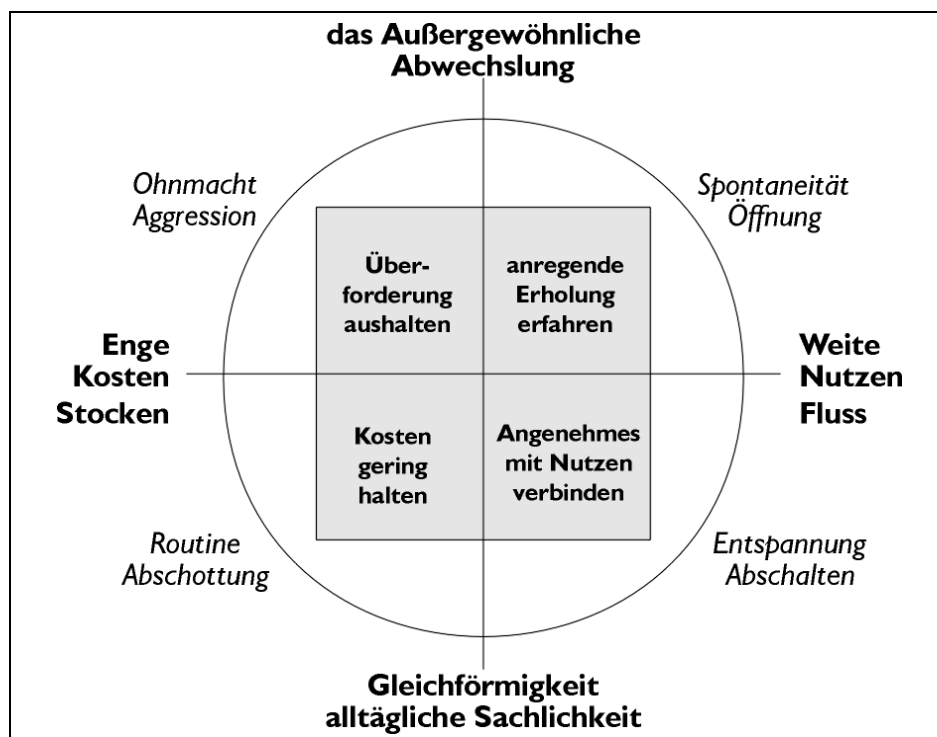


Abbildung 25: Modell für funktionale Aneignung: Fahren als Mittel zum Zweck

"Sicherheit - und das Fahren wird zur Erholung"¹⁰⁶ - Das Auto als Mittel der Lebensgestaltung

Es ist auffällig, dass die meisten positiv valenten Fahrsituationen der funktionalen Aneigner sich auf Freizeit-, Urlaubs- und Wochenendaktivitäten beziehen. Häufig erzählen sie detaillierte Rahmengeschichten, etwa über einen besonderen Urlaub, in

¹⁰⁶ Anzeige von Ford für den Taunus 12M aus der Zeitschrift Constanze im Jahr 1959 (zitiert nach Kriegeskorte, 1994). 41 Jahre später heißt es „Mit Sicherheit mehr Vergnügen“, und klingt so: „Wer seinen Horizont erweitern möchte, vertraut statt Informationen aus zweiter Hand lieber den eigenen Augen. Mit dem Peugeot 406 entdecken Sie das Leben in all seiner Schönheit. Und seine serienmäßigen Raffinessen (...) sorgen dafür, dass Sie stets sicher und entspannt ans Ziel kommen.“ (Anzeige in TV Today, Nr. 24/2000, 175). Angesichts der Autowerbung braucht uns um die Kontinuität gesellschaftlicher Werte nicht bange sein ... (vgl. Schönhammer 1993).

dem sich mehrere relevante Fahrerlebnisse ereignet haben. Alltägliche Situationen der Entspannung wie Langstreckenfahrten werden hingegen mit unspezifischem Kontext beschrieben. Das Erholungsmotiv unterstreicht zwar einerseits die Bedeutung des Autos für die Freizeitgestaltung, andererseits überlagern die Themen der Rahmengeschichten häufig genug das eigentliche Fahrerlebnis. Die Bilanzierungen und Konstrukte verweisen damit auf übergeordnete Bezugsrahmen, die nicht nur, aber auch durch das Autofahren aktualisiert werden. Im Unterschied zu den beiden anderen Aneignungsformen sind diese Bedeutungen nicht ausschließlich aus dem Fahren und dem Verhältnis zum Fahrzeug heraus zu verstehen. Den funktionalen Aneignern fehlt die intentionale Hinwendung zur Tätigkeit des Fahrens: Typische Konstrukte für die Beschreibung der Fahrhandlung selbst, wie Kontrolle, Aktivität oder Leidenschaft, verwenden sie nicht. Das Auto als Objekt wird auf seine instrumentelle Funktion reduziert. Stattdessen richten sie ihre Intentionen in Form von Öffnung oder Abschottung auf die Rahmenkontexte. Dies bedeutet auch, dass verschiedene Folge- und Begleiterscheinungen des Fahrens nicht kongruent integriert werden können, etwa technische Mängel des Fahrzeugs, dessen Wartung oder der Fahrfehler. Die Ambivalenz des Fahrens ist damit auch eine Folge fehlender technischer, fahrerischer und symbolischer Aneignung.

Dem funktional orientierten Fahrer kommt es darauf an, dass das Auto die ihm zugeordnete Funktion im größeren Rahmen der eigenen Lebensgestaltung möglichst unbemerkt erfüllt. Was technisch als Sicherheitsbedürfnis gelesen wird, ist subjektiv die Vertrautheit mit den Eigenschaften des Autos, die in verschiedenen Kontexten und Situationen konstant und verlässlich bleiben. Dieser bescheiden daher kommende Anspruch dürfte allerdings wesentlich schwerer zu erfüllen sein als die ästhetischen Vorstellungen der symbolischen Aneigner. Immerhin differenzieren sich die beruflichen und privaten Gestaltungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten zunehmend aus: zwischen Winter-, Sommer- und Kurzurlaub, zwischen dem Bummel im alternativen Stadtviertel und dem Besuch einer Veranstaltung im repräsentativen Hotel. Zudem wird der eigene Aktivitätsdrang häufig durch äußere Bedingungen gebremst. Auf vollen Straßen gerät der innere Stimmungshaushalt in Turbulenz: Aktiv zu sein ist für Benjamin auch destruktiv, für Camilla auch defensiv. Konstrukte wie „ausgeliefert“, „abschreckend“ (Camilla), „aggressiv“, „destruktiv“ (Benjamin) oder „ausgeschlossen“, „aushalten“ (Ernst) belegen, dass andauernde innere Belastungen erfahren werden.

Bei diesen Akteuren ist die Ambivalenz des Autofahrens eine Folge der Versachlichung des Autos. Die Aneignung des technischen Objekts fußt auf dessen Funktionalität und verzichtet auf die Genugtuung durch symbolische Überhöhung und technische Durchdringung. Das funktionale Verhältnis zum Fahrzeug schließt Leidenschaften wie die der Cabriofahrerinnen weitgehend aus. Es wird neutral positioniert, was unterstreicht, dass Kosten und Nutzen sich gegenseitig aufwiegen. Die Bilanz ist dabei weniger eine materielle, sondern eine psychische. Ihre positive Seite sind einerseits abwechslungsreiche und außergewöhnliche Situationen, andererseits entspannt und routiniert gefahrene Langstrecken. Sie kommen zusammen

zwar seltener vor, nehmen jedoch in der subjektiven Repräsentation einen beinahe gleich hohen Stellenwert ein wie alltägliche Situationen. Es reicht aus, dass nur die Möglichkeit besteht, der alltäglichen Enge mit dem Fahrzeug zu entkommen, der erweiterte Horizont ist allen Fahrern lebendig gegenwärtig. Damit wird das Auto auch zu einem Versprechen, das nicht unbedingt eingelöst werden muss, um seine Wirkung zu tun.

Wir haben bis hierhin zwei Bezugsrahmen kennengelernt, in denen das Fahren in einen breiten Bedeutungshintergrund eingebettet wird. Im lebenspraktisch-funktionalen Bezug dient es der Ausführung und Synchronisation verschiedener Tätigkeiten, im sozial-symbolischen Bezug dient es der identifikativen Unterscheidung im explorativen öffentlichen Rollenspiel. Funktional ist eine Distanz erkennbar, die eine nüchterne Nutzenabwägung impliziert, in der symbolischen Aneignung fehlt diese Distanz zugunsten eines emotional gefärbten Ausdrucks der Beziehung zum Fahrzeug. In beiden Aneignungsmodi sind zudem Idealvorstellungen des Fahrens präsent, die in bestimmten Kontexten und Situationen erfahrbar sind und sich in Qualitäten der Verschmelzung mit Fahrzeug und Umwelt, der Weite und des Flusses äußern. Obwohl die Fahrerinnen und Fahrer den Schwerpunkt nicht auf das „pure“ Fahrerleben, sondern auf ihre soziale und biographische Lebenssituation legen, bestimmt das Fahrerleben die Valenz der Modelle. *Folglich sind die überlagernden Motive aus den konkreten Fahrsituationen heraus verstehbar* - in der symbolischen Aneignung direkter als in der funktionalen.

Dabei gelingen den Auskunftspersonen im Ganzen konsistente Sinnkonstruktionen, was angesichts der ‚großen‘ Themen, die eingebettet werden, durchaus erwähnenswert ist. Der Gegenstand des Fahrens scheint einer mehrdimensionalen dichotomen Konstruktionsweise entgegenzukommen. Innerhalb dieser großen Bezüge zeigen sich jedoch überall Lücken und Inkonsistenzen. Entweder werden für abgrenzbare Erlebnisräume keine Fahrsituationen erzählt, oder bestimmte Situationen (funktional etwa Fehler, Technik und Wartung, Emotionen, symbolisch etwa Beifahrsituationen, Busfahren) werden deutlich negativ erlebt und in den nachgeordneten Dimensionen nicht konsistent konstruiert. Der Ausdruck eines Motivs in der Fahrsituation ist noch keine Gewähr für dessen widerspruchsfreie Realisierung und Einbettung. Dies zeigt, *dass das Fahren auf der situativen Erlebnisebene nicht alle funktionalen und symbolischen Motive integrieren kann, sondern einer ausholenden reflexiven Sinnkonstruktion bedarf.*

5.4.6 Fahrtechnische Bezugsrahmen des Fahrens

In den autobiographischen Erzählungen haben wir vielseitige und umfassende Bezugssysteme kennengelernt, die eng um das eigentliche Fahren herum gewoben werden. Dabei fielen kaum oder gar keine Inkonsistenzen in der Konstruktion und Relevanzsetzung auf. Das Fahren erschien als eine abgeschlossene, positive und primäre Erfahrungswelt sowie sinnhafte Tätigkeit. Biographische und soziale Bezüge spielten für die Gesamtgestalt und den Zusammenhalt dieser Erzählungen eine untergeordnete Rolle (anders als bei Doro und Gerd). Offenbar können diese

Fahrer ihre Motive auf der situativen Ebene integrieren (vgl. Kap. 5.2.4). Ähnliche Bezugssysteme lassen sich auch in den narrativen Gridinterviews aufweisen und bilden einen weiteren Aneignungsmodus.

Die Bezeichnung „fahrtechnisch“ für diese Bezugssysteme drückt zwei Aspekte aus, einen fahrerischen und einen technischen. Die technische Auseinandersetzung mit dem Fahrzeug in Wartung, Reparatur, Tuning oder Theorie besitzt für diese Fahrer einen hohen Stellenwert (vgl. Schönhammer 1991). Perfektionierung des fahrerischen Vermögens und Verfeinerung der technischen Kenntnisse gehen Hand in Hand und finden ihre Überprüfung und Bestätigung auf der Straße. Fahrerische Perfektion kommt ohne technische Reflexion nicht aus, die technische Rekonstruktion des Fahrzeugs findet ihre Bewährung in der Fahrsituation. Der Begriff fahrtechnisch meint also nicht die Fahrtechnik im engeren Sinne, sondern drückt das fahrerische und das technische Motiv aus, die eng miteinander verwoben sind.

Da dieses Bezugssystem in der Auswertung von Olafs Erzählung bereits ausführlich und prototypisch dargestellt wurde (Kap. 5.2.2), beschränke ich mich hier auf zwei knappe Synopsen (Olaf, Fritz). Fahrtechnische Aspekte wurden auch in den Modellen Doros und Camillas, dort aus der Perspektive eines frühen Aneignungsstadiums, herausgearbeitet. Das paradigmatische Fahrzeug für die fahrtechnische Aneignung ist das Motorrad. Es stellt auch den erfahrenen Fahrer immer wieder vor technische und fahrerische Herausforderungen. Fahrtechnische Perfektionierung ist jedoch auch für Autofahrer relevant (Andreas; Kap. 5.4.8).

Olaf: Persönliche Entfaltung im freien Spiel der Kräfte

Olafs Gridinterview gliedert sich in drei Themenbereiche. Er greift einen Faden aus dem Vorgespräch auf und beginnt mit assoziativ verbundenen Episoden des Autofahrens im alltäglichen Straßenverkehr. Anschließend verknüpft er in einer Rahmengeschichte verschiedene Situationen des Motorradfahrens aus Urlaub und Reise, bevor signifikante Situationen über das Motorradfahren in seiner Freizeit die episodische Erzählung beschließen. Wir kennen diese teilweise bereits aus seiner autobiographischen Stegreiferzählung („Hausstrecke“, „Mad Sunday“).

Die stärkste Differenzierung in seiner Bewertung des Fahrerlebens enthält die Polarität der Rahmenkontexte Alltag („Frust“) und Freizeit („Erregung“). Bis auf zwei lassen sich alle Fahrsituationen einem dieser beiden Pole eindeutig zuordnen. Eine paradigmatische Fahrsituation für den Freizeitkontext ist das Motorradfahren auf seiner „Hausstrecke“ (Elementcluster 1). Wo Olaf äußere Bedingungen wie Fahrbahnverlauf, Einmündungen u.ä. kennt, kann er sich voll auf das Zusammenspiel mit seiner Maschine konzentrieren, kann ihre sowie die Grenzen seines fahrerischen Könnens erweitern. Er beschreibt sich hier als „konzentriert“ und „empfindsam“. Den Gegenpol bildet das Fahren in dichtem Verkehr, eine Situation, die er mit „sich ablenken lassen“ (Element 2) bezeichnet. In diesen Situationen stören unkontrollierbare äußere Einflüsse vor allem die enge Verbindung zwischen ihm und seinem Fahrzeug, er ist „unkonzentriert“ und kann das Fahrerleben nicht von

sich aus bestimmen und gestalten. Solche Situationen treten häufig beim Autofahren auf, z.B. bei „Reißverschlußproblemen“. Die Folge sind „Anspannung“, „Wut“ oder „Aggressivität“. Die zentralen positiven Qualitäten des Fahrens sind also Bewegung, Kontrolle und Aktivität, negativ ist die Verzögerung („gebremst“), vor allem wenn sie zu Konzentrationsverlust oder Langeweile führt.

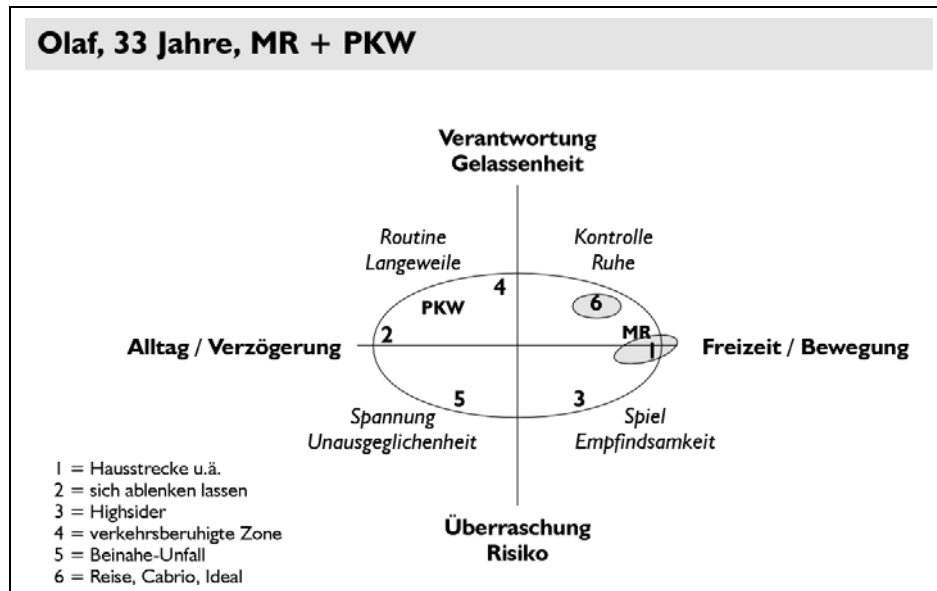


Abbildung 26: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Olaf, 1. und 2. Dimension)

Das freie und selbstkontrollierte Erleben von Bewegung ermöglicht in der zweiten Hauptdimension sowohl „Entspannung“ und „Ausgeglichenheit“ als auch „Erregung“ und „Empfindsamkeit“. Die variable intentionale Haltung in der Fahrsituation ermöglicht diese Dialektik, die durch „Verantwortung“ und die Bereitschaft zum „Risiko“ gekennzeichnet ist. Die freie, ungestörte Entfaltung lässt ihn Überraschungsmomente antizipieren, sodass er sich auf temporeiches Fahren („Beschleunigung“) einlassen kann. Das plötzliche Schleudern („Highsider“, Element 3) stellt dabei eine Grenzsituation dar („Adrenalin geht hoch, man hält einen Augenblick an und hat 'nen kleinen Klapper“), die die Grenzen dieser Fahrweise aufzeigt. Der Gegensatz zu diesen Situationen im positiven Erlebnisraum ist die Reise, vor allem über Landstraßen. Hier verortet Olaf sein fahrerisches Ideal. Die bipolaren Qualitäten der zweiten Dimension lassen sich im positiven Erlebnisraum gleichzeitig erfahren, im verzögerten Alltagsraum jedoch fallen sie auseinander. Verantwortungsvolles Fahren zeichnet sich hier durch „Gelassenheit“ aus, wie beim „Fahren in verkehrsberuhigten Zonen“ (Element 4), bedeutet aber auch „Langeweile“ und „Routine“. Unvorhergesehene Ereignisse können „Unausgeglichenheit“ bewirken („Beinahe-Unfall“, Element 5). Im alltäglichen Stadtverkehr mit dem PKW wird Fahren als Ich-fremde Routine „gleichgültig“ abgespult, manchmal als verantwortungsvolles Handeln erlebt, häufig jedoch durch gespannte äußere Umstände gebremst.

Eine Zusammenschau aller vier Erlebnisräume (Quadranten) zeigt, dass in der Konstruktformulierung nur einer deutlich negativ erscheint. Den dort vorgefun-

denen Kontext qualifiziert Olaf als Chaos, seine innere Haltung ist unausgeglichen, angespannt und wütend. Hier wird seinem variablen Fahrstil von außen etwas entgegengesetzt, das er als unnötig empfindet, wie die erzählerische Einbettung der Situationen „Reißverschlußprobleme“ und „Aggressivität aufbauen“ zeigt. Der Quadrant der Routine ist ihm eigentlich „gleichgültig“. Zwar finden wir eine negative Tönung („gebremst“, „ermüdend“), aber auch den Begriff der „Gelassenheit“, was deutlich macht, dass sich diese Erlebniswelt als verantwortliche Nuance bruchlos in sein fahrerisches Selbstbild integrieren lässt. Dies ist in symbolischen und funktionalen Bezugssystemen nicht immer der Fall, insbesondere Greta, Dagmar, Anke, Claudia, Bernd und Camilla verwenden in zwei der vier Quadranten deutlich negative emotionale Attribute. Es hat den Anschein, als sei die gleichgültige und emotionsfreie Variation im negativen Erlebnisraum ein Anzeichen für Distanz (Doro, Ernst, Benjamin, Beate, Olaf, Andreas), in der die alltäglichen und beengenden Verkehrsverhältnisse beherrscht und routiniert bewältigt werden können. Negative Valenz ist hier schlicht als die Abwesenheit positiver Valenz zu sehen, nicht als eine eigene Qualität. *Die Distanziertheit des Fahrenden zur Situation und seinem Handeln ist das eigentlich Negative, das im Kontrast zu den positiven Erlebnissen und der Idealvorstellung des Fahrens steht.*

Olaf reizen weniger die funktionalen Vorteile der motorisierten Fortbewegung als vielmehr deren spielerische Möglichkeiten. Die Intensität des Erlebens wird durch die gesteigerte kinästhetische Rückkoppelung mit dem Fahrzeug verstärkt. In dieser Integration aus Kontrolle und Empfindsamkeit verdichten sich leibliches und kognitives Erleben zu einer konzentrierten Einheit, in der gleichzeitig Entspannung und Erregung möglich sind. Ob auf einer ausgedehnten Reise oder in der Konzentration auf den Augenblick, Fahren ist die Möglichkeit der persönlichen Entfaltung in räumlicher und zeitlicher Expansion: Ent-Fernung im Verhältnis zum Raum und Beschleunigung als Ausdehnung des Moments. Seine intentionale Einstellung erlaubt eine feine, den jeweiligen Verhältnissen angemessene Dosierung des einzu-gehenden Risikos. Dass das Autofahren, der Stadt- und Autobahnverkehr negativ valent werden („Gleichgültigkeit“ vs. „Empfindsamkeit“), zeigt zudem seine Distanz zur funktionalen Perspektive auf das Fahren. Das Motorradfahren wird als eigene Welt von der alltäglichen Fahrerei abgegrenzt und überstrahlt diese.

Fritz: Disziplinierung und die eigene Bewegung dagegen

Fritz erzählt spontan, assoziativ und detailorientiert. Er ist 32 Jahre alt und fährt sowohl viel PKW als auch ganzjährig Motorrad. Die Erzählung ist autobiographisch und chronologisch strukturiert und wird durch Rahmengeschichten zusammengehalten. So schildert er den ersten selbständigen Motorrad-Urlaub als Einstieg in das Erwachsenenleben, als „eine Art Reifeprüfung“. Die Schwerpunktthemen seiner Erzählung sind Urlaubserlebnisse und Langstreckenfahrten, die er häufig unternimmt, weil er eine verwandschaftliche Bindung an München hat. Die erzählten Situationen zeichnen sich häufig durch besondere Rahmenbedingungen aus, die ihnen über das episodische hinaus Ereignischarakter verleihen (vgl. Ernst). Dieser Hintergrund wird auch an Konstrukten wie „gern erinnert“ oder „Erzäh-

Da die zweite Dimension (Varianzaufklärung 13 %) nicht durch Erlebnisse gekennzeichnet werden kann (alle Elemente liegen entweder positiv oder neutral, keines aber negativ), wird die dritte Dimension (Varianzaufklärung 10 %, zusammen mit der ersten Dimension 52%) berücksichtigt. Diese ist anhand der Situationen und Konstrukte umso klarer bestimmbar: „einzelkämpferisch“ oder „Steppenwolf“ stehen der „Ordnung“ gegenüber. Die für die beiden ersten Konstrukte paradigmatische Situation ist das „Fahren unter Drogeneinfluß“ (Element 2). Hier steht weniger das Fahren im Mittelpunkt seiner Evaluation, sondern die bewusste Übertretung von Normen und Regeln. Denn genau gegenüber liegt eine gegensätzliche Erfahrung: Er bekommt wegen Geschwindigkeitsüberschreitung einen Strafzettel (den er akzeptiert, er betont, dass der Strafzettel „verdient“ gewesen sei, Element 3). Diese beiden Erlebnisse, beide neutral auf der Valenzdimension, markieren das biographische und soziale Motiv von Anpassungsdruck, Zivilisierung und rebellischer Individualität. Während er sich einerseits in ein gesellschaftliches Regelsystem einfügt, setzt er diesem andererseits seinen eigenen Willen entgegen, um sich einer Disziplinierung wenigstens symbolisch zu widersetzen.

Beide Dimensionen bilden vier interessante Erlebnisräume. (1, positiv): In ziviler Normalität folgt er dem Lauf der Dinge und interagiert mit seiner Umwelt. Er ist hier „freundlich, solidarisch“, „kalkuliert“, „überlegt“ und „zielorientiert“. Eine funktionale Komponente ist erkennbar und wird vor allem auf den vielen Langstreckenfahrten wirksam. (2, positiv): Jenseits dieser Normalität, in Grenzbereichen ist er auf sich selbst bezogen und erlebt eine intensive Verbindung mit dem Motorrad. Der bewusste Umweltbezug tritt zurück, was auf ein Flow-Erleben hinweist („Euphorie, Entspannung, genießend“). Zwei reflexive Konstrukte unterstreichen diesen Unterschied: Während er sich an Situationen der Verbundenheit „gern erinnert“, sucht er solche Erlebnisse der eigenen Aktivität unter extremen Bedingungen willentlich auf um sie „wiederholt“ zu erleben. Im negativen Erlebnisraum wird ebenfalls die Unterscheidung zwischen Selbst- und Umweltbezug wirksam. (3, negativ): Intern attribuierend sieht er die Quelle für problematische Erfahrungen bei sich selbst („riskant“, „gedankenlos“, „ungern zugegeben“, „Geständnis“). Seine eigene Unvernunft zeigt sich, wenn er imponieren will, Langstrecken mit einem notdürftig geflickten Reifen fährt oder bei einem Unfall (Element 4). (4, negativ): Der Umweltbezug macht sich schlicht als „Ordnung“ bemerkbar, der er sich manchmal, wenn sie übertrieben wird, „ausgeliefert“ fühlt, insbesondere wenn er in der schwächeren Position ist (z.B. in den Fängen der sprichwörtlichen „Guardia Civil“ in Spanien, Elementcluster 5). Neben der Valenz wird die Ordnung seines Fahrerlebens dominiert durch die *intentionale Ausrichtung entweder auf die einsame Dyade mit dem Motorrad oder auf die sozial geordnete Außenwelt*.

Insgesamt ermöglicht das Fahren Fritz ein intensives Erleben sowohl in expansiver Aktivität (Motorrad) als auch in harmonischer Aufgehobenheit (PKW). Er sucht gezielt Situationen auf, in denen er sich alleine schwierigen Bedingungen aussetzt. Seine Metapher des Steppenwolfs drückt besser als jeder andere Begriff aus, wie er einer Welt der Ordnung und Disziplinierung seinen eigenen Entwurf entgegensetzt

(vgl. Kap. 4). Die positive Konnotation des Fahrens im Kontext der Normalität zeigt, dass dieser Entwurf auch soziale Eingebundenheit, insbesondere Zweisamkeit und Solidarität einschließt. Hier nimmt er die Funktionalität des PKW in Anspruch. Das Alleinsein auf dem Motorrad wird so zur symbolischen Flucht und Expansion. Es hilft ihm, wichtige biographische Motive lebendig zu erhalten, ohne diese ständig legitimieren zu müssen. Einfach formuliert: Motorradfahren ist die bessere Droge.

5.4.7 Fahrtechnische Aneignung: Die Integration von Verantwortung und Risiko

Eine dritte deutlich abgrenzbare Gruppe von Fahrer/innen unterscheidet sich von den anderen Gruppen auf der Valenzdimension durch den Einschluss der *Kontrolle* - neben den gemeinsamen Aspekten Freiheit, Entfaltung, Spaß und Genuss. Positive Valenz zeichnet sich durch das Erleben von Handlungskontrolle über das Gerät und die Umgebungsbedingungen aus (Abbildung 28). Kontrolle wird dabei differenziert wahrgenommen: als Konzentration, Ausgeglichenheit, Empfindsamkeit, körperliche Aktivität, Überlegung, Zielorientierung sowie Einflussnahme und Wirksamkeit. Diese Differenzierung des Kontrollerlebens findet sich in den anderen Modellen nicht. Dort ist das Fehlen von Kontrolle zwar ein Indiz für negative Valenz, im Positiven allerdings wird sie als selbstverständlich vorausgesetzt und nicht eigens thematisiert.

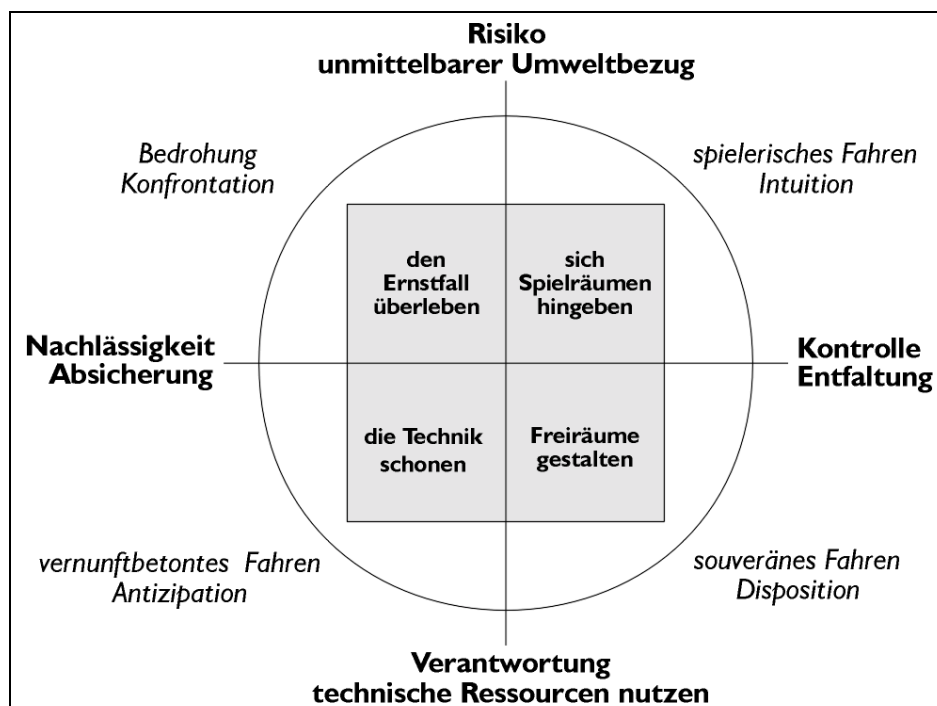


Abbildung 28: Modell für fahrtechnische Aneignung: Expansion und Unmittelbarkeit

Gerade in Grenzbereichen kommt es darauf an, dass Kontrolle in all den genannten Aspekten gewährleistet ist. Die technische Zuverlässigkeit des Fahrzeugs, die verlässliche Einschätzung der Straßen- und Umgebungsverhältnisse und die eigene

Wachsamkeit gehen dabei Hand in Hand. Für diese Fahrer ist der Risikobegriff nicht negativ besetzt, so wie in der Verkehrspsychologie, die ihn vom angestrebten Zustand der Sicherheit abgrenzt (Wilde 1982; Schlag 1987) (vgl. Kap. 1.3.6). Vielmehr bilden Verantwortung und Risiko ein valenzunabhängiges Begriffspaar in der zweiten Hauptdimension. Diese Dimension spiegelt nichts anderes wider als die Möglichkeit der fahrtechnischen Entwicklung, des Kompetenzaufbaus und Erfahrungszuwachses. Das Risiko ist ein Modus des unmittelbaren Fahrerlebens, die leibliche und sinnliche Erfahrung von Fahrzeug, Fahrbahn, Raum, Natur, Landschaft oder Witterung ist nicht gedämpft oder getrübt. Im fortgeschrittenen Aneignungsstadium sprechen die Fahrer von kontrolliertem Risiko und Nachlässigkeit als Gegensatz. Insofern ist die Konnotation Risiko = Gefahr hier unpassend. Gefährlich ist eigene Unaufmerksamkeit, das Aussetzen der Verschmelzung von Fahrer und Fahrzeug.

These: Risiko, Stand-By-Bewusstsein und fahrtechnische Entwicklung

(vgl. S. 178)

Der Risikobegriff wird in der fahrtechnischen Aneignung anders verstanden als in der öffentlichen und Fachdiskussion. Risiko heißt, an Grenzen zu handeln. Diesseits besteht weitgehende Kontrolle über die Handlungsbedingungen, jenseits sind einzelne - nicht alle - Bedingungen unbekannt oder nicht verlässlich einschätzbar. Beim Fahren seiner Hausstrecke kennt der Motorradfahrer Verlauf und Schnitt der Kurven, Fahrbahnbeläge, Sichtverhältnisse, Einbiegungen von Feldwegen u.ä. Ungewissheit bezieht sich auf ausgewählte Einzelaspekte der Situation, eine Vielzahl möglicher Gefahren kann er antizipieren und ausschalten. Selbst die unbekannten Aspekte sind begrenzt antizipierbar, zum einen weil sie theoretisch vorstrukturiert werden können, zum anderen weil die leiblich-sinnliche Interaktion mit dem Motorrad in Situationen der Verschmelzung eine unmittelbare Rückkoppelung sicherstellt, sodass es keines kognitiven Umweges bedarf um reagieren zu können. Motorradfahrer beschreiben eine Form der Wachsamkeit, in der die fünf Sinne, ohne bewusst auf mögliche Gefahrenquellen ausgerichtet zu sein, mitlaufende Umweltbedingungen peripher aufnehmen (der „sogenannte V-Blick“, Ralf). Handlung und Wahrnehmung sind prozedural als leiblich gebundene Gesamtabläufe repräsentiert, ohne kognitiv-sprachliche Strukturen aufzuweisen (so wie die Fähigkeit des Radfahrens). Risikobereites Fahren ist nicht gleichzusetzen mit dem Verlust von Kontrolle oder Handlungsmöglichkeiten, sondern mit der Unmittelbarkeit des Erlebens. Es impliziert eine Form der Kontrolle, die wir als *Stand-By-Bewusstsein* (S. 199) bezeichnet haben, und zu der die Antizipation des Unerwarteten gehört. Auch wenn immer ein Restbereich des Nicht-antizipierbaren bleibt, dieser Handlungsmodus der Exploration von Grenzen ist Voraussetzung dafür, dass die eigenen und die technischen Möglichkeiten in ihrem Zusammenspiel ausgeschöpft, verfeinert und erweitert werden.

Diese Dialektik aus Verantwortung und Risiko ermöglicht im positiven Erlebnisraum Entspannung und anregende Aktivität gleichzeitig (Flow). Dauerhaftes und wechselhaftes Erleben können integriert werden (Synthese). Im negativen Erlebnisraum hingegen zerfällt sie in zwei Bereiche (These und Antithese): Verantwortung wird als Routine, Langeweile oder Anstrengung erlebt, das Risiko äußert sich in Verbindung mit eigener Nachlässigkeit als existenzielle Gefährdung. Die dieser Gruppe zugehörigen Motorrad- und Autofahrer sind die einzigen, die Störungen, Stürze oder Unfälle auf sich selbst zurückführen, also intern attribuieren (Olaf:

„unkonzentriert“, Dirk: „Unaufmerksamkeit“, Fritz: „gedankenlos“, Andreas: „Nachlässigkeit“, „Leichtsinn“) ¹⁰⁷. Diese Attributionstendenz unterstreicht, dass die Fahrer zu dem bewusst und verantwortlich aufgesuchten Risiko stehen. Sie bewerten eine verantwortungslose Haltung als negativ, dem Fahrfehler an sich gewinnen sie etwas positives ab, indem sie aus ihm lernen. Das zeigt, dass diese Fahrer sich der operativen Beherrschung des Fahrens zuwenden und das eigene Verhalten im Straßenverkehr reflexiv kritisch betrachten.

Schließlich ist eine weitere Polarität typisch für die fahrtechnische Aneignung, in der der besondere Bezug zur Technik sichtbar wird. Die fahrerische Intention richtet sich direkt auf die Maschine, indem ihre Eigenschaften gezielt in Anspruch genommen oder bewusst geschont werden. Letzteres ist typisch für routiniertes Fahren in vernunftbetonten Situationen (vgl. den entsprechenden Quadranten 1-/2- im Modell). Im Gegenpol tritt das technische Artefakt im Erleben vollständig in den Hintergrund, die Umgebung (Fahrbahn, Landschaft, Witterung etc.) wird unvermittelt wahrgenommen. Dabei distanziert sich der Fahrer nicht vom Objekt (wie in der funktionalen Aneignung), vielmehr geht es im Selbstverständlichen auf. Auch dies ist ein leibliches Verschmelzen, allerdings weniger fordernd, aktiv und experimentierend, sondern sich hingebend, rezeptiv und spielerisch sich einlassend. Jedes ungewohnte Geräusch des Motorrades würde dieses sofort und unmittelbar aus der Selbstverständlichkeit heraus in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit schieben. Mit dieser Dimension lassen sich in der fahrtechnischen Aneignung zwei intentionale Haltungen der Fahr situation gegenüber unterscheiden: Die Inanspruchnahme technischer Ressourcen ist verbunden mit Antizipation und Disposition, man könnte von einer *vorausschauend planerischen* Einstellung sprechen. Auf der anderen Seite bedeutet Fahrerleben auch, sich unmittelbar in den Strom des Erlebens einzulassen. Diese Einstellung ist *spielerisch, intuitiv, aber auch konfrontativ*. Sie ist es, die der Autofahrer in der Regel wahrnimmt, wenn er auf der Landstraße von einem Motorrad überholt wird. Der Blick in dessen heimische Werkstatt ist ihm in der Regel ebenso versperrt wie das Nachvollziehen der leiblichen Präsenz des Motorradfahrers in einem solchen Augenblick. *Die Perfektionierung der fahrtechnischen Aneignung läuft darauf hinaus, beide Intentionen so zu integrieren, dass das Spiel vorausschauend und verantwortlich eingebettet und die Planung während des Fahrens vergessen wird.*

„Weniger ist Mehr - Der Weg ist das Ziel“ ¹⁰⁸: Fahren als autonome Tätigkeit

Fahrtechnische Aneigner legen den Schwerpunkt ihrer subjektiven Repräsentationen auf das Zusammenspiel mit dem Fahrzeug. Für sie ist Fahren ein eigener Lebens- und Aktivitätsbereich, der sich anderen nicht ein- oder unterordnet, sondern neben Beruf und Familie einen unabhängigen Stellenwert hat. Sie streben in einer von Verwertungsdruck befreiten Tätigkeit nach Entfaltung, Können und

¹⁰⁷ Dirk wird hier nicht vorgestellt, zeigt aber ein ähnliches Muster wie Olaf und Fritz, insbesondere bei den hier dargestellten Aspekten der fahrtechnischen Aneignung. Andreas folgt weiter unten.

¹⁰⁸ Aus einem Vergleichstest der Zeitschrift Motorrad (Heft 1/2001, 22.12.2000).

Wissen. Können und Wissen stehen in einer engen wechselseitigen Beziehung: Beim Motorradfahren gibt es kein überflüssiges Können oder unbrauchbares Wissen. Jede Tatsache verweist auf eine Handhabung, deren Folgen in der Bewegung und deren leibliche Rückkoppelung. Das paradigmatische Fahrzeug für diese Gruppe ist das Motorrad. Es wird vom Körper integriert und dominiert. Schon das Aufsitzen verlangt eine aktive Kalibrierung, der Fahrer muss Balance herstellen und aufrechterhalten. Es ist eine empfindsame Verbindung: „the vehicle is small and delicately controlled“ (Appleyard, Lynch & Myer 1964) (Kap. 3.6.1). In seiner Mehrdeutigkeit verbirgt der Begriff der *Empfindsamkeit* den besonderen Charakter des Motorradfahrens: Er impliziert sensorische Feinfühligkeit, leiblichen Genuss, die Fähigkeit, feine Unterscheidungen unmittelbar mit dem Handeln zu verbinden und schließlich die sorgsame Behandlung des technischen Artefaktes.

Technik ist für diese Fahrer ein eigener Gestaltungsbereich. Nicht ihr Nutzen oder Zweck steht im Vordergrund, sondern das Funktionieren selbst (vgl. Pirsig 1992; Kap. 3.6.4). *Fahren ist die Möglichkeit, Technik in Funktion zu erleben*. Dabei kann immer ein Zusammenhang zwischen dem technischen Prinzip und dessen leiblicher Wirkung in der Fahrsituation hergestellt werden. Technik erscheint hier nicht als ein entfremdetes, dem Menschen äußerliches oder gar bedrohliches System, sondern wird vollständig angeeignet und sinnhaft in das Handeln integriert. Daher wird auch der eigene Handgriff an der Technik gesucht, am Fahrzeug wird gebastelt, manipuliert im ursprünglichen Sinne der geschickten Handhabung. Die Nutzung des Fahrzeugs dient nicht der materiellen Reproduktion, sondern erfüllt sich selbst, Fahren und Wartung bilden einen unabhängigen Wirkungskreislauf: Man bastelt um zu fahren, fährt um zu fahren und bastelt schließlich um zu basteln. Werkzeugnutzung ermöglicht eine materielle Begegnung mit der Welt, allerdings nicht um diese zu verändern, sondern um sie zu erleben.

5.4.8 Multiple Aneignung und komplexe Bezugssysteme: Modellvariationen

Wir haben bisher vorwiegend Modelle gesehen, in denen ein Bezugssystem relativ deutlich dominiert hat. Dabei waren allerdings auch Aspekte der jeweils anderen Modi sichtbar - bei Greta, Fritz und Olaf funktionale, bei Doro, Ernst, Benjamin und Fritz symbolische, bei Camilla fahrtechnische. Bernd und Claudia zeigten zudem existenzielle Bezüge, die durch einen Vertrauensverlust in die Fahrsituation allgemein gekennzeichnet sind. Dies macht deutlich, dass die Aneignungsmodi keine Persönlichkeitstypologie sind, sondern eine Typologie der Weltbegegnung und Sinnkonstruktion. Es ist davon auszugehen, dass jeder Aneignungsprozess alle drei Modi umfasst, wenn auch in unterschiedlicher Gewichtung. Unter dieser Prämisse lassen sich zwei narrative Gridinterviews in das Konzept integrieren, die sich nicht ohne weiteres in die bisherige Gliederung einpassen lassen. Beide enthalten mehrere Konstruktionsebenen, die ineinander verwoben sind und dabei eine prägnante Gestalt ergeben. Trotzdem sind sie formal sehr unterschiedlich:

Während Maurizio seine Welt des Fahrens beinahe auf einer einzigen Dimension erklärt, werden bei Andreas vier und mehr Dimensionen sichtbar.

Maurizio: „wohltemperiertes Fahren“ und Grenzerlebnisse

Maurizio ist 31 Jahre alt und fährt einen Mercedes Kombi. Er fährt mit dem Wagen zur Arbeit, wobei er täglich ca. 100 km über Stadt, Autobahn und Landstraße zurücklegt. Auch privat nutzt er das Auto häufig. Darüberhinaus hat er als Musiker mit einer Band auf Tourneen bereits viele Stunden und Langstrecken in Autos verbracht. Er ist früher in seiner Freizeit hin und wieder mit dem Motorrad Motocross gefahren. Er erzählt spontan, situativ und zügig und geht dabei chronologisch entlang der von ihm bisher gefahrenen Fahrzeuge vor.

In seiner Konstruktion polarisiert Maurizio die Welt des Fahrens. In der Valenz (67% Varianzaufklärung) stehen sich zwei Erlebniswelten ohne Zwischentöne gegenüber: Faszination und das Gefühl der Ausgeliefertheit, beide mit umfassender Bedeutung („Leben in Fahrt“; „Lebensfreude vs. Lebensgefahr“). In beiden Erlebniswelten deutet sich auf der vertikalen Achse eine Unterscheidung in eher gemäßigtes Erleben und Grenzerleben an, was als weitere Hauptdimension angedeutet wird (Abbildung 29). Positiv genießt er entweder ein „meditatives“, „wohltemperiertes“ Fahrgefühl einschließlich intensiven Naturerlebens oder die abwechslungsreiche sinnliche Anregung. Negativ werden bedrohliche von zähen, nervlich angespannten Situationen unterschieden.

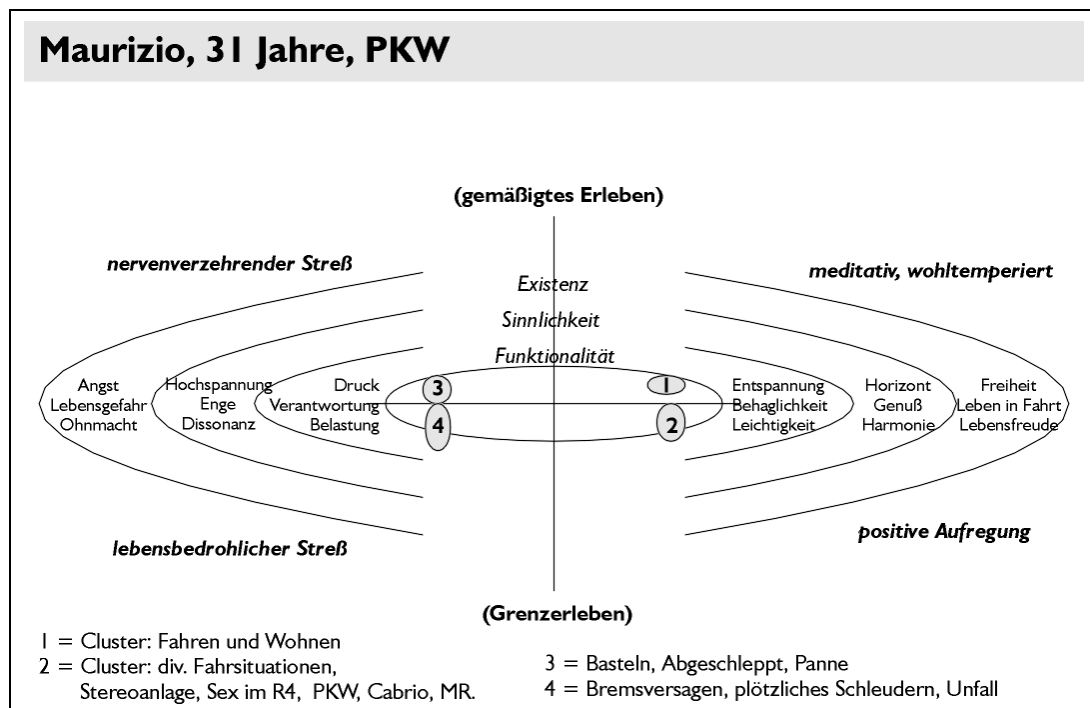


Abbildung 29: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Maurizio, 1. und 3. Dimension)¹⁰⁹

¹⁰⁹ Wie schon bei anderen Grids beobachtet, fallen Elemente und Konstrukte in der zweiten Dimension auseinander (vgl. FN 98).

Die radikale Polarisierung in seiner Bewertung kommt nicht dadurch zustande, dass Maurizio in die Fahrsituation andere Bezüge projiziert, sondern durch seine Auswahl der Erzählepisoden. Sie umfasst mehrere existenziell bedrohliche, einige ungewöhnlich absurde und mehrere intensiv genussvolle Fahrerlebnisse. Die Polarisierung ist seiner Erfahrung immanent. In nahezu jeder Triade ist eine der Extremsituationen enthalten, sodass sie sich auf die Konstruktfindung stark auswirken. Die von Maurizio generierten Konstrukte sind dabei keinesfalls variationsarm und eindimensional, ihre evaluative Anwendung auf das Fahren hingegen schon. Die Variation ist in der Graphik folglich nicht durch eine mathematische Dimension, sondern inhaltlich durch eine Vervielfältigung der Ellipse auf der ersten Dimension ausgedrückt. Die verwendeten Konstrukte wurden nach inhaltlichen Kriterien geordnet und auf diesen Ebenen ihrer Valenz entsprechend in das Modell eingetragen. Es lassen sich Konstrukte mit existenziellem Bezug von solchen mit sinnlichem und mit funktionalem Bezug unterscheiden.

Durch diese Differenzierungen werden Nuancen und thematische Figuren des Fahrerlebens deutlich, die sowohl positiv wie negativ tragen und alle drei Aneignungsmodi betreffen. Fahrerleben erscheint als:

- räumliche Repräsentation (z.B. „Horizont“ - „Enge“)
- Kinästhetik, Leiblichkeit (z.B. „Behaglichkeit“ - „Hochspannung“)
- soziale Bindung („Leichtigkeit“ - „Verantwortung“, „Rückzugsmöglichkeit“)
- Funktionalität („Nutzen“ - „Kosten“, „Mobilität“ - „Stillstand“).

Auch in den Situationen sind vier Cluster zu erkennen, die sich inhaltlich deutlich voneinander unterscheiden. So verbindet Maurizio wichtige andere Lebensbereiche direkt mit dem Fahren (Wohnen, Partnerschaft, Musik; Elementcluster 1). Andererseits hat er existenzielle Grenzsituationen erlebt (Elementcluster 4).

Beispiel: Mit einem Bekannten macht er eine Gebirgstour. Jener sei ein „Rallyefahrer“ und Maurizio überkommt als Beifahrer angesichts vieler tiefer Schluchten Angst. Sie fahren mit 120 km/h Serpentine bergab, der Fahrer überholt alles, was kommt. Der Alfa sei ein „tierisches Fahrzeug“, doch dann versagen die Bremsen, sie werden immer schneller. Es sei „höchste Not, das war's“. Dann taucht berghoch plötzlich ein Feldweg auf, in den sie hineinrasen und zum Stehen kommen. An dieser Situation generiert er das Konstrukt „Grenzerlebnis“, das er dem „wohltemperierten Fahren“ gegenüberstellt (Vergleichssituation: „Wohnen und Fahren im Hanomag Bus“).

In Maurizios episodischer Repräsentation des Fahrens überstrahlen besondere Erlebnisse den Alltag (vgl. Stegreiferzählung Ralf, Grids von Benjamin und Ernst). Dieser spielt sich in Elementcluster 3 in unerfreulicher Weise ab, hält aber im positiv bewerteten Elementcluster 2 alle Standardsituationen bereit.

Die existenzielle Ebene, die seine Bewertung dominiert, lässt sich von anderen Ebenen abgrenzen, besonders einer funktionalen und einer leiblich-sinnlichen (die beiden mittleren Ellipsen). Damit ergibt sich in der zunächst verwirrenden Polarität eine klare und differenzierte Struktur, die alle erzählten Situationen umgreift und Maurizios Fahrerleben sinnhaft zusammenfügt. Die funktionale Basis, in der er

verschiedene Lebensbereiche synchronisiert und gestaltet („Leben in Fahrt“), hat einen individualisierten Mehrwert von hoher sinnlicher Intensität. Sein fahrerisches Ideal ist folgerichtig an die Standardsituation PKW-Fahren geknüpft: Auf der Autobahn fahrend ist die Aufmerksamkeit nach innen gerichtet, er lässt Gedanken vorbeiziehen und kriegt trotzdem mit, was draußen passiert. Wichtig sei die richtige Musik dabei. Um die Arbeit ausklingen zu lassen, genießt er „die Situation mit mir ganz allein - den Geist wehen lassen“. Will man Maurizios Bezugssystem auf einen Punkt formulieren, so wäre dies eine funktionale Aneignung, die angesichts erfahrener existenzieller Bedrohungen ein Bewusstsein für die leibliche Zentrierung und Verschmelzung enthält und dadurch dem Fahren seinen umfassenden Sinn gibt.

Andreas: Technische Kultur und verspieltes Expertentum

Andreas ist 37 Jahre, Geschäftsmann und fährt derzeit einen Wagen der ‚High-End‘ Klasse (deutsche Limousine der Oberklasse mit Tuning an Motor und Fahrwerk), den er als die „ideale Symbiose zwischen Komfort und Sportlichkeit“ bezeichnet. Er hat gute Vergleichsmöglichkeiten, da er bereits mehrere Fahrzeuge der Oberklasse besessen hat. Als Zweitwagen besitzt er einen Jeep. Sein subjektives Modell zeigt, wie mehrere Aneignungsmodi in einem differenzierten Bezugssystem des Fahrens integriert werden. Funktionale und fahrtechnische Bedürfnisse sind für ihn in gleicher Weise relevant, wie die Metapher der „Symbiose“ belegt. Insbesondere im beruflichen Kontext schätzt er die technische Ausgereiftheit seines Fahrzeugs, ähnlich wie Benjamin, Maurizio oder Greta. Er unterscheidet sich von diesen dadurch, dass er den sportlichen Aspekt des Fahrens hervorhebt. Die symbolische Beziehung zum Fahrzeug ergibt sich beinahe zwangsläufig - zum einen, weil er sich mit ihm in der Öffentlichkeit inszeniert, zum anderen weil er es wie einen Partner fordert oder schont („Sorgfalt“, „erhalten“, 3. Dimension; Abbildung 30).

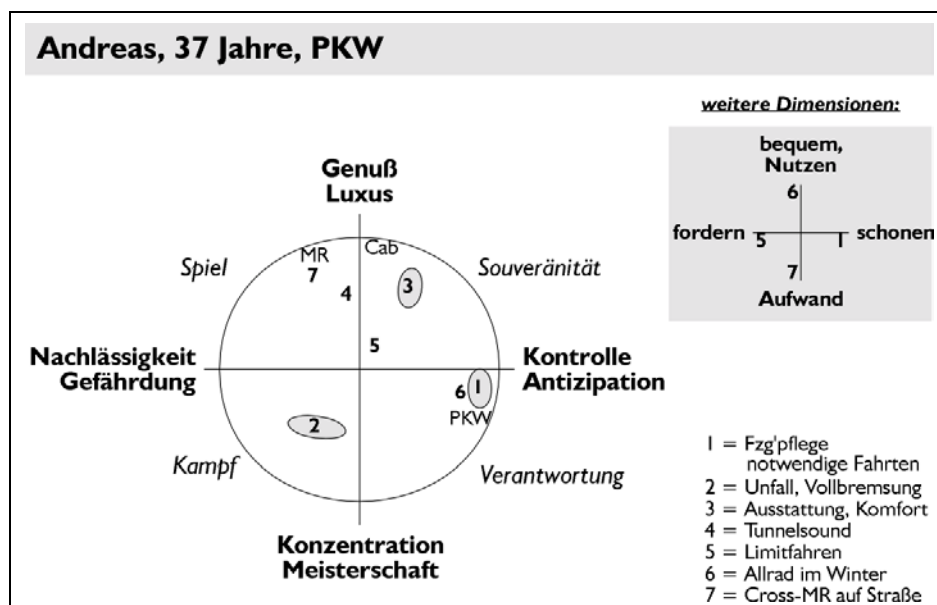


Abbildung 30: Subjektives Modell des Fahrerlebens (Andreas, 1. bis 4. Dimension)

Für Andreas sind zwei Deutungsdimensionen nahezu gleich wichtig (Varianzaufklärung: 1.: 23,5 %, 2.: 21,5 %, 3.: 14 %, 4.: 9 %) sodass ein interessantes Valenz-Phänomen auftaucht: Auf drei Polen finden sich positiv konnotierte Werte - *Genuss, Kontrolle, Meisterschaft* - , die deutlich voneinander unterschieden werden (vgl. Olaf, Doro). Genuss und Luxus repräsentieren das symbolische Verhältnis zum Autofahren („Freiheit“, „Überlegenheit“), funktionale Aspekte sind „notwendig“ und „sinnvoll“, Kontrolle, Konzentration und Meisterschaft verdeutlichen das in allen Quadranten liegende Thema der fahrtechnischen Aneignung. Verantwortung und Souveränität sind ähnlich wie bei Greta (Euphorie und Effizienz) fahrerische Selbstbilder mit einer metaphorischen Ausstrahlung auf den beruflichen Kontext.

Die negativen Aspekte des Autofahrens reduzieren sich auf den Unfall und die Vollbremsung, die mit existenzieller Gefahr („ausgeliefert“, „Ohnmacht“) und „eigener Nachlässigkeit“ assoziiert sind. Auch die Dialektik von Verantwortung und Risiko kommt zum Ausdruck, positiv als „Spiel“ (vgl. Olaf) und negativ als „Leichtsinn“. Die spielerische Aneignung geht einher mit Genuss und beruht vor allem auf der Nutzung technischer Assecoires wie einer Leuchtweitenregulierung oder einem Außenspiegel, der sich beim Einparken automatisch in Richtung Bordsteinkante dreht. Die für andere Autofahrer typischen Konstrukte der Langeweile oder Routine fehlen, Andreas gewinnt beinahe allen Situationen etwas ab. Der Übergang zwischen technischer, spielerischer und funktionaler Aneignung ist fließend: In seiner Kosten-Nutzen-Abwägung kontrastieren verspielter und unnötiger Aufwand (mit dem Cross-Motorrad auf der Straße fahren, Element 6) mit sinnvoller Bequemlichkeit (Allradantrieb im Winter, Element 7). Funktionale Aspekte des Fahrens sind dabei nicht wie etwa beim Cabriofahren untergeordnet, sondern werden auf der ersten Hauptdimension positiv (Elementcluster 1).

Andreas ist ein klassischer und moderner Automobilist zugleich. Das Auto repräsentiert einerseits Werte wie Bequemlichkeit, Komfort und Luxus, es steht andererseits auch für technische Optimierung und Leistungsspitzen. In dieser Steigerung von Luxus und Leistung lässt sich Funktionalität ohne weiteres optimieren, sie ist keine Frage der finanziellen Kosten. Die technische Aufrüstung vermittelt ein elitäres Bewusstsein, geprägt durch das Empfinden von Souveränität und Verantwortung. Das Fahren wird hier mittelbar erlebt, das Fahrzeug rückt als Symbol technisch vermittelter Kultur in den Mittelpunkt des öffentlichen Geschehens. In anderen Situationen wiederum tritt das Fahrzeug zurück, hier kommt es ganz auf den Menschen und seine fahrerischen Fähigkeiten an. Andreas erlebt diese Unmittelbarkeit entweder spielerisch expansiv oder, in Gefahrensituationen, kämpferisch absichernd. Mit Andreas sind stellvertretend für alle Vertreter einer individualisierten technisch-symbolischen Automobilkultur die übergeordneten Bedeutungen des Fahrens genannt: *Existenzielle Absicherung* gegenüber *expansivem Potenzial* sowie *kulturell vermitteltes Erleben* gegenüber dem *Erleben leiblicher Unmittelbarkeit*.

5.4.9 Narrative Gridinterviews: Zusammenfassung und Ergebnissicherung

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass wir über ein alltägliches Phänomen wie das Fahren erstaunlich vielschichtige und gehaltvolle Repräsentationen gefunden haben. Was uns so selbstverständlich erscheint, erweist sich beim reflektierten Hinterfragen der erlebten Situation als persönlich relevant und sinnstiftend, emotional hoch besetzt, existenziell bedrohlich, idealisiert und durchaus nicht frei von Widersprüchen und Inkonsistenzen. Kurz: *Fahren erzeugt Sinn*. Es erweist sich als Gegenstand für Erzählungen, sowohl episodisch als auch thematisch oder biographisch verbunden. Es ist auch der abstrakten dichotomen Konstruktionsweise zugänglich, wie sie die Psychologie persönlicher Konstrukte und das Repertory-Grid erkenntnistheoretisch zugrundelegen. Schließlich verfügt die Welt des Fahrens über eine eigene Sprache - sie muß nicht durch Analogien beschrieben werden, vielmehr ist sie selbst ein reichhaltiges Analogie-Reservoir für andere Bereiche. Als erstes wesentliches Ergebnis der Empirie lässt sich festhalten (vgl. Kap. 5.1.3): *Fahren ist eine eigene Perspektive auf die Wirklichkeit, ein abgegrenzter Gegenstand, dessen dominierende technische Artefakte das Auto und das Motorrad sind.*

In den letzten beiden - formal und inhaltlich verschieden aufgebauten - Modellen (Andreas und Maurizio) haben wir das Fahren in seiner umfassenden Bedeutung kennengelernt, die übrigen Modelle akzentuieren jeweils an mehreren Beispielen einen Aneignungsmodus. Mit dieser Fallvariation können wir davon ausgehen, dass wir die relevanten Sinnbezüge des Fahrens in ausreichender Breite aufgedeckt haben. Die drei Bezugsrahmen sollen anschließend aufeinander bezogen bewertet werden, zunächst formal, dann inhaltlich. In der Bestimmung von Ordnungsdimensionen und Erlebnisräumen (Quadranten) liegt anschließend die Möglichkeit des intersubjektiven Vergleichs aller Konstruktionen. Dieser führt im nächsten Kapitel zu einem allgemeinen Modell des Fahrerlebens, das auf einer allen Modellen gemeinsamen Ordnungsstruktur beruht.

Formale Muster

Wenn man die Auswertung aller Grids Revue passieren lässt, so fallen zwei verschiedene Konstruktionsmuster auf: *valenzorientierte* und *mehrdimensionale Konstruktionen*. Maurizio und Andreas aus dem letzten Kapitel sind hierfür exemplarisch. Der Unterschied liegt in der Anwendung der persönlichen Konstrukte auf die Fahrsituationen (Elemente). Die Valenz stellt eine polarisierende und emotional getönte Bewertung dar, während die weiteren Dimensionen (per definitionem) valenzneutral oder -frei sind, also aus einer größeren emotionalen Distanz heraus generiert werden. Beides schließt sich nicht aus, allerdings ergeben sich typische Mischungsverhältnisse. Grundsätzlich ist die Valenz in jedem Modell dominant enthalten, der Abstand zu den nachgeordneten Dimensionen allerdings ist unterschiedlich. Doro, Ernst und Andreas konstruieren eine beinahe gleichgewichtige zweite Dimension, bei Claudia und Maurizio fällt deren Anteil an der Varianzaufklärung am stärksten ab. Trotzdem ist auch bei ihnen eine weitere Dimension neben der Valenz erkennbar, sodass wir grundsätzlich von einer *mindestens zwei-*

dimensionalen Repräsentation des Fahrerlebens ausgehen können, die *vier charakteristische Erlebnisräume* bildet.

Diese Quadranten sind mathematisch durch die Kombination negativer und positiver Ladungen auf den Dimensionen bestimmbar (Abbildung 9). Psychologisch kann dieses Verhältnis durchaus anders aussehen, zumindest in den valenzunabhängigen Dimensionen ist das mathematische Vorzeichen kein erlebnisbezogenes. Doch auch die Valenzdimension scheidet in psychologischer Hinsicht nicht immer eindeutig: Mehrdimensionale Konstruktionen zeigen oft nur einen negativ besetzten Quadranten, dazu zwei positive und einen neutralen (Doro, Beate, Benjamin, Ernst), der manchmal gar positiv besetzt ist (Andreas, Olaf). In weiteren Fällen ist dieser neutrale Quadrant gebrochen (Greta, Dagmar, Anke, Camilla), d.h. er zeigt entweder Mischverhältnisse oder überhaupt keine Situationen. Nur in den valenzdominierten Modellen finden sich zwei Quadranten, die psychologisch deutlich negativ konstruiert werden (Fritz, Maurizio, Claudia, Bernd). Dieses formale Muster ist - ähnlich wie die Unterscheidung in valenzdominierte und mehrdimensionale Konstruktionen - unabhängig vom Aneignungsmodus, wenn auch die funktionale Aneignung durch die ihr immanente Distanz zum Fahrerleben keine Polarisierung nahelegt. *Polarisierung und Distanzierung sind damit zwei formal unterscheidbare Haltungen dem Fahren gegenüber, auch wenn beide valenzdominiert sind.*

Die *Valenz* ist die dominante Ordnungsstruktur, die die wesentlichen Motive des Fahrens bindet. Sie tut dies sowohl für alle Bezugssysteme gemeinsam mit Zuschreibungen wie *Bewegung*, *Genuss*, *Freude* oder *Weite* als auch diese charakteristisch unterscheidend mit den Attributen *Leidenschaft*, *Nutzen* oder *Kontrolle*. Dabei wird die positiv valente Welt des Fahrens fast durchgehend differenzierter konstruiert als die negative. Negativ ist allen Bezugssystemen der bedrohliche Aspekt gemeinsam. Er ist durch plötzliche Störungen und Gefahrensituationen bestimmt, in denen häufig Kontrollverlust und eigene Hilflosigkeit auftreten. Ein weiterer gemeinsamer Erlebnisraum ist das zähe Fahren im Alltag, in dem die Bewegung ständig unterbrochen wird. Dieser Alltagskontext ist der Erlebnisraum, der in den Modellen so variabel bewertet wird, auch wenn er durch die Distanz zum fahrischen Ideal mathematisch immer negativ valent wird. Typische Zuschreibungen sind Anstrengung, Routine, Vernunft oder Langeweile. Im Blick auf die Erlebnisräume lassen sich die Aneignungsmodi bzw. Bezugssysteme leichter am positiven Fahrerleben unterscheiden als am negativen. Denn das Ideal des Fahrens ist meist eine Mischung aus den in der zweiten Hauptdimension unterschiedenen Qualitäten (z.B. Verantwortung und Risiko, Anregung und Entspannung, der Alltag und das Besondere). Wir können damit als theoretischen Befund festhalten, dass *erst die zweite Hauptdimension, also eine valenzunabhängige Qualität, der Valenz des Fahrens ihren psychologischen Sinn gibt. Sie tut dies, indem sich ihre Pole im positiven Erlebnisraum integrieren lassen, während sie im negativen Erlebnisraum distinkt unterschieden werden.* Positives Fahrerleben ist damit eine Synthese aus subjektiv bedeutsamen Motiven, die im negativen Fahrerleben spannungsreich in These und Antithese zerfallen.

Erläuterung der drei Aneignungsmodi

Die Aneignungsmodi lassen sich unterscheiden, wenn man fragt, was beim Fahren eigentlich *perfektioniert* wird:

- die Erweiterung von Fähigkeiten, Fertigkeiten, Wissen und Erlangung von Meisterschaft in der technischen und operativen Beherrschung des Motorrads,
- das Spiel mit sozialer Identität in der Öffentlichkeit, der Anspruch auf soziale Teilhabe, gesellschaftliche Ausdrucksräume und -möglichkeiten,
- die Synchronisation von Lebensbereichen und Zielsystemen und Gestaltung von Übergängen zwischen diesen oder
- allgemein die geographische und kulturelle Exploration.

Im folgenden soll illustriert werden, was mit dem Fahren angeeignet wird und welche Aspekte des Fahrens und des Fahrzeugs dabei beansprucht werden. Dabei wird deutlich, dass es sich immer um weitaus mehr handelt als um die Fortbewegungsfunktion oder den Werkzeugcharakter. Das Auto ist eines der Objekte, in denen sich Kultur umfassend materialisiert und individualisiert.

Fahrtechnische Aneignung

Wir sprechen von fahrtechnischer Aneignung nicht nur, weil diese Akteure die Technik des Fahrens perfektionieren, sondern auch, weil sie ihren Aktionsradius in bewusster Auseinandersetzung mit der technischen Anatomie des Gerätes entwickeln. Das Fahrerleben beruht auf einer Durchdringung von Technik: „... daß man das selbst untersucht, wie funktioniert so'n Motor, [...] was kann man selber machen. Und da spielt der tägliche Gebrauch [...] des Motorrads und [...] das Lernen auch mit 'rein ...“ (Olaf, Kap. 5.2.2). Das Verhältnis zwischen Fahrer und Technik konstituiert sich nicht nur auf der Straße, sondern auch in der Werkstatt, vertieft in die Aktivität des Bastelns ohne Zeit- oder Ergebnisdruck. Motorräder und Autos werden zerlegt und wieder zusammengesetzt, ihr gegenständlicher Charakter wird exploriert, indem ihr technischer Aufbau schrittweise rekonstruiert wird. Es hat zweifellos rituellen Status für diese Fahrer, ihr Fahrzeug einmal im Leben komplett zu zerlegen und wieder zusammenzusetzen. Nicht selten geschieht das in der eigenen Wohnung (Ralf: „auf dem Stubentisch zusammengebaut“, S. 171; Doro, S. 185; vgl. Grell & Waldmann 1996). Man kann mit Bachelard (1987) von einer Triade tiefen Vertrauens zwischen Mensch, Raum und Ding sprechen, die sich nicht auf das Steuern und das Basteln beschränkt, sondern die Kommunikation der Möglichkeiten und Erinnerungen umfasst. Auch wenn sie sich beim Basteln materialisiert und beim Fahren entfaltet, erschöpft die Beziehung zur Technik sich nicht im aktuellen Geschehen, sondern immer erst in dem, was zwischen Mensch, Ding und Raum möglich ist. Der Idealismus der fahrtechnischen Aneigner baut dabei nicht auf die ästhetische Erscheinung des Objekts, sondern auf die gegenständliche Beschaffenheit der Maschine. So spricht Siegfried Kracauer anlässlich seines Besuches auf der Internationalen Auto-Schau 1931 in Berlin von der „allgemeinen Verehrung“ für das Auto, vom „gemeinschaftlichen Pilgern“ auf

einer „Wallfahrt wie die zu Lourdes“, die immer neue „Offenbarungen erlebt“ und die man „im erleuchteten Zustand“ verlässt:

„Noch niemals bin ich in eine Menge verschlagen worden, die soviel von den Dingen verstünde, um derentwillen sie sich angescharrt hat. [...] hier dringt sie bis ins Innere der Motoren vor. Sie besteht überhaupt nur aus Fachmännern, und ich bin sicher der einzige, der an der Oberfläche haften bleibt und den schönen Schein mit dem Wesen verwechselt. Das Wesen der Vorderräder, Kurbelungen und schweren Transportwagen - die anderen erforschen es, nehmen es sachkundig unter die Lupe und üben Kritik [...] eine moderne Scholastik, die jeder gleich eifrig betreibt“ (Kracauer 1996, *Autokult*, 108-111).

Der Unterschied zwischen „dem schönen Schein“ und dem „Wesen“ ist zentral für Kracauers Beobachtungen, die er als Berliner Feuilletonchef der Frankfurter Zeitung mit der Arbeit an einer unter dem Titel „die Angestellten“ publizierten kultursoziologischen Studie ¹¹⁰ verband. Er beschreibt das Auto als einen Träger kumulierten Wissens, indem sich die Erfahrungen der Besucher vergegenständlichen. Der Transfer in den Alltag deutet sich an, als er die Ausstellung verlässt: „Kaum wage ich in ein Taxi einzusteigen. Vielleicht zeigt es plötzlich seine Kugellager oder zerlegt sich selbsttätig in zwei Hälften“. Der Einzelne vollzieht am Auto nach, was technische Kultur vermag, über das Auto hat er Anteil an dieser Kultur, schöpft sie aus und macht sie zu seiner eigenen. Wer sich die Welt fahrtechnisch erschließt, ist daher immer auch ein Experte der Maschine des Fahrens. Jenseits aller zielgerichteten Fortbewegung wird das Fahrzeug zu einer Ausdrucksform menschlichen Wissens und Handelns. Als Träger menschlicher Kultur transportiert es deren individuell angeeignetes Wirken. Vielleicht ist es gerade der besondere Reiz der fahrtechnischen Aneignung, dass sie ohne jede kulturelle oder biographische Überhöhung auskommt und sich ganz im materiellen Explorieren erschöpft: „Wenn ich nicht Klempner geworden wäre, wäre ich Zweiradmechaniker geworden“ (Olaf, S. 184).

Symbolische Aneignung

Eine äquivalente Szene, ebenfalls auf einer Autoausstellung, dokumentiert Roland Barthes. Auch er verleiht dem Auto kultische Würde - schon im Wortspiel mit der Typenbezeichnung DS / Déesse (Göttin) -, jedoch löst er seine Beobachtungen ästhetisch auf:

„Es scheint, daß das Publikum die Neuigkeit der Themen, die man ihm anbietet, auf großartige Weise begriffen hat. [...] In den Hallen wird der Ausstellungswagen mit liebevollem, intensivem Eifer besichtigt. Es ist die große Phase der tastenden Entdeckung, der Augenblick, da das wunderbare Visuelle den prüfenden Ansturm des Tastsinns erleidet (...); das Blech, die Verbindungsstellen werden berührt, die Polster befühlt, die Sitze ausprobiert, die Türen werden gestreichelt, die Lehnen beklopft. Das Objekt wird vollkommen prostituiert und in Besitz genommen; hervorgegangen aus dem Himmel von Metropolis, wird die „Déesse“ binnen einer Viertelstunde mediatisiert und vollzieht in dieser Bannung die Bewegung der kleinbürgerlichen Beförderung“ (Barthes 1964, *Der neue Citroën*, 76-78)

¹¹⁰ in: Schriften 1, Frankfurt am Main, 1971.

Barthes und Kracauer werden Zeugen der gleichen Situation, sie ziehen die gleiche religiöse Analogie einschließlich ihrer Kontrastierung mit der kleinbürgerlichen Welt, und doch beschreiben sie die Transformation zwischen Objekt und kulturellem Mythos völlig verschieden. Im einen Fall sind es fachkundige Blicke und Gespräche, im anderen Fall das sensorische Tasten, die aneignen. Scholastik und Ästhetik, systematische Beweissicherung und empfindsame Einverleibung - kaum zu glauben, dass es sich um dasselbe Objekt handelt, das noch dazu vor unser aller Tür steht und Transportaufgaben übernehmen soll.

Neben der Technik zeigt sich auch in der Ästhetik des Fahrzeuges dessen kulturelle Aneignung, als eine Ausdrucksform menschlichen Denkens ist sie Träger von Idealvorstellungen, von Ideen des Schönen, der Wahrheit oder der Vollkommenheit. Ästhetik wird mit dem Auto zur individuellen Errungenschaft. Greta schöpft aus dem visuellen und kinästhetischen Erlebnis, wenn sie ihren Wagen poliert („sich im glänzenden Lack spiegeln, seine Rundungen spüren“) oder im Winter von Schnee freischaufelt. Die Anthropomorphisierung des Fahrzeugs ist ein Wesenszug symbolischer Aneignung, im persönlichen Verhältnis zum Objekt werden kulturelle Ideale mediatisiert. Es wird als Beschützer, Begleiter oder Partner personalisiert: „Das Cabrio war für mich der kleine Freund, der vor der Tür wartet ...“, „... aber er ist auch motzig mit seinen breiten Reifen und starkem Motor ...“ (Beate). Es ist nicht ungewöhnlich, dass dem Fahrzeug ein Name gegeben wird. Man übernimmt Verantwortung für seinen Werdegang, „da es so schutzbedürftig wirkt ...“ (Beate), „für mich war wichtig, dass es wo hinkommt, wo es warm ist und zu einer Frau ...“ (Claudia über den Verkauf ihres Cabrios). Das Auto bekommt ein Personalpronomen, aus dem „es“ wird ein „er“ (aus dem Motorrad meistens eine „sie“). Diese Beziehung wird über sinnliche Qualitäten des Fahrzeugs verstärkt und individualisiert.¹¹¹ Neben die Personalisierung tritt die Verleiblichung des Fahrzeuges, das Witterungseinflüsse oder die Behandlung durch den Fahrer empfindet: „im Winter und bei naßkaltem Wetter, das tut ihm weh“ (Beate) und andere organischen Metaphern. Schließlich zeigt sich dessen Vermenschlichung auch in einer Biographisierung: Über Eigenschaften wie Alter, Laufleistung oder Zustand wird dem Fahrzeug ein chronologischer Lebensverlauf zwischen Erwerb, Zusammenwachsen und Verfall verliehen, der mit persönlichen biographischen Wendepunkten synchronisiert wird. Maurizio baut seine Erzählung chronologisch an den gefahrenen Fahrzeugtypen auf. Jedes Fahrzeug symbolisiert einen Lebensabschnitt. Technische Details wie ein umklappbarer Fahrersitz, das Schiebedach, ein passender Haken zum Aufhängen des Anzugs oder die Wohnmobil-Ausstattung sind in ihrer Funktionalität eine Metapher für den zur jeweiligen Zeit zentralen Zugang zur Welt. An den Fahrzeugtyp lassen sich soziale Rollen knüpfen, durch den Umgang mit dem Fahrzeug lassen sich die Rollen individuell ausgestalten. Hier tritt die Funktionalität zurück, ästhetische Details sollen etwas über die fahrende und besitzende Persönlichkeit aussagen. Das Fahrzeug und seine Ausstattung sind

¹¹¹ Im aktuellen Autodesign hat sich wieder der Rundscheinwerfer durchgesetzt, der die Frontpartie zu einem - meist lächelndem - Gesicht machen soll.

Träger von Botschaften, das Fahren wird zur symbolischen Kommunikation mit der Öffentlichkeit.

Die Identifikation mit dem Fahrzeug ermöglicht den Transfer von sozialen Werten auf die Persönlichkeit: Selbstverantwortung und Unabhängigkeit (Beate, Doro, Dagmar, Ernst), Aktivität und Dynamik (Greta), Romantik (Claudia) oder den unkonventionellen Gegenentwurf (Anke - „James-Bond-Feeling“, Fritz - „Steppenwolf“). Aus dieser Dyade heraus interagieren die Fahrer/innen mit der Öffentlichkeit. Die Aneignung des Fahrzeuges erfolgt hier nicht aufgrund seiner technischen oder funktionalen Beschaffenheit, sondern über seine symbolischen Qualitäten, seine ästhetische, stilistische oder auch literarische Gestalt. Die Mobilitätsanforderungen dieser Fahrer/innen richten sich auf die Beweglichkeit ihrer Selbstbilder und sozialen Rollen.

Funktionale Aneignung

Leider besuchen funktionale Aneigner keine Autoausstellungen. Das Fahren erfüllt für sie keinen Selbstzweck, sondern steht im Dienste übergeordneter Wünsche und Ziele. Menschen, die zu ihrem Fahrzeug eine funktionale Beziehung haben, rechtfertigen dessen Benutzung, indem sie Kosten und Nutzen abwägen. Nun ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines eigenen PKW zumindest in der Großstadt von besonderer Brisanz, zumal dort ausreichende Transportalternativen zur Verfügung stehen. Der Bezugsrahmen, in dem die Verkehrsmittelwahl erfolgt, muss also über die stative Entscheidung hinausgehen. Autofahrer, die ein eher distanziertes Verhältnis zum Fahrzeug haben (Camilla, Benjamin, Ernst), nutzen ihre Erzählung zu einer Reflexion über die Funktion des Autofahrens in ihrem Lebensentwurf. Wichtige Themen, die eine Erzählung strukturieren, sind die familiäre oder die berufliche Entwicklung. Der zeitliche Horizont wird aufgespannt, indem Episoden aus der Vergangenheit solchen aus der Gegenwart vergleichend gegenüber gestellt werden. Die Ereignisse „Urlaub mit der Clique“ und „Wochenendausflug mit der Familie“ enthalten als Gemeinsamkeit die Möglichkeit, sich vom Alltag mit seinen festgefügtten Verhältnissen zu erholen und in fremder Umgebung enge Beziehungen zu gestalten. Der Unterschied zwischen beiden Ereignissen spiegelt biographische Veränderungen wider: von der unabhängigen, improvisierten und leichtsinnigen Einstellung zur Welt („spontan, ungezähmt“) zu einer dauerhaften Verbundenheit in „geteilter Verantwortung“ (Ernst; vgl. Benjamin „Urlaubsfahrt“, „Gruppenfahrt“, „Wochenendfahrt“). In der biographischen Einbettung reicht die Bedeutung des Autofahrens über den Transport hinaus. Es entfaltet hier durchaus symbolische Potenz, im Unterschied zur symbolischen Aneignung werden diese übergeordneten Bedeutungen jedoch nicht an die Beschaffenheit oder Gestalt des Fahrzeugs, sondern an seine Fortbewegungsfunktion geknüpft. Es dient der Überbrückung von Distanzen zwischen solchen Orten und Tätigkeiten, an denen sich die Persönlichkeit entfalten kann, nicht aber der sich im Moment des Fahrens selbst vollziehenden Präsentation eines Persönlichkeitsbildes.

Wo die Ziele und Erwartungen an das Fahren von umfassender Bedeutung sind, machen sich die materielle Beschaffenheit des Fahrzeugs und der Fahrumwelt jedoch fortlaufend störend bemerkbar. Schwierige Fahrsituationen und technische Mängel werden nicht als Herausforderung, sondern als Behinderung wahrgenommen. Wird das Fahrzeug als funktionales Mittel zur Lebensgestaltung genutzt, so begründet sich die Ambivalenz des Fahrens bereits jenseits ökologischer Zusammenhänge in der ständig drohenden Konfrontation mit dessen Unzulänglichkeiten. Wartung, Zeitdruck, zäher Verkehr, Nötigung, schlechte Witterung, Mängel am Fahrzeug, vermeidbare Fahrfehler, Parkplatzsuche oder das Abschleppen des geparkten Fahrzeugs - was sich fahrtechnisch oder symbolisch zumindest zur unterhaltsamen Anekdote mit persönlichkeitsbildendem Bezug umdeuten lässt, summiert sich ohne leidenschaftliche Bindung an das Fahrzeug zur negativen Valenz des Autofahrens auf. Diese vermag jedoch nichts gegen das funktionale Ideal des Fahrens auszurichten, das in einem entlasteten Dahingleiten vor selbst gewählten Horizonten besteht.

Zur Abgrenzung von symbolischer und funktionaler Aneignung

Der funktionale Modus heißt nicht instrumentell, weil er keine einfache Zweck-Mittel Verbindung ist, sondern mehrere Zielsysteme integriert. Ein instrumentelles Verständnis des Fahrens wäre auf die Frage zu begrenzen, wie man am schnellsten, billigsten, umweltfreundlichsten, bequemsten oder effizientesten von A nach B käme. Doch gerade dieser allgemein anerkannte Mythos des Zweckrationalismus bildet das Autofahren auch symbolisch ab, allerdings nicht als subjektiver Entwurf, sondern als mitgelieferte Legitimation. Will man aber alle subjektiven Kriterien erfüllen, so handelt es sich nicht mehr um eine instrumentelle oder utilitaristische Motivation, da hier normative, gemeinschaftliche und individuelle Kriterien abgewogen werden. Im funktionalen Bezugsrahmen geht es um Lebensgestaltung im Alltag, er ist abzugrenzen von einer ästhetischen Ausdrucksform einerseits und einer utilitaristischen Bedürfnisbefriedigung andererseits. Das Attribut funktional wird hier also in einem ähnlich breiten Sinne verwendet wie bei Boesch (1978) - jedoch reduziert um die von Boesch ebenfalls implizierten symbolisch-identifikativen Aspekt. *Die funktionale Aneignung von Objekten, von Raum, von Fertigkeiten und Kenntnissen betrifft und perfektioniert die Abstimmung und Erreichung von Zielen in unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern und Bezugsrahmen.* Dabei wird durchaus instrumentell erwogen und antizipativ gehandelt, allerdings nicht im Sinne eines mathematischen *rational choice*. Variable Valenzen und situativ verschiedene Gravitäten erlauben keine stabile Ziel- und Motivhierarchie, sondern die situierte Anpassung und Erweiterung von Bewertungskriterien. Über die *symbolische Vermittlung* dieser Motive brauchen wir kaum ein Wort zu verlieren, davon wird ausgegangen, allerdings steht nicht die *symbolische Anreicherung* im Sinne der Ästhetisierung von Objekten und Handlungen im Vordergrund, sondern deren Funktionalität. Die Symbolik wird nicht zum Selbstzweck, sie wird auch nicht bewusst kultiviert oder perfektioniert.

Brüche und Inkonsistenzen der Aneignung

Es zeigen sich Brüche und Lücken in den symbolischen und funktionalen Bezugssystemen. In der konsistenteren Konstruktion der fahrtechnischen Aneignung lassen sich Dimensionen eindeutig bestimmen. Alle Quadranten enthalten Situationen und Konstrukte und sind deutlich voneinander abgrenzbar. Fahrsituationen

und Konstrukte scheinen im fahrtechnischen Bezugssystem enger aufeinander bezogen, es tauchen weniger biographische oder thematisch anderen Bereichen entlehnte Motive auf. Zum einen bildet der Gegenstand Fahren ein eindeutig begrenztes Feld, zum anderen werden durch die technische Auseinandersetzung Begriffe und Konzepte erworben, die auch das situative Fahrerleben präziser erfassen und beschreiben. Dies spricht gegen eine Reduzierung von Technik auf ihren instrumentellen Aspekt. In der Aneignung technischer Artefakte geht es nicht nur um deren Resultat und weiterführenden Nutzen, sondern auch um deren Funktionsweise, ihre innere Logik und deren Brüche. So bestätigt sich, was schon anhand der autobiographischen Erzählungen deutlich wurde: Wenn das Fahren als eigene Tätigkeit gestaltet, erlebt und gedeutet wird, dann konstruieren die Fahrerinnen und Fahrer konsistente Bezugssysteme, die Theorie und Praxis einschließen. Zwar wird auch fahrtechnisch die alltägliche Enge der Verkehrsverhältnisse als Belastung erfahren, allerdings mobilisieren die Fahrer hier Ressourcen der Vernunft und Ausdauer und sind bereit, diese Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Deutlich negativ werden lediglich Nachlässigkeit, Unaufmerksamkeit oder auch eigenes Imponiergehabe bewertet. Diese persönliche Zuschreibung stellt das Bezugssystem jedoch nicht in Frage, liegt es doch ausschließlich an einem selbst, solches zu vermeiden.

Funktional zeigt sich, dass konsistente Bezugsrahmen in der Gesamtbilanz konstruiert werden, nicht jedoch am Fahrerleben selbst. Hier verbleiben Situationen (Panne, Fahrfehler, Strafzettel) widersprüchlich oder werden negativ vom übrigen Bezugssystem abgesetzt. Innerhalb funktionaler Sinnbezüge besteht kein Anknüpfungspunkt zur Auflösung oder Umdeutung dieser negativen Zuschreibungen. Im symbolischen Modus fällt auf, dass das enge Verhältnis zum Fahrzeug dann problematisch und schwer in die Konstruktion zu integrieren ist, wenn dieses auf- oder abgegeben werden muss. Vor allem Bernd und Claudia verwenden hier existenzielle Attribute (Trauer, Verlust, Trennung, Bruch, Konflikt). Die verbleibende Lücke kann durch das Fahren mit einem anderen Fahrzeug nicht ohne weiteres geschlossen werden. Häufig sind auch Alltagssituationen negativ besetzt, weil es in ihnen schwer fällt, die metaphorische Potenz des Fahrens zu realisieren. Beate fährt dort überhaupt nicht Cabrio, andere nehmen emotionale Belastungen (Schutzlosigkeit, Ausgeliefertheit) in Kauf.

An einigen Situationen, die von mehreren Fahrerinnen und Fahrern erzählt werden, lassen sich diese Unterschiede zwischen den Aneignungsmodi vertiefen. Der *technische Mangel* und das *Fahren bei schlechter Witterung* sind typische Elemente, die für jeden eine Rolle spielen, die aber unterschiedlich besetzt und in die Modelle integriert werden. Das Fahren bei starkem Regen, Schneefall oder Glätte, verstärkt durch Dunkelheit, ist eine Extremsituation. Symbolisch wird sie eher als bedrohlich, funktional als ambivalent und fahrtechnisch als herausfordernd erlebt und bewertet. Symbolisch motivierte Fahrer/innen meiden solche Situationen, funktional motivierte würden sie meiden, wenn nicht wichtige Anlässe zur Fahrt zwingen - sind aber dennoch stolz darauf, diese Fahrten bewältigt zu haben, fahrtechnische Aneigner können sich diesen Situationen zuwenden, um spezielle fahrerische Kompetenzen zu testen oder zu verfeinern. Ähnlich unterschiedlich wird der technische Mangel am Fahrzeug erlebt.

Im symbolischen Bezugssystem ist die Empfindung von Mitleid mit dem Fahrzeug typisch. Es ist der treue Begleiter und Freund, den man nicht in fremde Hände geben will. Funktional ist der technische Mangel eines der Hauptprobleme des Fahrens, das sich auf dessen Kostenseite stark niederschlägt. Es gelingt rein funktional orientierten Fahrern nur schwer oder gar nicht, einen intensiven Bezug zur Technik des Fahrzeugs zu gewinnen. Auch wenn der Reifenwechsel am Straßenrand handwerklich gelingt, der typische funktionale Fahrer ist sich meist nicht sicher, ob er einen tauglichen Ersatzreifen an Bord hat. Soll heißen: Unabhängig von den Fertigkeiten des Akteurs werden technische Ausrüstung und Zustand des Fahrzeuges weder langfristig disponiert noch deren Folgen antizipiert. Für fahrtechnische Aneigner sind technische Mängel oder Pannen hingegen kein Problem, weil sie in der Regel selbst behoben werden. Der Fahrer wird die nötigen Ersatzteile und Werkzeug im Auto mitführen, mindestens aber gehört das Aufsuchen der Werkstatt zu seinem selbstverständlichen Aktionsradius (für den funktional oder symbolisch orientierten Fahrer ist die Fahrt in die Werkstatt in etwa vergleichbar mit dem Gang zum Zahnarzt).

Das Herstellen und die Transformation von Vertrautheit

Gemeinsames Fundament aller Aneignungsmodi ist die Körpererweiterung und leibliche Vertrautheit mit dem Fahrzeug, die wiederholt erfahren und wiederhergestellt werden kann. Der Aufbau dieser Vertrautheit bildet sich bei Fahranfängern (Camilla) oder Umsteigern (Bernd, Claudia) als Kernthema in den subjektiven Modellen ab. Ist sie jedoch gegeben, so vollzieht sich die Transformation dieser Vertrautheit auf die weitere Umgebung je nach Aneignungsmodus unterschiedlich. Fahrtechnisch wird sie über bewusste Kalibrierungsprozesse unter Einsatz aller Sinne stufenweise vertieft. Sie kann sich ausschließlich auf das Fahrzeug selbst, auf den unmittelbaren Kontakt mit der Straße oder auf das erweiterte Fahrumfeld beziehen. Die Aktivität des Steuerns und das Zusammenspiel mit dem Fahrzeug bleiben in allen Stufen und Situationen das Hauptkriterium für Vertrautheit. Dies gilt für beide Formen des Verschmelzens, die aufgezeigt wurden, die aktiv fordernde und die rezeptiv sich einlassende. Erstere konnte nur für die fahrtechnische Aneignung gezeigt werden, letztere für alle drei Modi. Für symbolische und funktionale Aneignung ist die hingebungsvolle Verschmelzung wichtiger Bestandteil der Idealvorstellung. Leibliches Erleben besteht im Aufgehen in der Umgebung, im Empfinden von Weite und im Fahren wie von selbst. Man fühlt sich als integrierter Bestandteil der durchfahrenen Welt. Dabei geht es um das Bewegt-Werden, weniger darum, selbst Urheber dieser Bewegung zu sein oder sie jederzeit beeinflussen zu können. Für symbolische Aneigner geschieht das am besten im offenen Cabrio, häufig auch in der Gruppe. Eine leidenschaftliche Beziehung zum Fahrzeug ist charakteristisch, die Vertrautheit bezieht die anthropomorphen Eigenschaften des Fahrzeugs mit ein. Sie erweitert sich auf spezifische öffentliche Räume, z.B. Innenstadtstraßen oder Hotelparkplätze. Auch funktional motivierten Fahrer/innen ist das Verschmelzen mit der Umgebung vertraut, es ist meist in einen übergeordneten Kontext, z.B. die Fahrt von der Arbeit nach Hause oder eine Urlaubsfahrt, eingebettet. Der funktionale Zusammenhang ist eine Bedingung für diese Verschmelzung, man würde nicht ohne Grund, einfach nur so, Auto fahren. Im Idealfall erfüllt das Auto die ihm zugedachte Funktion völlig unauffällig und problemlos.

Die Vertrautheit erweitert sich auf die Koordination mit dem übrigen Verkehr und äußert sich in Form optimaler Routenfindung und -planung, der grünen Welle, der berühmten Schleichwege und Abkürzungen oder geringem Spritverbrauch.¹¹²

Vertrautheit hat also unterschiedliche Bezugspunkte: Fahrtechnisch vergewissert man sich ihrer über die aktiv modulierte und multiple sensorische Kontaktaufnahme, symbolisch über die äußere Erscheinung des Fahrzeugs - im Zweifel anhand der Blicke anderer Verkehrsteilnehmer, und funktional über die zwischen Start und Ziel vorgefundenen Verkehrsverhältnisse. Man gewöhnt sich an die technische Anatomie, an die äußere Gestalt oder an die logistische Abwicklung des Transports. Es sei nochmal darauf hingewiesen, dass diese Aneignungsmodi nicht Personen unterscheiden, sondern Strategien, die durchaus alle von einer Person beherrscht werden können.

¹¹² Selbstverständlich lassen sich typische Autos für die jeweiligen Aneignungsmodi benennen. Klassische Beispiele für die symbolische Aneignung sind der Mini, französische Kleinwagen, alle Cabriolets und Oldtimer. Funktionale Asse sind japanische Fahrzeuge (regelmäßige Nr. 1 in der ADAC Pannenstatistik) und alle unauffälligen Kombis. Fahrtechnisch muss man schon fachkundig unter die Motorhaube schauen oder die dezenten Typenschilder am Heck und unauffälligen Insignien der Tunigfirmen beachten, sofern sie nicht entfernt wurden.

6 Fahrerleben als Expansion, Kontinuierung, Kongruenz und Integration

6.1 Einblick: Ein psychologisches Modell des Fahrerlebens

Ich möchte an dieser Stelle den Leser in ein kleines Gedankenexperiment einbeziehen. In der nachstehenden Tabelle sind sechs Begriffe zufällig angeordnet, die unschwer als Konstrukte der vorher diskutierten Modelle erkennbar sind. Ich möchte den Leser bitten, diese Begriffe spontan zwei Gruppen zuzuordnen (also ohne Zurückblättern und ohne die Fußnote zu lesen). Die Gruppen können in der rechten Spalte der Tabelle mit zwei verschiedenen Zeichen markiert werden. Also: *Welche drei Begriffe gehören Ihrer Meinung nach jeweils zusammen?*

Verantwortung	
Gelassenheit	
Risiko	
Spontaneität	
Gleichförmigkeit	
Abwechslung	

Tabelle 6: Gedankenexperiment

Es handelt sich bei dieser Auswahl um Begriffe, die die zweite Hauptdimension in den Modellen des Fahrerlebens markieren. Das Gedankenexperiment läuft darauf hinaus, in den Polen der zweiten Hauptdimension eine gemeinsame Qualität über alle Bezugssysteme hinweg zu erkennen.¹¹³ Bevor wir dies tun, soll die Gemeinsamkeit über alle Modelle und Aneignungsmodi hinweg in der ersten Hauptdimension bestimmt werden.

In den vorgestellten Modellen wurden *Bewegung*, *Freiraum* (-heit, -zeit), *Weite*, *Entfaltung* und *Aktivität* als gemeinsame Repräsentanten der positiven Valenz des Fahrens herausgearbeitet. Das Streben nach räumlicher Expansion in autonomer Aktivität ist demnach eine mögliche Beschreibung für die Valenz des Fahrens, wie es auch die häufigsten spontanen Assoziationen zum Fahren, „Freiheit“ und „Unabhängigkeit“, ausdrücken. Auch so unterschiedliche psychologische Konzepte wie Lebensraum (Feldtheorie), Handlungsspielraum (Handlungstheorie) oder Ich-Wachstum bzw. Entfaltung des Selbst (Psychoanalyse, humanistische Motivationstheorie) formulieren das Streben nach Ausdehnung als positives Kriterium und heben damit auf den räumlichen Aspekt menschlichen Daseins ab.

Negativ erscheinen alle Umstände, die dieser Expansion Grenzen oder Behinderungen entgegensetzen. Während die entsprechende Haltung der existenziellen

¹¹³ Meine Lösung lautet: *Verantwortung*, *Gelassenheit*, *Gleichförmigkeit* versus *Risiko*, *Spontaneität*, *Abwechslung*. Der Hintergrund dieser Anordnung wird im folgenden aufgelöst.

Absicherung (Anpassung, Abschottung, Routine) und begleitende Empfindungen (ausgeliefert, Druck) in allen Fällen ähnlich formuliert werden, wird die Umwelt im positiven Erleben unterschiedlich strukturiert und angeeignet, symbolisch, funktional und /oder fahrtechnisch motiviert. Die expansive Ausrichtung orientiert sich an unterschiedlich strukturierten Feldern, während die absichernde Intention die leibliche Einheit von Mensch und Fahrzeug als Basis dieses differenzierten Strebens zu bewahren versucht. Die *individuelle Expansion stellt damit die wichtigste subjektive Erfahrungsmöglichkeit des Fahrens* dar. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass Expansion nicht ausschließlich mit der Überwindung immer größerer Distanzen einhergeht (was einem instrumentellen Mobilitätsverständnis gleichkommt), sie besteht genauso in einer Verfeinerung der Nuancen, gleichsam einer Vertiefung der Aneignung und Optimierung (etwa beim Basteln, Warten, Pflegen und Schmücken, bei der immer differenzierteren Repräsentation bekannter Fahrstrecken und Landschaften oder dem Streben nach einer möglichst sparsamen Fahrweise).

Ob als *Spontaneität* versus *Vernunft und Gelassenheit*, als *Abwechslung* versus *Gleichförmigkeit*, oder als *Risikobereitschaft* versus *Verantwortung*, in allen Aneignungsmodi wird zwischen konsistenten und wechselhaften Kontexten, Haltungen und Empfindungen unterschieden. Vernunft, Gleichförmigkeit oder Verantwortung verweisen auf eine über längere Zeit stabil bleibende Intention, während Risiko, Abwechslung und Spontaneität jederzeit eine plötzlich Umorientierung implizieren. Basis dieses Ordnungsmusters ist die Zeitempfindung, das Bewusstsein vom Verlauf der Zeit. Neben der räumlichen stoßen wir damit auf die *zeitliche Repräsentation des Fahrens*. Die *Zeitempfindung bildet unabhängig von der Valenz die zweite allgemeine Dimension des Fahrerlebens*. Dies wird deutlich, wenn wir gezielt einen Blick auf die Konstrukte werfen, die in den Gridinterviews zeitliches Erleben beschreiben (Abbildung 31). Sie weisen auf Aspekte von Rhythmus und Frequenz hin. Wechselhaftes wird von dauerhaftem Erleben unterschieden, die Kontinuierung der eigenen Aktivität von der hochfrequenten Umorientierung.

Von funktionalen Autofahrern wird zeitliche Ökonomie als Nutzen thematisiert („Zeitersparnis - Verzögerung“). Die Entdeckung der Geschwindigkeit vergrößert zwar den Maßstab unserer Zeitempfindung, erschwert aber auch die Wahrnehmung von Nuancen. Mit der Geschwindigkeit wird Zeit zur knappen Ressource, wodurch uns Langsamkeit verloren geht. Variationen der Geschwindigkeit werden allenfalls von fahrtechnischen Aneignern, und hier von den Motorradfahrern, intendiert („der Langsamste gewinnt“, „Tempo - Gelassenheit“). In der funktionalen Aneignung ist Zeit in erster Linie eine Ressource, deren Verbrauch Kosten verursacht und häufig als Belastung erfahren wird („Zeit im Nacken“, „Zeitdruck“). Anders als das *Zeiterleben* geht die *Zeitdisposition* daher in die Valenz des Fahrens ein und gehört nicht zur zweiten Hauptdimension. Sie wirkt sich allerdings auf das Zeitempfinden aus, je nach Einhalten, Unter- oder Überschreiten der erwarteten Reisedauer.

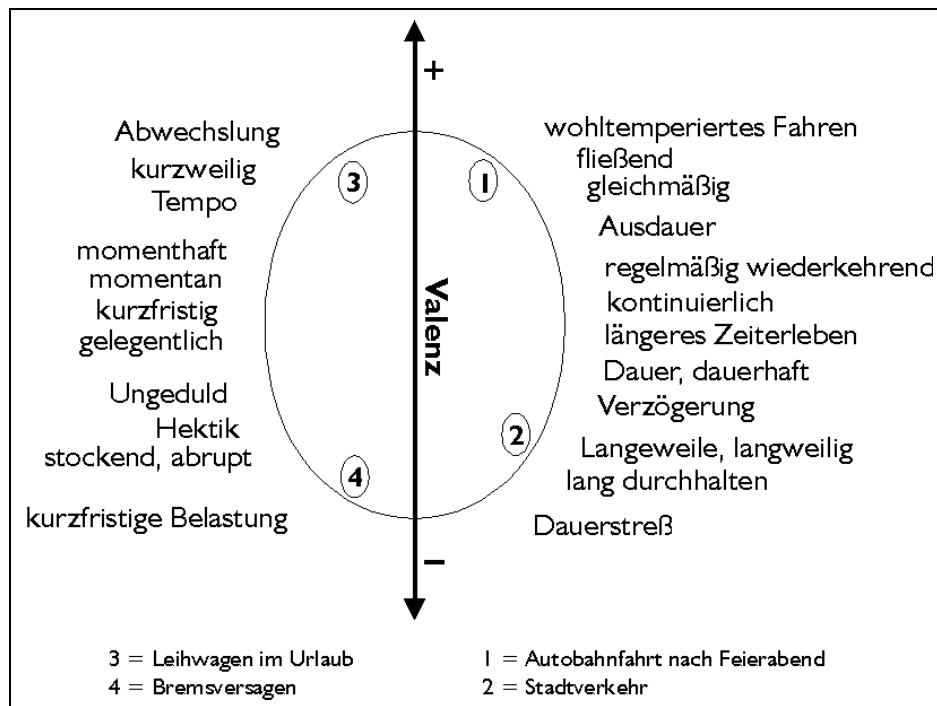


Abbildung 31: Zeitliche Attribute des Fahrens

Entlang der Valenzachse, die hier anders als in den subjektiven Modellen senkrecht aufgetragen ist, sind in der Graphik Konstrukte angeordnet, mit denen Fahrer/innen ihr zeitliches Erleben von Fahrsituationen beschreiben. Sie wurden aus insgesamt 15 Modellen extrahiert, also von der großen Mehrzahl der Auskunftspersonen und unabhängig vom Aneignungsmodus verwendet.¹¹⁴ Sie sind gleichmäßig verteilt, jede Person verwendet ein oder zwei Konstruktpaare dieser Art. Die häufigsten Begriffe sind: langweilig, Langeweile (4x), Dauer, dauerhaft (4x), momentan, momenthaft (3x), kurzfristig, kurzweilig (3x). Je höher ein Begriff angeordnet ist, desto positiver ist er konnotiert. Dauerhaftigkeit kann dabei positiv als Fluss, oder negativ als Langeweile oder andauernde Belastung erlebt werden. Wechselhaftigkeit als kurzweiliges und abwechslungsreiches Fahren wird positiv als Anregung empfunden, während abruptes Stocken und plötzliche Störungen zu Anspannung und Ungeduld führen. Zur Veranschaulichung sind Beispielsituationen angeführt. Eine typische Situation für positive Dauer ist die entspannende Autobahnfahrt nach Feierabend (1; „wohltemperiertes Fahren“). Typische Situationen für positiv momenthaftes Erleben sind die explorierende Fahrt mit dem Leihwagen im Urlaub (3), der Ausflug mit Freunden oder die temporeiche Fahrt auf der Hausstrecke. Negativ besetzt sind der typische Großstadtverkehr (dauerhaft, 2) oder plötzliche Störungen, etwa das Versagen der Bremsen (momenthaft, 4).

Kontinuität und Wechsel oder das Empfinden von langer Dauer und kurzem Moment sind die wichtigsten intersubjektiven Repräsentationen des Zeiterlebens beim Fahren. Sie gelten gemeinsam in allen Aneignungsmodi, Bezugsrahmen und

¹¹⁴ Diese Konstrukte ließen sich sinnhaft auch in die zwei übrigen Modelle integrieren (Fritz, Andreas). Andere valenzunabhängige Konstrukte wie Spannung oder Erregung („Entspannung“, „Anspannung“; Andreas, Fritz), oder „zufällig“, „Sicherheit“ (Doro) bzw. „Überraschung“, „vorbereitet sein“, „Gelassenheit“ (Olaf) beschreiben nicht in erster Linie zeitliches Erleben, enthalten diesen Aspekt aber (zufällig, Überraschung, Anspannung und Erregung repräsentieren das wechselhafte - Sicherheit, vorbereitet sein und Entspannung das dauerhafte Erleben). Hier wurden bewusst nur solche Konstrukte verwendet, bei denen die Beschreibung des zeitlichen Aspekts im Vordergrund steht.

subjektiven Modellen. Da sie zudem unabhängig von der Valenz des Fahrerlebens sind, lassen sich die räumliche und zeitliche Repräsentation des Fahrerlebens in einem übergeordneten Modell abbilden (Abbildung 32).

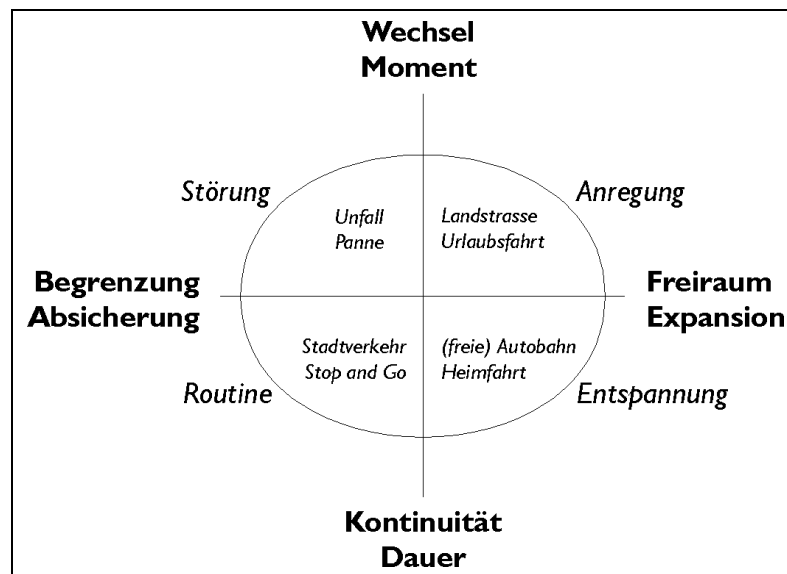


Abbildung 32: Hauptdimensionen des Fahrerlebens: Das Empfinden von Raum und Zeit

Das Modell stellt die allgemeine, also einzelfallübergreifende Repräsentation des Fahrens als räumliche und zeitliche Erfahrung dar. Es gilt für Cabrio-, PKW- und Motorradfahrer. Es ist gleichsam von den subjektiven Bezugsrahmen entkleidet und bildet die Grundlage für die Variationen der Stimmung, Befindlichkeit und intentionalen Haltung während des Fahrens. Die typischen Stimmungen sind zwischen den Dimensionspolen abgetragen (analog zu den Quadranten oder Erlebnisräumen in den subjektiven Modellen). Alle Personen unterscheiden im negativen Erlebnisraum Störungen im Sinne der kurzfristigen Bedrohung von dauerhaften Belastungen sowie im positiven Erlebnisraum Anregung von kontinuierlicher Entspannung. Typische und häufig genannte Fahrsituationen sind innerhalb des Kreises eingetragen.

Mit diesem Modell liegt ein allgemeines Raster zur Beurteilung jeglicher Fahrsituation vor. Seine Herleitung aus den subjektiven Repräsentationen der Einzelfälle gewährleistet ökologische Validität. Auch wenn das individuelle Erleben subjektiv-biographisch eingewoben ist, spiegeln die zeitlich und räumlich bestimmten Dimensionen intersubjektiv geteilte Relevanz wider. Als intersubjektive Motive des Fahrerlebens können damit *Expansion*, *Absicherung*, *Abwechslung* und *Kontinuierung* genannt werden.¹¹⁵

Zeiterleben beim Fahren: Kontinuierung und Synchronie

Der Wunsch nach Kontinuierung wird in der Literatur weitaus weniger als Motiv des Fahrens (Kap. 1.3.5) genannt als das Expansionsmotiv. Allerdings haben wir das Fahren auch als eine zweck- und zielbefreite Aktivität kennengelernt. Die in der

¹¹⁵ Der Begriff „Motiv“ wird von dem der „Motivation“ abgesetzt verwendet. Es wird darunter keine innerpsychische Handlungsvoraussetzung oder -energie verstanden, sondern eine übergreifende thematische Struktur, in der sich ein spezifisches Verhältnis zwischen Akteur und Welt ausdrückt. Motive dienen als evaluativer Rahmen für die reflexive und antizipative Verarbeitung von Ereignissen.

einschlägigen Forschung ermittelten Motive sind zum Großteil funktionaler Art und erfassen diese zielbefreite Lebenswelt nicht. Die Qualität des Fahrens als sich selbst genügende Tätigkeit ist in allen Modellen und Aneignungsmodi erkennbar, wenn auch mit unterschiedlicher Gewichtung. Diese Qualität besteht in einer Vertiefung in die Tätigkeit, einer Ausblendung von Plan und Ziel, einer Verschmelzung mit dem Fahrzeug und der unmittelbaren Umgebung sowie einem Aufgehen in der homogenisierten Landschaft. Dieser Prozess erfolgt kontinuierlich durch mehrere Phasen hindurch, das Erleben dieser Verschmelzung selbst ist ebenfalls ein dauerhaft fließendes (Flow). Auch wenn er physikalisch gemessen nur einen kurzen Moment andauert, dehnt sich dieser Moment subjektiv aus.

Ausgehend von William James' Feststellungen „the sensible presence has duration“ und „we have no sense for empty time“ (1890, 608, 619) hat sich vor allem die Phänomenologie mit dem Zeiterleben und -bewusstsein beschäftigt (Husserl 1986; Heidegger 1960; Merleau-Ponty 1966). Zeiterfahrung wird als primäre, fundierende Leistung des Bewusstseins aufgefasst, das die Gegenwart als Ausdehnung erfährt - entgegen der traditionell physikalischen Auffassung eines unendlich kleinen Punktes auf einem Kontinuum zwischen Vergangenheit und Zukunft (vgl. Schaltenbrand 1988). An der Zeiterfahrung ist das Bewusstsein der zu einem Strom ineinanderfließenden Erlebnisse verbunden, da jedes Gegenwartserlebnis notwendig einen Vergangenheits- und einen Zukunftshorizont habe und bruchlos mit diesen verwoben ist (Retention - Intention - Protention). Nach Schütz ist das Gegenwartserlebnis eine „gleitende Abfolge von impressiven Phasen, in denen der Anfang (...) retentiv nachhallt und sich mit Antizipationen der Vollendung verbindet“ (Schütz & Luckmann 1979, 84). Subjektives Zeitempfinden ist nicht in gleichmäßigen Einheiten organisiert, sondern in „Einheiten der inneren Dauer“, die Gegenwart kann sich kurz oder lang, schnell oder langsam ausdehnen. Die „Größenordnungen des subjektiven Zeiterlebnisses“ sind *Rhythmus* und *Tempo*, die mit „verschiedenen Graden der Bewußtseinsspannung“ variieren (ebd.).

Somit ist die Kontinuierung eine dem Fahren (und jeder anderen Tätigkeit) eigene Qualität. In ihr kann sich die Empfindung von Gegenwart entweder in einer einzigen Einheit ausdehnen (Panorama) oder aber einen gleichmäßigen Rhythmus aufeinanderfolgender Einheiten bilden (Serpentinen).

„*Rhythm and Continuity*: [...] The road itself furnishes an essential thread of continuity, but it must be supported by successions of space, motion, orientation, and meaning which seem to be parts of a connected whole. [...] A basic rhythm of attention will strengthen the sense of continuity, whereas to sudden a change in the tempo will snap the thread“. Die Architekten Appleyard, Lynch & Myer (1964, 17) haben diese Qualitäten des Fahrens auf die Eigenschaften der Straße übertragen. Bemerkenswert ist, dass nicht die gleichmäßige Aufeinanderfolge äußerer Merkmale, sondern Raum, Bewegung, Orientierung und Bedeutung als Teile eines Ganzen zum Gestaltungskriterium werden.

Kontinuierung ist kein Motiv zu fahren, das sich beliebig disponieren und herbeiführen ließe. Man kann seine Wirkung mit einem leiblichen Sog vergleichen, der sich einstellen kann, aber nicht muss. Je stärker das Fahren instrumentell, funktional oder symbolisch überlagert ist, desto weniger wird dieser Zustand angestrebt, bewusst herbeigeführt und reflektiert. Wenn das Fahren sich selbst genügt, ist dessen Kontinuierung eine Idealvorstellung. Die Refugien des modernen Fahrers,

ob Hausstrecke, Langstrecke oder die „blue highways“¹¹⁶, sind somit weniger Orte der Flucht von etwas weg (Eskapismus), als vielmehr Annäherungen an das Ideal der Stetigkeit, des rhythmischen Flusses und der Ausdehnung der Gegenwart (die Ewigkeit des Augenblicks). Die Einlösung dieses Ideals hängt auch von den zahlreichen Störungen und Unterbrechungen des alltäglichen Verkehrsgeschehens ab. In diesem Kontext wird eine kontinuierliche motorisierte Beweglichkeit unmöglich, während die räumliche Ausdehnung durch Unterbrechungen nicht grundsätzlich verhindert, sondern nur eingeschränkt wird.

Neben dem kontinuierlichem Fluss gehört auch die *Synchronie* (Gleichzeitigkeit) des Erlebens zu den zeitlichen Qualitäten des Fahrens. „Ungeduld“ etwa ist ein Anzeichen für die Inkongruenz zwischen innerem (empfundenem) und äußerem (physikalischem) Zeitablauf.¹¹⁷ Ein Beispiel ist die Parkplatzsuche in der Großstadt: Ernst stellt dazu fest, dass er innerlich längst zu Hause angekommen sei, während er außen noch bis zu einer halben Stunde um die Häuserblöcke kurve. Was innerlich bereits abgeschlossen ist, dauert in der Realität noch an und erzeugt innere Spannung. Einen ähnlichen emotionalen Effekt zeitigen die zahlreichen Störungen und Behinderungen im Stadtverkehr. Das aggressive Einfädeln im fließenden Verkehr, das Beschleunigen vor der Ampel oder die chronische Überschätzung der eigenen Durchschnittsgeschwindigkeit mit dem Auto zeigen, dass man innerlich immer schon eine Kreuzung weiter ist, als es die äußeren Bedingungen zulassen. Ein markantes Gegenbeispiel für synchrones Zeiterleben erzählt Greta. Sie hat eine 1600 Kilometer lange Strecke von einem Seminarort nach Hause zurückzulegen. Sie startet mit dem Morgengrauen und erreicht ihre Wohnung kurz nach Sonnenuntergang. Detailliert beschreibt sie, wie sich ihre Stimmung kongruent zum Tagesablauf wandelt. Die Übereinstimmung zwischen Tageszeit und zurückgelegter Strecke macht diese Situation zu einer Referenz für Gretas Idealvorstellung vom Fahren. Ähnliche Schilderungen finden sich über die zahlreichen Urlaubsreisen innerhalb Europas, in denen der Tag-Nacht-Rhythmus bei der Streckenplanung mit dem Erleben kultureller Landschaften synchronisiert wird. Auch die strikte Tempobegrenzung in den USA fördert dieses Kongruenzerleben. Wer stundenlang 65 miles per hour fährt, scheint eine beständige Vorstellung von Geschwindigkeit zu entwickeln, die den äußeren Ablauf und das innere Empfinden von Zeit synchronisiert. Dass der Wunsch nach Synchronie des subjektiven und standardisierten ‚objektiven‘ Zeitablaufes auf deutschen Straßen häufig unerfüllt bleibt und wir der Zeit hinterher fahren, dürfte daran liegen, dass unsere Repräsentation von Ge-

¹¹⁶ Blue Highways heißen in den USA frühe Highways, die heute keine Bedeutung als Verkehrsader mehr besitzen (Heat Moon 1985). In einer der verbreiteten Straßenkarten sind solche Straßen blau eingezeichnet, woher sie den Namen haben. Heute werden sie vor allem von ausgedehnt Reisenden benutzt, die sich das Land „off the beaten tracks“ erschließen wollen. Bekannte Strecken sind die Route 66 oder Teile des Pacific Highway.

¹¹⁷ Schütz & Luckmann (1979, S. 73-87) zeigen die Überschneidungen der subjektiven Zeit mit der biologischen Zeit (Rhythmik des Körpers), den Jahreszeiten, der sozialen Zeit (Kalender, Öffnungszeiten) und allgemein der die subjektive Zeit transzendierenden Weltzeit auf. In diesen Überschneidungen liegen vielfältige Möglichkeiten zeitlicher Inkongruenz (z.B. beim Warten).

schwindigkeit sich an der Erfahrung des ungehinderten Flusses ausbildet, ähnlich wie positiv besetzte, aber selten vorkommende Situationen (Urlaubsfahrt, freie Langstrecke) die subjektiven Repräsentationen stärker strukturieren als das alltägliche Fahren. Der Stellenwert des kontinuierlichen, vertieften und kongruenten Erlebens erweist sich in der subjektiven Repräsentation als hartnäckig gegenüber Störungen und Unterbrechungen.

Eine mögliche Erklärung liegt darin, dass das kontinuierliche Flusserleben eine starke leibliche Bindung mit der Umgebung aufweist, während Störungen die Aufmerksamkeit kognitiv an den äußeren Kontext binden. Leiblich drückt sich dies in Anspannung, Stress, Wut und Hilflosigkeit aus, also aversiven Empfindungen, die durch eine Dissoziierung zwischen Mensch und Umgebung oder gar zwischen Mensch und Fahrzeug gekennzeichnet sind. Solche dissoziierten Zustände haben für die Erinnerung und Antizipation einen anderen Status als die leiblich kongruente Assoziation.

Fahren als Aneignung von Welt: Kongruenz und Integration

Der Aspekt der Synchronie wurde als *Kongruenz zwischen subjektivem und äußerem Zeitablauf* herausgearbeitet. Die Kongruenz, die sich im fließenden Erleben einstellt, geht allerdings noch weiter, sie betrifft auch das gegenständliche Zusammenspiel von Mensch und Fahrzeug sowie das Empfinden der Umwelt (gerade auch ihrer atmosphärischen Qualitäten, vgl. Kap. 2.1.1). Der Kongruenzbegriff betrifft, so wie er hier verwendet wird, das grundsätzliche Verhältnis zwischen Mensch und Welt (vgl. Kap. 2.1.5). Gemeint ist ein Zustand der Aufgehobenheit, Ereignis- und Bewusstseinsfluss verlaufen synchron und so aufeinander abgestimmt, dass eine Differenz zwischen ihnen nicht auszumachen ist. Über seine Aktivität ist der Mensch mit seiner Umwelt verwoben und erlebt sich als Teil einer Wahrnehmungs- und Wirkungseinheit (vgl. Kap. 2.2.3; S. 79). Die Frage, worauf Kongruenz beim Fahren beruht, wie sie gestört und wieder hergestellt wird (S. 67), lässt sich nun beantworten: *Beim Fahren wird primär Kongruenz zwischen leiblichen, räumlichen und zeitlichen Bezügen durch eigene Aktivität und Modulation möglich.* Weitere Bezugssysteme, die kongruent integriert werden können, betreffen die soziale Einbindung, Abgrenzung und Identität, die Beherrschung von Technik, die Organisation und Disposition alltäglicher Tätigkeiten oder das Erleben von Landschaften und Kulturen.

Wird dieses Verhältnis unterbrochen, dissoziiert sich der Mensch von seiner Umwelt. Leiblich zeigt sich dies durch aversive Empfindungen. Die Dissoziation führt zwangsläufig auch in eine reflexive Haltung zur Situation, in der der Mensch sich seiner selbst und seiner Handlungsbezüge vergewissert. Die *dissoziierte Einstellung* kennt also zwei Modi: einen *leiblichen Modus*, der durch Inkongruenz zwischen Empfindung und Ereignis gekennzeichnet ist sowie einen *reflexiven Modus* der distanzierten Auslegung (vgl. Kap. 2.2.1). Während des Fahrens dominiert der leibliche Modus. Solange man sich im Verkehrsfluss befindet, besteht nur begrenzt die Möglichkeit, eine reflexive Einstellung einzunehmen und sich vom Geschehen zu dissoziieren. Der Ereignisfluss erfordert das aktive Handeln. Wenn ich hier am Computer sitze und mich mit einer Formulierung herumquäle, weil mir das Mate-

rial massive Widerstände entgegensetzt, so habe die Möglichkeit mich unmittelbar abzuwenden und innezuhalten (Den Shortcut zum Abspeichern habe ich habituiert, Strg + S, kleiner und Mittelfinger der linken Hand). Das geht beim Fahren nicht ohne weiteres. Wir sind dort der leiblichen Aversion ausgesetzt und zur Assoziation gezwungen.¹¹⁸ *Mit diesem phänomenologischen Kongruenzbegriff beschreiben wir die intentionale Einstellung des Menschen. Sie umfasst leibliche Kongruenz, leibliche Inkongruenz und reflexive Dissoziation.*

Eine Form des Kongruenzerlebens ist die Integration unterschiedlicher Motive beim Fahren. Es wurde gezeigt, dass in der Idealvorstellung vom Fahren beide Pole der valenzunabhängigen Dimensionen integriert werden (z.B. Verantwortung und Risiko, Anregung und Entspannung, der Alltag und das Besondere). Wir erinnern uns: „Dieses Gefühl des Erhabenen ist ein gemischtes Gefühl“ (Schiller) (S. 98), Searles spricht von ambivalenten Empfindungen mit transzendentaler Bedeutung (S. 41) und Lenz von Glücksgefühl und Ewigkeitsschauer (S. 99). Dieses Empfinden beschränkt sich auf den ausgedehnten Moment. Das Reisen in unbekannte Gegenden oder die jungfräuliche Erfahrung des großen Bergpanoramas vereinen Genuss und Schrecken, Transzendenz und Endlichkeit des Menschen (Kap. 3.2.1). Diese großen Motive finden wir in den Fahrsituationen als subjektive Erfahrung wieder, etwa wenn Olaf in der Gruppe der Motorradfahrer nach Sarajewo einfährt (und dort auf einen Hinterhof geführt wird), wenn Ernst per Anhalter den fremden Kontinent bereist, wenn Camilla im Porsche ihres Vaters durch die nächtliche Großstadt fährt oder - besonders markant - in Bernds Beziehung zum Cabriolet, welches das vertraute Fahrerleben fortsetzen soll und dennoch eine fremde Erfahrung darstellt. Dieser Zusammenhang von Vertrautem, Gewohnheit, Entspannung und Geborgenheit weist von der Beschreibung des Kontextes (Vertrautes) über das Handeln (Gewohnheit) zu dessen leiblichen und seelischen Korrelaten (Entspannung, Geborgenheit). Analog stellt sich der Zusammenhang zwischen Fremdheit, Herausforderung sowie Erregung und Ausgesetztheit dar. Die Integration kann Kontextqualitäten, Handlungsmodi und leiblich-seelisches Empfinden betreffen. Integration und Desintegration wirken sich auch leiblich und sinnlich aus - dies ist eine der charakteristischen Erlebnisformen des Fahrens. *In der leiblichen Kongruenz gelingt die Integration bipolarer subjektiver Motivstrukturen, in der leiblichen Inkongruenz wird einer der Pole immer als Mangel erfahren.*

Kongruenz und Integration können damit psychologisch als Meta-Motive des Fahrens bezeichnet werden. Sie beschreiben einen leiblichen und intentionalen Idealzustand, der mit erlebten Fahrsituationen verknüpft ist und den antizipativen Möglichkeitsrahmen des Fahrens bildet. Auf der negativen Seite erleben wir uns als

¹¹⁸ Merkwürdigerweise gehört es nicht zum Handlungsrepertoire der meisten Autofahrer, in solchen Fällen am Straßenrand anzuhalten. Allerdings besteht auch nicht immer die Möglichkeit, auf der Autobahn etwa ist das Anhalten verboten und in der Stadt ist es mangels Stellmöglichkeiten ebenfalls problematisch. Je dichter der Verkehr, desto stärker ist man in diesem Fluss gefangen und desto gewaltiger ist die Aufgabe, Dissoziation herzustellen. Gefühle des Ausgeliefert-Seins und der Hilflosigkeit (vgl. Berger, Bliersbach & Dellen 1973) sind folglich keine Übertreibung psychoanalytischer Formulierungslust, sondern die leibliche Realität eines fehlerunfreundlichen Klimas (vgl. Reuter 1992).

inkongruent, asynchron oder dissoziiert. Dieses lässt sich in einem Meta-Modell des Fahrens abbilden (Abbildung 33).

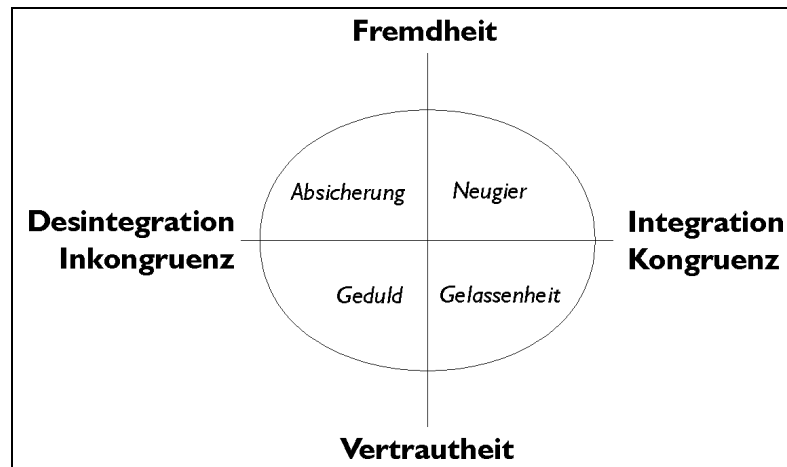


Abbildung 33: Psychologisches Meta-Modell des Fahrens

Auf der senkrechten Achse sind mit Fremdheit und Vertrautheit die zwei grundlegenden und gegensätzlichen Kontextbezüge eingetragen. Sie lassen sich in den Dimensionen der subjektiven Modelle wiederfinden, z.B. als Unberechenbarkeit - Kontrolle (Doro), Ausnahme - Alltag (Dagmar), unkonventionell - konventionell (Anke), fremd - vertraut (Claudia), kompliziert - einfach (Bernd) allein in ungewohnter Situation - Zugehörigkeit (Ernst) oder Überraschung - Verantwortung (Olaf). Die Unterscheidung von fremden und vertrauten Situationen trägt über alle Modelle des Fahrens, auch wenn sie nicht immer explizit benannt wird. Diese Polarität ist unabhängig von Valenz und Aneignungsmodus. Expansion ist die Integration des Neuen in das Vertraute, Absicherung der Schutz des Vertrauten gegen das Neue. *Der Reiz des Fahrens ist die Integration des Fremden und Vertrauten in einer Situation sowie die kontinuierliche Bewegung vom Bekannten auf das Unbekannte zu.*

6.2 Ausblick: Fahren, ökologisches Handeln und Mobilität

Dieses empirisch gewonnene Meta-Modell des Fahrens korrespondiert mit wesentlichen Kategorien und Zusammenhängen, die aus der theoretischen Arbeit (Kap. 1) hervorgehen. Kulturelle und lebensweltliche Bezüge sind an der Fahrsituation konkretisiert und aus der Akteursperspektive validiert worden. Dies sind besonders:

- Die Dialektik des Fremden und Vertrauten mit der Synthese der kongruenten Integration,
- der Zusammenhang von Leiblichkeit und Transzendenz, vor allem im Erleben von Weite, Fluss und Gegenwartsausdehnung,
- die geographisch, gegenständlich, sozial und kulturell vermittelte Kongruenz von Erleben, Bewusstsein und Identität,
- der aktiv-expansive Aneignungsprozess und die intentionale Verschmelzung in der Handlungssituation.

Vor diesem Hintergrund wollen wir nun auf Perspektiven zurückblicken, die im ersten Teil der Arbeit entfaltet wurden. Die dabei entwickelten Thesen lassen sich nun teilweise in überraschender Konsequenz zuspitzen. Denn der ökologische Diskurs in den Sozialwissenschaften findet an der subjektiven Fahrerfahrung keine Entsprechung, der Mobilitätsbegriff erweist sich als zu undifferenziert, kulturelle und phänomenologische Perspektiven hingegen lassen sich am Fahren veranschaulichen und empirisch konkretisieren.

Die psychologische Untersuchung des ökologischen Handelns mit ihrem artifiziellen Befund einer Kluft zwischen Bewusstsein und Handeln trifft den Gegenstand des Fahrens, so wie er sich in tätiger Erfahrung gestaltet, nicht. Fernab der theoretischen Inkonsistenzen, die in den Kapiteln 2.1.2 und 2.1.4 aufgezeigt wurden, lautet der empirische und anwendungsrelevante Befund, dass eine Kluft zwischen den sozialwissenschaftlichen und öffentlichen Diskursen auf der einen und den subjektiven Bezugssystemen der fahrenden Akteure auf der anderen Seite besteht. Der ökologische Diskurs ist kein erfahrungsbasiertes Bezugssystem des Fahrens.

Nur indirekt oder abstrakt lassen sich Zusammenhänge finden. In seiner Operationalisierung erscheint Umweltbewusstsein als stereotype soziale Repräsentation. Soziale Repräsentationen finden sich auch in den subjektiven Modellen, wobei sie ausschließlich der sozialen Abgrenzung und Identifikation dienen.¹¹⁹ Sie kennzeichnen am ehesten den symbolischen Aneignungsmodus. Theoretisch lässt sich dieser Befund an das Konzept der Ortsidentität anschließen, wobei entscheidend ist, dass diese nicht ausschließlich als soziale Repräsentation, sondern im Sinne von Ortsbewusstsein auch in ihrer leiblich-materiellen Komponente verstanden wird (Kap. 3.4.2). Bezogen auf das Umwelthandeln erscheinen die rationalen Handlungsmodelle (Diekmann 1996) zunächst als ein erfahrungsnahes Konzept (vgl. Kap. 2.1.3). „Rational Choice“ als Abwägung individueller Kosten und Nutzen finden wir im funktionalen Aneignungsmodus wieder. Obwohl subjektiv differenzierte und mehrdimensionale Bezugssysteme aufgefunden wurden, erscheint die ökologische Dimension dort jedoch nicht als eigenes Thema. Die Erfahrungsdistanz ökologischer Folgen des individuellen Handelns (S. 54) lässt sich klar aufweisen. Gleiches gilt für das Allmende-Problem (S. 54), da das Autofahren als soziale Erfahrung keine gemeinschaftliche Bezugsebene im Sinne einer Praxisgemeinschaft oder sozialen Wirkungseinheit kennt. Die sozialen Bezüge des Fahrens (auch öffentlicher Verkehrsmittel) sind durch Anonymität gekennzeichnet, nicht durch aufeinander bezogenes Handeln. Dies entspricht im Sinne der Bewegung vom Vertrauten in das Fremde durchaus dem Wesen der Fortbewegung.

So folgt die Rationalität des Handelns subjektiv anderen Bezügen als sozial und kulturell. Zu deren Vermittlung deuten sich in der Forschung zwei Stränge an (Kap.

¹¹⁹ Diese Mechanismen der Distinktion und sozialen Identität haben auch Berger, Bliersbach & Dellen (1973, 1975) herausgearbeitet (vgl. Kap. 1.3.7). Sie lassen sich mit dem soziologischen Lebensstilansatz versöhnen und gehen in das Konzept der Mobilitätsstile ein (Projektgruppe „Ökologie“ 1996; Götz, Jahn & Schultz 1997; Franzpötter 1999; Tully 2000; Hunecke 2000) (vgl. Kap. 2.1.2).

2.1.3): Zunächst nimmt die Gruppe um Ernst Hoff diese Problematik zum Anlass, den abstrakten ökologischen Diskurs (ökologisches Denken) in das Alltagsdenken zu vermitteln. Im Grunde entspricht dies einem aufklärerischen pädagogischen Anspruch, der allerdings weiterhin daran krankt, dass er sich empirisch zu wenig an den lebensweltlichen Anknüpfungspunkten und subjektiven Bezugssystemen orientiert bzw. das theoretische Modell gegenüber der Alltagslogik zu verteidigen versucht. Vielversprechender erscheinen Studien, die sich an praktischen und abgegrenzten Handlungsfeldern orientieren, etwa wenn der ökologische Diskurs bei Managern der Chemieindustrie rekonstruiert wird. Durch die Situiertheit in gemeinschaftlich strukturierten und abgegrenzten Kontexten können Rational-Choice Ansätze fruchtbar gemacht werden (vgl. S. 58). Vor allem aber wird in situieren Forschungsfeldern auch die Vermittlung öffentlicher und wissenschaftlicher Diskurse über Praxisgemeinschaften in das konkrete Alltagshandeln rekonstruierbar. *Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Thematisierung der Umwelt als zentrales Anliegen der ökologischen Psychologie sich nicht darin erschöpfen kann, auch ‚nichtmenschliche‘ Aspekte der Umwelt zu berücksichtigen, sondern ihr empirisches Feld vor allem in den entlang von Tätigkeiten bestehenden gemeinschaftlichen Strukturen zu suchen hat.* Gerade für das Fahren in seiner Isoliertheit und „A-Sozialität“ (van Lennep) ist dieser Erkenntnis programmatisch: Es fehlt nicht an einem öffentlichen Bewusstsein für ökologische Fragen, es fehlt auch nicht an einer differenzierenden subjektiven Aneignung und Integration des Fahrens und seiner Medien. Es fehlt an der Kultivierung des Fahrens über gemeinschaftliche Strukturen. Fahrgemeinschaften und Car Sharing-Modelle können zwar ansatzweise in diesem Sinne wirken - um eine nachhaltige Organisation von Mobilität zu gewährleisten, ist es aber vor allem nötig, *das Fahren und die Mobilität dort zum Thema zu machen, wo sie bereits koordinierte Tätigkeiten miteinander verbinden. Denn hier bestehen Bezüge und Vermittlungen zwischen individuellem und gemeinschaftlichem Handeln, denen die ökologische Dimension hinzugefügt werden muss.* Damit wird Mobilität auch zu einem Thema der Arbeits- und Organisationspsychologie, die ihr originäres Forschungsfeld bereits in diesen Praxisgemeinschaften einer über Tätigkeiten strukturierten Gesellschaft hat, sich bisher aber zu sehr auf die operativen Aspekte des internen Arbeits- und Organisationshandelns konzentriert (Wehner & Dick 2001; Endres & Waibel 1999; vgl. Jäger 1999).

Für die Diskussion und Gestaltung von Mobilität kann festgehalten werden, dass die Alternative zwischen dem motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad) und dem öffentlichen Personenverkehr (Bahn, Zug) auf instrumentellen Kriterien beruht, die die wesentlichen Dimensionen des Fahrerlebens ausblenden. Auch die Verkehrsmittelwahlforschung listet in ihrer Sorgfalt ausschließlich funktionale Motive auf (Kap. 1.3.5). Auf der leiblichen Ebene - die die Transzendenzenerfahrung und Existenzialität des Fahrens begründet - sind beide Fortbewegungsarten zu unterscheiden (Kap. 3.6.1). Im Gegensatz zum Massentransportmittel erlaubt das Auto als Objekt das Wiedererleben früher Stadien der Subjekt-Objekt-Beziehung (Kap. 3.5.2), die eher progressiv denn regressiv in eine finale und transzendente Einheit weisen (Fahren wider den Dualismus). Auch die soziale Situation ist im öffentlichen und im privaten Verkehr völlig unterschiedlich (vgl. Kap. 3.6.2). Die

Nutzung des privaten Fahrzeugs und damit verbundene Teilhabe am öffentlichen Leben muss in keiner Hinsicht legitimiert werden. Doch nicht nur die ständige Verfügbarkeit, sondern auch die Situation des Fahrens selbst verleiht dem privaten Fahrzeug ein Maß an Vertrautheit, an dem es öffentlichen Verkehrsmitteln mangelt. Diese Vertrautheit ist zentrale Bedingung für den fahrenden Übergang zwischen Tätigkeiten und sozialen Rollen. In dieser Übergangsfunktion geht es nicht nur um die Umstellung von einem auf den anderen Kontext, sondern auch um Prozesse der Sinnstiftung. Das Fahren führt gleitend aus einem Kontext über dessen Peripherie in die Peripherie und das Zentrum des nächsten Kontextes. Je vielfältiger und anspruchsvoller die Kontexte unseres alltäglichen Handelns sind, desto wichtiger sind die entlasteten Übergangspassagen. Biographische und identifikative Sinnentwürfe werden vielfältiger und disponibler, sie erfordern damit auch flexiblere Mechanismen der Koordinierung und Abstimmung. Je weniger eine Tätigkeit legitimiert werden muss, desto eher eignet sie sich zur Entlastung und als Pufferzone. Die private Autofahrt ist hierfür die paradigmatische Situation. Geschwindigkeit und Route können relativ frei gewählt und moduliert werden. *Der uneingestandene Reiz der Autofahrt liegt nicht in der Geschwindigkeit, sondern in der Verzögerung - der Verzögerung der Übergänge zwischen Tätigkeiten oder Anforderungen zur Bestimmung eines eigenen Zeitrhythmus.*

Das Fahren ist schon vor jeder arbeitsteiligen und sozialen Rationalität sinnhaftig. Kulturgeschichtlich wurde die Dialektik aus Vertrautem und Fremdem als wesentliches Motiv des Reisens aufgezeigt. Dieses Motiv findet sich in dem Meta-Modell des Fahrens wieder, das alle subjektiven und intersubjektiven Bezüge mit dem theoretischen Hintergrund vermittelt. Phänomenologisch wurden vor allem die Wahrnehmungs- und Wirkungseinheit aus Person und Umwelt, das Raumempfinden als basale Erlebensform sowie die leibliche Situation des Fahrens als wesentliche Momente des Fahrens identifiziert. Diese Erlebnisdimensionen konnten in den autobiographischen Erzählungen deutlich aufgezeigt werden. Aber auch in den narrativen Gridinterviews werden diese Aspekte wirksam, vor allem, indem sie in die Idealvorstellung vom Fahren eingehen. Auto- und Motorradfahren ermöglichen den ästhetischen Blick auf das Panorama von Natur und Landschaft („Glücksmoment und Ewigkeitsschauer“, Lenz; vgl. Kap. 3.2.1) sowie das bewusste Erleben von Raum und Horizont (Kap. 3.3). Beide machen die menschliche Existenz in ihrer Begrenztheit bewusst und entlasten sie vom Handlungs- und Rechtfertigungsdruck, transzendieren sie aber gleichzeitig und weisen so über ihre Begrenztheit hinaus. Damit schließt das fahrerische Ideal an den Naturbegriff an, der das Zyklische, Eigengesetzliche oder Übermächtige betont (Kap. 3.1.1, Abbildung 4) - in dieser Idealisierung ist Fahren ökologisches Handeln (vgl. Searles 1960) (S. 41). *Diese Idealvorstellung ist sowohl Bestandteil der Welt des Fahrens als auch der mythologischen und ökologischen Dimension von Natur, deren Teil der Mensch ist. In beiden Perspektiven offenbart sich eine menschliche Sehnsucht nach Allbeweglichkeit, Allgegenwart, Ewigkeit, Unsichtbarkeit und distanzierter Beobachtung des Unberührten, in beiden Perspektiven transzendiert sich die menschliche Erfahrung.*

Es gehört zu den scheinbar unumstößlichen Selbstverständlichkeiten unseres Daseins, dass wir nicht an zwei Orten oder in zwei Zeiten zugleich sein können, dass unser Leben ein Ende hat, dass wir nicht sprunghaft verschwinden und wieder erscheinen können oder dass wir einen bestiegenen Berg nicht unberührt zurücklassen können. Gleichzeitig können wir uns nur schwer mit diesen ‚Wahrheiten‘ abfinden, kulturell ist das Hinausschieben dieser Grenzen das mehr oder weniger verdeckte Motiv für technologischen und wissenschaftlichen Fortschritt. Gerade in dieser Transzendenz aber wird die Begrenztheit unserer Existenz erträglich. Idealisierungen - der Natur oder des Fahrens - sind keine weltfremden Träumereien, sondern das Akzeptieren unserer Begrenztheit und der Rückbezug auf die Selbstverständlichkeit unseres Daseins. Gerade weil sie vom instrumentellen Handeln entlastet, entzieht sich diese mythologische und ästhetische Dimension menschlicher Erfahrung einem funktionalen oder instrumentellen Weltbild, wie es etwa der Aufklärung, der rational geführten ökologischen Debatte oder auch der Tätigkeits- und Handlungstheorie zugrundeliegt. Fahrerleben allerdings erlaubt einen leiblichen Zugang in diese Dimensionen. Dies macht verstehbar, warum seine subjektive Repräsentation und Bewertung so stark von Idealvorstellungen dominiert sind. Sie begründen sich in der Verschmelzung von Mensch, Fahrzeug und homogenisierter Umwelt und integrieren aktive und rezeptive Weltbegegnung. Reflexiv integrieren sie gegensätzliche Motive wie Fremdheit - Vertrautheit, Verantwortung - Unmittelbarkeit, Anregung - Entspannung oder Individualität - Gemeinschaft. Auf diesen Ebenen ermöglicht das Fahren Kongruenz zwischen Bezugssystemen.

Diese Kongruenz gelingt funktional am wenigsten. Der funktionale Bezug ist ein untergeordneter Aspekt im Rahmen der phänomenologischen, existenziellen, transzendenten und mythologischen Bedeutungen des Fahrens. Folglich liegt die Zukunft des Autofahrens nicht in seiner Funktionalität, in dieser Hinsicht wird es ein uneingelöstes Versprechen bleiben. Der leibliche, zyklische und ästhetische Horizont des Fahrens realisiert und transzendiert sich immer dann, wenn es jenseits von instrumentellem Kalkül und kausaler Begründung zum Selbstzweck wird. Fahren ist in seiner Selbstverständlichkeit und Transzendenz immun gegen alle Zweifel. Weil es Alltagserfahrung noch vor jeder theoretischen oder begrifflichen Verarbeitung transzendiert, ist es ein verbliebener Autonomiespielraum in einer weitgehend durchstrukturierten Gesellschaft öffentlich organisierter Zugänge und Legitimationen. Das Fahren gewährleistet individuelle Mobilität nicht in seiner Transportfunktion, sondern als sinnhafte und zugleich entlastete Tätigkeit, als Realisierung einer Wahrnehmungs- und Wirkungseinheit zwischen dem einzelnen Mensch und seiner Welt sowie in der Möglichkeit, existenzielle Grenzen zu transzendieren und dadurch ertragen zu können.

7 Literatur

- Abel, G. (1995). *Interpretationswelten. Gegenwartsphilosophie jenseits von Essentialismus und Relativismus*. Frankfurt am Main: Suhrkamp (stw).
- Aicher, O. (1984). *kritik am auto. schwierige verteidigung des autos gegen seine anbieter*. München: Callwey.
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, personality, and behavior*. Milton Keynes: Open University Press.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1977). Attitude-behavior relations. A theoretical analysis and review of empirical research. *Psychological Bulletin*, 84, 888-918.
- Allert, T. (1988). Autoaufkleber - Zu einer Soziologie des Straßenverkehrs. In H. Soeffner (Hrsg.), *Kultur und Alltag (Soziale Welt, Sonderband 6)* (S. 385-395). Göttingen: Otto Schwartz.
- Altman, I. (1976). Some Perspectives on the Study of Man-Environment Phenomena. In H.M. Proshansky, W.H. Ittelson & L.G. Rivlin (eds.), *Environmental Psychology. People and their physical settings (2nd Edition)* (S. 27-37). New York et. al.: Holt, Rinehart and Winston.
- Altman, I. & Low, S.M. (eds.). (1992). *Place Attachment*. New York et. al.: Plenum Press.
- Amelang, M., Tepe, K., Vagt, G. & Wendt, W. (1977). Mitteilung über einige Schritte der Entwicklung einer Skala zum Umweltbewußtsein. *Diagnostica*, 23, 86-88.
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets, protected neighborhoods*. Berkeley u.a.: University of California Press.
- Appleyard, D., Lynch, K., & Myer, J.R. (1964). *The view from the road*. Cambridge, MA: M.I.T. Press.
- Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hrsg.). (1980). *Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit. 1: Symbolischer Interaktionismus und Ethnomethodologie; 2: Ethnotheorie und Ethnographie des Sprechens*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Argyle, M. (1987). *The psychology of happiness*. London: Methuen.
- Argyle, M., Furnham, A. & Graham, J.A. (1981). *Social Situations*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Arnold, K.H. (1981). Zur Definition des Grundbegriffs 'Situation' in Theorien der Verhaltensklärung. *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 2, 275-280.
- Bachelard, G. (1987). *Poetik des Raumes* (orig. 1957: La poétique de l'espace). Frankfurt am Main: Fischer.
- Balint, M. (1988). *Angstlust und Regression*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Bamberg, S. (1996). Allgemeine und spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschonenden Verhaltens? *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 27, 47-60.
- Bamberg, S. & Schmidt, P. (1993). Verkehrsmittelwahl - eine Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 24, 25-37.
- Bamberg, S. & Schmidt, P. (1994). Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 46 (1), 80-102.
- Bandler, R. & Grinder, J. (1984). *Metasprache und Psychotherapie. Die Struktur der Magie I* (2. überarb. Aufl.). Paderborn: Junfermann.
- Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. New York: Prentice Hall.
- Bandura, A. (1982). Self-Efficacy Mechanism in Human Agency. *American Psychologist*, 37 (2), 122-147.
- Bannister, D. & Fransella, F. (1981). *Der Mensch als Forscher (Inquiring Man). Die Psychologie der persönlichen Konstrukte*. Münster: Aschendorff.
- Barker, R.G. (Hrsg.). (1963). *The Stream of Behavior*. New York: Appleton-Century-Crofts.

- Barker, R.G. (1968). *Ecological Psychology*. Stanford / CA: Stanford University Press.
- Barker, R.G. (1976). On the Nature of the Environment. In H.M. Proshansky, W.H. Ittelson und L.G. Rivlin (eds.), *Environmental Psychology. People and their physical settings (2nd Edition)* (S. 12-26). New York et. al.: Holt, Rinehart and Winston.
- Barker, R.G. & Wright, H.F. (1955). *Midwest and its Children*. New York: Harper & Row.
- Barral, M.R. (1965). *Merleau-Ponty: The Role of Body-Subject in Interpersonal Relations*. Pittsburgh: Duquesne University Press.
- Barthes, R. (1964). *Mythen des Alltags*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bastian, T. & Theml, H. (1990). *Unsere wahnsinnige Liebe zum Auto. Thema: Verkehr*. Psychologie heute Taschenbuch. Weinheim: Beltz.
- Battmann, W. (1984). Der jugendliche Motorradfahrer zwischen Hedonismus und Ökologiebewußtsein: Wenn das Gute nicht nützlich ist. In A. Stiksrud (Hrsg.), *Jugend und Werte. Aspekte einer Politischen Psychologie des Jugendalters* (S. 289-299). Weinheim: Beltz.
- Baumgartner, E. (1985). *Intentionalität. Begriffsgeschichte und Begriffsanwendung in der Psychologie*. Würzburg: Königshausen & Neumann.
- Beck, U. (1986). *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Beck, U., Giddens, A. & Lash, S. (1996). *Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bell, P.A., Fisher, J.D., Baum, A. & Greene, T.C. (1996). *Environmental Psychology. Fourth Edition*. Fort Worth u.a.: Harcourt Brace College Publishers.
- Bellati, C. (1999). Der Kleinwagen als neues Mobilitätskonzept. In A. von Vegesack & M. Kries (Hrsg.), *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog* (S. 340-351). Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Berger, H., Bliersbach, G. & Dellen, R.G. (1973). *Macht und Ohnmacht auf der Autobahn. Dimensionen des Erlebens beim Autofahren*. Frankfurt am Main: Tetzlaff & Köln: Forschungsgemeinschaft 'Der Mensch im Verkehr' e.V.
- Berger, H., Bliersbach, G. & Dellen, R.G. (1975). Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme im Straßenverkehr. *Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit, Institut an der Universität zu Köln*, (25), 1-98.
- Berger, P.L. & Luckmann, T. (1999). *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie* (16. Aufl.; orig. 1966). Frankfurt am Main: Fischer.
- Berger, R. & Servatius, H. (1994). *Die Zukunft des Autos hat erst begonnen. Ökologisches Umsteuern als Chance*. München: Piper.
- Berger, U. & Bernhard-Mehlich, I. (1999). Die Verhaltenswissenschaftliche Entscheidungstheorie. In A. Kieser (Hrsg.), *Organisationstheorien. 3. Aufl.* (S. 133-168). Stuttgart: Kohlhammer.
- Berns, J.J. (1996). *Die Herkunft des Automobils aus Himmelsstrionfo und Höllenmaschine*. Berlin: Klaus Wagenbach.
- Bertin, J. (1982). *Graphische Darstellungen*. Berlin: de Gruyter.
- Bickenbach, M., und Stolzke, M. (1996). SCHROTT - Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls. *Textur - Magazin für experimentelle Literatur*, verfügbar über <http://www.textur.com/schrott> [Zugriffsdatum 15.01.2001].
- Bierbaum, O.J. (1903). *Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein*. Berlin: Julius Bard (Neuaufgabe 1992, Berlin: Rütten & Loening).
- Billisich, F.R. & Lederer, H.H. (1993). *Trends 2000 und die Folgen für die Mobilität und das Auto*. Pfäffikon, CH: Eurotax AG.
- Binswanger, L. (1955). Das Raumproblem in der Psychopathologie. In ders.: *Ausgewählte Vorträge und Aufsätze, 2. Bd.* (S. 174 ff.) (zuerst 1933). Bern: Francke.

- Bischof, N. (1966). Stellungen-, Spannungs- und Lagewahrnehmung. In W. Metzger (Hrsg.), *Handbuch der Psychologie*, Bd. 1. *Debr Aufbau des Erkennens - 1. Wahrnehmung und Bewußtsein* (S. 409-497). Göttingen: Hogrefe.
- Bischof, N. (1966b). Psychophysik der Raumwahrnehmung. In W. Metzger (Hrsg.), *Handbuch der Psychologie I. Der Aufbau des Erkennens - 1. Wahrnehmung und Bewußtsein* (S. 307-408). Göttingen: Hogrefe.
- Bischof, N. (1996). *Das Kraftfeld der Mythen. Signale aus der Zeit, in der die Welt erschaffen haben* (Taschenbuchausgabe 1998). München, Zürich: Piper.
- Bliersbach, G. (1979). Warum wir so leicht in Fahrt geraten. Zur Psychopathologie des Autofahrens. *Psychologie heute*, (11), 24-29.
- Bliersbach, G. (1992). Gibt es ein Leben nach dem Auto? *Psychologie heute*, (11), 27-33.
- Blumenberg, H. (1981). Lebenswelt und Technisierung unter Aspekten der Phänomenologie. In ders.: *Wirklichkeiten, in denen wir leben* (S. 7-54). Stuttgart: Philip Reclam jun.
- Blumer, H. (1980). Der methodologische Standort des symbolischen Interaktionismus. In Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hrsg.), *Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit* (S. 80-146). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Böhme, G. (1989). *Für eine ökologische Naturästhetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Böhme, G. (1993). Natur - ein Thema für die Psychologie? In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 27-39). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Boesch, E.E. (1971). *Zwischen zwei Wirklichkeiten. Prolegomena zu einer ökologischen Psychologie*. Bern: Huber.
- Boesch, E.E. (1971b). Raum und Zeit als Valenzsysteme. In ders.: *Zwischen zwei Wirklichkeiten. Prolegomena zu einer ökologischen Psychologie* (S. 50-73) (zuerst 1963). Bern: Huber.
- Boesch, E.E. (1978). Kultur und Biotop. In C.F. Graumann (Hrsg.), *Ökologische Perspektiven in der Psychologie* (S. 11-32). Bern: Huber.
- Boesch, E.E. (1982). Fantasmus und Mythos. In J. Stagl (Hrsg.), *Aspekte der Kulturosoziologie* (S. 59-86). Berlin: Reimer.
- Boesch, E.E. (1986). Verhaltensort und Handlungsbereich. In G. Kaminski (Hrsg.), *Ordnung und Variabilität im Alltagsgeschehen* (S. 129-134). Göttingen: Hogrefe.
- Boesch, H. (1997). Die Rückgewinnung der Mitte. Gedanken zu Ort, Zentrum und Identifikation im Hinblick auf die Langsamverkehrs-Stadt. *Spuren, Wege und Verkehr. Festschrift für Klaus Aerni (Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern)*, (60), 221-232.
- Bollnow, O.F. (1963). *Mensch und Raum*. Stuttgart u.a.: Kohlhammer.
- Bourdieu, P. (1982). *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Breakwell, G.M. (1986). *Coping with Threatened Identity*. London: Methuen.
- Breakwell, G.M. (ed.). (1992). *Social Psychology of Identity and the Self-concept*. Surrey: Surrey University Press.
- Brentano, F. (1924). *Psychologie vom empirischen Standpunkt*. Hamburg: Felix Meiner Verlag (zuerst 1874).
- Brewer, M. (1991). The social self: On being the same and different at the same time. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 17 (5), 475-482.
- Brilli, A. (1997). *Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die 'Grand Tour'*. Berlin: Klaus Wagenbach.
- Bronfenbrenner, U. (1981). *Die Ökologie der menschlichen Entwicklung*. Stuttgart: Klett.

- Brose, H. & Hildenbrand, B. (1988). Biographisierung von Erleben und Handeln. In H. Brose & B. Hildenbrand (Hrsg.), *Vom Ende des Individuums zur Individualität ohne Ende* (S. 11-33). Opladen: Leske + Budrich.
- Brose, H. & Hildenbrand, B. (Hrsg.). (1988b). *Vom Ende des Individuums zur Individualität ohne Ende*. Opladen: Leske + Budrich.
- Brunswik, E. (1947). *Systematic and representative design of psychological experiments*. Berkeley: University of California Press.
- Bude, H. (1985). Der Sozialforscher als Narrationsanimateur. Kritische Anmerkungen zu einer erzähltheoretischen Fundierung der interpretativen Sozialforschung. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 37, 327-336.
- Buhr, R. (1999). Neue Nutzungskontexte. Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. In R. Buhr, W. Canzler, A. Knie & S. Rammler (Hrsg.), *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis* (S. 105-131). Berlin: Edition Sigma.
- Burwitz, H., Koch, H. & Krämer-Badoni, T. (1992). *Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt*. Reinbek: Rowohlt.
- Busse, S. (1995). Alexej Nikolajewitsch Leontjew und die historische Herangehensweise an das Psychische. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Wegbereiter der Psychologie. Der geisteswissenschaftliche Zugang: Von Leibniz bis Foucault* (S. 292-300). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Buttimer, A. & Seamon, D. (eds.). (1980). *The Human Experience of Space and Place*. London: Croom Helm.
- Cabrera Infante, G. (1998). *Drei traurige Tiger (orig. Tres tristes tigres 1967) (aus dem kubanischen Spanisch von Wilfried Böhringer)* (S. 126-127). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Canzler, W. (1996). *Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes*. Berlin: edition sigma.
- Canzler, W. (1999). Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines außergewöhnlichen technischen Artefaktes. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 19-40). Frankfurt am Main: Campus.
- Canzler, W. & Knie, A. (1994). *Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft*. Heidelberg: C. F. Müller.
- Canzler, W. & Knie, A. (1998). *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien: Böhlau.
- Case, D. (1996). Contributions of journeys away to the definition of home: an empirical study of a dialectical process. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 1-15.
- Catton, W.R. & Dunlap, R.E. (1978). Environmental Sociology: A New Paradigm. *American Sociologist*, 13, 41-49.
- Ciampi, L. (1982). *Affektlogik: Über die Struktur der Psyche und ihre Entwicklung*. Ein Beitrag zur Schizophrenieforschung. Stuttgart: Klett-Cotta.
- CITY:mobil (Hrsg.). (1999). *Stadtverträgliche Mobilität*. Berlin: Analytica.
- Claessens, D. (1966). Zur Soziologie des Straßenverkehrs. In ders.: *Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze* (S. 23-31). Darmstadt: F. W. Ruhfus.
- Claessens, D. (1966b). Verkehr auf der Straße als Anpassungsproblem in der modernen Gesellschaft. In ders.: *Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze* (S. 32-37). Darmstadt: F. W. Ruhfus.
- Claessens, D. (1966c). Soziologische und sozialpsychologische Aspekte des Fahrens im Verkehrsfluß. In ders.: *Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze* (S. 38-42). Darmstadt: F. W. Ruhfus.
- Cohen, A.S. (1996). Verkehrspsychologie gegen Verkehrsinfarkt. Die Mobilität als Gegenstand der Verkehrspsychologie. *Psychoscope*, 17 (10), 10-12.

- Crites, S. (1971). The narrative quality of experience. *Journal of the American Academy of Religion*, 39, 291-311.
- Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond Boredom and Anxiety*. San Francisco: Jossey Bass Publishers.
- Degenhardt, F.J. (1977). *Brandstellen. Roman*. Reinbek: Rowohlt.
- de Haan, G. & Kuckartz, U. (1996). *Umweltbewußtsein. Denken und Handeln in Umweltkrisen*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Dellen, R.G. & Bliersbach, G. (1978). Motivanalytische Aspekte des gegenwärtigen Motorrad-Booms und Ergebnisse einer Auswertung von Motorrad-Unfällen. *Die Sicherung des Zweiradverkehrs. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit, Institut an der Universität zu Köln*, (31), 117-145.
- Derboven, W., Dick, M. & Wehner, T. (in Druck). Die Transformation von Erfahrung und Wissen in Zirkeln. In M. Fischer & F. Rauner (Hrsg.), *Lernfeld: Arbeitsprozess*. Baden-Baden: Nomos.
- Dick, M. (1994). *Karriere und Identität. Das Hervorrufen subjektiver Deutungsprozesse mithilfe autobiographischer Stegreiferzählungen*. Unveröff. Diplomarbeit: Universität Hamburg, Fachbereich Psychologie.
- Dick, M. (1996). Verständigung und Sinn. Zur prozessualen Sozialforschung im zwischenbetrieblichen Bereich. In E. Endres und T. Wehner (Hrsg.), *Zwischenbetriebliche Kooperation. Die Gestaltung von Lieferbeziehungen* (S. 59-70). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Dick, M. (1996b). *Zur Notwendigkeit und Methodologie prozessual verstandener Sozialforschung - am Beispiel der Erforschung zwischenbetrieblicher Kooperation*. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit Nr. 13.
- Dick, M. (1997). Ist Motorradfahren normal? Subjektive Normalitätskonstruktion in autobiographischen Erzählungen; in T. Kliche & H. Witt (Hg.) Wer oder was ist 'normal'? Qualitative Sozialforschung zu einer psychologischen Schlüsselfrage. *Zeitschrift für Politische Psychologie*, 5 (3+4), 403-419.
- Dick, M. (2000). (Juni) Die Anwendung narrativer Gridinterviews in der psychologischen Mobilitätsforschung [39 Absätze]. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Research*, 1 (2), verfügbar über <http://qualitative-research.net/fqs> [Zugriffsdatum 30.06.2000].
- Dick, M. & Wehner, T. (1999). Situationen des Fahrens - alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 63-86). Frankfurt am Main: Campus.
- Dickman, H. (1963). The perception of behavioral units. In R.G. Barker (ed.), *The Stream of Behavior* (S.). New York: Appleton - Century - Crofts.
- Diekmann, A. (1996). Homo ÖKOnomicus. Anwendungen und Probleme der Theorie rationalen Handelns im Umweltbereich. In A. Diekmann und C.C. Jaeger (Hrsg.), *Umweltsoziologie. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 36* (S. 89-118). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Diekmann, A. & Preisendörfer, P. (1992). Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 44, 226-251.
- Dienel, H. & Trischler, H. (Hrsg.). (1997). *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Campus.
- Diesel, E. (1948). *Autoreise 1905*. Leipzig: Philip Reclam jun. (Lizenzausgabe).
- Doll, J. & Dick, M. (1999). Values and intergroup perceptions of East Germans and West Germans in 1998. *Swiss Journal of Psychology*, 58 (4), 263-272.
- Dollinger, H. (1972). *Die totale Autogesellschaft*. München: Hanser.
- Dörner, D. & Preussler, W. (1990). Die Kontrolle eines einfachen ökologischen Systems. *Sprache und Kognition*, (9), 205-217.

- Downs, R.M. (1976). Personal Constructions of Personal Construct Theory. In G.T. Moore und R.G. Golledge (Hrsg.), *Environmental Knowing. Theories, Research, and Methods* (S. 72-87). Stroudsburg / PA: Dowden, Hutchinson and Ross.
- Downs, R.M. & Stea, D. (eds.). (1973). *Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior*. Chicago: Aldine.
- Downs, R.M. & Stea, D. (1982). *Kognitive Karten. Die Welt in unseren Köpfen*. Stuttgart: Klett.
- Eichberg, H. (1983). Stimmung über der Heide - Vom romantischen Blick zur Kolonisierung des Raumes. In G. Großklaus und E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 197-233). Karlsruhe: von Loeper.
- Eichberg, H. (1987). Die 'Revolution des Automobils'. Materialien zu einer Technikhistorie, die das Verschwinden der Sachen mitdenkt. In ders., *Die historische Relativität der Sachen oder Gespenster im Zeughaus* (2. erw. Aufl.) (S. 150-184). Münster: Lit Verlag.
- Endres, E. & Waibel, M.C. (1999). *Kooperatives Wissensmanagement. Wissenstransfer zwischen sozialen Einrichtungen und Wirtschaftsunternehmen durch wechselseitige Hospitationen*. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit Nr. 17.
- Enzensberger, H.M. (1971). Eine Theorie des Tourismus. In ders.: *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie* (S. 179-205). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Erke, H. (1990). Straße und Verkehr. In L. Kruse, C. Graumann und E. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 548-554). München: Psychologie Verlags Union.
- Ernst, A.M. & Spada, H. (1993). Bis zum bitteren Ende? In J. Schahn und T. Giesinger (Hrsg.), *Psychologie für den Umweltschutz* (S. 17-27). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Ertel, S. (1964). Die emotionale Natur des 'semantischen' Raumes. *Psychologische Forschung*, 28, 1-32.
- Ertel, S. (1965). Standardisierung eines Eindrucksdifferentials. *Zeitschrift für angewandte und experimentelle Psychologie*, 12, 22-58.
- Ertel, S. (1965b). Weitere Untersuchungen zur Standardisierung eines Eindrucksdifferentials. *Zeitschrift für angewandte und experimentelle Psychologie*, 12, 177-208.
- Etymologisches Wörterbuch des Deutschen (1993). 2. Aufl., Zentralinstitut für Sprachwissenschaften, Berlin. Berlin & München: Akademie Verlag & dtv.
- Everett, P.B. & Watson, B.G. (1987). Psychological Contributions to Transportation. In D. Stokols und I. Altman (eds.), *Handbook of Environmental Psychology. Vol. 2* (S. 987-1008). New York et.al.: John Wiley & Sons.
- Fack, D. (2000). *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945*. Opladen: Leske + Budrich.
- Fietkau, H. & Kessel, H. (1981). *Umweltlernen*. Königstein/Ts.: Hain.
- Fischer, M. (1979). Phänomenologische Analysen der Person-Umwelt Beziehung. In S. Filipp (Hrsg.), *Selbstkonzeptforschung. Probleme, Befunde, Perspektiven* (S. 47-73). Stuttgart: Klett-Cotta.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention, and Behavior*. Reading/Mass.: Addison-Wesley.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1980). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs/NJ: Prentice Hall.
- Flade, A. (1993). Homo Mobilis, Verkehr und Mobilität aus umweltpsychologischer Sicht. In J. Schahn und T. Giesinger (Hrsg.), *Psychologie für den Umweltschutz* (S. 133-137). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Flade, A. (1994). Einführung. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht* (S. 3-13). Weinheim: Beltz.
- Flick, U. (1995). *Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften* (4. Aufl. 1999). Reinbek: Rowohlt.

- Flick, U. (1996). *Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion und Repräsentation technischen Wandels*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Flink, J.J. (1970). *America adopts the automobile, 1895-1910*. Cambridge / MA: M.I.T. Press.
- Förch, M. (1988). Das Politische ist in jeder Haltung latent. Anatomie einer Motorradclique. *Politische Psychologie (PP-) Aktuell*, 7 (1+2), 25-46.
- Forschungsgruppe Fahren (1995). 'Das, was Motorradfahren ausmacht ...': Dimensionen und Qualitäten des Erlebens beim Motorradfahren. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröff. Forschungsbericht.
- Forschungsgruppe Fahren (1995b). *Die subjektive Welt des Fahrens I. Begriffs- und Erlebnisräume aufgrund unterschiedlicher Fahrerfahrungen*. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröff. Forschungsbericht.
- Forschungsgruppe Fahren (1995c). *Die subjektive Welt des Fahrens II. Das Fahrerlebnis auf dem Motorrad und Empfindungen gegenüber unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln*. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröff. Forschungsbericht.
- Forschungsgruppe Fahren (1997). *Die subjektive Welt des Fahrens IV. Aneignungsmodi und emotionale Repräsentationen*. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröff. Forschungsbericht.
- Forschungsgruppe Fahren (1998). *Empfindungsinventar für Fahrerleben*. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröff. Forschungsbericht.
- Forster, G. (1784). *Johann Reinhold Forster's (...) Reise um die Welt - während den Jahren 1772 bis 1775 in dem (...) durch den Capitain Cook geführten Schiffe the Resolution unternommen (beschrieben und hrsg. von dessen Sohn und Reisegefährten Georg Forster)*. Berlin: Haude und Spener (Bd. 1-3).
- Foucault, M. (1977). *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*. Frankfurt am Main: Suhrkamp (stw) .
- Franzpötter, R. (1999). Der Sinn für's Auto und die Lust an der Unterscheidung - Zur Praxeologie des Automobils in der Erlebnisgesellschaft. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 41-61). Frankfurt am Main: Campus.
- Frey, B.S. & Bohnet, I. (1996). Tragik der Allmende. Einsicht, Perversion und Überwindung. In A. Dickmann & C.C. Jaeger (Hrsg.), *Umweltsoziologie. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 36* (S. 292-307). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Fromm, M. (1995). *Repertory Grid Methodik. Ein Lehrbuch*. Weinheim: Deutscher Studienverlag.
- Fromm, M. (1995b). Repertory Grid Technique - Netzinterview. In E. König und P. Zedler (Hrsg.), *Bilanz qualitativer Forschung. Band II: Methoden* (S. 133-157). Weinheim: Deutscher Studienverlag.
- Fromm, M. (1999). Cluster- und Hauptkomponentenanalysen von Repertory Grid Daten. In M. Fromm (Hrsg.), *Beiträge zur Psychologie der persönlichen Konstrukte* (S. 99-123). Münster u.a.: Waxmann.
- Fromm, M. (1999b). Meaning in repertory grid data: Where does it come from? In M. Fromm (Hrsg.), *Beiträge zur Psychologie der persönlichen Konstrukte* (S. 59-66). Münster u.a.: Waxmann.
- Fuhrer, U. (1990). Bridging the ecological-psychological gap. *Environment and Behavior*, 22, 518-537.
- Fuhrer, U. (1990b). Person-Umwelt-Kongruenz. In L. Kruse, C.F. Graumann und E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 143-153). München: Psychologie Verlags Union.
- Fuhrer, U. (1990c). *Handeln - Lernen im Alltag*. Bern: Huber.
- Fuhrer, U. (1995). Sozialpsychologisch fundierter Theorierahmen für eine Umweltbewußtseinsforschung. *Psychologische Rundschau*, 46, 93-103.
- Fuhrer, U. & Kaiser, F.G. (1992). Bindung an das Zuhause: Die emotionalen Ursachen. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 23, 105-118.
- Fuhrer, U., Kaiser, F.G. & Hartig, T. (1993). Place Attachment and Mobility during Leisure Time. *Journal of Environmental Psychology*, 13, 309-321.

- Fuhrer, U. & Wölfling, S. (1997). *Von den sozialen Grundlagen des Umweltbewußtseins zum verantwortlichen Umwelthandeln. Die sozialpsychologische Dimension globaler Umweltproblematik*. Bern: Huber.
- Gadamer, H. (1986). Grundzüge einer Theorie der hermeneutischen Erfahrung. In: *Wahrheit und Methode. Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik (Gesammelte Werke, Band 1)* (S. 270-384). Tübingen: J.C.B. Mohr.
- Gadamer, H. (1986b). *Wahrheit und Methode. Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik (Gesammelte Werke, Band 1)*. Tübingen: J.C.B. Mohr.
- Gardner, G.T. & Stern, P.C. (1996). *Environmental problems and human behavior*. Needham Heights, MA: Allyn & Bacon.
- Garfinkel, H. (1980). Das Alltagswissen über soziale und innerhalb sozialer Strukturen. In Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hrsg.), *Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit*. (S. 189-262). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Gebhard, U. (1993). Erfahrung von Natur und seelische Gesundheit. In H. Seel, R. Sichler und B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 127-147). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Geiger, G. (1996). Psychologie der mobilen Gesellschaft. Zusammenhänge, Wirkungen. *Journal für Psychologie*, 4 (4), 37-45.
- Gertz, C. (1998). *Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Strategie der kurzen Wege*. Berlin: Schriftenreihe A des Instituts für Straßen und Schienenverkehr, TU Berlin, Nr. 30.
- Gibson, J.J. (1969). Konstanz in der Wahrnehmung. In G. Kepes (Hrsg.), *Wesen und Kunst der Bewegung* (S. 60-70). Brüssel: La Connaissance.
- Gibson, J.J. (1977). The theory of affordances. In R. Shaw und J. Bransford (Hrsg.), *Perceiving, Acting, Knowing* (S. 67-82). Hillsdale: Erlbaum.
- Gibson, J.J. (1979). *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Gibson, J. J. & Crooks, L. E. (1938). A theoretical field-analysis of automobile-driving. *The American Journal of Psychology*, 51 (3), 453-471.
- Giddens, A. (1984). *Interpretative Soziologie. Eine kritische Einführung*. Frankfurt am Main: Campus.
- Giddens, A. (1988). *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt am Main: Campus.
- Giese, E. (Hrsg.). (1997). *Verkehr ohne (W)Ende. Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge*. Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie.
- Götz, K. (1997). Welche Kluft? *die tageszeitung* 15./16.02.1997, S. 6.
- Götz, K., Jahn, T. & Schultz, I. (1997). *Mobilitätsstile - ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz*. Frankfurt am Main: Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Forschungsberichte Stadtverträgliche Mobilität, Arbeitsbericht Band 7.
- Golob, T.F., Horowitz, A.D. & Wachs, M. (1979). Attitude-Behavior Relations in Travel Demand Modeling. In D.A. Hensher and P.R. Stopher (eds.), *Behavioral Travel Modelling* (S. 739-757). London: Croom Helm.
- Golub, P.S. (2000). Schanghai - Chinas globale Stadt. Elend und Glanz einer rasanten Urbanisierung. *Le Monde Diplomatique*; August 2000, S. 7.
- Graf von Dürckheim, K. (1932). Untersuchungen zum gelebten Raum. In F. Krüger (Hrsg.), *Neue Psychologische Studien*, 6 (4), *Psychologische Optik*. (S. 383-480). München: Beck.
- Grange, J. (1985). Place, Body and Situation. In D. Seamon & R. Mugerauer (eds.), *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world* (S. 71-84). Dordrecht u.a.: Martinus Nijhoff Publishers.
- Grass, G. (1969). *örtlich betäubt*. Neuwied, Berlin: Luchterhand. Zitiert nach: *Das Autobuch. Geschichten und Ansichten*. Hrsgg. v. Klaus Rochler und Kalle Giese. Darmstadt: Luchterhand, 1983 (S. 56).

- Graumann, C.F. (1974). Psychology and the world of things. *Journal of Phenomenological Psychology*, 4 (2), 389-404.
- Graumann, C.F. (1976). Die ökologische Fragestellung - 50 Jahre nach Hellpachs 'Psychologie der Umwelt'. In G. Kaminski (Hrsg.), *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis* (S. 21-25). Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Graumann, C.F. (1976b). The concept of appropriation (Aneignung) and modes of appropriation of space. In P. Korosec-Serfaty (ed.), *Appropriation of Space - Proceedings of the Strasbourg Conference* (S. 113-125). Strasbourg: Université Louis Pasteur (Louvain-la-Neuve: CIACO).
- Graumann, C.F. (1990). Der phänomenologische Ansatz in der ökologischen Psychologie. In L. Kruse, C.F. Graumann & E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 97-104). München: Psychologie Verlags Union.
- Graumann, C.F. (1990b). Aneignung. In L. Kruse, C.F. Graumann & E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 124-130). München: Psychologie Verlags Union.
- Graumann, C.F. (1994). Phänomenologische Psychologie. In R. Asanger & G. Wenninger (Hrsg.), *Handwörterbuch Psychologie* (S. 538-543). Weinheim: Beltz / PVU.
- Grell, P. & Waldmann, K. (1996). 'Ich lieg ungefähr zwei Meter neben meinem Roller, wenn ich einschlaf'. Der Motorroller als lebensbegleitender Gefährte. *Zukunftsforum Jugend 2000* (Hrsg.: Evangelische Akademien in Deutschland e.V., Bad Boll), (Sonderheft 1996), 13-24.
- Groh, R. & Groh, D. (1989). Von den schrecklichen zu den erhabenen Bergen. Zur Entstehung ästhetischer Naturerfahrung. In H. Weber (Hrsg.), *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs* (S. 97-131). Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Großklaus, G. (1983). Reisen in die fremde Natur - Zur Fremdwahrnehmung im Kontext der bürgerlichen Aufstiegsgeschichte. In G. Großklaus und E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 265-276). Karlsruhe: von Loeper.
- Großklaus, G. & Oldemeyer, E. (Hrsg.). (1983). *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: von Loeper.
- Grünbaum, A. A. (1930). Aphasie und Motorik. *Zeitschrift für die gesamte Neurologie und Psychiatrie*, (130), 385-412.
- Gstalter, H. (1994). Verkehrspsychologie. In R. Asanger und G. Wenninger (Hrsg.), *Handwörterbuch Psychologie* (S. 822-828). Weinheim: Beltz / PVU.
- Günther, A. (1998). Reisen als ästhetisches Projekt. Über den Formenwandel touristischen Erlebens. In H.A. Hartmann und R. Haubl (Hrsg.), *Freizeit in der Erlebnisgesellschaft. Amüsement zwischen Selbstverwirklichung und Kommerz* (2. Aufl.) (S. 95-124). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Gurwitsch, A. (1950). Beitrag zur phänomenologischen Theorie der Wahrnehmung. *Zeitschrift für philosophische Forschung*, 13 (3), 419-437.
- Habermas, T. (1999). *Geliebte Objekte. Symbole und Instrumente der Identitätsbildung*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hacker, W. (1973). *Allgemeine Arbeits- und Ingenieurpsychologie: Praktische Struktur und Regulation von Arbeitstätigkeiten*. Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften (1998, Bern: Huber).
- Hacker, W. (1994). Handlung. In R. Asanger & G. Wenninger (Hrsg.), *Handwörterbuch Psychologie* (S. 275-282). Weinheim: Beltz.
- Haeberlin, F., Stange, B. & Henning, U. (1990). Selbstkonzepte von Motorradfahrern. Eine psychographische Analyse von Motorradfahrern als Grundlage der Zielgruppenbildung für Trainingsmaßnahmen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 36 (3), 113-116.
- Häcker, H. & Echtermann, W. (1993). Verkehrspsychologie. In A. Schorr (Hrsg.), *Handwörterbuch der angewandten Psychologie* (S. 711-718). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.

- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Regional Science Association Papers*, 24, 7-21.
- Hagstotz, W. (1990). Zur Typologie von Motorradfahrern. In H. Koch (Hrsg.), *Motorradfahren. Faszination und Restriktion* (S. 107-130). Bochum: Institut für Zweiradsicherheit e.V. (Forschungshefte Nr. 6).
- Hanfstein, W., Lange, H. & Lörx, S. (1992). *Umweltbewußtsein von Beschäftigten in der Automobilindustrie. Ergebnisse einer Repräsentativbefragung*. Düsseldorf: Abschlußbericht des Forschungsprojektes Nr. 90-235-3 der Hans-Böckler-Stiftung.
- Hard, G. (1983). Zu Begriff und Geschichte der 'Natur' in der Geographie des 19. und 20. Jahrhunderts. In G. Großklaus und E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 139-167). Karlsruhe: von Loeper.
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162, 1243-1248.
- Harrison, J. & Sarre, P. (1975). Personal Construct Theory in the Measurement of Environmental Images. *Environment and Behavior*, 7 (1), 3-58.
- Hartgen, D.T. (1981). Transportation and the Behavioral Sciences. In I. Altman, J.F. Wohlwill & P.B. Everett (eds.), *Transportation and Behavior (Human Behavior and Environment. Advances in Theory and Research, Vol. 5)* (S. 5-28). New York, London: Plenum Press.
- Hartmann, H.A. & Haubl, R. (Hrsg.). (2000). *Von Dingen und Menschen. Funktion und Bedeutung materieller Kultur*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Heat Moon, W.L. (1985). *Blue Highways. Eine Reise in Amerika*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Heidegger, M. (1960). *Sein und Zeit (zuerst 1927)*. Tübingen: Niemeyer.
- Heine, Heinrich (1968). Lutezia. In *Heinrich Heine Werke. Dritter Band. Schriften über Frankreich* (S. 304-601). Frankfurt am Main: Insel Verlag.
- Heine, Heinrich (1968b). Italien. Reise von München nach Genua (259-264). In *Heinrich Heine Werke. Zweiter Band. Reisebilder, Erzählende Prosa, Aufsätze* (S. 237-306). Frankfurt am Main: Insel Verlag.
- Heine, Hartwig & Mautz, R. (1989). *Industriearbeiter contra Umweltschutz*. Frankfurt am Main: Campus.
- Heine, H., und Mautz, R. (1999). Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. *SOFI-Mitteilungen*, (27), verfügbar über <http://www.gwdg.de/sofi> [Zugriffsdatum 09.02.2000].
- Heine, Hartwig & Mautz, R. (2000). Verantwortung und Eigensinn. Die verschlungene Aneignung des Umweltschutzes durch das industrielle Bewußtsein. In H. Heid, E.H. Hoff & K. Rodax (Hrsg.), *Ökologische Kompetenz. Jahrbuch Bildung und Arbeit '98* (S. 248-265). Opladen: Leske + Budrich.
- Heine, W.D. (1998). Mobilitätspsychologie - Psychologie für ein situationsangepaßtes Mobilitätsverhalten. *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 69 (1), 23-70.
- Heine, W.D. & Guski, R. (1998). Street traffic, children, and the extended concept of affordance as a means of shaping the environment. In D. Görlitz, H. Harloff, G. Mey und J. Valsiner (eds.), *Children, Cities and Psychological Theories. Developing Relationships* (S. 514-542). Berlin & New York: Walter de Gruyter.
- Heinen, R. (1998). *Sprachdynamik und Vernunft. Untersuchungen zum Spätwerk Nietzsches und Wittgensteins*. Würzburg: Königshausen & Neumann.
- Heinsen, S. (1998). *Eine gegenstandsbezogene schnittmengenlogische Aggregation persönlicher Konstrukte. Meta-Auswertung von Repertory-Grids zur subjektiven Welt des Fahrens*. Unveröff. Diplomarbeit: Universität Hamburg, Fachbereich Psychologie.
- Held, K. (1986). Einleitung. In Edmund Husserl: *Phänomenologie der Lebenswelt. Ausgewählte Texte II* (S. 5-53). Stuttgart: Reclam.

- Held, M. (1982). *Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel*. Berlin: Duncker & Humblot.
- Held, M., Verron, H. & Rosenstiel, L. v. (1981). Verkehrsmittelwahl. In H. Haase & W. Molt (Hrsg.), *Handbuch der angewandten Psychologie, Bd. 3, Markt und Umwelt* (S. 386-409). Landsberg am Lech: Verlag Moderne Industrie (Sonderausgabe ecomed Verlagsgesellschaft).
- Hellbrück, J. & Fischer, M. (1999). *Umweltpsychologie. Ein Lehrbuch*. Göttingen u.a.: Hogrefe.
- Hellpach, W. (1924). Psychologie der Umwelt. In E. Abderhalden (Hrsg.), *Handbuch der biologischen Arbeitsmethoden*. (Bd. 1, Abt. VI, Teil C, Heft 3). Wien: Urban & Schwarzenberg.
- Henning, K. & Olbertz, E. (1997). Das Verbundprojekt 'Mobilität' im Arbeitskreis 'Technikfolgenabschätzung und -bewertung' des Landes NRW. In K. Henning & E. Olbertz (Hrsg.), *Mobilität und Telekommunikation. Zwischenworkshop im Januar 1997* (S. 5-10). Aachen: Verlag der Augustinus Buchhandlung (Aachener Reihe Mensch und Technik, Band 22).
- Hensher, D.A. & Stopher, P.R. (1977). Third International Behavioral Travel Modelling Conference. *Australian Road Research*, 7 (3), 40-46.
- Herzog, M. (1992). *Phänomenologische Psychologie: Grundlagen und Entwicklungen*. Heidelberg: Asanger.
- Hesse, H. (1972). *Der Steppenwolf* (zuerst 1927) (197-200). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hesse, M. (1993). *Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region*. Marburg: Metropolis Verlag.
- Heubach, F.W. (1996). *Das bedingte Leben. Theorie zur psychologischen Gegenständlichkeit der Dinge. Ein Beitrag zur Psychologie des Alltags* (2. Aufl.). München: Wilhelm Fink Verlag.
- Hildenbrand, B. (1994). *Vorwort, in Anselm Strauss: Grundlagen qualitativer Sozialforschung* (S. 11-17). München: Fink / UTB.
- Hilgers, M. (1992). *Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg: Herder.
- Hines, J.M., Hungerford, H.R. & Tomera, A.N. (1986/1987). Analysis and Synthesis of Research on Responsible Environmental Behavior: A Meta-Analysis. *Journal of Environmental Education*, 16 (2), 1-8.
- Hodenius, B. (1999). Frauen fahren anders! Zum Wandel der Relevanz und Aktualität eines Themas. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 167-182). Frankfurt am Main: Campus.
- Hoefert, H. (Hrsg.). (1982). *Person und Situation. Interaktionspsychologische Untersuchungen*. Göttingen: Hogrefe.
- Hoefert, H. (1982b). Einleitung und Überblick. In H. Hoefert (Hrsg.), *Person und Situation. Interaktionspsychologische Untersuchungen* (S. 7-27). Göttingen: Hogrefe.
- Hoff, E.H. & Walter, J. (2000). Wie wirksam ist das eigene Umwelthandeln? Ökologische Kontrollvorstellungen zu individuellem und kollektivem Handeln. In H. Heid, E.H. Hoff & K. Rodax (Hrsg.), *Ökologische Kompetenz. Jahrbuch Bildung und Arbeit '98* (S. 226-247). Opladen: Leske + Budrich.
- Hoffmann-Riem, C. (1980). Die Sozialforschung einer interpretativen Soziologie - Der Datengewinn. *Kölner ZS für Soziologie und Sozialpsychologie*, 32 (2), 339-372.
- Holzappel, H. (1997). *Autonomie statt Auto. Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs*. Bonn: Economica Verlag.
- Holzhey, H. (1991). Zu den Sachen selbst! Über das Verhältnis von Phänomenologie und Neukantianismus. In M. Herzog & C.F. Graumann (Hrsg.), *Sinn und Erfahrung: phänomenologische Methoden in den Sozialwissenschaften* (S. 3-21). Heidelberg: Asanger.
- Holzkamp, K. (1985). *Grundlegung der Psychologie*. Frankfurt am Main: Campus.
- Holz-Rau, C. (1990). *Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens. Analyse bundesweiter Haushaltsbefragungen und modellierende Hochrechnung*. Berlin: Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, TU Berlin, Nr. 22.

- Holz-Rau, C. (1995). *Verkehr verstehen - Verkehr verändern. Zur Theorie einer integrierten Verkehrsplanung*. Unveröff. Habilitation: Technische Universität Berlin, Fachbereich Verkehrswesen.
- Homburg, A. & Matthies, E. (1998). *Umweltpsychologie. Umweltkrise, Gesellschaft und Individuum*. Weinheim: Juventa.
- Honikman, B. (1976). Construct Theory as an Approach to Architectural and Environmental Design. In P. Slater (ed.), *The Measurement of Intrapersonal Space by Grid Technique. Vol 1: Explorations of Intrapersonal Space* (S. 167-182). London: Wiley.
- Horkheimer, M. & Adorno, T.W. (1988). *Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente* (orig. 1944, New York; deutsch 1969). Frankfurt am Main: Fischer.
- Horschler, T. (1996). *Grüne Welle in den Stau: eine Polemik wider die Verkehrspolitik für Deutschlands Städte*. Bergisch Gladbach: Heider.
- Hoyos, C.G. (1991). Verkehrspsychologie. In W. Arnold, H.J. Eysenck & R. Meili (Hrsg.), *Lexikon der Psychologie, Bd. 3 (7. Aufl. d. Neuausgabe)* (S. 2469-2476). Freiburg: Herder.
- Hufnagel, E. (1976). *Einführung in die Hermeneutik*. Stuttgart u.a.: Kohlhammer.
- Hunecke, M. (2000). Lebensstile, Mobilitätsstile und mobilitätsbezogene Handlungsmodelle - Forschungsstrategien zur Analyse der personenbezogenen Mobilität. In ILS (Hrsg.), *U.MOVE - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche* (S. 30-39). Dortmund: ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Husserl, E. (1985). *Erfahrung und Urteil. Untersuchungen zur Genealogie der Logik*. Redigiert und herausgegeben von Ludwig Landgrebe (zuerst 1939, Prag). Hamburg: Felix Meiner Verlag (zuerst 1939, Prag).
- Husserl, E. (1986). Phänomenologie des inneren Zeitbewußtseins. In: *Phänomenologie der Lebenswelt. Ausgewählte Texte II* (S. 80-165) (zuerst 1928, Halle). Stuttgart: Reclam.
- Husserl, E. (1988). *V. (Fünfte) Logische Untersuchung. Über intentionale Erlebnisse und ihre Inhalte*. Zweite, durchgesehene Auflage (zuerst 1901, Tübingen). Hamburg: Felix Meiner Verlag.
- Husserl, E. (1992). *Die Krisis der europäischen Wissenschaften und die transzendente Phänomenologie. Eine Einleitung in die phänomenologische Philosophie. Gesammelte Schriften, Band 8* (HUA VI, 1954, Den Haag: Nijhoff). Hamburg: Felix Meiner Verlag.
- Husserl, E. (1992b). *Cartesianische Meditationen. Eine Einleitung in die Phänomenologie. Gesammelte Schriften, Band 8* (HUA I, 1950, Den Haag: Nijhoff). Hamburg: Felix Meiner Verlag.
- ILS (Hrsg.). (2000). *U. MOVE - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche*. Dortmund: ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Inglehart, R. (1982). *Changing Values and the Rise of Environmentalism in Western Europe*. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).
- Ittelson, W.H. (1976). Environment Perception and Contemporary Perceptual Theory. In H.M. Proshansky, W.H. Ittelson und L.G. Rivlin (eds.), *Environmental Psychology. People and their physical settings (2nd Edition)* (S. 141-154). New York et. al.: Holt, Rinehart and Winston.
- Jaeggi, E. (1993). Vertrauensbrüche: Natur, Gesundheit, Leben und Tod nach Tschernobyl. In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 111-126). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Jäger, W. (1999). Arbeit und Automobilität. In A. von Vegesack & M. Kries (Hrsg.), *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog* (S. 398-409). Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- James, W. (1890). *The Principles of Psychology. Volume One*. New York: H. Holt & Co.
- James, W. (1890b). *The Principles of Psychology. Volume Two*. New York: H. Holt & Co.

- Japp, U. (1976). Aufgeklärtes Europa und natürliche Südsee. Georg Forsters 'Reise um die Welt'. In H.J. Piechotta (Hrsg.), *Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung* (S. 10-56). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Jaspers, K. (1971). *Einführung in die Philosophie. Zwölf Radiovorträge*. München: R. Piper & Co.
- Jaspers, K. (1973). *Allgemeine Psychopathologie* (9. Aufl.). Berlin: Springer.
- Jones, S.R. (1981). *Accessibility Measures: a literature review*. Crowthorne, Berkshire: Transport and Road Research Laboratory, TRRL Report 967.
- Jung, E. (1902). *Radfahrseuche und Automobilen-Unfug. Ein Beitrag zum Recht auf Ruhe*. München: Schupp.
- Kahana, E. (1982). A congruence model of person-environment interaction. In M.P. Lawton, P.G. Windley & T.O. Byerts (eds.), *Aging and the environment. Theoretical approaches* (S. 97-121). New York: Springer.
- Kaiser, F.G. & Fuhrer, U. (2000). Wissen für ökologisches Handeln. In H. Mandl & J. Gerstenmaier (Hrsg.), *Die Kluft zwischen Wissen und Handeln. Empirische und theoretische Lösungsansätze* (S. 52-71). Göttingen: Hogrefe.
- Kals, E. (1994). Straßenverkehr und Umweltschutz: Die ökologische Verantwortung des Bürgers. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht* (S. 255-266). Weinheim: Beltz.
- Kals, E. (1995). Umwelt- und gesundheitsrelevantes Verhalten. Ein Vergleich der motivationalen Grundlagen. In A.G. Keul (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven* (S. 43-68). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Kaminski, G. (1976). Vorwort; Einführung und Vorschau. In G. Kaminski (Hrsg.), *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis* (S. 8-19). Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Kaminski, G. (1986). Zwischenbilanz einer 'psychologischen Ökologie'. In G. Kaminski (Hrsg.), *Ordnung und Variabilität im Alltagsgeschehen* (S. 9-29). Göttingen: Hogrefe.
- Kaminski, G. (Hrsg.). (1986b). *Ordnung und Variabilität im Alltagsgeschehen*. Göttingen: Hogrefe.
- Kaminski, G. (1990). Behavior-Setting-Analyse. In L. Kruse, C.F. Graumann & E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 154-159). München: Psychologie Verlags Union.
- Kaplan, S. & Kaplan, R. (1982). *Cognition and Environment. Functioning in an Uncertain World*. New York: Praeger.
- Karger, C.R. & Wiedemann, P.M. (1996). *Wahrnehmung und Bewertung von Umweltrisiken*. Forschungszentrum Jülich: Programmgruppe Mensch, Umwelt, Technik - Arbeiten zur Risikokommunikation Nr. 59.
- Kastka, J. (1976). Untersuchungen zur Belästigungswirkung der Umweltbedingungen Verkehrslärm und Industrieerüche. In G. Kaminski (Hrsg.), *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis* (S. 187-223). Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- KATALYSE / Institut für angewandte Umweltforschung (Hrsg.). (1987). *Der Auto-Knigge*. Reinbek: Rowohlt.
- Kelly, G.A. (1991). *The Psychology of Personal Constructs. Vol 1: A Theory of Personality* (Reprint, orig. New York: Norton, 1955). London, New York: Routledge.
- Keul, A.G. (1995). Einleitung. Wohlbefinden in der Stadt - Abriß eines Forschungsfeldes. In A.G. Keul (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven* (S. 1-21). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Keul, A.G. (Hrsg.) (1995b). *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Klebensberg, D. (1987). Verkehrspsychologie. In F. Dorsch, H. Häcker und K. Stapf (Hrsg.), *Dorsch Psychologisches Wörterbuch* (11. Aufl.) (S. 730-731). Bern: Huber.

- Kleining, G. (1982). Umriss zu einer Methodologie qualitativer Sozialforschung. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 34, 224-253.
- Kleining, G. (1995). *Lehrbuch Entdeckende Sozialforschung. Band I: Von der Hermeneutik zur qualitativen Heuristik*. Weinheim: Beltz, Psychologische Verlags Union.
- Klemperer, V. (1995). *Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1933 - 1945*. Berlin: Aufbau-Verlag.
- Klühspies, J. (1999). *Stadt - Mobilität - Psyche. Mit gefühlbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten?* Basel u.a.: Birkhäuser Verlag.
- Knie, A., und Rammner, S. (1999). Automobilität und Selbstbeweglichkeit. In A. von Vegesack & M. Kries (Hrsg.), *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog* (S. 352-365). Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Koch, H. (1990). Die Lust am Motorrad. Fahrmotive und Erlebnisformen gestern und heute. In H. Koch (Hrsg.), *Motorradfahren. Faszination und Restriktion* (S. 1-12). Bochum: Institut für Zweiradsicherheit e.V. (Forschungshefte Nr. 6).
- König, W. (1997). Der Drang zur individuellen Mobilität. In W. König und W. Weber (Hrsg.), *Netzwerke, Stahl und Strom. Propyläen Technikgeschichte. Vierter Band 1840-1914*. (S. 442-475). Berlin: Propyläen, Ullstein.
- Kohli, M. (1981). Zur Theorie der biographischen Selbst- und Fremdtthematisierung. In J. Matthes (Hrsg.), *Lebenswelt und soziale Probleme. Verhandlungen des 20. Deutschen Soziologentages zu Bremen 1980*. (S. 502-520). Frankfurt am Main: Campus.
- Kohli, M. (1985). Die Institutionalisierung des Lebenslaufs. Historische Befunde und theoretische Argumente. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 37, 1-29.
- Konau, E. (1977). *Raum und soziales Handeln. Studien zu einer vernachlässigten Dimension soziologischer Theoriebildung*. Stuttgart: Enke.
- Kracauer, S. (1996). *Berliner Nebeneinander. Ausgewählte Feuilletons 1930-33*. Zürich: Edition Epoca.
- Kriegeskorte, M. (1994). *Automobilwerbung in Deutschland 1948-1968. Bilder eines Aufstiegs*. Köln: DuMont.
- Kruse, L. (1974). *Räumliche Umwelt. Die Phänomenologie des räumlichen Verhaltens als Beitrag zu einer psychologischen Umwelttheorie*. Berlin: de Gruyter.
- Kruse, L. (1983). Katastrophe und Erholung. Die Natur in der umweltspsychologischen Forschung. In G. Großklaus & E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 121-137). Karlsruhe: von Loeper.
- Kruse, L. (1995). Globale Umweltveränderungen: Eine Herausforderung für die Psychologie. *Psychologische Rundschau*, 46, 81-92.
- Kruse, L. & Graumann, C.F. (1978). Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung. In K. Hammerich & M. Klein (Hrsg.), *Materialien zur Soziologie des Alltags* (S. 177-219). Köln: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderband 20.
- Kuckhermann, R. (1993). Die Konstituierung von Natur und Kultur in der Tätigkeit. Überlegungen zum Verhältnis von Tätigkeitspsychologie und Humanökologie. In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 40-59). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Kuhm, K. (1995). *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft*. Hamburg: Junius.
- Kumm, G. (1995). Zur kultur-historischen Theorie Lev Semjonovic Vygotskijs. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Wegbereiter der Psychologie. Der geisteswissenschaftliche Zugang: Von Leibniz bis Foucault* (S. 280-285). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Kutter, E. (1972). *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs*. Technische Universität Braunschweig: Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen, 9.

- Kutter, E. (1974). *Mobilität als Determinante städtischer Lebensqualität*. Köln, Berlin: Beiträge zu 'Verkehr in Ballungsräumen' (Jahrestagung der Deutschen Verkehrswiss. Gesellschaft).
- Labov, W. (1978). *Sprache im sozialen Kontext. Beschreibung und Erklärung struktureller und sozialer Bedeutung von Sprachvariation*. 2 Bände. Königstein/Ts.: Scriptor.
- Labov, W. & Waletzky, J. (1973). Erzählanalyse: mündliche Versionen persönlicher Erfahrung. In J. Ihwe (Hrsg.), *Literaturwissenschaft und Linguistik. Band 2* (S. 78-126). Frankfurt am Main: Athenäum Fischer.
- Läpple, D. (1991). *Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept*. Technische Universität Hamburg-Harburg: unveröff. Manuskript, korr. Fassung vom Jan. 1991.
- Läpple, D. (1995). Mobilität. In *Handwörterbuch der Raumordnung* (S. 649-651). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL).
- Laermann, K. (1976). Raumerfahrung und Erfahrungsraum. Einige Überlegungen zu Reiseberichten aus Deutschland vom Ende des 18. Jahrhunderts. In H.J. Piechotta (Hrsg.), *Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung* (S. 57-97). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Lantermann, E. (1978). Situation x Person: Interindividuelle Differenzen des Verhaltens als Folge und Ursache idiosynkratischer Konstruktion von Situationen. In C.F. Graumann (Hrsg.), *Ökologische Perspektiven in der Psychologie* (S. 143-160). Bern: Huber.
- Lave, J. & Wenger, E. (1991). *Situated Learning - Legitimate Peripheral Participation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lecher, T. & Hoff, E.H. (1997). *Die Umweltkrise im Alltagsdenken*. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Lee-Gosselin, M.E.H. & Pas, E.I. (1997). The Implications of Emerging Contexts für Travel-Behavior Research. In P. Stopher and M.E.H. Lee-Gosselin (eds.), *Understanding Travel Behavior in an Era of Change* (S. 1-28). London u. a.: Elsevier / Pergamon.
- Leithäuser, T. (1976). *Formen des Alltagsbewußtseins*. Frankfurt am Main: Campus.
- Leithäuser, T., Löchel, E., Scherer, B. & Tietel, E. (1995). *Der alltägliche Zauber einer digitalen Technik. Wirklichkeitserfahrung im Umgang mit dem Computer*. Berlin: edition sigma.
- Lenz, S. (1996). *Von der Wirkung der Landschaft auf den Menschen. Abschlusssprache anlässlich des 23. Deutschen Naturschutztages vom 6. bis 10. Mai 1996*. Hamburg: Alfred Toepfer Stiftung F.V.S.
- Leontjew, A.N. (1973). *Probleme der Entwicklung des Psychischen*. Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Leontjew, A.N. (1977). *Tätigkeit, Bewußtsein, Persönlichkeit*. Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Lester, J. (1991). *Individual differences in accident liability*. Crowthorne, UK: TRRL (Transport and Road Research Laboratory Research Report 306).
- Lewin, K. (1969). *Grundzüge der topologischen Psychologie* (zuerst 1936). Bern: Huber.
- Lewin, K. (1982). Allgemeine Feldtheorie. In: *Werkausgabe, Band 4: Feldtheorie*, hrsg. von Carl-F. Graumann (S. 41-154). Bern & Stuttgart: Huber & Klett-Cotta.
- Lewin, K. (1982b). Anwendungen der Feldtheorie. In: *Werkausgabe, Band 4: Feldtheorie*, hrsg. von Carl-F. Graumann (S. 155-312). Bern & Stuttgart: Huber & Klett-Cotta.
- Link, J. & Reinecke, S. (1987). 'Autofahren ist wie das Leben'. Metamorphosen des Automobils in der deutschen Literatur. In H. Segeberg (Hrsg.), *Technik in der Literatur. Ein Forschungsüberblick und 12 Aufsätze* (S. 436-482). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Linschoten, J. (1954). Die Straße und die unendliche Ferne. *Situation. Beiträge zur phänomenologischen Psychologie und Psychopathologie*, 1, 236-260.
- Linschoten, J. (1961). *Auf dem Wege zu einer phänomenologischen Psychologie*. Berlin: de Gruyter.
- Littig, B. (1997). Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl oder: Manchmal habe ich ein schlechtes Gewissen, wenn ich mit dem Auto unterwegs bin. In E. Giese (Hrsg.), *Verkehr ohne (W)Ende. Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge* (S. 205-218). Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie.

- Luczak, H., Volpert, W., Raeithel, A. & Schwier, H. (1989). *Arbeitswissenschaft. Kerndefinition - Gegenstandskatalog - Forschungsgebiete*. Eschborn: RKW-Verlag.
- Lüdemann, C. (1993). Diskrepanzen zwischen theoretischem Anspruch und forschungspraktischer Wirklichkeit. Eine Kritik der Untersuchung über 'Persönliches Umweltverhalten: Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit' von Andreas Diekmann und Peter Preisendörfer. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 45, 116-124.
- Lüderitz, H. (1984). Racker in der Bundesrepublik. *Psychologie & Gesellschaftskritik*, 8 (1-2), 50-64.
- Lurija, A.R. (1986). *Die historische Bedingtheit individueller Erkenntnisprozesse*. Weinheim / Berlin (DDR): VCH Verlagsgesellschaft / Deutscher Verlag der Wissenschaften.
- Magnusson, D. (1978). *On the psychological situation*. The University of Stockholm: Reports from the Department of Psychology, No. 544.
- Mai, U. (1995). *Symbolische Aneignung und Ethnizität in Masuren: Ein interdisziplinäres Forschungskonzept*. Bielefeld: Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie, Working Paper No. 222.
- Mai, U. (1997). Deutsche Eichen und polnische Linden: Ethnische Symbole in Masuren. *Forschung an der Universität Bielefeld*, (16), 18-24.
- Mair, M. (1989). Kelly, Bannister, and a Story-Telling Psychology. *International Journal of Personal Construct Psychology*, 2 (1), 1-14.
- Mair, M. (1990). Telling Psychological Tales. *International Journal of Personal Construct Psychology*, 3 (1), 121-135.
- Maloney, M.P. & Ward, M.P. (1973). Ecology: Let's Hear from the People. An Objective Scale for the Measurement of Ecological Attitudes and Knowledge. *American Psychologist*, 28, 583-586.
- Mandl, H. & Gerstenmaier, J. (Hrsg.). (2000). *Die Kluft zwischen Wissen und Handeln. Empirische und theoretische Lösungsansätze*. Göttingen: Hogrefe.
- Man spricht deutsch. (BR Deutschland, 1988; Regie: Hanns Christian Müller; Buch: Gerhard Polt).
- Manstead, A.S.R. (1996). Attitudes and Behavior. In G.R. Semin and K. Fiedler (eds.), *Applied Social Psychology* (S. 3-29). London u. a.: Sage.
- Marx, W. (1997). Semantische Dimensionen des Wortfeldes der Gefühlsbegriffe. *Zeitschrift für Experimentelle Psychologie*, XLIV, 478-494.
- Matthies, E. (1995). *Aspekte der Bedrohlichkeit von Umweltbelastungen. Eine explorative Untersuchung mit der Repertory Grid-Technik*. Bochum: Berichte aus der Fakultät für Psychologie der Ruhr-Universität Bochum, Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie, Nr. 45.
- Maurer, J. & Koll-Schretzenmayr, M. (2000). Vom Ort zur Allgegenwart. In J. Maurer (Hrsg.), *Mobilität ohne Grenzen? Vision: Abschied vom globalen Stau* (S. 7-165). Frankfurt am Main: Campus.
- Mayerhofer, K., Scherer, C. & Kalbermatten, U. (1990). *Psychogramm des jugendlichen Autolenkers*. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- McLuhan, M. (1995). Das Auto - Die mechanische Braut. In ders.: *Die magischen Kanäle. Understanding Media* (2. erw. Aufl.). Dresden, Basel: Verlag der Kunst.
- Mead, G.H. (1972). Die objektive Realität von Perspektiven. In W. Bühl (Hrsg.), *Verstehende Soziologie. Grundzüge und Entwicklungstendenzen* (S. 100-113). München: Nymphenburger Verlagshandlung.
- Mehrabian, A. & Russell, J.A. (1974). *An Approach to Environmental Psychology*. Cambridge/MA & London: The MIT Press.
- Merki, C.M. (1999). Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Straßenverkehrsforschung in der Schweiz. *Traverse*, (2), 37-54.
- Merki, C.M. & Schiedt H. (1999). Straßenverkehrsgeschichte: endlich etwas ins Rollen bringen. *Traverse*, (2), 11-13.

- Merleau-Ponty, M. (1966). *Phänomenologie der Wahrnehmung* (zuerst 1945: *Phénoménologie de la Perception*, Paris). Berlin: de Gruyter.
- Métraux, A. (1995). Die kulturhistorische Bedingtheit des Psychischen: Zum Werk Aleksandr R. Lurijas. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Wegbereiter der Psychologie. Der geisteswissenschaftliche Zugang: Von Leibniz bis Foucault* (S. 286-291). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Metzger, W. (1954). *Psychologie. Die Entwicklung ihrer Grundannahmen seit der Einführung des Experiments* (2. Aufl., zuerst 1941). Darmstadt: Steinkopff.
- Miller, G.A., Galanter, E. & Pribram, K.H. (1973). *Strategien des Handelns: Pläne und Strukturen des Verhaltens* (orig. 1960, New York). Stuttgart: Klett.
- Mönnich, H. (1951). *Die Autostadt. Roman*. München: Andermann.
- Mogel, H. (1990). *Umwelt und Persönlichkeit. Bausteine einer psychologischen Umwelttheorie*. Göttingen: Hogrefe.
- Mogel, H. (1990b). *Bezugssystem und Erfahrungsorganisation*. Göttingen: Hogrefe.
- Molt, W. (1986). Die Behavior Settings Straßen. In G. Kaminski (Hrsg.), *Ordnung und Variabilität im Alltagsgeschehen* (S. 83-126). Göttingen: Hogrefe.
- Molt, W. (1990). Verkehrsmittelnutzung. In L. Kruse, C.F. Graumann & E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 555-559). München: Psychologie Verlags Union.
- Moore, G.T. (1979). Knowing about Knowing. The current state of theory and research on environmental cognition. *Environment and Behavior*, 11, 33-70.
- Moscovici, S. (1963). Attitudes and opinions. *Annual Review of Psychology*, 14, 231-260.
- Moseley, M.J. (1979). *Accessibility: the rural challenge*. London: Methuen.
- Mummendey, H. (1979). *Einstellungen und Verhalten*. Bern: Huber.
- Murray, H.A. (1938). *Explorations in Personality*. New York: Oxford University Press.
- Musil, R. (1970). *Der Mann ohne Eigenschaften* (zuerst 1952) (S. 9-10). Sonderausgabe, Hamburg: Rowohlt.
- Näätänen, R. & Summala, H. (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam: North Holland Co.
- Netz Software Partner GmbH (2000). *PSYGRID (Demo-Version 1.0, für Windows)*. Bremen.
- Novak, M. (1975). Story and Experience. In J.B. Wiggins (ed.), *Religion as Story* (S. 175-200). New York: Harper & Row.
- Osgood, C.E., Suci, G.J. & Tannenbaum, P.H. (1957). *The measurement of meaning*. Urbana: University of Illinois Press.
- Parker, D. & Manstead, A.S.R. (1996). The Social Psychology of Driver Behavior. In G.R. Semin & K. Fiedler (eds.), *Applied Social Psychology* (S. 198-224). London u.a.: Sage.
- Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036-1048.
- Pawlik, K. (1975). Umweltpsychologie und Ökopsychologie. In W.H. Tack (Hrsg.), *Bericht über den 29. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie in Salzburg 1974. Band 2* (S. 275-276). Göttingen: Hogrefe.
- Pawlik, K. (1976). Ökologische Validität: Ein Beispiel aus der Kulturvergleichsforschung. In G. Kaminski (Hrsg.), *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis* (S. 59-72). Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Pawlik, K. (1991). The psychology of global environmental change. Some basic data and an agenda for cooperative international research. *International Journal of Psychology*, 26, 547-563.
- Pervin, L.A. (1968). Performance and satisfaction as a function of individual-environmental fit. *Psychological Bulletin*, 69 (1), 56-68.

- Petersen, R. & Schallaböck, K.O. (1995). *Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik*. Berlin u.a.: Birkhäuser.
- Pfennig, N. (1989). Der Naturbegriff der Ökologie. In H. Weber (Hrsg.), *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs* (S. 227-239). Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Piaget, J. (1976). *Die Äquilibration der kognitiven Strukturen*. Stuttgart: Klett.
- Piaget, J. (1981). *Jean Piaget über Jean Piaget. Sein Werk aus seiner Sicht*. München: Kindler.
- Pidoll, M. Freiherr v. (1912). *Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf*. Wien: Manz.
- Piechotta, H.J. (1976). Erkenntnistheoretische Voraussetzungen der Beschreibung: Friedrich Nicolais Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. In H.J. Piechotta (Hrsg.), *Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung* (S. 98-150). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Pirsig, R.M. (1992). *Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten. Ein Versuch über Werte*. Sonderausgabe (zuerst 1974). Frankfurt am Main: Fischer.
- Pligt, J.v.d. (1996). Social Psychology and Environmental Issues. In G.R. Semin & K. Fiedler (eds.), *Applied Social Psychology* (S. 173-197). London u.a.: Sage.
- Popitz, H., Bahrtdt, H.P., Jüres, E.A. & Kesting, H. (1957). *Technik und Industriearbeit. Soziologische Untersuchungen in der Hüttenindustrie*. Tübingen: J. C. B. Mohr.
- Praschl, M. & Risser, R. (1994). Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel der Verkehrsmittelwahl. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht* (S. 209-224). Weinheim: Beltz.
- Preisendörfer, P. (1999). *Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen 'Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998'*. Opladen: Leske + Budrich.
- Preisendörfer, P. & Franzen, A. (1996). Der schöne Schein des Umweltbewußtseins. Zu den Ursachen und Konsequenzen von Umwelteinstellungen in der Bevölkerung. In A. Diekmann und C.C. Jaeger (Hrsg.), *Umweltsoziologie. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 36* (S. 219-244). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Preston, H. L. (1979). *Automobile age, Atlanta. The making of a southern metropolis, 1900 - 1935*. Athens: University of Georgia Press.
- Preuss, S. (1991). *Umweltkatastrophe Mensch. Über unsere Grenzen und Möglichkeiten, ökologisch bewußt zu handeln*. Heidelberg: Asanger.
- Projektgruppe 'Ökologie' (1996). Probleme und Perspektiven eines automobilisierten Lebensstils Jugendlicher. Mobilität im Lebenszusammenhang Jugendlicher als Gegenstand ökologischer Bildung. *Zukunftsforum Jugend 2000* (Hrsg.: Evangelische Akademien in Deutschland e.V., Bad Boll), (Sonderheft 1996), 3-12.
- Prose, F. (1997). Sieben Schritte zur neuen Beweglichkeit. Konzept und Zwischenergebnisse der nordlicht-Aktion zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. In E. Giese (Hrsg.), *Verkehr ohne (W)Ende. Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge* (S. 317-329). Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie.
- Proshansky, H.M., Fabian, A.K. & Kaminoff, R. (1983). Place-Identity: Physical World Socialization of the Self. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83.
- Proshansky, H.M., Ittelson, W.H. & Rivlin, L.G. (eds.). (1976). *Environmental Psychology. People and their physical settings (2nd Edition)*. New York et. al.: Holt, Rinehart and Winston.
- Proshansky, H.M. & O'Hanlon, T.J. (1977). Environmental Psychology: Origins and Development. In D. Stokols (eds.), *Perspectives on Environment and Behavior - Theory, Research and Applications* (S. 101-129). New York: Plenum Press.

- Raeithel, A. (1983). *Tätigkeit, Arbeit und Praxis. Grundbegriffe für eine praktische Psychologie*. Frankfurt am Main: Campus.
- Raeithel, A. (1989). *GridStack Vers. 1.2 (für Apple Macintosh)*. Hamburg: Arne Raeithel (FB Psychologie der Universität Hamburg).
- Raeithel, A. (1990). *Arbeiten zur Methodologie der Psychologie und zur Kelly-Matrizen-Methodik*. Unveröff. Habilitation: Universität Hamburg, Fachbereich Psychologie.
- Raeithel, A. (1992). Activity Theory as a foundation for design. In C. Floyd, H. Züllighoven, R. Budde und R. Keil-Slawik (ed.), *Software development and reality construction* (S. 391-415). Berlin: Springer.
- Raeithel, A. (1993). Auswertungsmethoden für Repertory Grids. In J. Scheer & A. Catina (Hrsg.), *Einführung in die Repertory Grid-Technik. Band 1: Grundlagen und Methoden* (S. 41-67). Bern u.a.: Huber.
- Raeithel, A. (1998). Kooperative Modellproduktion von Professionellen und Klienten - erläutert am Beispiel des Repertory Grid. In ders.: *Selbstorganisation, Kooperation, Zeichenprozess. Arbeiten zu einer kulturwissenschaftlichen, anwendungsbezogenen Psychologie*. (S. 209-254). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Ratz, E. (Hrsg.). (1993). *Mobilität ohne Grenzen? Beiträge zu verantwortlicher Verkehrsgestaltung*. München: Evangelischer Presseverband für Bayern e.V.
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Reuter, H. (1992). Sicherheit als offenes System - Versuch einer Konturierung. In T. Wehner (Hrsg.), *Sicherheit als Fehlerfreundlichkeit. Arbeits- und sozialpsychologische Befunde für eine kritische Technikbewertung* (S. 168-250). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Rheinberg, F. (1994). Flow-Experience when Motorcycling: A Study of a Special Human Condition. In R. Brendicke (Hrsg.), *Safety, Environment, Future - Proceedings of the 1991 International Motorcycle Conference* (S. 349-362). Bochum: Institut für Zweiradsicherheit e.V. (Forschungshefte Nr. 7).
- Riedel, H. (1989). Der Stellenwert des Motorrades im Freizeitmarkt der Zukunft. *VDI Berichte*, (779), 403-430.
- Riemann, G. (1987). *Das Fremdwerden der eigenen Biographie. Narrative Interviews mit psychiatrischen Patienten*. München: Wilhelm Fink.
- Riemann, R. (1991). *Repertory Grid Technik: Handanweisung*. Göttingen: Hogrefe.
- Riessland, A. (1999). Fahrgefühle - japanische Autowerbung im Rückblick. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 251-269). Frankfurt am Main: Campus.
- Riley, S. & Palmer, J. (1976). Of Attitudes and Latitudes: A Repertory Grid Study of Perceptions of Seaside Resorts. In P. Slater (ed.), *The Measurement of Intrapersonal Space by Grid Technique. Vol 1: Explorations of Intrapersonal Space* (S. 153-167). London: Wiley.
- Risser, R. (1993). Wie passen High-Tech im Straßenverkehr und Psychologie zusammen? In G. Kroj, H. Utzelmann & W. Winkler (Hrsg.), *Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit* (S. 6-12). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- Ropohl, G. (1983). Technik als Gegennatur. In G. Großklaus und E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 87-100). Karlsruhe: von Loeper.
- Rorty, R. (1988). *Solidarität oder Objektivität? Drei philosophische Essays*. Stuttgart: Reclam.
- Rosenberg, M.J., and Hovland, C.I. (1960). Cognitive, affective, and behavioral components of attitudes. In M.J. Rosenberg, C.I. Hovland, R.P. McGuire, R.P. Abelson and J.W. Brehm (eds.), *Attitude organization and change* (S. 1-14). New Haven: Yale University Press.
- Ruff, F.M. (1990). *Ökologische Krise und Risikobewußtsein. Zur psychischen Verarbeitung von Umweltbelastungen*. Wiesbaden: Deutscher Universitäts Verlag.

- Russell, J.A. (1980). A circumplex model of affect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 1161-1178.
- Sachs, W. (1984). *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek: Rowohlt.
- Sachs, W. (1999). Selbst-Mobil. Über den zweideutigen Zusammenhang von Motorisierung und Individualisierung. In A. von Vegesack & M. Kries (Hrsg.), *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog* (S. 326-337). Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Salber, W. (1969). *Wirkungseinheiten*. Wuppertal u.a.: Henn.
- Sato, I. (1991). Bosozoku: flow in japanischen Motorradbanden. In M. Csikszentmihalyi & I.S. Csikszentmihalyi (Hrsg.), *Die außergewöhnliche Erfahrung im Alltag: Die Psychologie des flow-Erlebnisses* (S. 111-138). Stuttgart: Klett-Cotta.
- Saup, W. (1983). Barkers Behavior Setting-Konzept und seine Weiterentwicklung. *Psychologische Rundschau*, 34 (3), 134-146.
- Schahn, J. (1993). Die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten beim individuellen Umweltschutz. In J. Schahn und T. Giesinger (Hrsg.), *Psychologie für den Umweltschutz* (S. 29-49). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schahn, J. (1993b). Umgehungsstraßen, Beschränkungen für private Pkws, ÖPNV-Förderung: Lösungen für unsere Verkehrsprobleme? In J. Schahn und T. Giesinger (Hrsg.), *Psychologie für den Umweltschutz* (S. 145-161). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schahn, J. & Giesinger, T. (Hrsg.). (1993). *Psychologie für den Umweltschutz*. Weinheim: Beltz/PVU.
- Schahn, J. & Holzer, E. (1990). Studies of Individual Environmental Concern. The Role of Knowledge, Gender, and Background Variables. *Environment and Behavior*, 22, 767-786.
- Schahn, J. & Holzer, E. (1990b). Konstruktion, Validierung und Anwendung von Skalen zur Erfassung des individuellen Umweltbewußtseins. *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 11, 185-204.
- Schaltenbrand, G. (1988). Bewußtsein und Zeit. In R. Zoll (Hrsg.), *Zerstörung und Wiederaneignung von Zeit* (S. 37-58). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Schapp, W. (1910). *Beiträge zur Phänomenologie der Wahrnehmung*. Erlangen: Philosophische Akademie.
- Schapp, W. (1959). *Philosophie der Geschichten*. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann.
- Schapp, W. (1976). *Wissen in Geschichten. Zur Metaphysik der Naturwissenschaft* (2. Aufl.). Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann
- Schapp, W. (1985). *In Geschichten verstrickt. Zum Sein von Mensch und Ding* (3. Aufl.). Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann
- Scheer, J. & Catina, A. (Hrsg.). (1993). *Einführung in die Repertory Grid-Technik. Band 1: Grundlagen und Methoden*. Bern u.a.: Huber.
- Schiedt, H. (1999). Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer Straßenbezogenen Verkehrsgeschichte. *Traverse*, (2), 17-36.
- Schlag, B. (1987). 'In meinem Alter fährt man an sich recht zügig'. *Untersuchungen zu Risikoverhalten und Risikobereitschaft junger Fahrer*. Unveröff. Habilitation: Universität-Gesamthochschule Essen, Fachbereich Erziehungswissenschaft - Psychologie - Sport.
- Schlag, B. (1994). Risikoverhalten im Straßenverkehr. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht* (S. 131-138). Weinheim: Beltz.
- Schlosberg, H. (1954). Three Dimensions of Emotion. *Psychological Review*, 61, 81-88.
- Schmidt, G. (1999). Editorial: 'Die Zeit fährt Auto'. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 7-14). Frankfurt am Main: Campus.

- Schmidt, L. (1995). Mobilität - gesundheitsfördernd und umweltverträglich. In A.G. Keul (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven* (S. 112-136). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schmucki, B. (1999). Vom Schwung der Fahrt zur Form der Straße. Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung. *Traverse*, (2), 151-170.
- Schmucki, B. (1999b). Cyborgs unterwegs? Verkehrstechnik und individuelle Mobilität seit dem 19. Jahrhundert. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 87-119). Frankfurt am Main: Campus.
- Schneider, G. (1986). Psychological Identity of and identification with urban neighborhoods. In D. Frick (ed.), *The Quality of Urban Life* (S. 203-218). Berlin: de Gruyter .
- Schneider, G. (1989). Qualitativität als methodologisches Desiderat der Umweltpsychologie. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Qualitative Forschung in der Psychologie. Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder* (S. 297-323). Heidelberg: Asanger.
- Schneider, G. (1992). 'Identität von' und 'Identifikation mit' städtischer Umwelt. In K. Pawlik & K.H. Stapf (Hrsg.), *Umwelt und Verhalten. Perspektiven und Ergebnisse ökopsychologischer Forschung* (S. 169-202). Bern: Huber.
- Schöne, H. (1980). *Orientierung im Raum. Formen und Mechanismen der Lenkung des Verhaltens im Raum bei Tier und Mensch*. Stuttgart: Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft.
- Schönhammer, R. (1991). *In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung*. München: Quintessenz.
- Schönhammer, R. (1993). Kulturwandel im Spiegel der Automobilwerbung. *Psychologie und Geschichte*, 4 (3/4), 247-262.
- Schönhammer, R. (1995). *Das Leiden am Beifahren. Frauen und Männer auf dem Beifahrersitz*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Schütz, A. (1974). *Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Schütz, A. & Luckmann, T. (1979). *Strukturen der Lebenswelt. Band 1*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Schütze, F. (1977). *Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien - dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen*. Bielefeld: Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie.
- Schütze, F. (1984). Kognitive Figuren des autobiographischen Stegreiferzählens [1]. In M. Kohli & G. Robert (Hrsg.), *Biographie und soziale Wirklichkeit: Neue Beiträge und Forschungsperspektiven* (S. 78-117). Stuttgart: Metzler.
- Schulz, U. & Kerwien, H. (1991). Zur Risikobereitschaft junger Motorradfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 37 (4), 168-171.
- Schulze, G. (1992). *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. Frankfurt am Main: Campus.
- Schwartz, S.H. & Howard, J.A. (1981). A normative decision-making model of altruism. In J.P. Rushton & R.M. Sorrentino (eds.), *Altruism and helping behavior* (S. 189-211). Hillsdale / NJ: Erlbaum.
- Seamon, D. (1979). *A Geography of the Lifeworld. Movement, Rest and Encounter*. London: Croom Helm.
- Seamon, D. (1980). Body-Subject, Time-Space Routines, and Place Ballets. In A. Buttner & D. Seamon (eds.), *The Human Experience of Space and Place* (S. 148-165). London: Croom Helm.
- Seamon, D. (1982). The Phenomenological Contribution to Environmental Psychology. *Journal of Environmental Psychology*, 2, 119-140.
- Seamon, D. & Mugerauer, R. (eds.). (1985). *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world*. Dordrecht u.a.: Martinus Nijhoff Publishers.

- Searles, H.F. (1960). *The nonhuman environment in normal development and schizophrenia*. New York: International Universities Press.
- Seel, H. & Sichler, R. (1993). Perspektiven einer Psychologie der menschlichen Naturbeziehung. In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 14-26). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Seel, H., Sichler, R. & Fischerlehner, B. (Hrsg.). (1993). *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Sichler, R. (1993). Psychologische Naturhermeneutik. Moderne Naturerfahrung im Gespinnst tradierter Symbole. In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 71-87). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Slater, Philip (1970). *The pursuit of loneliness. American culture at the breaking point*. Boston: Beacon Press.
- Slater, Patrick (Hrsg.). (1977). *The Measurement of Intrapersonal Space by Grid Technique. Vol 2: Dimensions of Intrapersonal Space*. London: Wiley.
- Sloterdijk, P. (1999). 'Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...!'. Gespräch mit Peter Sloterdijk. In A. von Vegesack & M. Kries (Hrsg.), *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog* (S. 102-113). Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Spada, H. (1990). Umweltbewußtsein. Einstellung und Verhalten. In L. Kruse, C.F. Graumann & E.D. Lantermann (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 623-631). München: Psychologie Verlags Union.
- Spiegelberg, H. (1994). *The phenomenological movement. A historical introduction*. Third revised and enlarged edition. Dordrecht, NL, u.a.: Kluwer Academic Publishers (student edition).
- Spörli, S. (1978). Menschen am Steuer. Beiträge zu einer Regeneration der Verkehrspsychologie. *Gruppendynamik*, 9 (4), 227-238.
- Stapf, K.H. (1976). Bemerkungen zur Gegenstands- und Methodendiskussion in der Umweltpsychologie. In G. Kaminski (Hrsg.), *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis* (S. 26-39). Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Steffen, K. (1990). *Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Stegmüller, W. (1975). Der sogenannte Zirkel des Verstehens. In ders.: *Das Problem der Induktion: Humes Herausforderung und moderne Antworten. Der sogenannte Zirkel des Verstehens* (S. 63-88). Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Steinke, I. (1999). *Kriterien qualitativer Forschung. Ansätze zur Bewertung qualitativ-empirischer Sozialforschung*. Weinheim: Juventa.
- Stern, P.C., Dietz, T. & Kalof, L. (1993). Value Orientations, Gender, and Environmental Concern. *Environment and Behavior*, 25, 322-348.
- Stewart, V. & Stewart, A. (1981). *Business Applications of Repertory Grid*. London: MacGraw-Hill.
- Stier, H. (2000). Marktgesellschaftliche Bedingungen der Kluft zwischen Umwelteinstellungen und Umwelthandeln - Pädagogische Perspektiven. In H. Heid, E.H. Hoff & K. Rodax (Hrsg.), *Ökologische Kompetenz. Jahrbuch Bildung und Arbeit '98* (S. 266-282). Opladen: Leske + Budrich.
- Stierle, K. (1989). Die Entdeckung der Landschaft in Literatur und Malerie der italienischen Renaissance. In H. Weber (Hrsg.), *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs* (S. 33-52). Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Stinnes, C. (1996). *Im Auto durch zwei Welten. Die erste Autofahrt einer Frau um die Welt, 1927 bis 1929*. Wien: Promedia Verlag.
- Stokols, D. (1979). A congruence analysis of human stress. In I.G. Sarason & C.D. Spielberger (eds.), *Stress and anxiety (Vol. 6)* (S. 27-53). Washington D.C.: Hemisphere Press.

- Stokols, D. (1981). Group x place transactions: Some neglected issues in the psychological research on settings. In D. Magnusson (ed.), *Toward a psychology of situation* (S. 393-415). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Stopher, P.R., Meyburg, A.H. & Brög, W. (eds.). (1981). *New Horizons in Travel Behavior Research*. Lexington, Mass.: Heath.
- Straus, E. (1960). Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung. In ders.: *Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften* (S. 141-178) (zuerst 1930). Berlin, Göttingen, Heidelberg: Springer.
- Stringer, P. (1976). Repertory Grids in the Study of Environmental Perception. In P. Slater (ed.), *The Measurement of Intrapersonal Space by Grid Technique. Vol 1: Explorations of Intrapersonal Space* (S. 183-208). London: Wiley.
- Stringer, P. (1981). Time, Cost and other Factors in Inter-Urban Travel Mode Choice. In W. Molt, H.A. Hartmann & P. Stringer (eds.), *Advances in Economic Psychology. Third European Colloquium on Economic Psychology 1978* (S. 367-381). Heidelberg: Edition Meyn.
- Ströker, E. & Janssen, P. (1989). *Phänomenologische Philosophie*. Freiburg, München: Alber.
- Szodruch, M. (2000). *Repertory Grids als Analyse- und Beratungsinstrument: Coaching, Teamentwicklung, Organisationsentwicklung*. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit Nr. 20.
- Tajfel, H. & Turner, J.C. (1986). The Social Identity Theory of Intergroup Behaviour. In S. Worchel and W.G. Austin (eds.), *Psychology of Intergroup Relations (2nd Ed.)* (S. 7-24). Chicago: Nelson-Hall.
- Tanner, C. (1995). *Wahrnehmung von Umweltproblemen und Barrieren umweltgerechten Handelns*. Dissertation: Universität Bern.
- Tanner, C. & Foppa, K. (1996). Umweltwahrnehmung, Umweltbewußtsein und Umweltverhalten. In A. Diekmann & C.C. Jaeger (Hrsg.), *Umweltsoziologie. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 36* (S. 245-271). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Taylor, D.S. (1990). Making the most of your matrices: hermeneutics, statistics, and the repertory-grid. *International Journal of Personal Construct Psychology*, 3, 105-119.
- Thelma & Louise (USA, 1991, Regie: Ridley Scott).
- Traxel, W. (1983). Emotionsdimensionen. In H.A. Euler and H. Mandl (eds.), *Emotionspsychologie* (S. 19-27). München: Urban & Schwarzenberg.
- Tuan, Y. (1976). Structuralism, Existentialism, and Environmental Perception. In H.M. Proshansky, W.H. Ittelson and L.G. Rivlin (eds.), *Environmental Psychology. People and their physical settings (2nd Edition)* (S. 134-140). New York et. al.: Holt, Rinehart and Winston.
- Tuan, Y. (1977). *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tully, C.J. (2000). Mobilität Jugendlicher am Lande und in der Stadt. Angleichung der Lebensstile - differenzierte Mobilitätsbedürfnisse. In ILS (Hrsg.), *U. MOVE - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche* (S. 9-23). Dortmund: ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Twigger-Ross, C.L. & Uzzell, D.L. (1996). Place and Identity Processes. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 205-220.
- Urban, D. (1991). Die kognitive Struktur von Umweltbewußtsein. Ein kausalanalytischer Modelltest. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 22, 166-180.
- Utermöhlen, B. (1999). Margarete Winter - eine Automobilistin aus Buxtehude. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 271-279). Frankfurt am Main: Campus.

- van Lennep, D.J. (1987). The Psychology of Driving a Car. In J.J. Kockelmans (Hrsg.), *Phenomenological Psychology. The Dutch School* (S. 217-227). Dordrecht: Nijhoff.
- van Peursen, G.A. (1954). L'horizon. *Situation. Beiträge zur phänomenologischen Psychologie und Psychopathologie*, 1, 204-235.
- Verron, H. (1986). *Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot. Ein Beitrag zur Psychologie der Verkehrsplanung*. Berlin: Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, TU Berlin.
- von Eye, A. & Marx, W. (Hrsg.). (1984). *Semantische Dimensionen. Verhaltenstheoretische Konzepte einer psychologischen Semantik*. Göttingen et. al.: Hogrefe.
- von Friedeburg, L. (1991). Anspruch und Schwierigkeit kritischer Sozialforschung. In J. Früchtl & M. Calloni (Hrsg.), *Geist gegen den Zeitgeist. Erinnern an Adorno* (S. 68-75). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- von Vegesack, A. & Kries, M. (Hrsg.). (1999). *Automobility - Was uns bewegt. Ausstellungskatalog*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Vroom, V.H. (1964). *Work and Motivation*. New York: Wiley.
- Vygotskij, L.S. (1969). *Denken und Sprechen*. Stuttgart: Fischer.
- Wacker, A. (1977). Überlegungen zum Begriff der Aneignung bei Leontjew. *Psychologie und Gesellschaft: Zeitschrift zur Kritik bürgerlicher Psychologie*, 1, 63-78.
- Wagner, M. (1983). Das Gletschererlebnis. Visuelle Aneignung im frühen Tourismus. In G. Großklaus & E. Oldemeyer (Hrsg.), *Natur als Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur* (S. 235-263). Karlsruhe: von Loeper.
- Waibel, M.C. (1997). *'Knick leicht durch Holm drücken': Lokales Wissen in der betrieblichen Lebenswelt*. Dissertation: Universität Bremen. (Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 2, 2001)
- Waldenfels, B. (1980). Intentionalität und Kausalität. In ders.: *Der Spielraum des Verhaltens* (S. 98-125). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Waldenfels, B. (1992). *Einführung in die Phänomenologie*. München: Wilhelm Fink Verlag / UTB.
- Walser, M. (1957). *Eben in Philippsburg*. Frankfurt am Main: Suhrkamp. Zitiert nach: *Das Autobuch. Geschichten und Ansichten*. Hrsgg. v. Klaus Roehler und Kalle Giese. Darmstadt: Luchterhand, 1983 (S. 51-54).
- Walter, O.B. (1998). *GridLab Vers. 0.86 (für Windows 95/NT)*. Berlin: Otto B. Walter (Charité).
- Weber, H. (1989). Vorwort. In H. Weber (Hrsg.), *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs* (S. 7-10). Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Weber, H. (Hrsg.). (1989b). *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs*. Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Weber, M. (1972). *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie* (5. Aufl.). Tübingen: Mohr.
- Wehner, T. (1992). Fehlerfreie Sicherheit - weniger als ein günstiger Störfall. In T. Wehner (Hrsg.), *Sicherheit als Fehlerfreundlichkeit. Arbeits- und sozialpsychologische Befunde für eine kritische Technikbewertung* (S. 14-33). Opladen: Westdeutscher Verlag .
- Wehner, T., Clases, C. & Endres, E. (1996). Situiertes Lernen und kooperatives Handeln in Praxisgemeinschaften. In E. Endres & T. Wehner (Hrsg.), *Zwischenbetriebliche Kooperation. Die Gestaltung von Lieferbeziehungen* (S. 71-85). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Wehner, T., Clases, C. & Manser, T. (1999). *Wissensmanagement: State of the Art, Einführung in ein transdisziplinäres Thema und Darstellung der arbeits- und sozialwissenschaftlichen Perspektive*. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit Nr. 14.
- Wehner, T. & Dick, M. (2001). Die Umbewertung des Wissens in der betrieblichen Lebenswelt: Positionen der Arbeitspsychologie und betroffener Akteure. In G. Schreyögg (Hrsg.),

- Wissen in Unternehmen. Konzepte, Maßnahmen, Methoden* (S. 89-117). Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- Wehner, T., Raeithel, A., Clases, C. & Endres, E. (1996). Von der Mühe und den Wegen der Zusammenarbeit. Theorie und Empirie eines arbeitspsychologischen Kooperationsmodells. In E. Endres & T. Wehner (Hrsg.), *Zwischenbetriebliche Kooperation. Die Gestaltung von Lieferbeziehungen* (S. 39-58). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.
- Wehner, T. & Stadler, M. (1994). The Cognitive Organization of Human Errors. A Gestalt Theory Perspective. *Applied Psychology: An International Review*, 43 (4), 565 -584.
- Wehrspaun, M. (1995). 'Umweltbewußtsein' im Spannungsfeld normativer Umorientierungen, psychosozialer Belastungen und umweltgerechter Verhaltensweisen. Eine explorativ-konzeptionelle Literaturanalyse. In Umweltbundesamt (Hrsg.), *Umweltbewußtsein als soziales Phänomen* (S. 29-110). Berlin: Umweltbundesamt (UBA-Texte Nr. 32/95).
- Weigel, R.H. (1983). Environmental Attitudes and the Prediction of Behavior. In N. Feimer & E.S. Geller (eds.), *Environmental Psychology* (S. 257-287). New York: Praeger.
- Wenger, E. (1998). *Communities of Practice. Learning, Meaning, and Identity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Wicker, A.W. (1987). Behavior Settings Reconsidered: Temporal Stages, Resources, Internal Dynamics, Context. In D. Stokols und I. Altman (eds.), *Handbook of Environmental Psychology. Vol. 1* (S. 613-654). New York u.a.: John Wiley & Sons.
- Wiedemann, P.M. (1986). *Erzählte Wirklichkeit. Zur Theorie und Auswertung narrativer Interviews*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Wiedemann, P.M., Karger, C.R. & Homburg, A. (1996). *Subjektive Taxonomien gefährdeter Umweltgüter*. Forschungszentrum Jülich: Programmgruppe Mensch, Umwelt, Technik - Arbeiten zur Risikokommunikation Nr. 58 .
- Wilde, G.J.S. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2 (4), 209-225.
- Wilson, B.M. (1980). Social Space and Symbolic Interactionism. In A. Buttner & D. Seamon (eds.), *The Human Experience of Space and Place* (S. 135-147). London: Croom Helm.
- Winch, P. (1992). *Versuchen zu verstehen* (orig. 1987, Oxford). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Winter, M. (1905). *5000 Kilometer Autofahrt ohne Chauffeur*. Buxtehude, Stuttgart: Uhlandsche Buchdruckerei GmbH.
- Witte, W. (1960). Experimentelle Untersuchungen von Bezugssystemen: I. Struktur, Dynamik und Genese von Bezugssystemen. *Psychologische Beiträge*, 4, 218-252.
- Witte, W. (1960b). Über Phänomenskalen. *Psychologische Beiträge*, 4, 645-672.
- Witte, W. (1966). Das Problem der Bezugssysteme. In W. Metzger (Hrsg.), *Handbuch der Psychologie I. Der Aufbau des Erkennens - 1. Wahrnehmung und Bewußtsein* (S. 1003-1027). Göttingen: Hogrefe.
- Witte, W. (1975). Zum Gestalt- und Systemcharakter psychischer Bezugssysteme. In S. Ertel, L. Kemmler & M. Stadler (Hrsg.), *Gestalttheorie in der modernen Psychologie* (S. 76-93). Darmstadt: Steinkopff.
- Wöhler, K. (1998). Determinanten der Benutzungsbereitschaft - eine empirische Studie zur Verlagerung des sekundären Ausflugsverkehrs vom PKW auf den Bus. *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 69 (1), 176-197.