

# Fahren

## – die unterschätzte Erlebnisdimension des Verkehrs

*Michael Dick*

### Zusammenfassung

Der Beitrag stellt die Perspektive des Fahrens als Tätigkeit in den Mittelpunkt. Es werden verschiedene Bezugssysteme zur Analyse und zum Verständnis des Fahrens dargestellt: Die Phänomenologie des Fahrens, umwelt- und verkehrspsychologische Arbeiten sowie eine eigene empirische Studie über die subjektive Repräsentation der Fahrerfahrung. Auf dieser Basis wird schließlich begründet, warum die An- und Abreise zu Events nicht nur eine technisch-organisatorische, sondern auch eine kulturelle, psychologische und pädagogische Aufgabe ist.

### Summary

This article focuses on the perspective of driving as an activity. Different frames of reference for the analysis and the understanding of driving are presented: a phenomenology of driving, contributions of environmental psychology and mobility behaviour research, and our own empirical study about the subjective representation of the driving experience. On this basis reasons are given about why event-related traffic is not only a technical and organisational challenge, but a cultural, psychological and pedagogical one as well.

## 1 Einführung: Fahren als Gegenstand

Auf einer Automobilausstellung 1931 in Berlin zeigt sich das Verkehrsmittel von einer unbekanntenen Seite: „... alle diese Gebrauchsinstrumente gebärden sich jetzt so, als seien sie pure Schauobjekte ...“ (KRACAUER 1996). Die Faszination des Objekts Auto löst bis heute Verwunderung und oft auch Streit aus. Ich möchte mit diesem Beitrag vorschlagen, die Perspektive zu wechseln und statt des Objektes die Tätigkeit des Fahrens zu betrachten. Das Fahren durchdringt unseren Alltag wie kaum eine andere Tätigkeit. In dieser Selbstverständlichkeit und Gewöhnung entzieht es sich leicht dem reflexiven Blick: Warum sollen wir etwas in Frage stellen, das aus der Sicht des Einzelnen alltäglich funktioniert? Dieses Beharrungsvermögen treibt angesichts der Herausforderungen, vor denen die motorisierte Fortbewegung steht, manchen For-

scher und Planer zu rabiatischen Gedankenspielen: *„Die Routinen der Autofahrer erschüttern“* – mit diesem Anspruch stellt sich das Forschungsprojekt ‚Mobilist‘ am 22.05.2001 in der Frankfurter Rundschau der Öffentlichkeit vor. Mobilität beginne im Kopf, und hier müsse man beim Autofahrer ansetzen. Was sind Gründe für diese enge Bindung? Dieser Frage folgen wir anschließend auf den Spuren der Psychologie.

## 1.1 Phänomenologische Bestimmung des Gegenstands Fahren

Fragen wir uns, was Fahren eigentlich ist, wie wir es beschreiben oder gar definieren können, so wird deutlich, dass wir häufig Phänomene vermengen, die nicht das Gleiche sind, etwa das Bahnfahren und das Autofahren.

In der Tätigkeit des Fahrens konstituiert sich ein Verhältnis zwischen Mensch und Fahrzeug. Bahnfahren, Busfahren, Autofahren, Radfahren oder Karussellfahren haben die Bewegung des Körpers durch den Raum gemeinsam, sind aber nicht die gleiche Tätigkeit. Nur Auto, Motorrad und Fahrrad setzen körpereigene Bewegung direkt in Fortbewegung um, Auto und Motorrad zudem vermittelt über einen Motor. Das Verhältnis zwischen der körpereigenen Bewegung und der Fortbewegung ist bei Auto, Motorrad und Fahrrad am engsten: Jede leichte körperliche Modulation wirkt sich auf das Fahrverhalten aus, beim Auto sensibel über Fußgelenke, Hände und Arme, beim Zweirad über den gesamten Körper. Die eigene Steuertätigkeit impliziert damit ein enges Verhältnis zwischen Leib und Fahrzeug. Am vollständigsten ist dieses Verhältnis beim Motorrad: Hier sind es alle Körperteile und der Körper als Ganzes, die beansprucht werden und jederzeit durch Motorkräfte verstärkte Reaktionen des Fahrzeuges hervorrufen. In Bahn und Bus kann ich mich dagegen nahezu beliebig bewegen, ohne damit das Verhalten des Fahrzeuges zu beeinflussen.

In dieser engen Verbindung kommt es bei geübten Fahrern zu einer Verschmelzung von Leib und Fahrzeug, eine Ausdehnung des Eigenraums, in dem Auto und Fahrer eine empfindsame Einheit bilden (GRÜNBAUM 1930, APPELYARD, LYNCH & MYER 1964, VAN LENNEP 1987).

Schon der Gehstock zeigt die Körpererweiterung durch Werkzeuge: *„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“* (MERLEAU-PONTY 1966, S. 182). Werkzeuge verändern unser Verhältnis zur Welt, die wir uns mit ihnen aneignen: *„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“* (MERLEAU-PONTY 1966, S. 173). Die Inkorporation des Werkzeugs gibt der Begegnung mit unserer Umwelt eine neue Qualität.

Verstärkt wird das enge Verhältnis zwischen Leib und Fahrzeug durch die Ausrichtung des Blickes beim Fahren. Bei den selbstgesteuerten Fahrzeugen Auto und Motorrad blicke ich während der Fahrt nach vorne, die Außenwelt bewegt sich an beiden Seiten parallel und in der gleichen Geschwindigkeit an mir vorbei. Der Blick durchschneidet den Raum synchron mit der Straße, der Horizont erscheint beweglich. Ich nehme den Raum nicht umgrenzt und außer mir liegend wahr, sondern bleibe ein Teil von ihm, blicke aus ihm heraus. Die Wahrnehmung lässt die Welt

gleichsam um mich herum fließen. Beim Zufahren umgreift mein seitlicher Blick den Raum, die schnelle Bewegung der Objekte frontal zu meinem Gesichtsfeld bildet eine Grenze. Die Landschaft rast wie auf einer Leinwand an mir vorbei. In der Tiefe wird diese Bewegung langsamer und kommt am Horizont nahezu zum Stillstand. Ich bin nicht Teil der Landschaft, sondern betrachte sie.

Der frontale Blick macht den Auto- oder Motorradfahrer zum Mittelpunkt des Geschehens und Handelns, während der seitliche Blick den Passagier zum unbeteiligten Zuschauer macht. Je schneller wir fahren, desto schmaler erscheint das vor uns liegende Band der Straße. Der Raum um uns herum verengt sich, die Fixierung auf den vor uns liegenden Horizont nimmt gleichzeitig zu. Bei starker Beschleunigung und hoher Geschwindigkeit kommt hinzu, dass sich die Schwerkraft relativiert, der vertikalen Anziehungskraft der Erde wird eine horizontale Kraft entgegengesetzt. Leiblich erleben wir dieses als die Zentrierung der Kräfte auf die Körpermitte, das sprichwörtliche „flaue Gefühl“ im Magen (auch durch die Rotation des Karussells).

Betrachten wir nun den kinästhetischen und den visuellen Sinn gemeinsam, so erkennen wir, dass in deren Zusammenwirken nicht nur Mensch und Fahrzeug zu einer Einheit verschmelzen können, sondern dass diese Einheit wiederum eine enge Verbindung mit der durchfahrenen Welt eingehen kann. Die Mensch-Fahrzeug-Einheit wird zum Teil des Raumes oder zum Teil der Landschaft. Phänomenologen sprechen von der Homogenisierung des Raumes, bei der Subjekt und Objekt verschmelzen (STRAUS 1960).

Die Verschiedenheit der Verkehrsmittel auf leiblicher und sinnlicher Ebene lässt einen Vergleich zwischen ihnen voreilig erscheinen. Bevor das Auto Verkehrsmittel ist, ist es im engen Sinne des Wortes Fahrzeug, Bahn oder Zug sind Beförderungsmittel. Das Fahrerleben konstituiert sich auf der leiblichen und sinnlichen Ebene, bevor ein rationaler Vergleich die Überlegenheit des einen oder anderen Verkehrsmittels belegen könnte.

## **1.2 Bezugsrahmen zum Vergleich von Verkehrsmitteln**

Die Kriterien eines Vergleichs ändern sich je nach Bezugsrahmen. Ein wissenschaftlicher Bezugsrahmen etwa ist die Verkehrsplanung, deren wichtigstes Kriterium die Effizienz des Verkehrs ist. Verschiedene Wege dazu werden diskutiert, neben technischen Lösungen werden auch verhaltensbezogene oder raumplanerische Ansätze verfolgt (KUTTER 2002). Vor dem Primat der Nachhaltigkeit ist die Verlagerung von Verkehr vom individuellen auf das öffentliche Verkehrssystem ein weitgehend geteiltes Ziel.

Ein anderer Bezugsrahmen ist die Frage nach der Mobilität. Denn Mobilität ist mehr als Verkehr und Transport, sie schließt gesellschaftliche, kulturelle und soziale Teilhabe mit ein (CANZLER & KNIE 1998, HOLZAPFEL 1997, MAURER & KOLL-SCHRETZENMAYR 2000). Damit sind die Kriterien des Verkehrsmittelvergleichs nicht mehr allein technischer Art. Partizipation, Chancengleichheit, Freizügigkeit sind nur einige Stichworte, die in diesem Bezugsrahmen Orientierung geben. Ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung von Technologie ist hier die Gestaltbarkeit und Bewältigung gesellschaftlicher Transformationen. Bei der Untersuchung der subjektiven Bedeutung von Mobilität zeigt sich, dass eine wesentliche Funktion der motorisierten Fortbe-

wegung in der Synchronisation verschiedener Lebensbereiche liegt (HEINE, MAUTZ & ROSENBAUM 2001, BUHR 1999, HILDEBRANDT, DEUBEL & DICK 2001).

Wer aber sagt, dass die subjektiven Repräsentationen des Fahrens diesen Bezugssystemen entsprechen oder überspitzt: dass Menschen sich so verhalten, wie es Experten denken? Bisher werden die subjektiven Erfahrungen der Alltagsakteure kaum erforscht oder berücksichtigt. Nachdem wir kurz auf die psychologische Forschung zur Verkehrsmittelwahl eingegangen sind, werden wir aus einer Studie berichten, in der wir die Bezugsrahmen des Auto- und Motorradfahrens erfahrungsbasiert erforscht haben.

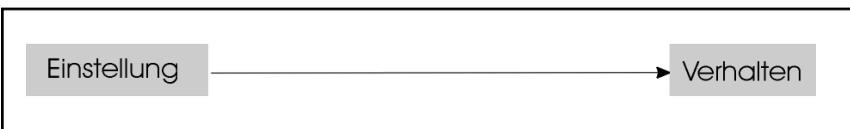
## 2. Die Versachlichung des Fahrens in der Psychologie

Während sich die Verkehrspsychologie weiterhin darauf beschränkt, die Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug bzw. Verkehrssystem zu optimieren, fragen andere Richtungen in einem erweiterten Bezugsrahmen nach Ursachen und Bedingungen für die Bindung an das Auto. Zu nennen sind die Forschung zu umweltbezogenen Einstellungen und Verhaltensbedingungen und zu Motiven der Verkehrsmittelwahl.

### 2.1 Einstellungen – Ursachen für Verhalten?

Ein Zweig der Umweltpsychologie beschäftigt sich mit der Frage, wie umweltfreundliches Verhalten erklärt und gefördert werden kann. Dabei wird angenommen, dass das Verhalten allgemeinen Regeln folgt, die unabhängig von dessen Inhalt wirksam werden. Diese Regeln lassen sich modellieren und auf bestimmte Wirklichkeitsbereiche anwenden. Ein einfaches Beispiel für eine solche Regel ist der Zusammenhang zwischen Einstellungen und Verhalten (Abb. 1). Die Regel besagt ganz allgemein, dass eine positive Einstellung einem Objekt oder Sachverhalt gegenüber ein diesem zugewandtes und entgegenkommendes Verhalten fördert. Als zusätzliche Bedingungen müssen das Wissen über diese Verhaltensmöglichkeit sowie die Ausführungskompetenz gegeben sein. Dies würde bedeuten, dass eine positive Einstellung zum Umweltschutz, operationalisiert etwa als Zustimmung zur Vermeidung von Emissionen, die Bereitschaft fördert, sich entsprechend zu verhalten und etwa auf das Auto zu verzichten.

Abb. 1: Der vereinfachte Zusammenhang zwischen Einstellung und Verhalten



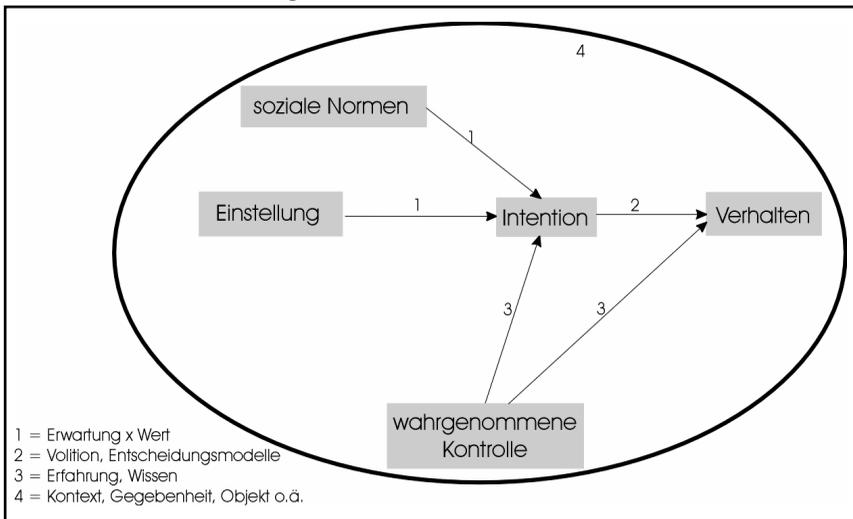
Quelle: Dick 2001

Durch Umfragen ist gut belegt, dass in Deutschland und anderen westlichen Industrienationen ein ausgeprägtes Bewusstsein über die ökologische Krise herrscht (PREISDÖRFER 1999). Entsprechend lässt sich eine kritische Haltung gegenüber dem Autoverkehr nachweisen, insbesondere die mit ihm verbundenen Belastungen (Flä-

chenverbrauch, Lärm, Emissionen) werden wahrgenommen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine Verstärkung des Umweltverbundes werden befürwortet (PREISENDÖRFER 1999, S. 38). Eine Verteuerung des Autofahrens oder Geschwindigkeitsbegrenzungen hingegen finden wenig Unterstützung (PREISENDÖRFER 1999, S. 30, 38, 214 ff.). Insgesamt aber ist ein hohes Umweltbewusstsein mit einer hohen individuellen Mobilität gekoppelt, was mögliche Verhaltenseffekte zumindest kompensiert. Zudem differieren die Effekte eines hohen Umweltbewusstseins zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und zwischen verschiedenen Kontexten in Alltag und Freizeit. Insgesamt erweist sich der Zusammenhang zwischen Einstellungen und Verhalten als wenig stabil, durchschnittlich liegen Korrelationen zwischen Einstellungen und Verhalten bei ca.  $r = 0.35$  (HINES, HUNGERFORD & TOMERA 1986 /1987), in deutschen Stichproben sogar nur zwischen  $r = 0.08$  und  $r = 0.30$ , bei bereichsspezifischen Aussagen zum Konsumverhalten und zur Verkehrsmittelwahl zwischen  $r = 0.15$  und  $r = 0.44$  (PREISENDÖRFER 1999, 72 f.; vgl. BAMBERG 1996).

In der Konsequenz wird das Modell verfeinert (FUHRER 1995). Zwischen Einstellungen und Verhalten liegt die Verhaltensbereitschaft (konative Komponente, Intention; FISHBEIN & AJZEN 1975). Diese hängt von weiteren Einstellungskomponenten ab, etwa vom Wissen um mögliche Handlungsalternativen, von den wahrgenommenen Kontrollmöglichkeiten sowie von der Bewertung der angenommenen Folgen der jeweiligen Handlung. Schließlich wird eine normativ-soziale Komponenten-

Abb. 2: Erweitertes Einstellungs-Verhaltensmodell der psychologischen Umweltforschung



*Grau unterlegt sind die wesentlichen Komponenten, die im Rahmen des Einstellungsparadigmas operationalisiert werden. Die Modellierung ihres Zusammenwirkens wird durch Pfeile mit den Ziffern 1 bis 3 angedeutet. Schließlich werden statt genereller meist kontextspezifische Einstellungen erhoben (Ziffer 4, Oval).*

te eingeführt, in der bestehende soziale Normen und Werte bzw. die Bereitschaft, diesen zu folgen, auf das Verhalten einwirken (SCHWARTZ & HOWARD 1981). Damit rücken strukturelle Bedingungen und die subjektive Bewertung von Kontexten, Verhaltensbedingungen und Verhaltensfolgen in den Blickpunkt der umweltbezogenen Einstellungsforschung (Abb. 2). Eine Hauptkritik an dem Modell ist, dass es die Rekursivität des Verhaltens nicht abbildet. Es kann nicht gezeigt werden, wie sich konkretes Verhalten, also die Erfahrungen, die man gemacht hat, auf die Einstellungen auswirken. Dabei dürfte es einen wesentlichen Unterschied machen, ob die in Frage stehenden Einstellungen auf persönlichen Erfahrungen oder auf sozialen Repräsentationen (also etwa Normen oder Stereotypen) beruhen.

Die konkreten Bezugssysteme des Verhaltens aber sind variabler, komplexer und verschachtelter als es in standardisierenden Forschungsdesigns abbildbar wäre. Wir sollten versuchen, die subjektiven Bezugssysteme zu verstehen, indem wir fragen, in welchen Bezügen beobachtetes oder berichtetes Verhalten Sinn macht. Gerade beim Fahren sind diese Bezüge nicht leicht zu bestimmen, verbindet es doch verschiedene Kontexte miteinander, zwischen denen wir uns fortbewegen.

## 2.2 Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl

Eine andere Perspektive modelliert Entscheidungssituationen zwischen den Verkehrsmitteln. Verkehrsmittelwahl wird hier als subjektiv bestimmtes und multidimensionales Verhalten aufgefasst, das kognitive, motivationale und kontextbezogene Voraussetzungen hat. HELD (1982) unterscheidet limitierende Determinanten, die den Handlungsspielraum strukturell eingrenzen und motivationale Determinanten, die die individuelle Verkehrsmittelwahl im privaten Personenverkehr innerhalb dieses zur Verfügung stehenden Spielraums bestimmen. Obwohl physikalische und soziale Kontextbedingungen ernst genommen werden, werden auch hier lineare Modelle zur Erklärung und Prognose von Verhalten favorisiert (VERRON 1986). Ob ihrer Ausführlichkeit und Sorgfalt gehören die zitierten Arbeiten zusammen mit der Studie von STRINGER (1981) trotzdem zu den wegweisenden und liefern uns bis heute beachtete Aufstellungen relevanter Motive der Verkehrsmittelwahl (vgl. Tab. 1).

Die am häufigsten genannten Motive sind in Übereinstimmung aller drei Studien Zeit, Kosten und Bequemlichkeit. Insgesamt wird der instrumentelle Aspekt des Fahrens stark betont. Weder Motive, die sich aus dem Fahrerleben selbst herleiten lassen, noch solche sozial-symbolischer Natur werden weiter verfolgt (anders SACHS 1984, SCHÖNHAMMER 1991). Häufig werden diese unter dem Schlagwort der „extrafunktionalen Motive“ zusammengefasst, ohne allerdings empirisch erforscht und theoretisch systematisiert zu werden. In der Motivforschung zum Motorradfahren werden hingegen kaum funktionale Motive genannt. Das Motorrad wird weitgehend als Freizeitfahrzeug genutzt, entsprechend werden nur freizeitbezogene Motive angenommen (SCHULZ 1993). DICK (2001) fasst diese wie folgt zu Motivkomplexen in drei Gruppen zusammen.

- 1) Selbstkonzept, Identität: hierzu gehören Kompetenzzuwachs, Kontrollbedürfnisse und fahrdynamische Aspekte der Kompetenz, Kontrolle und Überlegenheit, weiterhin Rivalismus, Identifikation und soziale Bindungsbedürfnisse.
- 2) Leiblichkeit, Sinnlichkeit: Flow-Erleben, Thrill, Erregung, sensorische Aspekte wie Gerüche oder Sonne sowie fahrdynamische Aspekte im Sinne kinästhetischer Wahrnehmung.

Tab. 1: Motive der Verkehrsmittelwahl, Übersicht

<i>Stringer*</i>	<i>Held**</i>	<i>Sachs***</i>
convenience	Bequemlichkeit	Geborgen im Komfort
general convenience	Zeit	Raum und Zeit als Ressourcen
practicality	Unabhängigkeit	Unabhängig wie ein Herr
journey	Kosten	
comfort	Privatsphäre	Geborgen im Komfort
general comfort	Eigene Sicherheit	
spatial comfort	körperliche Funktionslust	Triumphierende Geschwindigkeit
comfort in the vehicle	Sozialer Kontakt	
lack of fatigue	Umweltbezogene Überleg.	
flexibility	Optische Reize	Reisen und der touristische Blick
general flexibility	Zuverlässigkeit	
flexibility of stopping	Abgase meiden	
route flexibility	Geräusche	
flexibility of timing	Geltung / Prestige	
cost	technische Funktionslust	Neuheiten, Verbesserungen
time	Unterordnung	
facilities [...]	Sicherheit anderer Personen	
control [...]	Macht	
affect [...]	Hilfe gewähren	
others [...]	Erkundung	
reliability [...]	Freude am Risiko	
organisation	Sonstige (15)	

*Anmerkungen:*

\*: Die Rangreihung der Motive folgt den Häufigkeiten, mit denen ein Motiv als Konstrukt in 480 standardisierten Repertory-Grid Interviews (vgl. Abschnitt 3) genannt wurden. Die über 3.000 Konstrukte wurden von drei Ratern in 11 Haupt- und 23 Subkategorien geordnet.

\*\* : Die Liste der Motive beruht auf einer Literaturanalyse, die Rangreihung folgt der Häufigkeit der Nennungen eines Motivs in 21 inhaltsanalytisch ausgewerteten Intensivinterviews, die Zuordnung nahmen zwei trainierte Auswerter vor.

\*\*\*: Sachs diskutiert Motive für das Autofahren als Wunschstrukturen. Hier werden die Kapitelüberschriften übernommen und neben vergleichbare Motive bei Held gesetzt.

*Quelle: eigene Darstellung*

3) Freizeitmotivation, Regeneration: Eskapismus, Hedonismus, Abenteuer und teilweise soziale Bedürfnisse. Das Freizeiterlebnis kann als Kompensationsangebot für erlebte Entfremdung in anderen Lebensbereichen (Alltag, Beruf) oder im Sinne von physiologischer Regeneration und Entspannung verstanden werden. Kritisch muss eingeräumt werden, dass die Wahl eines Verkehrsmittels keine paradigmatische Entscheidungssituation ist, sondern Nutzungsgewohnheiten sowie biographische und strukturelle Bedingungen voraussetzt. Sie ist in langfristige Orientierungsprozesse eingebunden (KUTTER 2003). BAMBERG (2001) versucht in neueren Arbeiten dem gerecht zu werden, indem er Entscheidungen als letztes Glied einer Kette aktionsräumlichen Verhaltens modelliert.

Aus unserer eingangs dargelegten Gegenstandsbestimmung heraus sind zwei weitere Kritikpunkte an die psychologische Mobilitätsforschung zu richten: Zum einen werden mit dem eigenen Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln Alternativen gegenübergestellt, die phänomenologisch gar keine Alternativen sind. Die Ähnlichkeiten zwischen dem Auto- und dem Motorradfahren hingegen werden bisher nicht zu einem Transfer der Befunde zwischen beiden Forschungsgebieten genutzt. Zweitens stellen wir eine Versachlichung des Fahrens fest, es wird auf die Nützlichkeit des Verkehrsmittels reduziert. Dies hängt eng mit dieser Konstruktion von Alternativen zusammen: Da der Vergleich zwischen den genannten Verkehrsmitteln nur auf der funktionalen Ebene Sinn macht, werden die funktionalen Motive des Fahrens überbetont.

### **3 Untersuchung: Das subjektive Erleben als Bezugssystem**

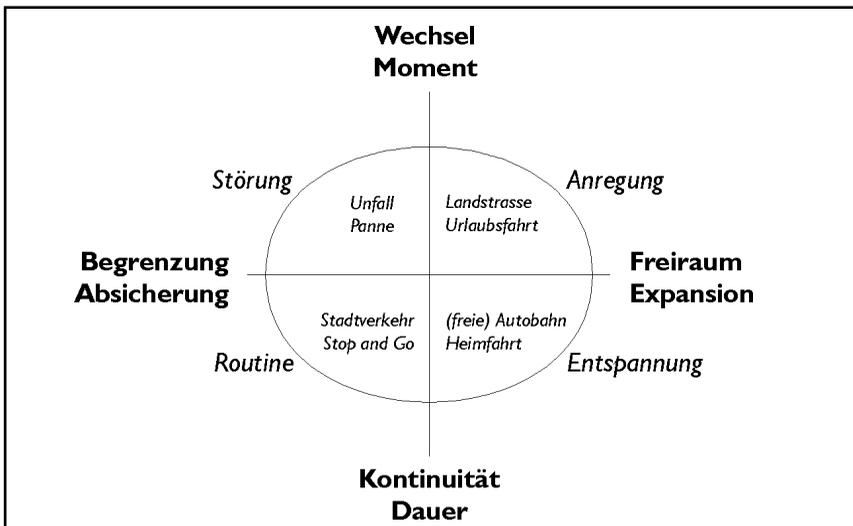
Ausgehend von der eingangs erläuterten Annahme, dass die leibliche Dimension in unserem Verhältnis zum Auto und Motorrad eine eigene Instanz der Weltbegegnung bildet, haben wir Auto- und Motorradfahrer nach ihrem Erleben des Fahrens befragt (DICK 2001, DICK & WEHNER 1999). Da die Erzählung als Darstellungsmodus die selbst erlebte Erfahrung am besten abbilden kann, baten wir Motorradfahrer/innen darum, uns vom Fahren zu erzählen. In der Analyse der Erzählungen wollten wir dann den subjektiv dominierenden Bezugssystemen auf die Spur kommen. Die erste Überraschung bei der Auswertung war, dass wir keine dominierenden Bezugssysteme neben dem Fahrerleben (Fahr-Erleben) selbst auffinden konnten. Zwar waren die Erzählungen teilweise biographisch strukturiert, Konflikte mit Autoritäten oder aktuelle Lebenslagen thematisiert, keines dieser Motive aber gab einer Erzählung den Rahmen oder einen roten Faden. Der rote Faden der Erzählungen bestand vielmehr im Fahren oder im Motorrad selbst. Dabei haben die Erzählungen durchaus Tiefe und weisen Komplikationen und Problemorientierung auf (DICK 1997). Diese drehen sich allerdings um die Aneignung des Motorrads, um fahrerische Kompetenzen und die durch das Fahrzeug erschlossenen Erlebnisräume. In Anspielung auf den Eventbegriff könnte man sagen, das Fahren selbst ist bereits das Event, es braucht nicht inszeniert zu werden, da es in sich selbst ein sinnhaftes Erlebnis ist. Die Erzählungen belegen, dass das Fahren bereits vor seiner instrumentellen Bestimmung Bedeutung hat und im Sinne einer sich selbst verstärkenden Tätigkeit motiviert ist.

Mit diesem Befund war es gerechtfertigt, auf Basis von Erzählungen systematisch die subjektiven Bezugssysteme des Fahrerlebens herauszuarbeiten. Wichtig war dabei, dass wir einerseits an die eigenerlebte Erfahrung anknüpfen konnten, andererseits aber auch vergleichbare Begriffe zur Kategorisierung und Bewertung dieser Erfahrungen erhoben. Ein Verfahren hierzu ist das Repertory-Grid-Interview (RAEITHEL 1998, FROMM 1995). In Kombination mit episodischen Erzählungen über solche Fahr-situationen, die typisch oder kennzeichnend für das eigene Erleben sind, erlaubt das Verfahren als narratives Gridinterview die systematische und vergleichbare Abbildung subjektiver Erfahrungen (DICK 2000). Ohne auf die Empirie an dieser Stelle im Detail eingehen zu können, sollen kurz die wesentlichen Befunde – das Modell des Fahrerlebens und die drei Aneignungsmodi – dargestellt werden.

Ausgehend von der leiblichen Einheit Mensch-Fahrzeug liegt der Reiz des Fahrerlebens in der Bewegung von etwas Bekanntem weg auf etwas Unbekanntes zu und in der Integration des Neuen. Die dominante Repräsentation des Fahrens ist eine räumliche, mit Hilfe des Fahrzeugs erweitert der Mensch seinen Wirkungsbereich über seine biologischen Möglichkeiten hinaus. Dies äußert sich vor allem in der Vorstellung des idealen Fahrerlebens, das wir mit den geschilderten Situationen in Beziehung setzten. Jenseits dieser Idealvorstellungen gibt es aber auch eine alltägliche Repräsentation, bei der es mit dem Fahren um die möglichst flüssige und kontinuierliche Erfahrung von Übergängen zwischen verschiedenen Kontexten geht. Die Erfahrung von Stetigkeit und entlastetem Dahingleiten kennzeichnet diesen Modus.

Über alle 18 durch uns in mehrstündigen Interviews erhobene Modelle scheint eine ähnliche Struktur auf, die wir als das Modell des Fahrerlebens bezeichnen (vgl. Abb. 3). Fahren ermöglicht ein sich in beschleunigter Fortbewegung stetig veränderndes Verhältnis zur Umwelt. Es wird positiv erlebt, wenn es mit eigener Kontrolle über die leibliche, materielle und physikalische Situation einhergeht. Beim Fahren expandieren wir in die Umwelt und erleben oder erweitern unseren Horizont. In der zweiten Erlebnisdimension wird kurzfristiges von dauerhaftem Erleben unterschieden. Expansion kann sich kontinuierlich oder abrupt, antizipierbar oder überraschend vollziehen. In allen subjektiven Modellen finden sich diese räumlichen und zeitlichen Repräsentationen.

Abb. 3: Erlebnisdimensionen des Fahrens



Quelle: Dick 2001

Unterhalb dieser allgemeinen Struktur lassen sich drei Aneignungsmodi unterscheiden: die funktionale, die symbolische und die fahrtechnische Aneignung. Der Aneignungsbegriff geht allgemein davon aus, dass die Außenwelt uns Widerstand entgegensetzt, in dessen Überwindung wir unser Verhältnis zu ihr gestalten (LEONTJEW 1977). Die Studie fragt danach, welche Aspekte der Umwelt beim Fahren erlebt und gestaltet werden, worauf sich die subjektiven Anstrengungen und Auslegungen richten, was mit dem Fahren perfektioniert wird. Allgemein und für alle Befragten gilt, dass das Fahren eine geographische und kulturelle Exploration erlaubt. Wie weit diese Exploration reicht, kann mit dem Auto oder Motorrad in hohem Maß und feinfühlig selbst bestimmt werden, eine Umkehr ist jederzeit möglich und das vertraute Fahrzeug gibt Sicherheit. Spezielle Motive, die eine differenzielle Betrachtung erlauben, also über die befragten Akteure hinweg in unterschiedlichen Gewichten und Mischungsverhältnissen vorkommen, sind:

- Fahrtechnische Aneignung, bei der es um die Erweiterung von Fähigkeiten, Fertigkeiten, Wissen und Erlangung von Meisterschaft in der technischen und operativen Beherrschung des Fahrzeugs geht. Auch die Bewältigung von Strecken und Verkehrssituationen durch geschickte Routenwahl fällt darunter.
- Symbolische Aneignung, in der das Spiel mit sozialer Identität in der Öffentlichkeit, der Anspruch auf soziale Teilhabe, kulturelle Ausdrucksräume und -formen gesucht werden. Offenheit für neue Situationen und Leidenschaft kennzeichnen das fahrerische Ideal.
- Funktionale Aneignung, bei der die Synchronisation von Lebensbereichen und Zielsystemen und die Gestaltung von Übergängen zwischen diesen im Mittelpunkt stehen. Für die Akteure sind Weite, Nutzen und Fluss wichtig. In der zweiten Dimension werden gleichförmige und alltägliche Sachlichkeit und das außergewöhnliches Erleben integriert.

Die Aneignungsmodi sind keine Persönlichkeitstypologie, sondern betreffen jede Fahrerin und jeden Fahrer in unterschiedlicher Gewichtung. Das Autofahren etwa hat immer auch einen funktionalen Aspekt, während das Motorrad- oder Cabriofahren immer einen symbolischen und / oder fahrtechnischen Mehrwert aufweisen. Weiterhin lassen sich alle Aneignungsmodi aus der konkreten leiblichen Situation des Fahrens, die eingangs beschrieben wurde, herleiten – nicht aber aus dem Zufahren oder der Nutzung anderer Verkehrsmittel. Das Auto- und Motorradfahren ist folglich als ein eigener Gegenstand zu betrachten und nicht (nur) als ein Teil der umfassenderen Kategorie „Verkehr“. Die Alternative zwischen individuellen (Auto, Motorrad) und öffentlichen (Bahn, Zug, Bus) Personenverkehrsmitteln, die nicht nur der Verkehrsmittelwahlforschung, sondern der gesamten Verkehrsplanung implizit zugrunde liegt, beruht auf einer verkürzten und verzerrten Repräsentation des Fahrens, die um einen vermeintlichen Kern instrumenteller Abwägung und ökonomisch-rationaler Entscheidung herum entworfen ist. Auch für einen Einfluss des Umweltbewusstseins auf die Verkehrsmittelnutzung ergeben sich aus den Daten keine Hinweise. Dieses Motiv ist in den subjektiven Bezugsrahmen nicht zu finden.

## 4 Eventverkehr – mehr als eine logistische Frage

Zum Abschluss sollen aus den erfahrungsbasierten Bezugssystemen des Fahrens Anregungen zur Gestaltung von Eventverkehren abgeleitet werden. Aus funktionaler Perspektive geht es darum, einen kontinuierlichen und reibungslosen Zugang zum Event sicherzustellen. Dabei ergeben sich die konkreten mit der An- und Abreise verbundenen Motive nicht nur aus dem Event selbst, sondern ebenso aus der jeweiligen familiären und beruflichen Konstellation, in die der Eventbesuch eingebettet ist (vgl. die Beiträge von G.W. HEINZE / M. SCHIEFELBUSCH, J. FLAIG / H. KILL und A. JAIN in diesem Band). Aus symbolischer Sicht ist der Erlebniswert der An- und Abreise ein möglicher Anknüpfungspunkt. Zu prüfen wäre, ob sich das Eventthema auf die An- und Abreise ausdehnen lässt und mit dieser eine Einheit bilden kann. Fahrtechnisch schließlich bietet der Eventbesuch eine Gelegenheit zur Ausfahrt, er ist das willkommene Ziel, das den Weg mit seinen Erlebnismöglichkeiten rechtfertigt. Dies kann zusätzliche Besucher mobilisieren. Insgesamt kann die An- und Abreise als ein zusätzlicher Anlass für den Besuch entwickelt und kommuniziert werden, eine einheitliche Strategie für die drei Aneignungsmodi jedoch lässt sich nicht ableiten. Aus dem übergeordneten Modell des Fahrerlebens lassen sich immerhin einige Hinweise gewinnen.

### *Der Erlebnischarakter:*

Erlebnisse sind gestalthaft. Aus dem Erlebnisfluss heben sie sich als gegeneinander abgegrenzte Bedeutungseinheiten ab (HARTMANN & HAUBL 1998). Eine Fahrt lässt sich selbst als Erlebnis inszenieren, sie fügt sich aber auch als Bestandteil in eine übergeordnete Erlebnisstruktur ein (etwa eine längere Reise). Für die Gestaltung und Steuerung von Eventverkehren wäre es entscheidend, die An- und Abreise als ein Teil des Erlebnisses zu gestalten und zu inszenieren. Mit dem Motiv der Expansion und der Integration von Neuem bietet sich eine Anschlussmöglichkeit. Um eine Gestalt zu bilden, sind An- und Abreise als Eröffnung und Abschluss des Events zu inszenieren.

### *Das entlastete Tun:*

Das Fahren kann zwischen verschiedenen Tätigkeiten und Kontexten zur entlasteten Zwischenzeit werden. Durch die Entlastung vom instrumentellen Handeln wird der Moment zur Erfahrung aufgewertet, in der das Individuum mit der es umgebenden Landschaft eine Wahrnehmungseinheit bildet, ohne dass ein Ziel oder Zweck dazwischen steht. In diesem Sinne stellt das Fahren eine Verzögerung in der temporeichen Abfolge von Alltagsaktivitäten dar. Es bietet sich als Einbettung für das eigentliche Erleben geradezu an, da es um das Event herum eine Art Pufferzone schafft, welche den eigentlichen Erlebniskern aufwertet.

### *Das Fahren als Übergang:*

Die zweite Dimension des Fahrerlebens integriert Polaritäten wie Abwechslung und Kontinuität, Abenteuer und Alltag in einer Situation. Primär gestalten wir fahrend den Übergang zwischen Orten. Verbunden damit sind Übergänge zwischen Tätigkeiten, Rollen und Funktionen, zwischen Kulturen und Umwelten. Wenn wir an das Hauptmotiv der Expansion denken, die sich als Integration von Neuem in das Vertraute realisiert, dann liegt es nahe, dieses Motiv auch für den Transfer und die Integration der Eventerfahrung in den jeweils alltäglichen Kontext der Besucher zu nutzen.

**Gemeinschaftserleben:**

Nicht zu unterschätzen ist das Bedürfnis, ein Event in Gemeinschaft zu erleben. Im öffentlichen Verkehrsmittel können nicht nur Reisegruppen befördert werden, in gemeinsamer Bezugnahme auf das Eventthema können auch temporäre Gemeinschaften entstehen, die Teilhabe an den kulturellen, regionalen und sozialen Bedeutungen des Events ermöglichen.

Um zu zeigen, dass dies nicht nur abstrakte Postulate sind, sollen skizzenhaft Andeutungen für mögliche Umsetzungen gegeben werden (vgl. die Beiträge von M. SCHIEFELBUSCH und A. JAIN in diesem Band):

- Das Eventthema könnte mit Artefakten verbunden werden (Fahrpläne, Eintritts- und Fahrkarten, Werbeträger, Informationen, Videos). Sonder- oder Kurswagen oder historische Züge können dies zusätzlich unterstützen.
- Durch variable architektonische Gestaltung von Waggoninnenräumen kann individuelles und gemeinschaftliches Vor- und Nacherleben gefördert werden.
- Das Event kann in die Anreise ausgedehnt werden, indem bereits hier Orientierungspläne, Informationstexte, Medien etc. zur Vorbereitung verfügbar gemacht werden. Die Anreise dient der Antizipation und Planung des Aufenthalts.
- Das Event kann in die Abreise hinein verlängert werden, etwa indem ein Waggon für den Souvenirverkauf eingerichtet wird.

Damit Erlebnisse zur Erfahrung werden, müssen sie eine Bedeutung erlangen, die über den Moment hinausreicht. Sie müssen Anlass zur Reflexion und sinnhaften Auslegung sein. An- und Abreise böten einen Raum für diese individuellen und gemeinschaftlichen Reflexionsprozesse, indem man antizipierend und rückblickend über das Ereignis spricht und es rekonstruierend nacherlebt. Voraussetzung dafür ist, dass es uns Experten gelingt, das Thema der An- und Abreise nicht länger als instrumentelle Entscheidungsaufgabe zu konstruieren, sondern als Erlebnis- und Erfahrungsdimension einzubeziehen und damit seine kulturelle, psychologische und pädagogische Qualität zu entdecken.

**Literatur**

- APPLEYARD, Donald, Kevin LYNCH & John R. MYER (1964). *The View from the Road*. Cambridge, MA: M.I.T. Press
- BAMBERG, Sebastian (1996). Allgemeine und spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschonenden Verhaltens? In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 27, 47-60
- BAMBERG, Sebastian (2001). Alltagsmobilität zwischen objektiven Zwängen und subjektiven Wünschen. Entwicklung und Test eines Erklärungsmodells aktionsräumlichen Verhaltens. In: A. FLADE & S. BAMBERG (Hrsg.): *Mobilität und Verkehr. Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens* (S. 117-159). Darmstadt. *IWU – Institut Wohnen und Umwelt*.
- BUHR, Regina (1999). Neue Nutzungskontexte. Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. In: BUHR R., W. CANZLER, A. KNIE & S. RAMMLER (Hrsg.): *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis* (S. 105-131). Berlin
- CANZLER, Weert & Andreas KNIE (1998): *Möglichkeitenräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien
- DICK, Michael (1997). Ist Motorradfahren normal? Subjektive Normalitätskonstruktion in autobiographischen Erzählungen. In: KLICHE, T. & H. WITT (Hrsg.): *Wer oder was ist*

- 'normal'? Qualitative Sozialforschung zu einer psychologischen Schlüsselfrage. *Zeitschrift für Politische Psychologie*, 5 (3+4), 403-419
- DICK, Michael ( Juni 2000): Die Anwendung narrativer Gridinterviews in der psychologischen Mobilitätsforschung [39 Absätze]. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum Qualitative Research* (Online Journal). Verfügbar über: <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/2-00/2-00dick-d.htm> [Zugriff: 03.12.03], 1 (2)
- DICK, Michael (2001): Die Situation des Fahrens. Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie. Hamburg. Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 3
- DICK, Michael & Theo WEHNER (1999). Situationen des Fahrens – alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche. In: SCHMIDT, G. (Hrsg.): Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus (S. 63-86). Frankfurt am Main
- FISHBEIN, Martin & Icek AJZEN (1975): Belief, Attitude, Intention, and Behavior. Reading/Mass
- FROMM, Martin (1995): Repertory Grid Methodik. Ein Lehrbuch. Weinheim. Deutscher Studienverlag
- FUHRER, Urs (1995): Sozialpsychologisch fundierter Theorierahmen für eine Umweltbewußtseinsforschung. *Psychologische Rundschau*, 46, 93-103
- GRÜNBAUM, A. A. (1930): Aphasie und Motorik. *Zeitschrift für die gesamte Neurologie und Psychiatrie* 130, 385-412
- HARTMANN, Hans Albrecht & Rolf HAUBL (1998): „Erlebe Dein Leben!“ Eine Einführung. In: HARTMANN, H.A. & R. HAUBL (Hrsg.): Freizeit in der Erlebnisgesellschaft. Amüsement zwischen Selbstverwirklichung und Kommerz. Opladen S. 7-18
- HEINE, Hartwig, Rüdiger MAUTZ & Wolf ROSENBAUM (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt am Main
- HELD, Martin (1982): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Berlin
- HILDEBRANDT, Nikolaus, Katja DEUBEL & Michael DICK (2001): „Mobilität“ – Ein multidisziplinärer Begriff im Alltagsverständnis. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit Nr. 23
- HINES, Jody M., Harold R. Hungerford & Audrey Tomera (1986/1987): Analysis and Synthesis of Research on Responsible Environmental Behavior: A Meta-Analysis. *Journal of Environmental Education*, 16 (2), 1-8
- HOLZAPFEL, Helmut (1997): Autonomie statt Auto. Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs. Bonn
- KRACAUER, Siegfried (1996): Berliner Nebeneinander. Ausgewählte Feuilletons 1930-33. Zürich
- KUTTER, Eckhard (2002): Innovative räumliche Planung. Kernpunkt räumlicher Verkehrsgestaltung. *Technische Universität Hamburg-Harburg*: ECTL Working Paper 14
- KUTTER, Eckhard (2003): Modellierung für die Verkehrsplanung. Theoretische, empirische und planungspraktische Rahmenbedingungen. Technische Universität Hamburg-Harburg. ECTL Working Paper 21
- LEONTJEW, Aleksej Nikolaevic (1977): Tätigkeit, Bewußtsein, Persönlichkeit. Stuttgart
- MAURER, Jakob & Martina KOLL-SCHRETZENMAYR (2000): Vom Ort zur Allgegenwart. In: MAURER J. (Hrsg.): Mobilität ohne Grenzen? Vision. Abschied vom globalen Stau (S. 7-165). Frankfurt am Main
- MERLEAU-PONTY, Maurice (1966): Phänomenologie der Wahrnehmung (zuerst 1945: *Phénoménologie de la Perception*, Paris). Berlin
- PREISENDÖRFER, Peter (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen 'Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998'. Opladen
- RAEITHEL, Arne (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

- SACHS, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek
- SCHÖNHAMMER, Rainer (1991). In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung. München
- SCHULZ, Ulrich (1993). Freizeitmotivationen von Motorradfahrern und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 39 (2), 68-81
- SCHWARTZ, S. H. & J.A. HOWARD (1981): A normative decision-making model of altruism. In: RUSHTON, J.P. & R. M. SORRENTINO (Eds.), Altruism and helping behavior (S. 189-211). Hillsdale / NJ
- STRAUS, Erwin (1960): Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung. In: Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften (S. 141-178) (zuerst 1930). Berlin, Göttingen, Heidelberg
- STRINGER, Peter (1981): Time, Cost and other Factors in Inter-Urban Travel Mode Choice. In: MOLT, W., H. A. HARTMANN & P. STRINGER (Eds.), Advances in Economic Psychology. Third European Colloquium on Economic Psychology 1978 (S. 367-381). Heidelberg
- VERRON, Hedwig (1986): Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot. Ein Beitrag zur Psychologie der Verkehrsplanung. Berlin. (=Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, TU Berlin)
- VAN LENNEP, D. J. (1987): The Psychology of Driving a Car. In KOCKELMANS, J. J. (Ed.): Phenomenological Psychology. The Dutch School (S. 217-227). Dordrecht