

Situationen des Fahrens – alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche

Michael Dick und Theo Wehner*

in: Schmidt, Gert (Hg.) (1999): Automobil und Automobilismus. Jahrbuch Technik und Gesellschaft, S. 63-86. Frankfurt & New York: Campus.

Fahren ist mehr als ein Jahrhundert mit dem Automobil

Die Karriere des Automobils läßt sich als technische, individuelle und schließlich breite gesellschaftliche Vergegenständlichung menschlicher Wünsche interpretieren. Nachdem das Fahren als metabiologische Fortbewegung spätestens seit der Zeitenwende als kulturelles Phänomen zu beobachten ist, stellt das Automobil den gegenwärtig dominierenden Ausdruck dieser Kultur dar. Es macht das Fahren zur individuellen Errungenschaft und Ausdrucksform. Mit der Individualisierung der selbstbeweglichen Maschine finden vormals kulturell vermittelte Wünsche des unvermittelten Erscheinens und Verschwindens ihre individuelle Resonanz. Unzweifelhaft bewegt der Mensch mit seinem Automobil nicht nur Güter und sich selbst, sondern auch Ideen und deren Parodien über sich und die Welt. Die Automobilität in dieser subjektiven Resonanz ist Gegenstand unserer Studie. Sie setzt an, wo das Fahren nicht nur eine projektive Vorstellung ist, sondern zur eigenerlebten Erfahrung wird.

Allbeweglichkeit war immer Bestandteil menschlichen Strebens jenseits der alltäglichen Überlebenssicherung. Alle Figuren, die zwischen den Göttern und den Menschen standen, besaßen die Fähigkeit, jenseits ihrer

* Diese Forschungsarbeit entstand in Kooperation mit der DaimlerChrysler AG, Forschung und Technik, Berlin. Wir danken Dr. Arn Hosemann und Dr. Hans J. Küting.

körperlichen Möglichkeiten aus dem Nichts zu erscheinen und wieder zu verschwinden. Diese beflügelte Phantasie stellte auch die Triumphzüge der weltlichen und kirchlichen Herrscher des Mittelalters ins rechte Licht. Wenn sie in eine ihnen befohlene Stadt einzogen, nutzten sie dabei nicht selten allegorische Wagen, deren Karosse mit figürlichen Darstellungen ihrer Macht ausgestattet war. Der Antrieb wurde maskiert: Die Gefährte schwebten an unsichtbaren Seilen gezogen über die Bühne, und Zugtiere bekamen ein verfremdendes, meist geflügeltes Kostüm. Der Reiz des Fahrzeuges bestand in seiner Zwitter- und Vermittlungsfunktion zwischen dem Göttlichen und dem Menschlichen: „Reizbedingung war, daß ihre Bewegungen [...] gerade noch als mechanisch bedingte, 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* [...] feiern.“ (Berns, 1996; S. 17f.). Erst mit der Aufklärung erlauben sich die Entwürfe eine Demaskierung und bemühen sich um physikalische Korrektheit. Im Fahrzeug trifft der Drang menschlichen Vermögens immer schon auf den Respekt vor der göttlichen Allmacht.

So war die Idee des Automobils lange vor ihrer Realisierung geboren, seine „Erfindung“ Ende des 19-ten Jahrhunderts verdankt es der technischen Aneignung dieser Idee einer möglichen Wunscherfüllung. Das Prinzip des Antriebs über Explosion und Rückstoß ist bereits in einem Gemälde des 15ten Jahrhunderts vorgeführt (Berns, 1996; S. 15). Die seit 1825 operierende Eisenbahn war noch Ausdruck eines öffentlichen und gemeinschaftlichen Interesses, sie wurde im Rahmen kollektiver Leitbilder möglich und gerechtfertigt. Die Aufklärung gestattete den Menschen, das, was sie anstrebten, auch zu verwirklichen. Die mit der fortschreitenden Industrialisierung erfolgende Freisetzung der Menschen aus traditionellen Bindungen öffnete den Weg zur individuellen Motorisierung. Einen kollektiven Nutzen hatte das Automobil zunächst nicht. Als das Fahrrad zum Massentransportmittel avancierte, übernahm es dessen exklusiven Vergnügungswert. Aus- und Wettfahrten verursachten Befremden und leidenschaftliche Gegenwehr (Pidoll, 1912). Seinen Durchbruch erlebte das Auto mit der Fließbandproduktion. Henry Ford konnte es so verbilligen, dass seine Arbeiter als Kunden den notwendigen Markt eröffneten. Die

Funktionalität des Automobils folgte daraufhin als dessen sekundäre Legitimation.

Das Forschungsdesign¹

Wir haben subjektives Fahrerleben in einem vierjährigen Forschungsprojekt ausgehend von der *Situation des Fahrens*² untersucht. Unser Ansatz umfaßt die Wahrnehmungen, Empfindungen und Kognitionen während des situativen Erlebens und die reflexiven Konstruktionen, die die Bewertung und Einordnung dieser Praxis zu einem überdauernden Begriffsgebäude ermöglichen.

Diesen Ebenen der Realitätsbegegnung folgt ein mehrgleisiger empirischer Ansatz. Das freie Erzählen von Fahrerlebnissen führt die Erzähler dicht an die Situation heran, die gleichsam nacherlebt wird. Gleichzeitig erfordert die narrative Darstellung eine Ordnung: Beginn und Abschluß von Erzählsequenzen, deren Auswahl im Rahmen der Gesamterzählung und deren Verknüpfung werden vom Erzähler nicht zufällig vorgenommen, sondern entlang dessen, was ihm am Erzählten wichtig ist (Wiedemann, 1986). Situationsspezifische und übergreifende Deutungen der Fahrer greifen dabei ineinander, so dass subjektive Bezugssysteme und erlebte Referenzsituationen (paradigmatische Ereignisse) aufeinander bezogen und aneinander validiert rekonstruierbar sind. Während die Befragten in einer *autobiographischen Stegreiferzählung* (Schütze, 1977; 1984) praktische Erfahrung und begriffliche Bewertung ineinander verflechten, nehmen sie im *Repertory-Grid Interview* (Kelly, 1955; Raeithel, 1990; Scheer & Catina, 1993, Fromm, 1995) gezielt und in einer eigenen Konstruktionsphase theoretische Abstraktionen und Einordnungen vor. Im Unterschied zu traditionellen Formen, die auf einem Set von Standardelementen beruhen, baten wir die Auskunftspersonen, die Auswahl der zugrundelie-

¹ Forschungsansatz und Ergebnisse sind in fünf Forschungsberichten dargestellt, die der Einfachheit halber als Fahren I – V zitiert werden. Eine Gesamtdarstellung wird derzeit als Dissertationsvorhaben unter dem Titel „Die Situation des Fahrens“ bearbeitet (Dick).

² Der Begriff der *Situation* wird im phänomenologischen Sinne verwendet (Linschoten, Herzog). Er wird hier, genau wie die Begriffe der *Tätigkeit* und der *Aneignung*, die der kulturhistorischen Schule (Leontjew, Wygotski, Lurija) entstammen, nicht näher entfaltet.

genden Situationen selbst vorzunehmen und als episodische Erzählung (Flick, 1996) ausführlich zu schildern. Das Repertory Grid wurde so auf eine narrative Grundlage gestellt und in einem mehrstufigen Verfahren formal und interpretativ ausgewertet. Wir bezeichnen dieses Verfahren auch als *narratives Gridinterview*. In 25 Erzählungen von Auto-, Cabrio- und Motorradfahrern und -fahrerinnen wurden so insgesamt ca. 300 Fahrerlebnisse in ihrer subjektiven Bedeutungsstruktur entfaltet. Das daraus in mehreren Auswertungsschleifen entstandene Modell des Fahrerlebens wurde schließlich in ein Empfindungsinventar überführt, welches eine Autofahrt in sechs aufeinanderfolgende Situationen zerlegt und anhand einer adjektivischen Bewertungsskala abbildet (Fahren V). Methodologisch ist das Inventar eine Abwandlung des semantischen Differentials (Osgood, Suci & Tannenbaum, 1957; Ertel, 1964), dessen klassische Dimensionen (Valenz, Potenz, Erregung) sich in einer von uns durchgeführten Vorstudie (Fahren II) über verschiedene Fortbewegungsarten als nicht unabhängig erwiesen und durch die hier dargestellten Dimensionen des Fahrerlebens ersetzt wurden.

Die Untersuchung des Fahrens als Tätigkeit

Damit rückt die *individuelle Fahrerfahrung* in den Mittelpunkt unseres Interesses. Erfahrungen sind eine aktive Leistung und gründen immer im *tat-sächlichen* Erleben, also in einer konkreten Handlungssituation. Die Erfahrungsgenese vollzieht sich in einem stetigen Kreislauf aus Praxis und Reflexion zum Zweck der Sinnstiftung und Antizipation. In der retrospektiven Betrachtung setzen wir das Geschehene mit unserem Vorrat an Wissen und Erfahrungen in Beziehung. Dieser Vorrat an lebensweltlichen Repräsentationen bildet den *Bezugsrahmen* für die Auslegung relevanter Erlebnisse (Schütz & Luckmann, 1979). Die Fahrer müssen, um an diese subjektive Relevanzstruktur anzuknüpfen, den Griff in ihren Erlebnisstrom selbst vornehmen und jene Situationen auswählen, die Anlaß zum Auf- und Umbau dieser begrifflichen Strukturen waren und sind (vgl. Dick, 1997).

Bereits die Arbeiten von Berger, Bliersbach und Dellen (1973, 1975) hatten zum Ziel, die „zentralen Erlebnisse beim Autofahren“ herauszuarbeiten, um auf diese Weise sowohl dessen Attraktivität als auch dessen Konfliktpotential erklären zu können. Mit explorativen und halb-standardi-

sierten Interviews wurden aus der Sicht von Fahrern und Fahrerinnen die Fahrformen Autonomie, „thrill“, Gleiten, Erproben, Pilotieren und Kraftentfaltung herausgearbeitet und auf die polaren Tendenzen des „Auslebens“ und „Absicherns“ zurückgeführt. Die Arbeiten dieser Gruppe werden häufig zitiert, ohne dabei jedoch deren Fragerichtung und methodischen Ansatz aufzugreifen, obwohl das Fahren als Tätigkeit hier bereits früh zum Gegenstand angewandter verkehrspsychologischer Forschung wurde. Was den zitierten Ansatz vom hier dargestellten wesentlich unterscheidet, ist die empirische Herleitung des Bezugsrahmens der in Frage stehenden Erlebnisse und Erfahrungen. Berger, Bliersbach und Dellen stützen ihr Interviewverfahren im Rückgriff auf Gadamer auf den hermeneutischen Zirkel. Ihnen geht es darum, „die den Aussagen des Befragten zugrunde liegenden (und ihm meist verborgenen) Sinnzusammenhänge zu eruieren“ (Berger, Bliersbach & Dellen, 1973; S. 18). Vereinfacht ausgedrückt heißt das, dass der Forscher im Verlauf des Interviews Hypothesen aus dem bildet, was der Befragte ihm anbietet, also dessen Aussagen in irgendeiner Form hinterfragt. Das Bezugssystem entwickelt sich demnach in einem Aushandlungsprozess zwischen Forscher und Beforschtem, wobei das vorgängige Gegenstandsfeld des Forschers, hier Autobahn und Straßenverkehr, letztlich nicht verlassen wird. Demgegenüber ermöglichen Interviewverfahren, die sich auf eine Methodologie des Erzählens stützen, dem Befragten, sein Bezugssystem selbst zu entwickeln bzw. darzustellen. Dies gilt als ein wesentliches Kriterium interpretativer Sozialforschung (Hoffmann-Riem, 1980). Einfach ausgedrückt haben wir also nach dem Fahrerleben gefragt, nicht nach dem Erleben des Autofahrens im Straßenverkehr. So kommt im Vergleich mit Berger, Bliersbach & Dellen etwa Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern und damit verbundenen Kränkungs- und Ohnmachtsgefühlen in unserer Studie ein relativierter Stellenwert zu. Eine solche Kränkung erklärt sich dann aus einem die Situation überlagernden Motiv, das biographisch verankert ist.

An einem Einzelfall soll verdeutlicht werden, wie sich anhand konkreter Fahrsituationen ein subjektives Begriffssystem über das Fahren entfaltet (Abb. 1). Die zweidimensionale Struktur folgt der Eigenstrukturanalyse eines Repertory Grids (Raeithel, 1990), in der Elemente (Situationen) und Konstrukte nach Ähnlichkeit geordnet werden. Beate ist 28 Jahre alt und

fährt ein Mini Cabriolet.³ Da in der Datenauswertungsstrategie die größte Varianzquelle als waagerechte und die zweitgrößte als senkrechte Dimension abgetragen wird, ist zu erkennen, dass Beates wichtigste Deutungsdimension zwischen „Freiheit“ und „Beeinträchtigung“ verläuft. Die zweite Dimension zwischen „Wechsel / Kind sein“ und „Konsistenz / Erwachsen sein“ verdeutlicht ihr individuelles Motivmuster, das sie in ihrer Erzählung biographisch einbettet.

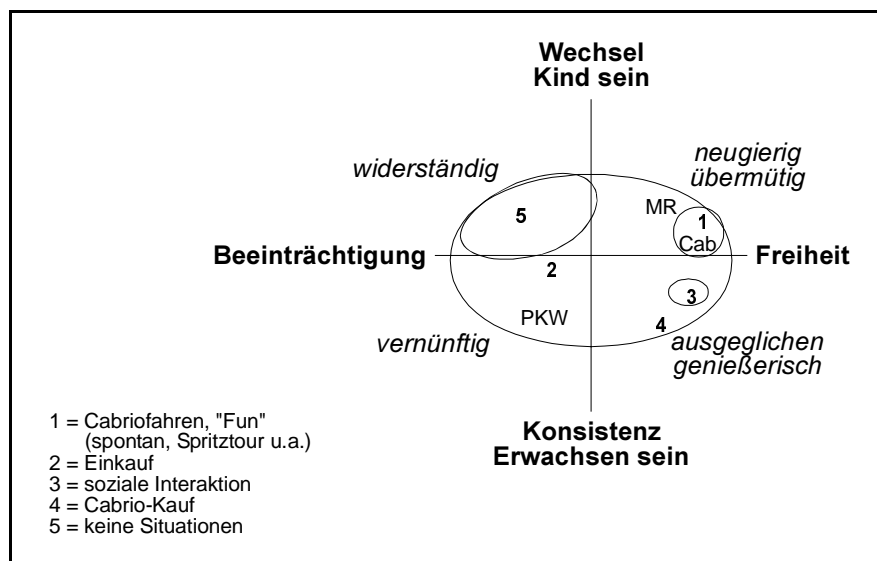


Abb. 1: Ein subjektives Modell des Fahrens

Die beiden Dimensionslinien begrenzen mit der Ellipse die verschiedenen Erlebnisräume. Dort liegen charakteristische Fahrerlebnisse oder Referenzsituationen, die durch Ziffern so an den Dimensionen ausgerichtet werden, wie Beate sie deutet und bewertet. Mehrere Situationen (1) repräsentieren positives Fahrerleben, Spontaneität oder „Fun“. Dieses variiert entweder in Richtung „Neugier“ und „Übermut“ (typische Motorradfahrt), oder in Richtung „ausgeglichener Genuß“. Der Cabrio-Kauf (4) und der Respekt, der ihr als Cabrio-Fahrerin oft entgegengebracht wird (3), sind positive Seiten des Erwachsen Seins. Negative Situationen finden sich bei ihr wenige: Der Einkauf mit dem Cabriolet (2) ist wegen der begrenzten Transportkapazität „unpraktisch“ und die typische PKW-Fahrt wird als

³ Alle Namen und Ortsangaben sind anonymisiert.

„vernünftig“ und „langweilig“ erlebt. Der Erlebnisraum, der aus „Beeinträchtigung“ und „Kind sein“ gebildet wird, und in dem sie sich als „widerspenstig“ bezeichnet, findet in den Fahrerlebnissen keine Entsprechung (5). Er verdeutlicht allerdings ihr Motiv Cabrio zu fahren: Sie will sich vom alltäglichen Anpassungsdruck abgrenzen und befreien, indem sie kindlichen Übermut und reifen Genuß miteinander verbindet (Fahren IV).

Ein Grundmotiv: „grauer“ Alltag versus „rosarote“ Freizeit

Durchgehend alle Erzähler rekonstruieren ihr Fahrerleben entlang zweier gegensätzlicher Lebenswelten, die analog entweder positiv oder negativ bewertet werden. Zusätzlich wird mit den Begriffen „Alltag und Freizeit“ eine Differenzierung zwischen alltäglicher Normalität und dem besonderen Ereignis vorgenommen, die jedoch nicht völlig analog zur Valenz, also der positiven Anziehungskraft der Situation, verläuft. Einige Fahrer fahren mit ihren Motorrädern oder Cabriolets nur in der Freizeit. Für sie ist „Freizeit“ ein Erlebniskontext, in dem sie ihre eigenen Erwartungen und Ziele selbstbestimmt und direkt verwirklichen, und ihre Handlungen sinnlich spürbar regulieren können. Dieses Konzept integriert die zentralen positiv erlebten Aspekte der Kontrolle, Aktivität und Freiheit („Freiraum“, „Freizeit“, „freiwillig“). Der meist als „(grauer) Alltag“ bezeichnete Gegenpol ist ein heterogener Kontext privater und beruflicher Situationen, denen fremdbestimmte Ziele, intransparente Handlungs- und Prozessverläufe und wenig Sinnlichkeit gemein sind. In der Gesamtansicht der subjektiven Repräsentationen über Fahren stehen „Alltag“ und „Freizeit“ für die Polarität von *Autonomie gegen Entfremdung*. Mit diesem gemeinsamen Thema spannen die Erzähler einen grundlegenden Bezugsrahmen auf, in dem das Fahren Lebensverhältnisse von übergeordneter Bedeutung widerspiegelt.

Allerdings ist dieser Bezugsrahmen jenseits seiner Bipolarität differenzierter zu verstehen, als die vorherrschende Denotation „Alltag versus Freizeit“ oder „selbst- versus fremdbestimmt“ nahelegt. Situationen wie Pannen oder das Üben mit dem Motorrad auf einem Parkplatz können positive Erlebnisaspekte des Fahrens ausdrücken und verweisen damit auf Qualitäten, die nicht in den genannten Polaritäten aufgehen. Das Üben etwa wird von einer Fahrerin im Repertory Grid ähnlich konstruiert wie die Feierabendfahrt oder der Tagesausflug mit dem Motorrad. Bezeichnende

Konstrukte sind „Wachstum“ und „Bewegung“, so dass Üben, Tagesausflug und Feierabendfahrt gemeinsam einen paradigmatischen Erfahrungsraum für das Motorradfahren bilden und es von der gefühlsfreien Sachlichkeit und Vorhersehbarkeit des PKW-Fahrens positiv abheben. Eine andere FahrerIn wiederum schätzt an ihrem Auto gerade die Eigenschaft, dass es sowohl im beruflichen wie im Freizeitkontext „passend“ ist, also eine Kontinuität über gegensätzliche Kontexte sicherstellt. Diese Beispiele genügen, um zu zeigen, dass eindimensionale Konstruktionen wie „Autonomie versus Entfremdung“ trotz ihrer vordergründigen Erklärungskraft das Fahrerleben nicht hinreichend verständlich machen.

Wir können nach Lage der Befunde davon ausgehen, dass es zwar übergeordnete Motive und Strukturen gibt, die das Fahren – und damit auch die Verkehrsmittelwahl und -nutzung – bestimmen, und folglich eine rein funktionale Betrachtung des Fahrens zu kurz greift. Diese jedoch durch globale Motive wie „Freiheit“ oder „Autonomie“ zu ergänzen zielt hingegen zu weit. Die Frage ist vielmehr, wie durch das Fahren die Empfindungen von „Freiheit“, „Autonomie“ oder „Genuß“ entstehen bzw. von den FahrerInnen und Fahrern hergestellt werden.

Fahren als Aneignung

Psychologische Arbeiten weisen traditionell auf motivational verankerte extrafunktionale Aspekte des Fahrens hin (Dellen & Bliersbach, 1978; Sachs, 1984; Schulz, 1993). Typische Motive des Fahrens sind demnach Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit, Risikofreude, Erkundungslust oder Prestige. Das Fehlen einer handlungsbezogenen Theorie des Fahrens macht sich jedoch schon bemerkbar, wenn die Bezüge der jeweils ermittelten Motive untersucht werden. Während Eigenschaften wie Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit oder Prestige auf das Objekt Auto verweisen, realisieren sich Erkundung und Risiko im Erlebnis des Fahrens. Qualitative Studien von Held (1980) zeigen die Heterogenität in den Motiven der Verkehrsmittelwahl, die allerdings nur grob in „vordergründige Zielkategorien“ und „generelle menschliche Motive“ geordnet werden (Held, Verron & Rosenstiel, 1981, S. 392f.). Ein Grund dürfte darin liegen, dass der in Frage stehende Gegenstand „Verkehrsmittelwahl“ eine verhaltenstheoretische Verengung nahelegt, in der die Fahrsituation und damit der direkte Kontext

des Verhaltens ausgeblendet bzw. als abhängige Variable operationalisiert wird. Eine Verkehrsmittelwahl erfolgt nicht unabhängig von dem in Aussicht stehenden Erlebnis, und diese Antizipation wiederum ist eine Form durchlebter und verdichteter Erfahrung. Eben hier setzen unsere Analysen an, die eine Systematisierung des Phänomens aus dem Erlebnis der Fahr-situation selbst anstreben. Allgemeiner Ausgangspunkt dabei ist, dass durch Fahren, wie durch jede andere Tätigkeit auch, Umwelt angeeignet wird. Erfahrungen brechen nicht zufällig über uns herein, sondern folgen einer immanenten Ordnungsstruktur (Wehner & Waibel, 1997). Kontexte werden bewußt und gezielt aufgesucht. In der Analyse einzelner wie in der Zusammenschau aller durch eine Person erzählten Situationen lassen sich Hinweise darauf finden, was genau durch Fahren angeeignet wird, in welchen subjektiven Deutungsrahmen Ereignisse zu Erfahrungen werden. Diese subjektiven Relevanzstrukturen über das Fahren werden in der Erzählung wirksam und spiegeln dadurch zentrale Aneignungsmotive wieder. In Frage kommt dabei zunächst alles, was uns beim Fahren begegnet: das Fahrzeug, die Fahrbahn, die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern, Regelwerke und deren Sanktionierung, die Landschaft, die Überwindung und Durchmessung des Raumes, das Disponieren von Zeit u.v.m. Wir können uns dabei sowohl auf Einzelsituationen als auch auf den thematischen Rahmen der Gesamterzählung stützen. Wir unterscheiden aus der Empirie drei Modi der Aneignung:

- *Funktionale Aneignung*: Im Rahmen komplexer Lebensarrangements erleichtert das Fahren die Abstimmung und die Übergänge zwischen verschiedenen Lebensbereichen wie Beruf, Haushalt und Freizeit. Das Fahrzeug ist ein mehr oder weniger geeignetes Mittel zum Zweck.
- *Fahrtechnische Aneignung*: Als eigenständiges Tätigkeitsfeld wird das Fahren in seiner Ausführung und der Beherrschung seiner technischen Voraussetzungen perfektioniert. Das Fahrzeug wird zum mehr oder weniger verlässlichen Interaktionspartner.
- *Symbolische Aneignung*: Als Ausdruck der individuellen Persönlichkeit stellt das Fahren eine Kommunikationsform dar und ermöglicht die Vermittlung von Intimität und Öffentlichkeit. Das Fahrzeug wird zu einer mehr oder weniger repräsentativen persönlichen Ausdrucksform.

In der Regel lässt sich beobachten, dass die Fahrer mehrerer Fahrzeuge auch mehrere Ebenen der Aneignung reflektieren. Zu Klarheit sei darauf hingewiesen, dass das Konzept der Aneignungsmodi keine Persönlichkeitstypologie darstellt, indem sich Fahrer etwa dem einen oder dem anderen Modus zuordnen lassen. Vielmehr ist das Fahren immer auf allen drei Ebenen repräsentiert, deren Ausprägung in dieser Kombination jedoch deutlich variiert. Eine streng funktionale Kosten-Nutzen-Analyse über das Fahren etwa wird zur symbolischen Ausdrucksform an sich und kommt ohne ein Minimum an fahrtechnischer Reflexion nicht aus.

Symbolische Aneignung: Identität und soziale Interaktion

Wenn existentielle Bezüge zwischen dem Fahren und individuellen Lebensentwürfen hergestellt werden, kann dem Fahren emanzipatorische Bedeutung zukommen (Fahren I; vgl. Steffen, 1990). Häufig wird der Fahrzeug-Erwerb in einen biographischen Zusammenhang gestellt. Für Beate symbolisiert er das Bestreben nach Eigenverantwortung und Unabhängigkeit vom Partner. Catarina stellt biographische Bezüge her, indem sie sich in ihrer Erzählung rückblickend an ihrer beruflichen Laufbahn orientiert. Inzwischen fährt sie synchron zu ihrem beruflichen Status einen PKW der Oberklasse. Wenn sie ihr Fahren mit Attributen wie „Überschwang“, „proaktiv“, „Möglichkeitsrahmen“ oder „Effizienz“ kennzeichnet, stellt sie eine Analogie zu ihrem professionellen Selbstbild her. Das Cabriofahren findet im Spannungsfeld aus Öffentlichkeit und Intimität statt. In einer Art sozialen Rollenspiels nutzen Fahrerinnen die offene Fahrweise, um ihre Persönlichkeit zu inszenieren. Die intensive Verbundenheit mit ihrem Fahrzeug gibt ihnen den dazu nötigen Rückhalt. Auf der Gegenseite werden intime Räume öffentlich sichtbar, was als Schutzlosigkeit (Anke) oder als Verzerrung zwischen Selbstbild und öffentlicher Wahrnehmung (Claudia) bedrohlich werden kann.

Das Modell, das die dieser Gruppe gemeinsamen Erlebnissräume und Bezugsrahmen darstellt (Abb. 2) entsteht aus der Zusammenschau thematisch vergleichbarer Einzelfälle. Außerhalb des Kreises stehen solche Begriffe, die den gemeinsamen Deutungs- oder Bezugsrahmen bilden, innerhalb des Kreises sind die gemeinsamen Erlebnissräume dargestellt. Fettgedruckt sind die wichtigsten Ordnungsbegriffe (Dimensionen). Die kursiv gesetzten Begriffe drücken aus, wie Fahrer ihrer direkten Umwelt

gegenüber eingestellt oder gestimmt sind. Innere Einstellungen wie Leidenschaft und Vertrauen, mit Abstrichen auch Sachlichkeit, werden autonom, also bewußt und willentlich, eingenommen. In den Quadraten werden Hinweise auf die Orientierung des Handelns in den jeweiligen Situationen gegeben.

In der ersten Dimension werden 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* 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 Handeln und emotionales Erleben möglich sind.

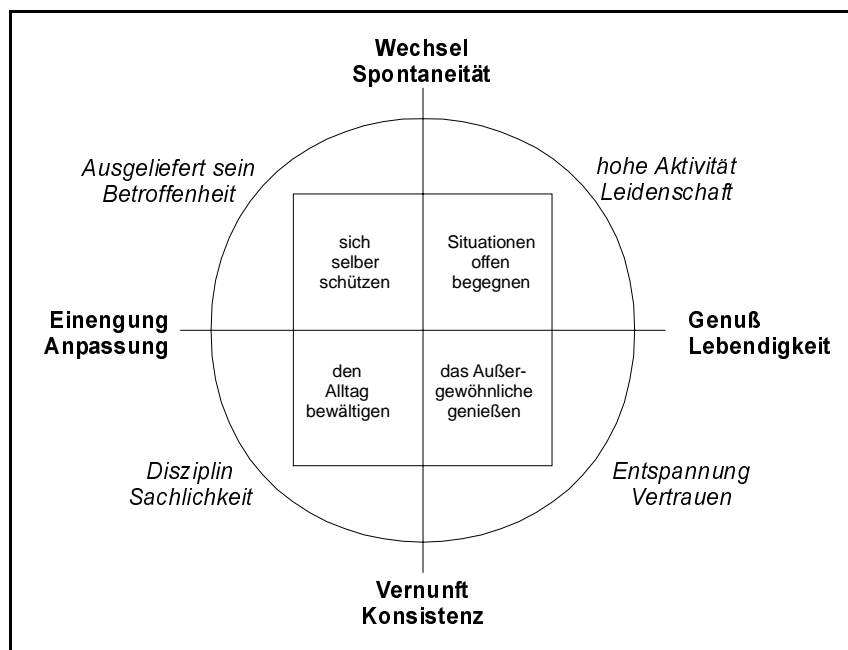


Abb. 2: Fahren als symbolische Aneignung

Genuß wird unterschiedlich realisiert: Er wird erwartungsgemäß mit konsistentem Erleben verbunden, ebenso sind aber Leidenschaft und Abwechslung angesprochen („heilloser Genuß“, Catarina). *Lebendigkeit* drückt einen sozialen Aspekt aus, es werden Situationen des gemeinsamen Erlebens oder der Begegnung geschildert. Im Erlebnisraum der *Entspan-*

nung werden die charakteristischen Qualitäten des Fahrzeuges in Anspruch genommen („Qualität und Effizienz“, „luxuriös“). Auf dieser Basis entwickeln die Fahrerinnen Vertrauen in die Situation und fühlen sich mit ihrer Umwelt oder Mitfahrern verbunden. Dieser Erlebniskomplex - der rechten Hälfte des Modells entsprechend - gewährleistet Autonomie durch Fahren. Die eingeeengten Kontexte hingegen erscheinen entfremdet und durch äußere Faktoren bestimmt. *Diszipliniertes* und *sachliches* Fahren wird als langweilig empfunden und bestenfalls routiniert abgespult. Im heterogenen Erlebnisraum der *Betroffenheit* empfinden die Fahrerinnen existentielle Bedrohung und Hilflosigkeit: der Verlust des Wagens bei Verfall oder Verkauf, Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, Unfälle oder Angstzustände in überfüllten Linienbussen. Insgesamt werden in allen Erlebniskontexten Emotionen oder Stimmungen zwischen Trauer und Euphorie, zwischen Angst und Vertrauen betont. Im positiven Erlebnisraum geht diese Emotionalität mit einem hohen Maß an Autonomie und Handlungskontrolle einher, Fahrzeuge und Fahrumwelten werden aktiv und *eigen-willig* angeeignet.

Durch seine Offenheit, die den Fahrer für Andere sichtbar macht, bietet das Cabriolet besondere Ansatzpunkte für das Spiel mit sozialen Rollen und Identifikationsprozessen. Die Exklusivität des Cabrios vermittelt sich nicht nur über seine Ästhetik, sondern vor allem dadurch, dass es die Funktionalität als angepasste Vernunft der Individualität unterordnet. Besondere Qualitäten des Fahrzeugs - Leichtigkeit, Sinnlichkeit, Spontaneität - übertragen sich durch die gelungene Inszenierung der Mensch-Fahrzeug-Dyade in der Öffentlichkeit auf die Person. Das Cabriofahren gestattet die Integration erwachsener Vernunft und kindlichen Übermutes allerdings lediglich in selbstgewählten Kontexten, unter alltäglichem Anpassungsdruck wirkt seine metaphorische Kraft nicht. Alle subjektiven Modelle des Cabriofahrens zeigen Leerstellen: Der Widerstand gegen gewöhnliche Normalität und Anpassungsdruck gehört zwar zum Selbstbild, entsprechende Fahrerlebnisse werden jedoch nicht geschildert. Die konsistenten persönlichen Konfliktlagen, die ein Fundament für die subjektiven Repräsentationen des Fahrens bilden, lassen sich durch die Erlebnismöglichkeiten des Cabriofahrens nicht durchdringen. Durch seine Symbolik des individualisierten Mehrwertes ist das Cabrio zwar die elegante Synthese aus Luxus, Spontaneität und Vernunft, sein Zauber endet jedoch dort, wo es für die Fahrenden im Leben ernst wird.

Fahrtechnische Aneignung: Fahren als eigener Lebensbereich

Die Psychologie verwendet den Begriff des prozeduralen Handlungsablaufs, um menschliche Handlungsweisen zu beschreiben, die jenseits bewußter Repräsentationen einzelne Operationen zu einem Gesamtablauf integrieren und als solcher routiniert ablaufen. Aus dem Bereich des Fahrens gibt es einige klassische Beispiele dafür, etwa das rückwärts Einparken oder das Fahrradfahren. Eine sprachliche Repräsentation dieser Handlungen gelingt nur wenigen Akteuren, die dieses beherrschen. Das Erlernen solcher Handlungsabläufe erfolgt oft durch ein Nachvollziehen der einzelnen Operationen, die durch wiederholtes Üben mehr und mehr integriert und automatisiert werden. Aus unseren Interviews läßt sich aber auch der umgekehrte Erkenntnisprozess beschreiben: Eine Handlungsabfolge, die routiniert und unhinterfragt vollzogen wird, wird dem Fahrer erst im Nachhinein bewußt. Eine Motorradfahrerin erzählt etwa, dass sie ein brenzliches Ausweichmanöver erfolgreich bewältigt hat und stellt anschließend fest, „Was ich vorher nie konnte, konnte ich plötzlich“, und bilanziert damit diesen Lernerfolg. Ein anderer Motorradfahrer geht noch einen Schritt weiter, indem er den Ehrgeiz beschreibt, solche Operationen auch theoretisch zu verstehen. So hat er auf einem Motorradtreffen eine Vorführung verfolgt, bei der demonstriert wurde, in welche Richtung ein Motorrad sich bewegt, wenn an einer Seite des Lenkers leicht gezogen wird. Das Ergebnis stellte für ihn ein Aha-Erlebnis dar, aufgrund dessen er den physikalischen Ablauf des Kurvenfahrens rekonstruiert.

Die Beispiele einer bewußten Reflexion und Rekonstruktion fahrerischer Techniken lassen sich bequem erweitern, wobei gerade beim Motorradfahren die Technik der Maschine - Rahmenkonstruktion, Motorleistung, Abstimmung - in diesen Rekonstruktionsprozess einbezogen wird. Technische Basteleien werden beim Fahren unmittelbar ausprobiert und bewertet. Hierzu werden häufig spezielle Fahrstrecken ausgesucht, die die Fahrer häufig fahren (Hausstrecken) und deren Eigenschaften sie genau kennen. So werden quasi-experimentelle Settings geschaffen, mögliche Unsicherheiten werden minimiert, um einen speziellen Effekt möglichst isoliert wahrnehmen zu können. Ein weiterer Aspekt dieser Interaktion mit dem Fahrzeug ist der Wunsch, die Technik zu beherrschen, welcher sich im Ehrgeiz, jede mögliche Panne selbst beheben zu können, ausdrückt. Das Verhältnis zur Maschine konstituiert sich nicht nur auf der Straße, sondern

auch in der Werkstatt. Das Fahrzeug wird zerlegt und wieder zusammengesetzt, sein gegenständlicher Charakter wird exploriert, indem der technische Aufbau schrittweise rekonstruiert wird:

"... Das erste Motorrad, das ich mir gekauft hab, war von einem aus Trier, da hab ich vierhundert Mark für bezahlt. Da bin ich mit dem Auto runtergefahren, und das war völlig zerlegt. [Das] hab' ich hinten ins Auto reingeschmissen und bin damit hier nach Münster, wo ich damals gewohnt hab, und hab das dann auf dem Stubentisch zusammengebaut, ne (lacht). In den zweiten Stock gehoben und dann mit Hans auf dem Stubentisch das ganze Ding zusammengebaut, ne und dann damit runter im Treppenhaus, das war ja vielleicht ein Spektakel. Aber wie gesagt, das war dann das erste reguläre Motorrad ..." (Ralf; 3/9ff.; vgl. FN 3)

Man kann hier mit Bachelard (1987) von einer Triade tiefen Vertrauens zwischen Mensch, Raum und Ding sprechen, die in dieser Szene symbolisiert ist. Die Interaktion zwischen Mensch und Maschine beschränkt sich nicht auf das Steuern und das Basteln, sondern umfaßt die Kommunikation der Möglichkeiten und Erinnerungen. 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.

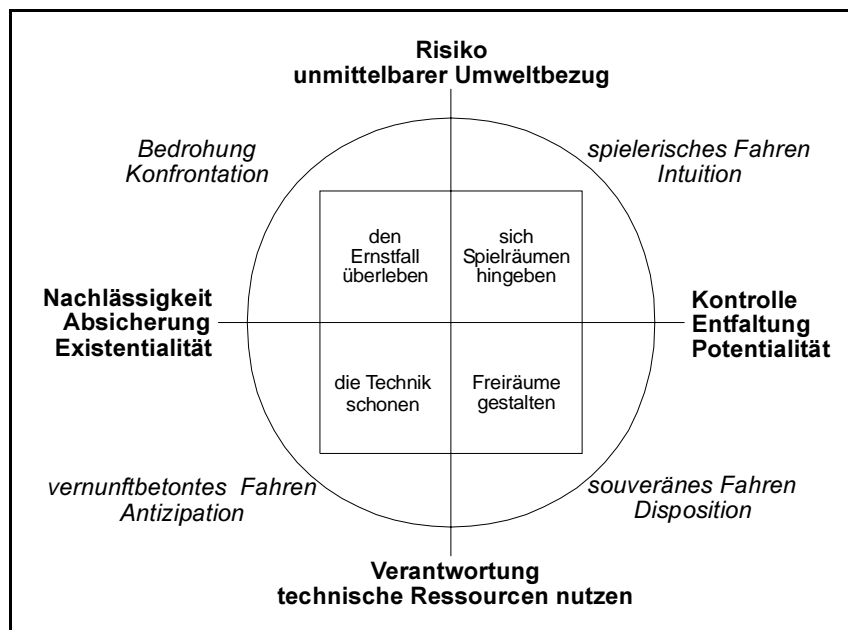


Abb. 3: Fahren als fahrtechnische Aneignung

Die dominierende Polarität im Erleben des Fahrens wird hier über die eigenen Handlungsmöglichkeiten und Grenzen bestimmt (Abb. 3). Die typischen Beschreibungen positiven Erlebens, wie *Freiheit*, *Entfaltung*, *Genuß*, *Freude* begleiten das Empfinden von *Kontrolle*. Das Kontrollempfinden leitet sich explizit aus den technischen und physikalischen Eigenschaften des Fahrzeugs, der Fahrbahnbeschaffenheit sowie der Interaktion zwischen beidem ab. Unabhängig von der Valenz wird zwischen dauerhaftem und abwechslungsreichem Erleben unterschieden. Ruhiges und entspanntes Fahren wird ebenso genossen wie anregendes und beschleunigtes Fahren. Zu letzterem gehört das Risiko, das im Zusammenhang mit Verantwortung oder erhöhter Wachsamkeit konstitutiv zur Exploration eigener und technischer Grenzen ist. Riskantes Fahren ist keineswegs gleichzusetzen mit dem Verlust von Handlungskontrolle, es beruht auf einer impliziten Form der Kontrolle, die wir als *Stand-By-Bewußtsein* bezeichnet haben (Fahren II). In dieser Dialektik aus *Verantwortung und Risiko*, bewußter und intuitiver Kontrolle ermöglicht das Fahren die Integration von *Entspannung* und *anregender Aktivität*, während sie negativ in Gegensätze zerfällt: die routinierte, aber langweilige, anstrengende Fahrt, sowie die eigene Nachlässigkeit, die zu Gefährdungen führt. Zwar ist dieser Aneignungs-

das typisch für Motorradfahrer, er betrifft unter anderen technischen Voraussetzungen aber auch Autofahrer.

In der *fahrtechnischen Aneignung* ist Fahren ein eigener Lebens- und Aktivitätsbereich, der sich anderen Lebensbereichen nicht ein- oder unterordnet, sondern neben Beruf und Familie einen unabhängigen Stellenwert hat. Fahren ist für diese Menschen ein Hobby im umfassenden Sinne, sie streben in einem von Verwertungsdruck befreiten Lebensbereich nach Entfaltung und Expertentum. Das paradigmatische Fahrzeug für diese Gruppe ist das Motorrad. Es wird vom Körper integriert und dominiert, sein Verhalten ist vor allem kinästhetisch in feinen Nuancen wahrnehmbar. Appleyard (1964) hat diese Verschmelzung zwischen Fahrendem und Fahrzeug bei Ski- und Motorradfahrern als „sense of personal mastery of space“ beschrieben und dabei das Adverb „delicately controlled“ verwendet. In seiner Mehrdeutigkeit verbirgt die Übersetzung *empfindsam* den besonderen Charakter der Beherrschung eines Fahrzeugs: Sie impliziert sensorische Feinfühligkeit und sinnlichen Genuß, die Fähigkeit, feine Unterscheidungen wahrzunehmen und darauf zu reagieren und schließlich dessen respektvolle Behandlung. Vertrauen erweist sich als unverzichtbare Basis der Beherrschung.

Funktionale Aneignung: Versuch, das Auto seinem Zweck unterzuordnen

Manche Automobilkritiker und Autoren der Postmoderne vernachlässigen in ihren pointierten Analysen die funktionalen Aspekte des Autofahrens. Die Diagnose einer libidinös begründeten Regression (Hilgers, 1992) oder der „natalen Differenz“, die die menschliche Geburt als „Exodus“ aus der geschützten Innen- in eine gefährvolle Außenwelt als Grundthema menschlicher Mobilität bestimmt (Sloterdijk, 1999, S. 105), wirken in ihrem ungelassenen Ernst wie eine Verkehrung von Werbebotschaften, die den reifen Erwachsenen in allen Lebenslagen ansprechen, und dürften diese damit eher reproduzieren als entlarven. Allerdings scheint die Einsicht zu wachsen, dass die Einstellung zum Auto - auch - eine rationale ist oder zunehmend wird, die Beziehung zum Auto ist „zu einer Selbstverständlichkeit geworden“ (Knie & Rammler, 1999, S. 354; vgl. Knie, in diesem Band). Motorisierte Fortbewegung dient der autonomen Lebensgestaltung, macht Orte erreichbar und ermöglicht den flexiblen

Transport von Gütern. Dem Einzelnen erleichtert das Auto so die Teilhabe an gesellschaftlicher Reproduktion.

Eine *funktionale Aneignung* ist typisch für PKW-Fahrer mit einem eher distanzierten Verhältnis zum Autofahren, das Fahrzeug wird vorwiegend als Mittel zum Zweck thematisiert. In diesen Modellen ist der PKW kein vermenschlichtes Bezugsobjekt wie etwa das Cabriolet. Emotional gefärbte Wertungen beziehen sich weniger auf das Wesen des Fahrzeuges, sondern vorwiegend auf situative Rahmenbedingungen des Fahrens. Folglich wird das Autofahren hier ambivalenter bewertet, positive und negative Aspekte des Fahrens halten sich die Waage. Die Valenz des Fahrens erklärt sich allerdings nicht allein durch den Nutzen des Fahrens zum Transport, sondern besteht auch im Erleben von Weite. Fahrsituationen mit positiver Valenz sind vor allem Freizeit-, Urlaubs- und Wochenendfahrten (Abb. 4).

Häufig werden detaillierte Rahmengeschichten über einen besonderen Urlaub erzählt, in dem sich gleich mehrere hervorstechende Fahrerlebnisse ereignet haben. Die Themen der Rahmengeschichten überlagern dabei das eigentliche Fahrerlebnis. Zwar ist das Auto unverzichtbarer Bestandteil dieser Erzählungen, Relevanz hingegen erhalten die Geschichten durch ihren Stellenwert im persönlichen Lebensentwurf. Zentrales Motiv dabei ist die aktive Erholung in fremder Umgebung. Alltägliche Situationen der Erholung und Entspannung wie Langstreckenfahrten werden hingegen mit unspezifischem Kontext beschrieben und nahezu neutral als „gleichförmig“ bewertet. Im Alltäglichen wird das Auto leidenschaftslos genutzt, Sachlichkeit kann dabei durchaus zum Selbstbild des Fahrers gehören (vgl. die Fahrform des „Pilotierens“, Berger, Dellen & Bliersbach, 1975). Abwechslungsreiche Situationen treten insgesamt seltener auf, nehmen jedoch in der subjektiven Repräsentation einen beinahe gleich hohen Stellenwert ein wie die täglich erfahrenen. Es reicht aus, dass nur die Möglichkeit besteht, der alltäglichen Enge mit dem Fahrzeug zu entkommen, die dazugehörigen Erfahrungen sind allen Fahrern lebendig gegenwärtig. Damit wird das Auto zu einem Versprechen, das nicht unbedingt eingelöst werden muß, um seine Wirkung zu tun.

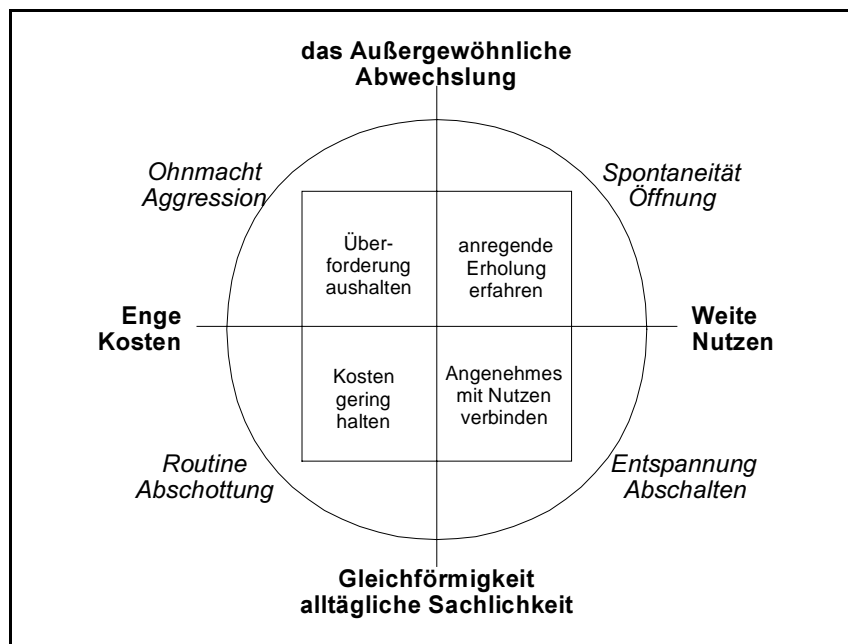


Abb. 4: Fahren als funktionale Aneignung

Der negative Valenzpol zerfällt auch hier in zwei Teile. Zum einen verursachen alltägliche Situationen, vor allem Pannen oder Staus, Kosten. Diese Situationen sind extreme Belastungen, denen nichts positives abgewonnen werden kann und die schwer in das Bezugssystem zu integrieren sind („nervenverzehrender Streß“, Maurizio). Außergewöhnliche Streßsituationen („lebensbedrohlicher Streß“, Maurizio), etwa Unfälle oder extreme Wetterbedingungen, bilden den anderen Aspekt negativer Valenz, auch hier schwer integrierbar, allerdings auch selten und kein dauerhafter Kostenfaktor. Ähnlich solchen Gefahrensituationen werden auch Situationen erlebt, in denen es zu Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern kommt. Eigene Aggression zu erleben, verunsichert den funktional orientierten Autofahrer in seinem Selbstbild der erwachsenen Sachlichkeit.

Die Grundstruktur der funktionalen Aneignung zeigt die Valenzkriterien „Weite“ und „Nutzen“. Die Kosten-Nutzen-Analyse bezieht einen breiten Kontext mit ein. Die Bilanz ist auch ein psychische: Empfindungen von Ohnmacht oder Aggression resultieren in einer Abschottung nach außen, die dem Selbstschutz dient. Als zweite Erlebnisdimension finden wir eine Struktur zwischen alltäglicher Sachlichkeit und dem außergewöhnlichen

Erlebnis. Alltagswelt und Freizeitgestaltung bilden die Lebenssphären, in denen das Auto unterschiedliche Funktionen wahrnimmt. Es ist nicht nur geeignetes Werkzeug in jeder der beiden Welten, es dient vor allem ihrer Integration. Es erleichtert die Übergänge zwischen den verschiedenen Lebenssphären und ermöglicht Kontinuität im Rahmen heteronomer Anforderungen. Wenn es auch nicht gelingt, die negativen Aspekte des Autofahrens zu integrieren, so erlaubt das Fahren immerhin eine Integration der Polarität von Gleichförmigkeit und Abwechslung. Es ermöglicht Vertrauen in die eigene Lebenstüchtigkeit und die Option, dem Leben auch unter erschwerten Alltagserfordernissen seine positiven Seiten abzugewinnen.

Der funktionale Aneignungsmodus ist gleichsam das, was übrigbleibt, wenn das Auto von seinen symbolischen und technischen Repräsentationen befreit wird. Er erweist sich in dem hier skizzierten Bezugsrahmen als deutlich resistent gegen die Konkurrenz durch andere, kollektive Verkehrsmittel. Der zunehmende Individualisierungsdruck und die abnehmende Bindungskraft von Institutionen (Arbeitsplatz, Wohnort) spiegeln sich in der Nutzung des Automobils wieder – je komplexer die Lebensanforderungen werden, desto wichtiger ist der Moment an innerlicher Konstanz und Kontinuität, den das Fahren im eigenen Auto zwischen den Orten der Lebensführung ermöglicht. Zweifellos erhält das Automobil darin eine zweite symbolische Funktion jenseits der Personalisierung und aus der Distanz: als mobiles Zuhause, das uns daran erinnert, wer wir sind. Diese Legitimationsfunktion ist deshalb so stark, weil sie unbemerkt und selbstverständlich ist.

Expansion und Kontinuierung als psychologische Bestimmungen des Fahrerlebens

Jenseits der dargestellten subjektiven Bezugsrahmen und persönlichen Motive scheint in allen Modellen eine ähnliche Struktur auf. In dieser Struktur dominiert die Valenz als grundsätzliche Attraktivität des Fahrens. Über das Fahren realisiert der Mensch ein Verhältnis zur Umwelt, das sich über den Aspekt der (Fort-) Bewegung stetig verändert. Diese Veränderungen können kontinuierlich oder abrupt, antizipierbar oder überraschend eintreten. Das Verhältnis zwischen Mensch und räumlicher

Umgebung wird individuell regulierbar und dadurch subjektiviert. Der Grundgedanke des Fahrens liegt immer in der Bewegung von etwas Bekanntem weg auf etwas Unbekanntes zu. Sei es in der überraschenden Begegnung mit Fremden in der Öffentlichkeit, bei der Entdeckungsfahrt in unbekannte Regionen oder in der Exploration eigener und technischer Grenzen, in allen drei Aneignungstypen gelingt die Integration von Neuem. Die dominante Repräsentation des Fahrens ist damit eine räumliche, mit Hilfe des Fahrzeugs erweitert der Mensch seinen Wirkungsbereich jenseits seiner biologischen Möglichkeiten.

Zeitliches Empfinden als zweite Dimension beginnt mit dem Bewußtsein über die ablaufende Zeit beim Fahren mit variabler Geschwindigkeit. Der Aspekt der zeitlichen Ökonomie wird nur selten explizit thematisiert, allenfalls von funktionalen Autofahrern als Nutzen genannt, meist jedoch als Belastung erfahren („Zeit im Nacken, Zeitdruck“). Es sind eher die Variationen der Geschwindigkeit, die bewußt eingesetzt und erlebt werden, am ausgeprägtesten von Motorradfahrern („Beschleunigung - gebremst“, „Tempo - Gelassenheit“). Die meisten zeitlichen Konstrukte weisen allerdings auf Aspekte von Rhythmus oder Zeitfrequenz hin. Hier wird kurzfristiges von dauerhaftem Erleben unterschieden, die Kontinuierung der eigenen Aktivität von der hochfrequenten Umorientierung.

Ein weiterer Aspekt ist die Kongruenz inneren und äußeren Zeiterlebens. Andy erläutert anhand der Parkplatzsuche in der Stadt, er sei innerlich längst zu Hause angekommen, während er außen noch bis zu einer halben Stunde um die Häuserblöcke kurve. Catarina dagegen startet eine 1600 Kilometer lange Strecke von einem Seminarort bis nach Hause mit dem Morgengrauen und erreicht ihren Wohnort kurz nach Sonnenuntergang. Detailliert beschreibt sie, wie sich ihre Stimmung kongruent zum Tagesablauf wandelt. Natürliche und innerliche Zeit stimmen in einer Weise überein, die diese Flow-Situation zu einer Referenz für Catarinas Idealvorstellung vom Fahren macht. *Kontinuität* und *zeitliche Kongruenz* sind die subjektiv wichtigsten Repräsentationen der Zeit beim Fahren.

Mit dem Automobil findet die Entdeckung des Individuums ihre angemessene Realisierung auch in der Fortbewegung, Auto und Motorrad sind Werkzeuge des Erlebens von Raum und Zeit. In allen subjektiven Modellen finden sich entsprechende räumliche und zeitliche Repräsentationen, die in das folgende theoretische Modell (Abb. 5) münden. Dieses Modell ist von den subjektiven Bezugsrahmen entkleidet und enthält die Grundlage für die

Variationen im Erleben während der Tätigkeit des Fahrens. Grundsätzlich werden kurzfristige Bedrohungen (z.B.: Panne, Unfall) von dauerhaften Belastungen (z.B.: Stau, Pendeln), sowie positive Aufregung von kontinuierlicher Entspannung unterschieden.

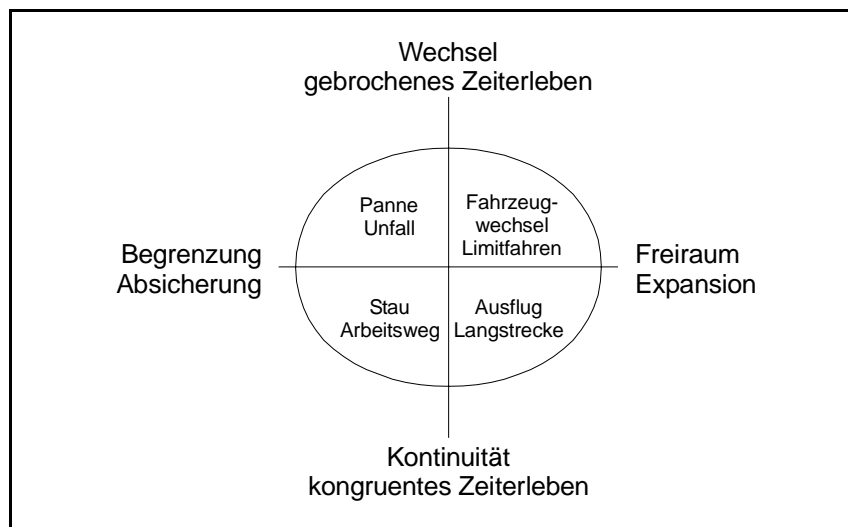


Abb. 5: Erlebnisdimensionen des Fahrens

Das Automobil als uneingelöstes Versprechen

Wir haben situativ verankertes Fahrerleben als Aneignung von Raum und Zeit in drei Bezugsrahmen dargestellt. Die Aneignung eines Fahrzeuges und der Fahrumwelt vollzieht sich prinzipiell auf allen diesen Ebenen, wobei manche Fahrer deutliche Schwerpunkte setzen. Zusammenfassend lässt sich sagen: Die *symbolische Aneignung* entspringt den subjektiven Bezugsrahmen *Biographie und Identität* und stützt sich auf die ästhetischen Merkmale des Fahrzeuges, die eine Identifikation ermöglichen und öffentliche Resonanz hervorrufen. Die *funktionale Aneignung* des Fahrzeuges wird aus dem Bezugsrahmen *Alltagstüchtigkeit und Lebensqualität* abgeleitet, sie zielt vor allem auf den praktischen Nutzen des Fahrens für Zwecke, die dem eigentlichen Fahrerleben übergeordnet werden. Die *fahrtechnische Aneignung* stellt die Verfeinerung der Interaktion zwischen Mensch, Fahrzeug und

Fahrbahn in den Mittelpunkt. Sie wird im Bezugsrahmen *Tätigkeit und Technik* besonders von Motorradfahrern thematisiert.

Auf allen diesen Ebenen lassen sich Spuren einer mißlungenen Aneignung aufspüren. Auch die enthusiastischsten Fahrfreunde repräsentieren ausreichend negative Fahrerlebnisse. Symbolisch und fahrtechnisch etwa geht zugunsten existentieller Motive die Funktionalität des Fahrens verloren, wenn im alltäglichen Straßenverkehr Störungen, seien sie sozialer oder physischer Art, auf einer existentiellen Ebene erlebt werden. Funktional wiederum droht eine Ausblendung von Störungen jeder Art, die „im Falle eines Falles“ im katastrophischen Empfinden endet. Individuelle Kompensationen scheinen am ehesten dort möglich, wo in theoretischer Einstellung das Fahren auf allen drei Ebenen, biographisch, alltäglich und technisch, reflektiert wird. Umgekehrt jedoch gelingt im positiven Erlebnisraum die Integration gegensätzlicher Motive von Dauer und Wechsel, egal auf welcher Aneignungsebene und in welcher Konkretheit. Dieses Integrationserleben begründet die universelle Fähigkeit, das Fahren und jedes gewählte Fahrzeug zu legitimieren. Den individuellen Aneignungsstrategien in der Praxis stehen meist einseitige Perspektiven der Planung und theoretischen Kritik gegenüber. Dominant ist hier zweifellos die funktionale Perspektive, die immer neue technische Errungenschaften hervorbringt, ohne das logistische Problem Verkehr zu lösen.

Von der Allbeweglichkeit oder Allgegenwart und Unsichtbarkeit sind wir Fahrende weit entfernt, vermutlich weiter als die mittelalterlichen Fürsten in ihren allegorischen Gefährten. Wachsende Entfernungen und Geschwindigkeiten erinnern uns immer neu daran, dass wir beim Autofahren an Grenzen stoßen. Eine Verschiebung von Grenzen gelingt Motorradfahrern leichter, da sie den eigenen Körper und ihre Sinne unmittelbar ins Fahrerlebnis einbeziehen. Diese spielerisch-experimentelle Dimension des Fahrens realisiert sich jedoch nur, wenn es jedem funktionalen Kalkül entkleidet zum Selbstzweck wird. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ebenen subjektiver und kollektiver Aneignung hingegen wird Fahren zu einem heterogenen und widersprüchlichem Phänomen, das in alle Lebensbereiche ausstrahlt. Seine Möglichkeiten und Versprechen lassen sich über ein einziges Verkehrsmittel weder individuell noch kollektiv ausschöpfen. Diese Versprechen sind, wie die Analysen gezeigt haben, unmittelbar an das individuell motorisierte Fahren gebunden, da hier im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln

eine Subjekt-Objekt-Verschmelzung als Erweiterung des körpereigenen Raumes um das Fahrzeug wirksam wird. Das explorative Erleben und die Ausdehnung dieser Verschmelzung auf Umweltaspekte wie Fahrbahn oder Landschaft wird nur dort möglich, wo, wie in der fahrtechnischen Aneignung, das Fahren einen unabhängigen Lebensbereich bildet. Über das Fahrzeug und die Fahrbahn hinaus wird nichts weiter angeeignet. Bestenfalls kommt uns in dieser hypothetischen Realisierung eines einzigen Aneignungsmodus die Funktionalität des Fahrens abhanden.

Literatur

- Appleyard, D., Lynch, K. & Myer, J. R. (1964): *The view from the road*. Cambridge, MA.
- Bachelard, G. (1987): *Poetik des Raumes*. Frankfurt/M.
- Berger, H.-J., Bliersbach, G. & Dellen, R. G. (1973): *Macht und Ohnmacht auf der Autobahn. Dimensionen des Erlebens beim Autofahren*. Reihe „Faktor Mensch im Verkehr“. Frankfurt/M.
- Berger, H.-J., Bliersbach, G. & Dellen, R. G. (1975): *Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr*. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit, Bd. XXV; Köln.
- Berns, J. J. (1996): *Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine*; Berlin.
- Dellen, R. G. & Bliersbach, G. (1978): *Motivanalytische Aspekte des gegenwärtigen Motorrad-Booms und Ergebnisse einer Auswertung von Motorrad-Unfällen*; in: *Die Sicherung des Zweiradverkehrs*. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit; Köln.
- Dick, M. (1997): *Ist Motorradfahren normal? Subjektive Normalitätskonstruktion in autobiographischen Stegreiferzählungen*; in Kliche, T. & Witt, H. (Hg.): *Wer oder was ist „normal“? Qualitative Sozialforschung zu einer psychologischen Schlüsselfrage*; *ZS f. Politische Psychologie*, Jg. 5, Nr. 3+4; S. 403 - 419.
- Ertel, S. (1964): *Die emotionale Natur des "semantischen" Raumes*. *Psychologische Forschung*, 28, S. 1-32.
- Fahren I (1995): *Forschungsgruppe Fahren; Die subjektive Welt des Fahrens. Begriffs- und Erlebnisräume aufgrund unterschiedlicher Fahrerfahrungen*. Unveröff. Forschungsbericht; Hamburg-Harburg / Berlin.
- Fahren II (1995): *Forschungsgruppe Fahren; Die subjektive Welt des Fahrens II. Das Fahrerlebnis auf dem Motorrad und Empfindungen gegenüber unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln*. Unveröff. Forschungsbericht; Hamburg-Harburg / Berlin.
- Fahren III (1996): *Forschungsgruppe Fahren; Die subjektive Welt des Fahrens. Deutungen und Bewertungen über das Auto, das Cabrio und das Motorrad aus der Sicht ihrer Nutzer*. Unveröff. Forschungsbericht; Hamburg-Harburg / Berlin.
- Fahren IV (1997): *Forschungsgruppe Fahren; Die subjektive Welt des Fahrens IV. Aneignungsmodi und emotionale Repräsentationen*. Unveröff. Forschungsbericht; Hamburg-Harburg / Berlin.

- Fahren V (1998): Forschungsgruppe Fahren; Empfindungsinventar für Fahrerleben. Unveröff. Forschungsbericht; Hamburg-Harburg / Berlin.
- Flick, U. (1996): Psychologie des technisierten Alltags; Opladen.
- Fromm, M. (1995): Repertory Grid Methodik. Ein Lehrbuch; Weinheim.
- Held, M. (1980): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Augsburg: unveröff. Diss.
- Held, M., Verron, H. & Rosenstiel, L. v. (1981). Verkehrsmittelwahl. In Haase, H. & Molt, W. (Hg.): Handbuch der angewandten Psychologie, Bd. 3, Markt und Umwelt. Landsberg am Lech.
- Hilgers, M. (1992): Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens; Freiburg.
- Hoffmann-Riem, C. (1980): Die Sozialforschung einer interpretativen Soziologie - Der Datengewinn; in: Kölner ZS für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 32; S. 339-372.
- Kelly, G. A. (1955): The Psychology of Personal Constructs; New York.
- Knie, A. & Rammler, S. (1999): Automobilität und Selbstbeweglichkeit. Soziologische Überlegungen zur besonderen Affinität von Moderne und Motorisierung. In: Vegesack, A. v. & Kries, M. (Hg.); S. 352 - 365.
- Osgood, C. E., Suci G. J. & Tannenbaum P. H. (1957): The measurement of meaning. Urbana.
- Pidoll, M. Freiherr v. (1912): Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf. Wien.
- Raeithel, A. (1990): Arbeiten zur Methodologie der Psychologie und zur Kelly-Matrizen-Methodik. Unveröff. Habilitationsschrift, FB Psychologie der Univ. Hamburg.
- Sachs, W. (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche; Reinbek.
- Scheer, J. & Catina, A. (Hg.) (1993): Einführung in die Repertory Grid-Technik. Bd.1: Grundlagen und Methoden, Bern.
- Schütz, A. & Luckmann, T. (1979): Strukturen der Lebenswelt, Bd. 1. Frankfurt/M.
- Schütze, F. (1977): Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien – dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen. Univ. Bielefeld, Fakultät für Soziologie; Arbeitsberichte und Forschungsmaterialien.
- Schütze, F. (1984): Kognitive Figuren des autobiographischen Stegreiferzählens [1]; in: Kohli, M. u. Robert, G. (Hg.): Biographie und soziale Wirklichkeit: Neue Beiträge und Forschungsperspektiven; Stuttgart.
- Schulz, U. (1993): Freizeitmotivation von Motorradfahrern und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit; in Zeitschrift f. Verkehrssicherheit, 39 (2).
- Sloterdijk, P. (1999): „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“. In: Vegesack, A. v. & Kries, M. (Hg.); S. 102 – 113.
- Steffen, K. (1990): Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt.
- Vegesack, A. v. & Kries, M. (Hg.) (1999): Automobility – was uns bewegt. Ausstellungskatalog, Vitra Design Museum, Weil am Rhein.
- Wehner, T. & Waibel, M. (1997): Erfahrungsbegebenheiten und Wissensaustausch als Innovationspotentiale des Handelns. Die Analyse betrieblicher Verbesserungsvorschläge. In: Udris, I. (Hg.): Arbeitspsychologie für morgen: Herausforderungen und Perspektiven. Heidelberg; S. 72 - 100.
- Wiedemann, P. M. (1986): Erzählte Wirklichkeit - Zur Theorie und Auswertung narrativer Interviews. Weinheim.