

Auf den Spuren der Motive, Auto zu fahren

- Die Perspektive der Fahrenden

Michael Dick (In: Verkehrszeichen, 18 (4), S. 9-16)

In diesem Beitrag wird die These untermauert, dass das Autofahren mit Rationalität allein nicht erklärbar und verstehbar ist. Wir werden ihm auch nicht gerecht, indem wir zu den rationalen und funktionalen Motiven des Autofahrens emotionale und symbolische Motive addieren und ihm somit eine Art irrationale Zusatzfunktion unterstellen. Vielmehr müssen die Motive des Fahrens aus der Tätigkeit heraus verstanden werden, es soll erforscht werden, welche Erlebnisqualität und Erlebnismöglichkeit dem Autofahren eigen ist.

Als Erwin Straus 1930 feststellte, dass "wir eine Psychologie der Handlung und eine Physiologie der Bewegung, aber eigentlich keine Psychologie der Bewegung" besäßen [-1-], ahnte er noch nicht, wie nachhaltig und weitreichend sich dieser Sachverhalt auswirken würde. Etwa sieben Jahrzehnte später steuern wir mit diesem Versäumnis in eine interdisziplinäre Diskussion über Mobilität hinein. Eines der am wenigsten verstandenen Themen in dieser Diskussion ist die Anziehungskraft des Autos als Verkehrsmittel im Vergleich mit seinen umweltfreundlicheren Alternativen. Diese Anziehungskraft scheint von den allseitig spürbaren Grenzen des Fahrspaßes ungebrochen zu sein: Weder endlose Staukilometer noch steigende Benzinpreise, Lärm und Platzverbrauch in den Städten oder die Gefahren für die sogenannten "schwachen" Verkehrsteilnehmer wirken sich auf die jährliche Fahrleistung oder die Verkaufszahlen des Autos aus. Und dies sind die direkt wahrnehmbaren Folgen des Autofahrens, noch gravierender sind die nicht spürbaren Konsequenzen, die orts- und zeitversetzt sowie schleichend langsam auftreten: etwa der Verbrauch endlicher Ressourcen, die stetige Zersiedelung der Natur- und Kulturlandschaft, die Luftverschmutzung oder die Versiegelung von Böden. Interessant ist nun, dass wir um diese Konsequenzen wissen und auch deren Bewertung weitgehend teilen. Erhebungen weisen für die Menschen in den westlichen Industrienationen, besonders in Deutschland ein hohes Umweltbewusstsein aus. Trotzdem wirkt sich dieses Bewusstsein kaum auf die Wahl des Verkehrsmittels aus, auf das Auto verzichten die meisten deswegen nicht. Auch diese Kluft zwischen Bewusstsein und Handeln gehört mittlerweile zu den weithin anerkannten Befunden der Umweltpsychologie und Psychologie insgesamt.

Leider scheint dieser Befund bisher in der fachlichen Auseinandersetzung über Mobilität, auch in der Psychologie, nicht wirklich ernst genommen zu werden - auch hier klaffen Wissen und Handeln auseinander. Immer noch versucht die Psychologie umweltfreundliches Handeln aus Einstellungen heraus vorherzusagen (wenn auch mit immer komplexeren Modellen), in der Soziologie dominieren rationale Handlungstheorien, die Verhalten als Ergebnis einer Kosten-Nutzen Bilanzierung erklären, die Verkehrsmittelwahlforschung konzentriert sich auf die Motive Kosten, Zeit und Bequemlichkeit. Weithin wird also so getan, als könne man das Autofahren über Vernunft - oder das, was wir dafür halten - erklären und durch Aufklärung ersetzen. *Zwei wesentliche Irrtümer dabei bestehen darin, dass sich die Aufmerksamkeit der Autokritik auf das Auto als Objekt anstatt auf die Tätigkeit des Fahrens richtet, und dass das Fahren als Mittel zum Zweck statt als Selbstzweck betrachtet wird.*

Lösen wir uns vom Objekt Auto und lassen uns auf eine Betrachtung der Tätigkeit und des Erlebnisflusses des Fahrens ein, so zeigt sich ein zentraler Unterschied zwischen dem Autofahren und dem Bus-, Bahn- oder Zugfahren schon in der Ausrichtung des Blickes. Beim Autofahren liegt die Blickachse in Fahrtrichtung. Der Blick durchschneidet mit der Straße den Raum, er umgreift ihn nicht und bildet keine Außengrenze. Diesseits und jenseits der Blickachse, rechts und links der Straße, ist der Raum grenzenlos. Im Bus oder im Zug hingegen blickt man zur Seite. Der Blick endet am Horizont, welcher so eine - wenn auch weite - Grenze bildet. Beim Blick aus dem Seitenfenster rauschen die nahe gelegenen Bäume schneller vorbei als die entfernten. Der vom Blick umgriffene Raum ist in asymmetrischer Bewegung, er bewegt sich nahe am Auge schneller als entfernt von ihm. Es ist, als blicke man auf eine Leinwand, man ist außerhalb des Geschehens. Blicke ich nach vorne, wirkt die Bewegung des Raumes hingegen symmetrisch, da die Objekte zu beiden Seiten mit derselben Geschwindigkeit entschwinden. Nach vorne schauen 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, während der seitliche Blick ihn zum unbeteiligten Betrachter innerhalb fester Grenzen macht.

Es gibt weitere Unterschiede im leiblichen Erleben des Fahrens, etwa die Einverleibung des Autos, Motorrades oder Fahrrades in das eigene Körperschema und Sinnessystem, die die Vergleichbarkeit mit Bus oder Bahn in Frage stellen. Wir alle kennen das Fahren als Selbstzweck, als eine Tätigkeit, die Spaß macht und sich selbst verstärkt. Fahrten werden dann nicht auf die Zielerreichung hin gestaltet und optimiert, sondern auf ihren Erlebniswert hin. "Der Weg ist das Ziel" - dieser Aphorismus bringt die Erkenntnis auf den Punkt, dass es schlicht um das Erleben von Umwelt oder besser: von sich selbst mit der Umwelt geht. Das Prinzip der Bewegung ist ein grundlegender Modus unserer Umweltbegegnung und -aneignung. Das Auto erschafft folglich keine Wünsche, es gibt bestehenden Wünschen lediglich einen Ausdruck. Wir müssen die Annahme umkehren: Wesentliche "extrafunktionale" Motive sind dem Auto wesentlich und primär, während die funktionalen Motive (Zeit, Kosten, Bequemlichkeit usf.) ihm sekundär angeheftet sind und heute vor allem seine Rechtfertigung erleichtern.

Ein Streifzug durch klassische Studien zum Autofahren Einstellungen und Verkehrsmittelwahl

Wir können an dieser Stelle nur knapp auf die einschlägige Befundlage in den Sozialwissenschaften, besonders der Psychologie eingehen. Meist werden Motive einfach nur aufgezählt, nicht aber auf eine einheitliche und systematisch abgeleitete Theorie zurückgeführt. Wenn es theoretische Systematisierungen gibt, so werden diese nicht aus der Tätigkeit des Fahrens heraus abgeleitet, sondern der Allgemeinen oder der Sozialpsychologie entlehnt. Statt gegenstandsbezogener Theorie dominieren Ansätze, die Verhalten als einen linearen Prozess beschreiben, der durch Einstellungen, soziale Normen, Kontrollüberzeugungen und ähnliche Variablen beeinflusst wird [-2, 3-].

Das funktionale Übergewicht in der Forschung über Motive des Autofahrens wurde bereits erwähnt. Fasst man diese Ergebnisse zusammen, so ist es vor allem die stetige Verfügbarkeit und flexible Einsatzfähigkeit des PKW, der ihn vor allen anderen Verkehrsmitteln auszeichnet. Anders sieht die Befundlage interessanterweise für das Motorradfahren aus, hier werden andere Motive erwähnt, etwa die "fahrdynamische Motivation", "Flow-Erleben" oder das Empfinden von Spaß und Freude [-4-]. Dies mag daran liegen, dass das Motorrad seine Alltagsfunktion, die es vor der Vollmotorisierung mit Autos hatte, mittlerweile eingebüßt hat und ausschließlich in der Freizeit genutzt wird. Die leibliche und strukturelle Ähnlichkeit zwischen dem Auto- und Motorradfahren wird allerdings nicht berücksichtigt, eine Übertragung dieser Studie wird trotz des zunehmenden Freizeitverkehrs auch mit dem Auto nicht bedacht. Fassen wir die Befunde zusammen, so ergeben sich jenseits der rationalen Verkürzung folgende drei Motivgruppen:

Selbstkonzept und sozialer Vergleich: Kompetenzzuwachs, Kontrollbedürfnisse und fahrdynamische Aspekte betreffen das unmittelbare Erleben der eigenen Handelns. Rivalismus, Identifikation und soziale Bindungsbedürfnisse erfordern darüberhinaus die (imaginierte oder tatsächlich geäußerte) Resonanz der sozialen Mitwelt. Diese Motive gelten für Auto und Motorrad.

Freizeitmotivation, Regeneration: Eskapismus, Hedonismus, Abenteuer und teilweise soziale Bedürfnisse können in der Freizeit als Kompensation für Entfremdung in anderen Lebensbereichen, aber auch zur Regeneration und Entspannung ausgelebt werden. Sie können ebenfalls mit Auto und Motorrad verwirklicht werden.

Leiblichkeit und Sinnlichkeit: Thrill und Flusserleben, Erregung, sinnliche Aspekte wie Gerüche oder Sonne auf dem Leder sowie fahrdynamische Aspekte, die kinästhetisch wahrgenommen werden - all dies sind Erlebnisqualitäten, die das Motorradfahren gegenüber dem Auto auszeichnen.

Gerade mit dem letzten Aspekt aber rückt die Motivforschung zum Motorradfahren die leibliche Basis des Fahrens ins Bewusstsein. Diese wird systematisch und ausführlich von Schönhammer [-5-] beschrieben, der verschiedene Fortbewegungsarten, wie Gehen, Auto- und Motorradfahren oder Fliegen anregend und quellenreich miteinander vergleicht. Ursprünglich ist es die Phänomenologie, die die Verschmelzung des Leibes mit den routiniert verwendeten Werkzeugen, denen auch das Auto zuzurechnen ist, beschreibt. So lässt sich das Fahrzeug als ein machtvolles Artefakt verstehen, das mit der handelnden Person in einer sensiblen Wechselbeziehung steht. Diese Leiberweiterung durch das Auto gab immer schon Anlass zu Erklärungsmodellen, die der Psychoanalyse entlehnt das Fahrerleben als eine Regression beschreiben. Zusätzlich wird diese Erklärung motiviert durch ausführliche qualitative Studien über das Autofahren, die in den siebziger Jahren entstanden.

Macht und Ohnmacht als zentrale Erlebnisqualität des Autofahrens?

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen sollten mehrere Studien der Attraktivität des Autofahrens im Erleben der Fahrerinnen und Fahrer auf die Spur kommen [-6, 7, 8-]. Ausgelöst durch die Einführung der Gurtpflicht richtete die Verkehrspsychologie den Blick erstmals auf die 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 einflussreich. Trotz methodischer Ungereimtheiten - einige der befragten Fahrer "sträubten sich, dazu etwas zu sagen, wollten, wie sie es ausdrückten, sich den Spaß am Autofahren nicht nehmen lassen" - haben die Autoren mit einem aufwendigen Design (230 Tiefeninterviews à 2-3 Stunden) herausgearbeitet, dass der Funktionalität des Autofahrens im Sinne des Transports im Erleben und Handeln eine untergeordnete Rolle zukommt. Es wird gezeigt, dass das Autofahren eine sich selbst verstärkende Tätigkeit ist. In deskriptiver Analyse werden die Fahrformen Autonomie, "Thrill", Gleiten, Erproben, Pilotieren und Kraftentfaltung herausgearbeitet und auf die polaren Tendenzen des "Auslebens" und "Absicherns" zurückgeführt [-7-]. 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.

In den Arbeiten aus dieser Gruppe wird das Fahren aus zwei Motivkomplexen heraus begriffen: *soziale Distinktion und genussvolle Regression*, der Sozialpsychologie und Psychoanalyse entlehnt. Das Erleben von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Beherrschung seien die zentralen Qualitäten des Fahrens, psychologisch als Macht, Überlegenheit und Durchsetzung bzw. deren Gegenteil, Ohnmacht, Unterlegenheit und Kränkung empfunden. Die Erklärungsfolie für all diese Fahrsituationen ist der soziale Vergleich in Konkurrenzsituationen, den Fahrenden werden ausgeprägte Abgrenzungs- und Dominanztechniken zugeschrieben. Es ist allerdings leicht erkennbar, dass dieses Erklärungsmuster überstrapaziert wird, indem gängige soziale Stereotype über BMW-, Mercedes- oder VW-Fahrer als subjektive Sinnstrukturen missverstanden werden. Ohne den Zusammenhang herzuleiten oder zu erläutern werden Fahrerleben und stereotypische soziale Abgrenzung kurzgeschlossen. Noch deutlicher wird dies bei der Beschreibung von Fahrideal, "den Motivationen fürs Autofahren" [-6-, S. 60]. Fünf Ideale werden genannt, alle werden als Strategien des sozialen Vergleichs gedeutet: Das *Vermeidungsideal des Mitrollens* bestehe darin, "nicht unangenehm aufzufallen", das *altruistische Ideal* will "Fahrfreude an andere abtreten", das *narzißtische Ideal* das eigene Können darstellen, wobei das "Macht-Gefälle beim Autofahren" deutlich wahrgenommen werde, das *Ideal des Abhängens* will "immer Erster sein" und schließlich geht es im - vergleichsweise reifen - *Ideal des Piloten* um die Freude an technischer Perfektion, Koordination, Verantwortung und Disposition [-6-, S. 60-68].

Die Ergebnisse dieser Arbeiten haben insgesamt großen Widerhall gefunden. Die Regressionshypothese hat sich vor allem unter den Begriffen "Thrill" und "Angstlust" verselbständigt. Automobilgegner messen regressiven Lusttendenzen einen unangemessen hohen und generalisierenden Stellenwert zu. Anstatt den Aspekt der Beherrschung, auf dem das "Thrill"-Konzept aufbaut, aus der Tätigkeit des Fahrens selbst herzuleiten, wird er auf eine soziale Komponente im Sinne demonstrierter Mächtigkeit verengt, die zwangsläufig in eine deviante Richtung weist. Dies konterkariert den ursprünglichen Anspruch der Studien subjektive Fahrwelten zu erschließen, denn die äußerliche Zuschreibung ersetzt letztlich die Analyse des subjektiven Empfindens.

Straßenverkehr als Spiegelbild und Resultat gesellschaftlicher Zustände?

Dieter Claessens formuliert die These, dass der Straßenverkehr ein Spiegelbild der hochindustriellen Gesellschaft sei [-9, 10-]. Er argumentiert zwar theoretisch, belegt dies aber plausibel an Alltagsbeobachtungen aus dem Straßenverkehr und der eigenen Erfahrung darin. Er hebt die Bedeutung der Information und Kommunikation ebenso hervor wie die Loslösung der Individuen aus traditionellen Bindungen. Claessens macht einen "unklaren Drang zur Aktivität, zu Raumgewinn, zu Kommunikation kombiniert mit einer eigentlich nicht recht, mindestens nicht genügend ausgebildeten Voraussicht" aus. Um nun dem notwendigen Gleichgewicht zwischen Kooperation und Konkurrenz durch die nötige Rück- und Weitsicht im Verkehrsgeschehen zu verhelfen appelliert er an die Fahrausbildung, die nicht nur Fertigkeiten und Verkehrsregeln, sondern auf einem höheren Abstraktionsniveau auch System- und Verhaltenszusammenhänge aufzeigen und moralisch wirksam

sein sollte. Ganz ähnlich argumentiert heute die ökologische Verkehrskritik, die ebenfalls durch Aufklärung und Einsicht zu Verhaltensänderungen motivieren will.

Das "Fahren im Verkehrsfluß" sieht Claessens in einem spannungsvollen Verhältnis aus Kooperation und Konkurrenz. Die Konkurrenz speise sich aus sozialen Motiven des Fahrens: "Man begibt sich zu Gleichen oder Ungleichen mit einem Fahrzeug, das die Gleichheit oder den Abstand nach "unten" oder auch "oben" belegen soll ..." [-10-, S. 39]. Als Spiegelbild der individualisierten Leistungsgesellschaft diene das Fahren neben seiner Transportfunktion auch der Demonstration individueller Interessen und dem Wetteifer um soziale Positionen. Andererseits erfordere das Fahren in dichtem Verkehr "feinfühliges Kooperation, die voll und ganz aufgezwungen ist". Aus der erzwungenen Kooperation, der "zwangsweisen Demokratisierung" [-10-, S. 42] im Verkehrsfluß, einer Situation, in der der Akteur nach Freiheit und Individualität strebe [-10-, S. 38], erklärt Claessens Frustration und Aggression im Straßenverkehr. Konkurrenzbestrebungen würden "eingeebnet", womit sich die Straße als Handlungsfeld von anderen gesellschaftlichen Feldern unterscheidet.

Claessens beschreibt richtig, dass Fahren auf unterschiedlichen miteinander verquickten Motiven beruht, er erkennt auch das Fahren um seiner selbst willen an. Originell ist die Diagnose "versteckter Verwahrlosungstendenzen" als "Ursache für die Benutzung eines Autos" [-10-, S. 38]. Interessant ist auch das Herausstellen des Fahrzeugs als besonderes Kommunikationsmedium "mit einer hohen Affinität zur Mobilität, d.h. zu schnellem Kontaktwechsel". Allerdings greift die Schlußfolgerung einer Frustrations- Aggressions-Kausalität aufgrund eingeebneten Konkurrenzstrebens wohl zu kurz. Es ist doch eher die fehlende Kontinuität des Erlebens bzw. die abrupte Unterbrechung des Fahrflusses und die fehlende Kontrolle über die Situation, die Stress auslösen. Die erlebte Enge in stark befahrenen Straßen mag hinzukommen, ein ursprüngliches Konkurrenzmotiv hingegen über Fahrweise oder Fahrzeugbesitz auszuleben, ist eine Unterschätzung der Dynamik, die in der Tätigkeit selbst begründet ist. Umgekehrt wird mehr daraus: Gerade weil dem Autofahren Sinn innewohnt, dient es als Analogie für viele andere Lebensbereiche, sei es im Bild der anspringenden Konjunktur, der freien Bahn oder des Reformstaus. Und schließlich, dies auch an Berger, Bliersbach & Dellen, findet sozialer Vergleich in allen Lebensbereichen statt, am Arbeitsplatz, auf dem Schulhof, auf Reisen, beim Sport u.v.m., kann also das Autofahren nicht erklären.

Die subjektive Erlebniswelt des Fahrens

Aus den bisherigen Ausführungen wurde deutlich, dass wir Sinn und Motive des Autofahrens in der Tätigkeit selbst vermuten und nicht aus anderen Lebensbereichen herleiten, weder zur Kompensation erlebter Entfremdung, noch zur Realisierung eines unbestimmten Machtrihs oder als Bühne sozialer Vergleiche. In unserer eigenen Untersuchung ging es darum, den Sinn herauszuarbeiten, der in der Tätigkeit des Fahrens verborgen liegt. Dieser lässt sich nur mithilfe der Fahrer/innen selbst erschließen. Ein Weg, diesem auf die Spur zu kommen, ist die Erzählung. In dieser Darstellungsform hat der Erzähler die Möglichkeit, das Erlebte in der Chronologie und Dramaturgie zu schildern, in der es sich aus seiner Perspektive tatsächlich zugetragen hat. Eine solche erzählerische Schilderung bringt die Sinnkonstruktionen quasi von selbst hervor, da sie, um abgeschlossen zu werden, eine bewertende und bilanzierende Einordnung benötigt ("die Moral von der Geschichte"). Die Hypothese dieser ersten Studie ist einfach: Gelingt es Fahrer/innen über ihr Erleben eine abgeschlossene, selbst erlebte Geschichte zu erzählen, ohne deren Sinn aus anderen Lebensbereichen herzuleiten, so ist nachgewiesen, dass das Fahrerleben selbst genügend sinngenerierendes Potenzial besitzt. Anhand von sieben ein- bis dreistündigen Erzählungen konnte dieses aufgezeigt werden.

Aus dieser Studie leitete sich das Interesse ab, den Sinn des Fahrerlebens systematischer und vergleichbarer darzustellen. Hierzu wählten wir ein Verfahren - das narrative Gridinterview -, das an Erzählungen von Episoden anknüpfend diese in eine Ordnung bringt, welche wiederum in einem Koordinatensystem visualisiert wird. Im systematischen Vergleich aller erzählten Fahrsituationen entsteht ein solches Modell, das die wichtigsten subjektiven Bewertungsdimensionen enthält.

Zwei Einzelbeispiele im Vergleich: Vernunft und Leidenschaft

Wir haben 18 mehrstündige "narrative Gridinterviews" mit Fahrer/innen (PKW, Cabriolet, Motorrad) durchgeführt. Diese haben Fahrsituationen erzählt, die sie erlebt haben und für bedeutend halten. Sieben Situationen waren in allen Interviews gleich, so dass Vergleichbarkeit erleichtert wurde: PKW-, Cabrio-, Motorradfahrt, Autobahn, Landstraße, Stadtverkehr und als Anker für positives Erleben die Idealvorstellung vom Fahren. In systematischen Vergleichen zwischen allen diesen Situationen

(Elemente genannt) wurden von den Fahrer/innen die Bewertungsbegriffe (Konstrukte genannt) formuliert. Anschließend wurde jede Situation mit jedem Konstrukt bewertet, so dass sich ein komplexes Situations-Begriffs-Netz abbilden lässt. - Zwei dieser Interviews werden anschließend dargestellt.

Maurizio: Leidenschaft und Enthusiasmus

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 Darstellung polarisiert Maurizio die Welt des Fahrens. In der Bewertung stehen sich zwei Erlebniswelten ohne Zwischentöne gegenüber: Faszination und das Gefühl der Ausgeliefertheit ("Lebensfreude vs. Lebensgefahr"). In beiden Erlebniswelten deutet sich eine Unterscheidung in eher gemäßigtes Erleben und Grenzerleben an. Positiv genießt er entweder ein "meditatives" und "wohltemperiertes" Fahrgefühl mit intensivem Naturerleben oder die abwechslungsreiche sinnliche Anregung. Negativ werden bedrohliche von zähen, nervlich angespannten Situationen unterschieden.

Die radikale Polarisierung in seiner Bewertung kommt nur durch seine Auswahl der Erzählepisoden zustande, nicht aber dadurch, dass Maurizio in die Fahrsituation andere Bezüge projiziert. Er erzählt mehrere existenziell bedrohliche, einige ungewöhnlich absurde und mehrere intensiv genussvolle Fahrerlebnisse. Ein 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 Serpentina 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 im Vergleich mit der Situation: "Wohnen und Fahren im Hanomag Bus" dem "wohltemperierten Fahren" gegenüberstellt. Die Polarisierung entstammt also seiner konkreten Erfahrung. Seine Konstrukte sind nicht an sich variationsarm oder eindimensional, ihre wertende Anwendung auf das Fahren allerdings schon.

Damit ergibt sich in der zunächst verwirrenden Polarität eine klare und differenzierte Struktur, die alle erzählten Situationen umgreift und Maurizios Fahrerleben sinnhaft zusammenfügt. Sein fahrerisches Ideal ist an das PKW-Fahren geknüpft: Auf der Autobahn fahrend ist die Aufmerksamkeit nach innen gerichtet, er lässt Gedanken vorbeiziehen und nimmt trotzdem wahr, was draußen geschieht. 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 Motivation, die angesichts erfahrener existenzieller Bedrohungen ein Bewusstsein für die leibliche Basis des Fahrens enthält und dadurch dem Fahren seine hohe Bedeutung gibt.

Ernst: Distanz, Ambivalenz und weiter Horizont

Ein Fahrer, der dem Autofahren distanziert und vernunftbetont gegenübersteht, ist Ernst. Engagement und Involviertheit in der Erzählung sind hoch, die Konstruktion wirkt reflektiert. In seinem Modell wird eine übergeordnete Bedeutung des Fahrens sichtbar. 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 Ernst auch eine geographische und kulturelle Bedeutung.

Wenn Ernst den positiven Wert 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. Für Ernst besteht das Hauptmotiv des Fahrens im Erleben von Eindeutigkeit (Kongruenz) im Sinne eines ungetrübten Erlebens von Weite und Freiräumen.

Der negative Erlebnispol des Fahrens ergibt sich aus zwei äußeren Faktoren, den Kosten des Autos selbst ("Panne", "Mängel am Fahrzeug") und einengenden Umgebungsbedingungen. Der Erlebnisfluss wird unterbrochen und seine innere Haltung zum Geschehen stimmt mit den äußeren Bedingungen

nicht überein. Ein Beispiel ist die Parkplatzsuche: Er erzählt, er sei innerlich schon zu Hause angekommen, während er draußen noch um die Häuserblocks kurve, was eine unvermeidliche innere Spannung auslöse.

Die zweite Hauptdimension beschreibt die wesentlichen Kontextmerkmale, die er mit dem Fahren verbindet. Angepasste, alltägliche Kontexte stehen ungewohnten Situationen gegenüber. Ernst findet in seiner Erzählung eine ganze Reihe dieser ungewohnten Situationen (Bsp.: per Anhalter durch Neuseeland), sie strukturieren seine subjektive Repräsentation des Fahrens ebenso stark wie die alltäglich wiederholten Fahrten. Die Integration beider Kontexte gelingt ihm positiv nur im Wochenendausflug.

Ein dritter Aspekt ist die eigene fahrerische Kompetenz. Er wird an verschiedenen Situationen deutlich, z.B. am vermeidbaren Fahrfehler, der negativ valent ist. In diese Richtung weisen auch die Situationen "plötzliche Gefahr meistern" und "extreme Witterung", die als ambivalente Herausforderungen gesehen werden. Schließlich akzentuiert die vierte Dimension die Kontinuität des Fahrerlebens. Hier wird sie valenzunabhängig als dauerhafte Anstrengung bezeichnet und steht dem momenthaften Erleben gegenüber. Es scheint, als bilde sich sein Fahrerleben in dieser Dimension nüchtern und realistisch ab: Die alltäglich erfahrene Kontinuität ist durch Anstrengung gekennzeichnet.

Insgesamt zeigt sich also, dass die distanzierte Haltung zum Autofahren sich nicht in einer Kalkulation von Kosten und Nutzen auflösen lässt, sondern vielmehr soziale und kulturelle Motive einbindet. Das Fahren erschließt Ernst einen kulturellen Horizont. Soziale Eingebundenheit ("etabliert") ist dabei ebenso wichtig wie die individuelle Expansion in eine unvertraute Welt ("ungezähmt"). Das Auto wird nicht zum Selbstzweck, sondern über seine Funktionalität für einen Lebensentwurf legitimiert. Dies ist zwar funktional und vernunftbetont, das Auto erscheint in der Tat als eine "rational choice" - die Bezugsrahmen, in denen diese vernünftige Wahl Sinn macht, sind jedoch vielfältig und verschachtelt.

Verallgemeinerung: Modell des Fahrerlebens

Diese subjektiven Bezugsrahmen und persönlichen Motive lassen sich drei verschiedene Aneignungsmodi überführen [-11-]. Der Aneignungsmodus ist kurz gesagt eine Art Filter, durch den der Handelnde seine Umwelt wahrnimmt, bewertet und gestaltet. Er wirkt wie eine grundlegende Haltung unserer Umwelt gegenüber. Diese Haltung ist keine Charaktereigenschaft, sondern entspringt gelernten und bewährten Mustern, die wir verwenden, um uns die Welt verständlich zu machen. Wir können sie ändern. Doch zunächst die Beschreibung der drei Aneignungsmodi:

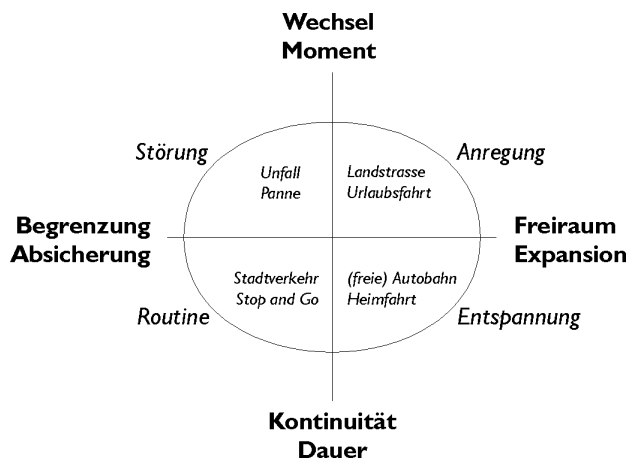
Die Funktionale Aneignung: Das Fahren hat die Funktion, verschiedene Lebensbereiche (z.B. Beruf und Familie) und Zielsysteme (z.B. Transport und kulturelle Teilhabe) zu koordinieren und zu synchronisieren. Mit fortgeschrittener Aneignung perfektionieren Fahrer/innen die Gestaltung von Übergängen zwischen diesen Lebensbereichen.

Die Fahrtechnische Aneignung: Das Fahren ermöglicht das Erleben des eigenen Körpers und der eigenen Aktivität in enger Verbindung mit dem Fahrzeug. Fahrer/innen perfektionieren die Fähigkeiten des Fahrens sowie das Wissen über Fahrzeug und Technik.

Die Symbolische Aneignung: Fahren dient dem Spiel mit sozialen Identitäten und Rollen in der Öffentlichkeit. Es ist Kommunikation und schafft Möglichkeiten zu gesellschaftlicher Teilhabe. Mit zunehmender Perfektion werden diese Rollenzuschreibungen und Identitäten sowie die dazu genutzten Symbole wie eine Sprache immer differenzierter.

Diese Aneignungsmodi stellen die wichtigsten Begründungs- und Bewertungsmuster dar, die jede/r Fahrer/in in unterschiedlicher Mischung und Gewichtung anwendet. Sie erweisen sich angesichts konkreter Fahrerfahrung als die passendsten. Motive des Fahrens sind damit immer funktional und rational innerhalb des jeweils passenden Aneignungsmodus.

Über alle 18 erhobenen Modelle und alle drei Aneignungsmodi scheint eine ähnliche Struktur auf (vgl. Abbildung). Hier erklärt sich die Attraktivität des Fahrens über das Verhältnis zur Umwelt, das sich durch beschleunigte Fortbewegung stetig verändert. Wir expandieren, erweitern unsere Umweltbezüge, unseren Horizont. Diese Expansion kann sich kontinuierlich oder abrupt, antizipierbar oder überraschend vollziehen. Im Selbst-Fahren wird das Verhältnis zwischen Mensch und räumlicher Umgebung individuell regulierbar. *Der Kern des Fahrerlebens liegt in der Bewegung von etwas Bekanntem weg auf etwas Unbekanntes zu und in der Integration von Neuem. Die dominante Repräsentation des Fahrens ist eine räumliche, mit Hilfe des Fahrzeugs erweitert der Mensch seinen Wirkungsbereich über seine biologischen Möglichkeiten hinaus.*



Erlebnisdimensionen des Fahrens.

Typische Fahrtsituationen sind innerhalb des Kreises aufgetragen. Die typischen Erlebnisqualitäten sind diesen Situationen zugeordnet und am Rand des Modells kursiv gesetzt. Das Modell 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.

Zeitliches Empfinden als zweite allgemein geteilte Dimension beginnt mit dem Bewusstsein über die ablaufende Zeit beim Fahren. Typisch sind die Variationen der Geschwindigkeit, die bewusst eingesetzt und erlebt werden ("Beschleunigung - gebremst", "Tempo - Gelassenheit"). Die meisten zeitlichen Konstrukte weisen auf Aspekte von Rhythmus oder Zeitfrequenz hin. Hier wird kurzfristiges von dauerhaftem Erleben unterschieden, die Kontinuierung der eigenen Aktivität von der hochfrequenten Umorientierung. *Kontinuität* und *zeitliche Kongruenz* sind die subjektiv wichtigsten Repräsentationen der Zeit beim Fahren. 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"). In allen subjektiven Modellen finden sich diese räumlichen und zeitlichen Repräsentationen, die in das folgende Modell münden.

Relativierung der reinen Vernunft und Differenzierung purer Leidenschaft

An den Einzelfällen haben wir gesehen, dass die Motive des Fahrens so einfach nicht in funktionale / rationale und extrafunktionale / emotionale / irrationale zu scheiden sind. Vielmehr relativiert sich der vernunftbetonte Ansatz dadurch, dass diese Vernunft aus dem weiteren Lebenszusammenhang der Fahrennden abgeleitet wird. Die Kriterien, die in der Kosten-Nutzen Bilanz angelegt werden, um das Autofahren zu legitimieren, sind eben individuell. Zudem darf angemerkt werden, dass die Koordination der verschiedenen Lebensbereiche als Hauptzweck funktionaler Aneignung zunehmend komplexer und schwieriger wird. Auf der anderen Seite erscheint die Leidenschaft am Autofahren nicht als eine unreflektierte oder unreife Haltung, sondern in differenzierter Reflexion (dies gilt nicht nur für Maurizio, sondern auch für andere Interviewpartner/innen). Die Fahrennden wissen die symbolische Bedeutung des Fahrzeugs durchaus einzuschätzen. Mehr noch: Der soziale Vergleich erscheint her ebenfalls funktional und vernünftig eingebettet. Eine Frau entscheidet sich für einen Mini Cooper, weil dieser sie sowohl in ihrem alternativen Wohnviertel, als auch im beruflichen Setting auf dem Bank- oder Hotelparkplatz angemessen repräsentiert. Diese öffentlichen Rollenspiele der symbolischen Aneigner lassen eine ausgeprägte soziale Kompetenz erkennen.

Insgesamt liegt der Reiz des Fahrens in der engen Verbindung aus alltäglicher Erfahrung und individuellen Wünschen und Idealen. Sicher überschreiten wir nicht jeden Tag den Horizont, die Situation des Autofahrens lässt ihn aber beweglich erscheinen. Die in der Fachdiskussion angenommenen Motive des sozialen Vergleichs, der regressiven Leidenschaft und der instrumentellen Vernunft stehen in subjektiven Bezugssystemen, die komplex und differenziert sind sowie in transzendente Sinnbezüge hineinreichen. In der leiblichen Einheit aus Fahrer/in und Fahrzeug können volle Präsenz und spurlose Flüchtigkeit im Moment die Ewigkeit andeuten. Die Versprechen, die Autos uns machen, müssen nicht erfüllt werden, solange sich dazu kein besseres Artefakt anbietet.

Denn das Fahren macht das enge und schwierige Verhältnis zwischen uns Menschen und unserer weiten Umwelt nicht nur in Bewegung erlebbar, sondern auch erträglich.

Anmerkungen

- [-1-] Straus, E. (1930). *Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung*. In ders. (1960): *Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften* (S. 141-178). Berlin u.a.: Springer.
- [-2-] Bamberg, S. (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.
- [-3-] Fuhrer, U. (1995). Sozialpsychologisch fundierter Theorierahmen für eine Umweltbewußtseinsforschung. *Psychologische Rundschau*, 46, 93-103.
- [-4-] Schulz, U. (1993). Freizeitmotivationen von Motorradfahrern und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 39 (2), 68-81.
- [-5-] Schönhammer, R. (1991). *In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung*. München: Quintessenz.
- [-6-] 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.
- [-7-] 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, Insitut an der Universität zu Köln* (25), 1-98.
- Berns, J. J. (1996). *Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine*. Berlin: Klaus Wagenbach.
- [-8-] Bliersbach, G. (1979). Warum wir so leicht in Fahrt geraten. Zur Psychopathologie des Autofahrens. *Psychologie heute* (11), 24-29.
- [-9-] Claessens, D. (1966a). *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*. *ebd.* (S. 32-37).
- [-10-] Claessens, D. (1966c). *Soziologische und sozialpsychologische Aspekte des Fahrens im Verkehrsfluß*. *ebd.* (S. 38-42).
- [-11-] 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.

Dr. Michael Dick (geb. 1964) ist Diplompsychologe und Juniorprofessor für Erwachsenenbildung und Organisationsentwicklung an der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg. Er hat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg zu Fragen der Mobilität geforscht. E-mail: Michael.Dick@gse-w.uni-magdeburg.de. Ausführlich ist die hier vorgestellte Studie publiziert in: Dick, M. (2001). Die Situation des Fahrens. Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 3.