



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit
Mitfahrgelegenheiten.
Eine kulturwissenschaftliche Annäherung

Verfasserin
Katrín Lorber

angestrebter akademischer Grad
Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im März 2009

Studienkennzahl laut Studienblatt: A 308

Studienrichtung laut Studienblatt: Volkskunde

Betreuerin: ao. Univ.-Prof. Dr. Klara Löffler

DANKSAGUNG

Mein Dank gilt Christina Bell, Eva Friederike Ganglbauer, Martin Jonas, Björn Hoffmann, Laura Hompesch, Klara Löffler, Monika Lorber, Werner Lorber, Eva Maria Klein, Ulrike Krone, Felicia Sparacio, Anna Stoffregen, Klara Weiss.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG: ZU MOBILITÄT UND REISEN _____	5
1.1.	Mobilität _____	5
1.2.	Der Begriff des Reisens _____	6
1.2.1.	Der Reisende und der Weg _____	7
1.2.2.	Eine Abhängigkeit: Der Raum und der Weg _____	9
1.2.3.	Wer fährt mit einer Mitfahrgelegenheit? _____	12
1.3.	Trampen, erste Form der Mitfahrgelegenheit? _____	12
2.	METHODE _____	14
2.1.	Die Kurzetnographie _____	16
2.2.	Begriffsdefinition im Umfeld einer Mitfahrgelegenheit _____	18
3.	VERWENDBARE THEORIEMODELLE _____	19
3.1.	Raumtheorie nach Martina Löw _____	20
3.2.	Soziale Situation nach Hans Paul Bahrdt _____	23
3.3.	Interaktion nach Hans-Jürgen Hohm _____	28
3.3.1.	Flüchtige Interaktionssysteme _____	29
3.3.2.	Organisiertes Interaktionssystem _____	32
4.	IM VORFELD EINER MITFAHRGELEGENHEIT _____	35
4.1.	Das Inserat im Internet _____	35
4.2.	Kurzetnographie: das Inserat _____	37
4.3.	Kurzetnographie: Kontaktaufnahme vor der Fahrt _____	39
4.4.	Der Treffpunkt _____	41
4.5.	Kurzetnographie: Die Wahl des Sitzplatzes _____	46
4.6.	Ein erstes Fazit _____	47

5.	ETHNOGRAPHIE VON KOMMUNIKATION	48
5.1.	Raum für Interaktion – das Automobil	48
5.2.	Der Fahrer – ein Gespräch	51
5.3.	Die Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit	53
5.3.1.	Kurzethnographie: Bildung von Gesprächsthemen	56
5.3.2.	Gesprächskonstellation	58
5.3.3.	Kurzethnographie: Intimität der Gesprächsthemen	60
5.3.4.	Meinungsverschiedenheiten	62
5.3.5.	Die Pause	64
5.3.6.	Vermeiden von Kommunikation	66
6.	DAS ENDE DER FAHRT	70
6.1.	Die Ankunft am Ziel	72
6.2.	Schlussbetrachtung und Ausblick	75
7.	QUELLENVERZEICHNIS	78
8.	LEBENSLAUF	81
9.	ABSTRACT	82

„wenn jemand eine reise tut, so kann er was erzählen“¹

1. Einleitung: Zu Mobilität und Reisen

„Alle Welt reist“, das befand bereits Theodor Fontane und das gilt für die westlichen Industrieregionen heute mehr denn je.² Heute sind die unterschiedlichsten Möglichkeiten des Reisens im alltagspraktischen Handeln vorhanden: weit weg mit dem Flugzeug – ein erbitterter Kampf zwischen Billigflug-Anbietern, mit dem Auto ans Meer oder in die Berge oder mit der Bahn in die nächste oder liebste Stadt. Doch soll hier nicht einseitig eine Historie des Reisens eröffnet werden, sinnvoll erscheint es, im Kontext dieser Arbeit, zusätzlich einen einführenden Blick auf die Veränderung von Mobilität in unserer Gesellschaft zu geben.

1.1. Mobilität

Ansatzpunkt ist die Debatte über Mobilität als menschliches Grundbedürfnis. Die zwei vorhandenen Positionen unterscheiden dabei, ob nun Mobilität im Sinne Hermann Lübbers als „Mobilitätslust, die anthropologisch vorhanden ist“³, zu sehen ist, oder ob es sich vielmehr um ein Bedürfnis handelt, „das im Laufe der Entwicklung erst entstanden, oder gemacht worden ist.“⁴ Kurt Möser, Autor des Werkes „Geschichte des Autos“, verweist auf eine dritte Möglichkeit der Stellungnahme zum Thema Mobilität: „denn unerheblich welche Ursachen einer individuellen Mobilität zugrunde liegen, den gesellschaftlichen Erfolg des Autos hat dieses Bedürfnis entscheidend mitgeprägt.“⁵ Das Resultat ist deutlich, Autos sind aus der heutigen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Sie prägen das Bild unserer westlich geprägten Welt, in der das Bild eines Individualverkehrs dominiert. In diesem Spannungsfeld, zwischen einem Verlangen nach Mobilität

¹ Matthias Claudius. Aus: Urians Reise um die Welt. Text: Matthias Claudius (1740-1815). Musik: Carl Friedrich Zelter (1758-1832).

² Zitiert in: Christiane Cantauw (Hrsg.): Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag. Münster, New York. 1995. S. VII.

³ Kurt Möser: Geschichte des Autos. Frankfurt am Main. 2002. S. 331.

⁴ Kurt Möser: 2002. S. 331.

⁵ Kurt Möser: 2002. S. 331.

und einer möglichen Umsetzung in Form des Automobils, befinden sich die Mitfahrgelegenheiten. Entstehen doch selbige aus dem persönlichen Wunsch oder der Notwendigkeit heraus mobil zu sein, sich fortzubewegen. Das Auto ist dabei das Mittel zum Zweck, Raum für eine „Zweckgemeinschaft, in der sich ganz unterschiedliche Menschen zwangsweise nahe kommen.“⁶

1.2. Der Begriff des Reisens

Reisen wird nicht nur durch den Mobilitätsgedanken und die oft damit einhergehende individuelle Unabhängigkeit bestimmt. Bedeutende Phänomene des Reisens zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert, zum Zwecke der Erziehung, der Bildung und der Zerstreuung, sind unseren heutigen Reisegründen vorausgegangen und haben zu seiner Verbreitung beigetragen.⁷ Dieser Diskurs prägt das romantische Bild einer Reise.

Denkt man heute an den Begriff des Reisens öffnet sich eine Palette an Zuschreibungen, die über die damaligen Reisegründe hinausgehen, denn die Bezeichnungen der Reisen sind spezifischer geworden: man spricht von einer Geschäftsreise, Forschungsreise, Vergnügensreise oder Erholungsreise, um nur einige Möglichkeiten zu nennen. Verbunden mit dem Gedanken an eine Reise, sind meistens Vorstellungen von Freizeit und Entspannung.

In wie weit von einem wirklichen ‚Reisen‘ bei der Fortbewegung mit einer Fahrgemeinschaft gesprochen werden kann ist noch zu klären. Denn obwohl ‚man reist‘ finden mitschwingende Konnotationen des Begriffes Reisen wie die Langsamkeit, Vorbereitung und ein Erleben vor Ort bei einer Mitfahrgelegenheit kaum Verwendung. Bei geplanten Reisen spielt das Ziel eine große Rolle. Ich reise nach Berlin, nach Thailand, nach Amerika, um dort eine bestimmte Zeit zu verbringen, die dann meine Reise ausmacht. Nicht der Weg dahin ist die Reise, sondern die Zeit die ich an diesem Ort verbringen werde/verbracht habe. Es werden zwei Ebenen des Reisens eröffnet: Die (eher kurzweilige) Reise nach Hause/zu Freunden/zu Bekannten/zu einer bestimmten Person, bei deren

⁶ Jan Grossarth: Selbstversuch: Wochenendpendeln mit einer Mitfahrzentrale. Na, und was machst du so? Frankfurter Allgemeine Zeitung 12. Juli 2008. Nr. 161. Z4.

⁷ Vgl. Attilio Brilli: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die >Grand Tour<. Berlin 1997. S. 7.

Ankunft gefragt wird „wie war die Reise/Fahrt?“ und die lange Reise des Urlaubs. Hier bedeutet „eine Reise“ die Anwesenheit an anderen, meist fremden Orten über einen längeren Zeitraum. Dieser wird dann bewusst als „Reise“ definiert. Man könnte hier auch von sich gegenüberstehenden Begriffen wie Urlaub und Kurzurlaub sprechen. Mit einer Mitfahrgelegenheit reist man selten in den Urlaub, am häufigsten wohl zu dem Freund oder der Freundin, zu Verwandten oder guten Bekannten. Es wird sich bewusst für eine Ortsveränderung entschieden, um diese Personen zu besuchen.

Zu einer Reise gehört dabei oft auch die Fahrt. Für die vorliegende Arbeit möchte ich den Begriff der Fahrt operationalisieren. Dass es während der Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit zu Reisegedanken kommt, ist nicht auszuschließen. Dennoch liegt der Fokus der Arbeit auf den Kommunikationsstrukturen und Riten, die während einer Fahrt vorherrschen. Dabei werden die Elemente der Reise erst einmal nicht mitgedacht.

1.2.1. Der Reisende und der Weg

Ich möchte den vergangenen Typus des Reisenden beleuchten, um die Veränderung sichtbar zu machen, die in der heutigen Gesellschaft diese Reisenden ausmachen. So merkt Attilio Brilli in seinem Buch „Als Reisen eine Kunst war“ an:

„Der Typus des Reisenden war bereit über alles Konversation zu machen; verstand durchaus etwas von Kunst, Geologie, Botanik, Hydraulik, ohne darum schon ein Fachmann für irgendeine Wissenschaft zu sein; war geistig offen und verpflichtete sich doch zur genauen Beobachtung unbedeutender Dinge, [...]“⁸

Welche Überlegungen lassen sich heute zu einem Typus des Reisenden anstellen? Bereits in der Vergangenheit existierten Redekonventionen, die auch in der Gegenwart helfen den Typus des Reisenden zu betrachten. Einzelne Aspekte dieses Zitats, wie der Gedanke der ‚bereitswilligen Konversation‘, sind dabei für diese Arbeit von besonderem Interesse. Denn ich möchte mich in dieser Arbeit mit den Formen von Kommunikation zwischen Reisenden beschäftigen, die mit einer Mitfahrgelegenheit unterwegs sind. Dabei spielt es keine Rolle welches

⁸ Attilio Brilli: 1997. S. 66.

Leben der Reisende außerhalb des Rahmens einer Mitfahrgelegenheit führt. Ein Augenmerk der Arbeit wird sich auf die Gespräche und ihre Besonderheiten richten, die während einer Fahrt stattfinden. Doch auch die Möglichkeit des Nicht-Gesprächs soll beleuchtet werden. Den Bezugsrahmen der Untersuchungen dieser Gesprächsformen bildet das Reisen mit einer Mitfahrgelegenheit.

Ein weiterer Blick zurück in die Geschichte des Reisens zeigt, dass die Bedeutung des Weges für den Reisenden heute eine andere ist.

„Der Reisende, der in diesem langen Zeitraum über die Straßen Europas fährt, ist ein weltlicher Pilger, der den Wegen nachgeht, die das Wissen der Menschheit seit der Antike genommen hat. Sie gelten ihm als Wege zur Erkenntnis, ob es sich nun um einen jungen Mann handelt, der soeben seine Studien beendet hat, um einen Lehrling im diplomatischen Dienst, um einen Naturphilosophen oder um einen Kunstsammler.“⁹

Die ‚erkenntnisreichen‘ Wege, von denen in diesem Zitat die Rede ist, sind für den Reisenden heute kaum noch von Bedeutung. Abhängig vom Anlass der Reise, findet der Weg, der zum Ziel zurückgelegt werden muss, mehr oder weniger Beachtung. Vereinzelt trifft man noch auf vagabundierende Camper, die den Weg zum Ziel erklären, aber ein Großteil der Touristikbranche vermarktet das Ziel und nicht den Weg.

Doch der Weg ist keinesfalls verschwunden. Irgendeine Art von Strecke muss der Reisende immer zurücklegen. In welchem Bewusstsein dies geschieht liegt in der Person des Einzelnen: als lästige Überbrückung bis zum ersehnten Ziel, oder als bewusste Entscheidung eines Weg-Erlebens. Am Ende der Wege eines Reisenden steht dann der Besuch von Freunden oder Bekannten, ein wohlverdienter Urlaub oder wieder die eigene Wohnung. Spätestens dann verliert der Weg in der Erinnerung seine Bedeutung.

Diese Arbeit nimmt sich jedoch gerade den Momenten auf dem Weg einer Reise, oder hier genauer, einer Fahrt, an. Eine Fahrt, die nicht mit dem Flugzeug oder der Eisenbahn stattfindet, sondern mit dem Auto. Das Auto ist der Raum, welcher die Grundvoraussetzung für das Stattfinden einer Mitfahrgelegenheit bildet. Eine Form des gemeinschaftlich organisierten Reisens, die sich von einer Zettelbox entwickelt hat, hin zu elektronisch verfügbaren Internetplattformen.

⁹ Attilio Brilli: 1997. S. 8.

Das Auto als Kommunikationsraum steht dabei im Mittelpunkt dieser Reise. Der Weg, den man zurücklegt, tritt wieder in das Bewusstsein der Reisenden, denn er bestimmt den Zeitraum, in dem man sich mit seinen Mitreisenden, bewusster als bei anderen Reiseformen, auseinandersetzen muss. Mitgedacht werden muss dabei auch der soziale Druck, dem sich die Reisenden nicht vollständig entziehen können.

1.2.2. Eine Abhängigkeit: Der Raum und der Weg

Die Distanz zwischen Orten tritt in bestimmten Varianten des Reisens zum Teil mehr, zum Teil weniger in den Hintergrund. Mit dem Flugzeug wird dem Reisenden eine Strecke von tausend Kilometern, die in 80 Minuten zurückgelegt wird lange nicht so bewusst, als wenn jeder Kilometer in einer ruckelnden Kutsche miterlebt wird. Attilio Brilli bemerkt dazu:

„Heute neigen wir dazu, eine Reise als schnellen Wechsel von einem zu einem beliebigen Ort dieses Planeten anzusehen. Früher war das Reisen ein einschneidendes Erlebnis, das geduldige Vorbereitung und großes Organisatorisches Geschick erforderte.“¹⁰

Der Gesichtspunkt der ‚geduldigen Vorbereitung‘ ist ein Thema, das auch in der vorliegenden Arbeit behandelt wird, so viel sei vorweggenommen – im Gegensatz zu langfristigen Planungen spielt sich das Geschehen bei einer Mitfahrgelegenheit eher kurzfristig und spontan ab.

Ich greife den Gedanken an das Reisen mit einer Kutsche auf, um daran gewisse Ähnlichkeiten, als auch Unterschiede zwischen dieser damaligen Reiseform und dem heutigen Reisen im Auto einer Mitfahrgelegenheit aufzuzeigen. Gedanken an eine Kutsche resultieren in der Beschreibung vorgespannter Pferde, nicht gefederter Holzräder und einer Kutscherbank, die sich außerhalb der Reisekabine der Fahrgäste befindet. Innerhalb dieser Kabine sitzen die Reisenden sich gegenüber, den Blick entweder auf das Gegenüber gerichtet, oder aus den Seitenfenstern auf die vorbei fliegende Landschaft. Jede Bodenunebenheit resultiert in einem Stoß, der sich kaum abgedehnt ins Innere der Kabine überträgt. Das Gepäck wird außerhalb der Gastkabine, meist auf dem Dach oder

¹⁰ Attilio Brilli: 1997. S. 8.

hinten an der Kutsche angebracht. Der Lenker der Kutsche gehört – sowohl örtlich als auch sozial – nicht zum Kreis der Reisenden. Er sitzt außen, meist im Freien, und hat allein die Aufgabe, sich um das Lenken der Kutsche zu kümmern.

In einem Auto ist das Reisen komfortabler geworden. Die Leistung des Motors, gemessen in Pferdestärken, erinnert noch immer an diese frühe Form der Fortbewegung, mehr PS bedeutet mehr Leistung, bedeutet schnelleres Vorankommen. Diese Leistung ist nun versteckt unter die Motorhaube gewandert. Für die Mitfahrenden ist es nicht ersichtlich wie viel Kraft im Motor steckt, im Vergleich zur Kutsche, die ihr Gespann offensichtlich, durch zwei oder mehr Pferde zur Schau stellt. Stoßdämpfer sorgen dafür, dass sich die Unebenheiten der Straße nicht in den Wagen übertragen. Verkleidungen im Innenraum schließen die Geräusche der Fahrt aus, die sonst bei ansteigender Geschwindigkeit, die Fahrt begleiten würden. Das Gepäck wird meist immer noch räumlich getrennt zur Fahrgastzelle verstaut, abhängig vom Modell des Autos.

Die Sitzposition der Fahrgäste, im Vergleich zur Kutsche, ist verändert. Alexa Geisthövel schreibt dazu „Die gesellige Kutschengruppe wich damit tendenziell einer stummen, vom Fahrer dominierten Tempogemeinschaft.“¹¹ Hintereinander, den Blick nach vorne gerichtet, sitzen die Mitfahrenden in räumlicher Nähe im Auto. Der/die FahrerIn ist hinein gerückt in eine gemeinsame Fahrgastzelle, blickt aus dem gemeinsamen Raum hinaus auf die Strecke und kann sich dennoch am Gespräch beteiligen. Die Anordnung der Sitzpositionen ist untypisch für eine Gesprächssituation. Das aufgereihte Sitzen begünstigt eher eine Konversation mit den NachbarInnen, als quer durch den Raum. Diese vorgegebenen äußerlichen Gegebenheiten nehmen Einfluss auf Kommunikation, die zwischen den Reisenden stattfindet. FahrerIn und Mitfahrende haben bei einer Mitfahrgelegenheit gemein, dass sie – selbst wenn eine soziale Ungleichheit vorliegt – den Raum der Fortbewegung teilen und auch nicht verlassen können.

Schreibt man eine Arbeit über Mitfahrgelegenheiten darf der Aspekt des Automobils nicht aus der Betrachtung herausgenommen werden. „Wie kein anderes modernes Fortbewegungsmittel stand und steht das Auto für jederzeit

¹¹ Alexa Geisthövel: Das Auto. In: Alexa Geisthövel, Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005. S. 39.

verfügbare individuelle Mobilität. Der Mensch, so schon die *Allgemeine Automobil-Zeitung* 1906, erlange mit dem Auto die »Herrschaft über Raum und Zeit.«¹² Ähnliche Gedanken finden sich auch bei Wolfgang Kaschuba, der diesen Gedanken weiterführend bemerkt: „Nach Postkutsche und Eisenbahn, erweitert das Automobil im anthropologischen Sinn nochmals dramatisch das individuelle Körper- und Bewegungsgefühl.“¹³ Das Auto ist zentraler Ansatzpunkt, will man diesen besonderen Raum mit all seinen Zuschreibungen verstehen und deuten. Die individuelle Freiheit, die durch dieses Gefährt vorgegeben zu sein scheint, die Unabhängigkeit zu jedem Zeitpunkt Wünschen nach einer Ortsveränderung nach zu kommen, sind mit dem Automobil eng verbundene Gedanken.

Das Automobil wird in seinen Anfängen oft in Abgrenzung zur Eisenbahn betrachtet. Zu Beginn seines Aufkommens scheint das gedankliche Umfeld dieser revolutionären Erfindung merkwürdigerweise sinnentleert. Im Gegensatz zu einer „theatralischen Eisenbahnkultur der Uniformen und der Bahnhöfe, des Fahrplan- und Bahnsteigreglements“¹⁴ ist das Auto allein im individuellen Gebrauch, in einer Welt des Luxus verortet. Wer ein Auto besitzt gehört zur Oberschicht, ist Arzt oder Politiker, konnte sich auch schon mit Kutschen chauffieren lassen. Doch diese unspektakuläre Betrachtungsweise ändert sich im Laufe der Geschichte durch die Zuschreibung einer „individuellen Freiheit der Autofahrt als Synonym für die Freiheit des Lebens.“¹⁵ Dem Auto wird eine Anziehungskraft attestiert, die jenseits von Geschwindigkeit und individueller Freiheit liegt. Der Gebrauchs- oder vielleicht auch Verbrauchsgegenstand Auto heute, hat so selbstverständlich in das alltägliche Leben Einzug erhalten, dass man sich in Aneinanderreihungen von Zuschreibungen übertreffen könnte. Das Auto, genauer der Personenkraftwagen (PKW) ist Teil eines motorisierten Individualverkehrs.¹⁶

¹² Alexa Geisthövel: Das Auto. In: Alexa Geisthövel, Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005. S. 42.

¹³ Wolfgang Kaschuba: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main. 2004. S. 180.

¹⁴ Wolfgang Kaschuba: 2007. S. 187.

¹⁵ Wolfgang Kaschuba: 2007. S. 187.

¹⁶ Hans-Jürgen Hohm: Die Straße als Ort automobiler Inklusion. In: Ders: Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraums in der fortgeschrittenen Moderne. Konstanz. 1997. S. 23-81. Hier S. 39.

1.2.3. Wer fährt mit einer Mitfahrgelegenheit?

Welche Personen haben das Wissen um die Möglichkeit dieser Reiseoption? In Deutschland ist dies mittlerweile vor allem unter Studenten weit verbreitet. Gemeinsame Kostenteilung ist für diesen Teil der Gesellschaft, bewährt durch Wohngemeinschaften, keine Frage des Geizes, sondern eine Frage der monetären Möglichkeiten. Es könnte durchaus möglich sein, dass die ersten Nutzer und Anbieter einer Mitfahrgelegenheit aus diesem Teil der Gesellschaft stammen. Durch die studentische Klientel, hat sich diese Form des Fortkommens in der Gesellschaft verbreitet und heute suchen nicht nur Studenten nach einer günstigen Art des Fortkommens. Im Jahr 2007 wurden in Österreich zwei quantitative Studien über die Nutzung von Mitfahrbörsen veröffentlicht, eine im naturwissenschaftlichen Bereich¹⁷ und die andere im Bereich der Internationalen Betriebswirtschaft¹⁸. Allerdings findet sich auch darin keine zeitliche Verortung der ersten organisierten Mitfahrgelegenheit. Lediglich bei Wikipedia lässt sich ein Eintrag finden, der den Beginn von Fahrbörsen in den 1970er Jahren festlegt. Verantwortlich für das Entstehen sind die damaligen Energiekrisen, sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein. Wie gesichert diese Information ist, lässt sich schwer sagen.

1.3. Trampen, erste Form der Mitfahrgelegenheit?

Doch gibt es eine andere Form des Fortkommens, die bereits in den 1970er Jahren praktiziert wurde und sogar weitaus kostengünstiger, dafür aber meist auch zeitintensiver ist: das Trampen. Der Grundgedanke des Trampens liegt im kostenfreien Fortkommen, auch unter Inkaufnahme längerer Reisezeiten. Zur Zeit seines Aufkommens galt Trampen als „Gegenentwurf zu allem zeitökonomischen Funktionalismus.“¹⁹ Anscheinend war es in den 1970er Jahren verbreiteter mit ausgestrecktem Daumen an einem Autobahnzubringer zu stehen und darauf zu warten, mitgenommen zu werden.

¹⁷ Oliver Baumgartner: Räumliche Mobilität und Sozialverhalten: Warum will der Salzburger Automobilist sein Fahrzeug nicht teilen. (Diplomarbeit) Salzburg 2007.

¹⁸ Bernhard Frank: Ökonomische Aspekte von Mitfahrbörsen. (Diplomarbeit) Wien 2007.

¹⁹ Alex Rühle: Tut mir leid, ich wohn' hier um die Ecke. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 187. 14./15. August 2002. S. 17.

Damals wie heute gibt es Verhaltenstipps²⁰ für Trampler, auch für die wenigen, die heute noch ihr Glück im „Mobilitätsbetteln“²¹ versuchen. Kommunikation durch Gesten und aktives Zugehen auf Personen ist bei Trampen Grundvoraussetzung eines positiven Gelingens, zusätzlich zu einer Portion Gelassenheit. Autobahnrasthöfe eignen sich in diesem Falle besonders als Einstieg zum Fortkommen. Hier ist der Kontakt zu den Personen möglich und im persönlichen Gespräch, fällt es oft leicht jemanden zu finden, der bereit ist einen Tramper mitzunehmen. Hier kann der Tramper zu einer bekannten Person werden, die mit einem ‚du‘ angesprochen wird. Denn allein die Tatsache, dass hier nach einer billigen Fortkommensart gesucht wird, reicht aus, um das, sich in unserer Gesellschaft gebietende ‚Sie‘ in ein ‚du‘ abzuwandeln. Berge von Gepäck, ungepflegtes Aussehen, oder das Trampen mit zu vielen Personen erschweren die Bedingungen des Vorankommens.²²

Trampler, die mit einem handgemalten Pappschild auf den Zufahrtsstraßen zur Autobahn stehen, sieht man heute kaum noch. Es können allein Vermutungen darüber angestellt werden, welche Gründe es dafür gibt. Doch die Tatsache bleibt: das Bild des Trampers ist kaum noch gesehen. Nun stehen kleine Grüppchen auf Rastplätzen beisammen, die sich ebenfalls nicht kennen: Mitfahrgelegenheitler.

Ein Vergleich zwischen einer Mitfahrgelegenheit und dem Trampen zeigt bei genauerer Betrachtung, dass sich hier einige Gemeinsamkeiten offenbaren. Die beiden Reisemöglichkeiten sind durchaus in einem Bezug zueinander zu sehen, auch wenn die schlussendlichen Ausformungen verschieden sind. Es scheint, als wäre eine Mitfahrgelegenheit eine moderate und abgesicherte Form des Trampens, die sich durch die heutigen Möglichkeiten der Vernetzung in unserer Gesellschaft entwickelt hat. Die Lektüre dieser Diplomarbeit kann auch als eine Fahrt durch die Welt der Mitfahr(t)-gelegenheit betrachtet werden.

²⁰ Im Sinne eines Ratgebers werden in verschiedenen Zeitungsartikeln Benimmregeln und Grundsätze des Trampens beschrieben.

²¹ Alex Rühle: 2002. S. 17.

²² Vgl. Tim Rotter: Trampler aller Länder, vereinigt euch! In: Süddeutsche Zeitung Nr. 94. 23. April 2002. S. V2/2.

2. Methode

Noch ehe das genaue Thema dieser Arbeit eingegrenzt wurde, stieß ich bei einer ersten Recherche auf eine Studie, die bereits Anfang der 80er Jahre durchgeführt wurde. In dieser Arbeit von Katharina Steffen „Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze“²³ geht es um Taxifahrerinnen, die in der Nacht tätig sind. Dabei wird, anhand ethnographischer Beobachtungen, die besondere Rolle von Frauen, in einem von Männern dominiertem Arbeitsfeld, beleuchtet. Im Vorfeld und auch im Anschluss an Fahrten, führte Katharina Steffen lebensgeschichtliche Interviews mit den Fahrerinnen durch, um einen Einblick in die Beweggründe, Einstellungen und Erfahrungen der Frauen zu bekommen. In ihrer Arbeit sehe ich erste Anhaltspunkte im Hinblick auf meine eigenen Forschungen, da sie sich Kapiteln wie beispielsweise „Ritualisierte Formen“, „Gesprächsthemen“, „Wiederkehr von Situationen“ oder „Significant objects“ widmet. Diese Gedanken sind in meine Vorüberlegungen eingegangen, als erste mögliche Kriterien, wie ich im Hinblick auf das Thema Mitfahrgelegenheit arbeiten könnte. Katharina Steffen geht im Verlauf ihrer Dissertation genauer auf die Kommunikation von Taxifahrerinnen und ihren Fahrgästen in Basel und Frankfurt/Main ein. Dabei legt sie besonderes Augenmerk auf den Beginn der Kommunikation beim Einsteigen in das Taxi, der Kommunikation während der Fahrt und anschließend den formalisierten Formen von Kommunikation, wenn es um das Bezahlen und Verabschieden geht. Hier finden sich erste Parallelen zu meinem Thema, das sich auch mit Formen der Kommunikation sowie Interaktion während einer Fahrt beschäftigen soll.

Bei der Beschäftigung mit Kommunikation in einem Raum, in diesem spezifischen Fall über Kommunikation während einer Mitfahrgelegenheit, stößt man häufig auf einen wichtigen Vertreter in der Forschungsgeschichte über Interaktion, Kommunikation oder Rahmenanalyse. Gemeint ist damit Erving Goffman, dessen Ideen und Gedanken in der vorliegenden Arbeit einen wichtigen

²³ Katharina Steffen: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990.

Bestandteil ausmachen. Bei ihm finden sich viele wichtige Details, die auch bei einer Analyse von Gesprächssituationen bei Mitfahrgelegenheiten als relevante Denkanstöße dienen. So beschreibt Goffman in der Einleitung zu „Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation“²⁴ die Schwierigkeiten einer Untersuchung von direkter Interaktion in alltäglichen Zusammenhängen. Er spricht von den Schwierigkeiten einer relativ kurzen Zeitspanne, sowie einer begrenzten räumlichen Ausdehnung, die sich negativ auf das Untersuchungsfeld auswirken können.²⁵ Doch gerade diese Aspekte der Zeit und des Raumes sind es, auf die ich bei meiner Analyse der Kommunikation während Mitfahrgelegenheiten eingehen möchte. Dabei wirken gerade diese Aspekte der begrenzten Zeit und des Raumes, ausschlaggebend auf die Verhaltensweisen und Kommunikationsformen der Reisenden ein.

Um den Gegenstand meiner Forschung weiter zu definieren, lehne ich mich an Formulierungen an, wie sie bei Goffman verwendet werden. Auch bei einer Untersuchung der Kommunikation in einem beweglichen Raum, wie sie in einem Auto gegeben sind, gibt es eine „enge Verknüpfung zwischen den rituellen Eigenschaften der Personen und den Eigenheiten des Territoriums.“ Weiter spricht Goffman im Bezug auf seine Untersuchungen von „Ereignissen, die im Verlauf und aufgrund des Zusammenseins von Leuten geschehen. Die Grundelemente des Verhaltens sind Blicke, Gesten, Haltungen und sprachliche Äußerungen, die Leute ständig in die Situation einbringen, unabhängig davon, ob diese Situation erwünscht ist oder nicht.“²⁶ Ich werde versuchen Formen einer Interaktion aufzuschlüsseln, die im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit stattfindet, wohinein auch die Analyse dieser angesprochenen Grundelemente fällt.

²⁴ Erving Goffman: Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt am Main 1971.

²⁵ Vgl. Erving Goffman: 1971. S. 7.

²⁶ Erving Goffman: 1971. S. 7.

2.1. Die Kurzetnographie

Das Material zur Veranschaulichung des Phänomens Mitfahrgelegenheit, das in dieser Arbeit verwendet wird, stammt zum größten Teil aus eigenen ethnographischen Beobachtungen. Insgesamt sechs dokumentierte Mitfahrgelegenheiten dienen als Grundlage der Auswertung, als auch für Ideen, was an dieser besonderen Form des Reisens kulturwissenschaftlich aufgearbeitet werden könnte.²⁷ Ich nenne diese Beobachtungen Kurzetnographien, da sie zeitlich begrenzt sind und ihre Dauer identisch mit der Dauer der Fahrt ist. Einfließen werden zusätzlich Meinungen und Reflexionen, die ich aus einem Interview gewonnen habe, dass ich mit einem häufigen Nutzer und Anbieter von Mitfahrgelegenheiten durchgeführt habe.

Ich habe nach einer Vorrecherche zum Thema Gespräche, Kommunikation und Fahren überlegt, wie ich die Fahrten am besten angehen könnte, die mir anschließend eine Analyse des Phänomens Mitfahrgelegenheit ermöglichen sollten. Ich führte in einem zusammenhängenden Zeitraum von drei Wochen im September 2007 diese Fahrten durch. Dadurch versprach ich mir eine erhöhte Aufmerksamkeit von meiner Seite als Forscherin. Die intensive Durchführung der Fahrten sollte mich auf zentrale Punkte stoßen. Der genaue Ablauf der Fahrten hätte durchaus auch anders aussehen können, was von unterschiedlichen Faktoren abhängig sein kann. In der vorliegenden Arbeit beschäftige ich mich mit dem Phänomen der Kommunikation bei Mitfahrgelegenheit und nicht mit der Häufigkeit von angebotenen Fahrten. In Kapitel 4.2. gehe ich auf die Spontaneität des Reisens bei einer Mitfahrgelegenheit ein. Ein weiterer Anhaltspunkt dafür, dass eine Mitfahrgelegenheit zu jedem Zeitpunkt stattfinden könnte und die Konstellation der Mitfahrenden von mehreren Zufälligkeiten abhängig ist.

Mit meinem Freund hatte ich die genaue Planung der Fahrten durch Deutschland und Österreich vorgenommen. Da wir die gesamte Strecke gemeinsam unterwegs waren, konnten wir uns beim Fahren abwechseln. Diese Tatsache ermöglichte mir auch einen Perspektivenwechsel zwischen der Sicht der Fahrerin und der Beifahrerin. Saß ich als Forscherin auf dem Beifahrersitz konnte ich mich ganz

²⁷ Die untersuchten Personen dabei werden nicht mit ihrem richtigen Namen benannt, da ihnen zum Zeitpunkt meiner ethnographischen Beobachtungen nicht bewusst war, dass ich Aufzeichnungen über den Verlauf der Fahrt anfertige.

anders am Gespräch der MitfahrerInnen beteiligen, als wenn ich mich auf die Straße konzentrieren musste. Das Aufschreiben des Ablaufs der ersten Situationen war nur dann möglich, wenn ich nicht selbst fahren musste. Gerade deshalb muss diese Arbeit unter diesem besonderen Gesichtspunkt des gemeinsamen Fahrens betrachtet werden. Dass diese besondere Situation den Ablauf einer Mitfahrgelegenheit beeinflusst, ist sicher. Doch muss dies einfach im Hinterkopf behalten werden, denn das Material ist auf diese Weise entstanden und kann auch nur mit diesem Wissen reflektiert werden. Ein Gedanke dazu findet sich auch bei Katharina Steffen:

„Im Umfeld von teilnehmender Beobachtung lässt sich Reflexivität auch als Wechselseitigkeit und Thematisierung dieser Wechselseitigkeit in der Beziehung zwischen forschendem Subjekt/Objekt und zu erforschendem Subjekt/Objekt und ihren je spezifischen Referenzrahmen verstehen.“²⁸

Die vorliegende Diplomarbeit ist sowohl aus der Sicht der FahrerIn als auch der MitfahrerIn geschrieben. Durch die Möglichkeit mich mit meinem Freund abzuwechseln, konnte ich einerseits als MitfahrerIn vor allem in den Anfangsphasen stärker in die Gespräche eingebunden werden, andererseits in der Rolle als FahrerIn außen vor bleiben und mich auf den Straßenverkehr konzentrieren.

Meine Forschungsreise begann an meinem Wohnort. Mein Freund und ich fuhren von Wien nach München, dann weiter nach Stuttgart, von Stuttgart nach Leipzig, von Leipzig nach Berlin, Berlin nach Bremen, Bremen nach Stuttgart und schließlich von Stuttgart wieder nach Wien. Insgesamt dauerte die Tour drei Wochen. Die Ziele wurden nicht willkürlich gewählt, sondern bewusst ausgewählt, um FreundInnen in diesen Städten zu besuchen, so wie es auch viele der MitfahrerInnen machen.

Während der Fahrten hatte ich mir für die Möglichkeit der teilnehmenden Beobachtung entschieden. Ich notierte mir, nachdem ich nicht mehr direkt in ein Gespräch eingebunden war, den Ablauf der ersten Minuten des Treffens, was ich nun bereits über meine MitfahrerInnen wusste und welche Gesprächsthemen angesprochen wurden. Während der weiteren Fahrt versuchte ich verschiedenen Gesprächsabläufen zu folgen, manchmal sprach ich mit den MitfahrerInnen,

²⁸ Katharina Steffen: 1990. S. 27.

manchmal hörte ich einfach nur zu. Im Nachhinein vervollständigte ich dann die Aufzeichnungen über diese Fahrt. Ein Tonband ließ ich nicht mitlaufen, es kam mir nicht auf den konkreten Wortlaut der Unterhaltung an, vielmehr auf die Stimmung, die im Auto vorherrschte: Mich interessiert wie diese Atmosphäre hervorgerufen wurde, wodurch sie bedingt ist und wie sie sich im Laufe der Fahrt, zum Zeitpunkt der Abfahrt und ab dem Zeitpunkt des Annäherns an das Ziel, verändert. Durch das Einfügen kleiner Szenen aus meinen Beobachtungen in die jeweiligen Analysenteile erhoffe ich mir eine Transparenz des Vorgehens für die vorliegende Arbeit.

2.2. Begriffsdefinition im Umfeld einer Mitfahrgelegenheit

Ehe ich in den Theorieteil überleite, möchte ich noch einige Begriffe erklären, die in dieser Diplomarbeit verwendet werden. Ich spreche von einer Mitfahrgelegenheit, wenn ich das gemeinschaftliche Reisen mit einer Fahrgemeinschaft meine. Eine Fahrgemeinschaft ist, in diesem Sinne, das verabredete, gemeinsame Fahren von Personen, die sich über eine elektronische Mitfahrbörse gesucht und gefunden haben. Diese Fahrgemeinschaft kennt sich meist vorher nicht und trifft sich an einem gemeinsam verabredeten Treffpunkt. Es gibt eine/n FahrerIn, der/die mit dem eigenen Auto eine bestimmte Fahrt anbietet, für die er eine gewisse Anzahl freier Plätze zu vergeben hat. Ich beschränke mich auf elektronisch vorhandene Internetportale, über die Mitfahrmöglichkeiten angeboten werden. Einerseits habe ich meine Inserate auf dem Portal www.mitfahrgelegenheit.de, andererseits auf der österreichischen sowie deutschen Webseite www.mitfahrzentrale.at/de aufgegeben. Frühere Formen des Findens von Mitfahrgelegenheiten, wie die eines Zettelkataloges, die an Mitwohn- oder Mit-fahrbüros von Universitäten aufgestellt sind, bleiben dabei unbeachtet, denn diese Studie beschäftigt sich mit synchronen und aktuellen Organisationsformen. Im Zusammenhang mit meiner Fragestellung nach den Formen von Kommunikation, die für und auf einer solchen Fahrt vonnöten sind, ist die Zettelbox für meine Forschung nicht relevant.

3. Verwendbare Theoriemodelle

Zum Thema Mitfahrgelegenheit ist keine konkrete wissenschaftliche Literatur vorhanden, die sich explizit mit dieser besonderen Form der Mobilität beschäftigt. Dennoch zeigt ein Blick auf den Mediendiskurs, dass dies kein unangetastetes Feld ist. Bei der Welt, der Süddeutschen Zeitung als auch bei Spiegel online wird man fündig auf der Suche nach Artikeln zum Thema Mitfahrgelegenheit. Diese handeln von der Möglichkeit des preiswerten Reisens oder erzählen die Erfahrungsgeschichten von Mitfahrenden, da ist vom Wanderprediger bis zum lautstark beschallenden Radio und einer neuen Liebe alles dabei.²⁹ Doch auch negative Erlebnisse werden aufgegriffen: Der Fahrer, der übermüdet am Steuer sitzt und täglich von München nach Berlin fährt, doch das Geld wandert am Fiskus vorbei in die eigene Tasche.³⁰ Die Süddeutsche Zeitung veröffentlichte im August 2007 „Das große Mitfahrzentralen-ABC“³¹ wo die scheinbar wichtigsten, zumindest aber zentralen Begriffe rund um das Thema Mitfahrgelegenheit aufgegriffen werden. Kleine Geschichten fließen dabei in diese Begriffsdefinitionen ein und wecken die eine oder andere Erinnerung an eigene Mitfahrgelegenheitserlebnisse. Das ABC greift Begriffe von Autobahn über Chaot zu Musikauswahl, Quasselstrippe, Vorteile und schließlich dem Ziel auf, um nur einige symptomatische Begriffe zu nennen, die im Verlauf einer Mitfahrgelegenheit eine nicht immer eindeutige Rolle spielen.

Betrachtet man dieses Konvolut an Artikeln wird deutlich, dass eine Beschäftigung mit dem Thema Mitfahrgelegenheit in der Gesellschaft stattfindet. Das kulturelle Phänomen Mitfahrgelegenheit verortet sich in der Gesellschaft. Der Mediendiskurs zeigt, dass nicht mehr nur eine kleine Gemeinde an Wissenden diese Form der Mobilität nutzt, sondern ein breiter Bereich der Öffentlichkeit. Diese Artikel lesen sich oft wie eigene Erfahrungsberichte der Autoren. Wer schon einmal diese Art des Vorankommens genutzt hat, kann ähnliche Geschichten und Anekdoten anbringen, wie in den Artikeln erwähnt.

²⁹ Vgl. Christopher Paschmanns: Nimm! Mich! Mit! Spiegel online vom 23. April 2008.

³⁰ Vgl. Jens Tönnemann: Alex auf krummer Tour. www.sueddeutsche.de. 10 Mai 2003. Aufgerufen am 18. Februar 2008.

³¹ Lea Werthmann: Das große Mitfahrzentralen-ABC. In: Süddeutsche Zeitung vom 6. August 2007. Nr. 179. S. 33.

3.1. Raumtheorie nach Martina Löw

Wie eingangs erwähnt finden sich zum konkreten Thema Mitfahrgelegenheit keine vergleichbaren Studien, daher werde ich versuchen mit Begriffen zu arbeiten, die mir für eine Annäherung an das Thema geeignet scheinen. Einen ersten Anhaltspunkt sehe ich in der Beschäftigung mit der Konstitution von Raum: einleitend beim Verabreden und anschließendem Aufeinandertreffen am Treffpunkt, sowie dem Raum wie er während der Fahrten genutzt wird. Dabei erweist sich der Raumbegriff, wie in Martina Löw in ihrem Buch „Raumsoziologie“³² verwendet, als sinnvolle Ausgangsbasis. Denn losgelöst von einem starren Raumbegriff, der sich eher auf einen physischen Ort bezieht, erweitert sie ihren Raumbegriff, einen relationalen, auf folgende Definition: „Die Konstitution von Raum geschieht durch eine relationale (An-)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten.“³³ Ihr relationaler Begriff von Raum stellt die Beziehungen und sozialen Bedingungen, die ihn konstituieren, in den Vordergrund. Der Raum, innerhalb dessen Interaktion als auch Kommunikation stattfinden, ist im Fall einer Mitfahrgelegenheit zwar auch ein durch materielle Strukturen begrenzter Raum, aber eben nicht nur. Der Raum der eröffnet wird, geht über den Raum Auto hinaus. Eine erste Formulierung bezüglich dieser Diplomarbeit, angelehnt an die Löw'sche Definition, könnte also wie folgt lauten: Im Kontext des Autos, wird der Raum einer Mitfahrgelegenheit eröffnet. Dieser ist geprägt durch das Agieren, das Handeln und die Interaktion, von Subjekten, in diesem Falle dem Fahrer oder der Fahrerin und den Mitfahrenden.

Prägend bei der Löw'schen Raumvorstellung sind die sozialen Güter, die meistens primär materieller Natur sind und den Raum (ich spreche jetzt vom Raum Auto) mitbestimmen. Diese Konstitution geschieht über die „Auswahl und Platzierung der sozialen Güter“³⁴. Ich möchte dies im Rahmen meiner durchgeführten Kurzetnographien verdeutlichen: Das Auto, ein gelber T3 Volkswagen Bus, mit seinen inneren (An-)Ordnungen der sozialen Güter, dem Selbstausbau bestehend aus einer kleinen Küche, mit Karomuster bezogenen Wänden und der Bank, die sich auch in ein Bett verwandeln kann, wirkt nach Löws Definition mit auf die

³² Martina Löw: Raumsoziologie. Frankfurt am Main 2001.

³³ Martina Löw: 2001, S. 271.

³⁴ Martina Löw: 2001, S. 169.

Konstitution von Raum ein. Die individuelle Bearbeitung oder Ausstattung macht den Bus dabei zu einem sehr privaten Raum. Im Vergleich zur Innenausstattung anderer Autos, entspricht dieser Raum nicht den Vorstellungen eines alltäglichen Wageninneren. Die Besonderheit, dass es sich bei dem Auto um einen VW Bus handelt, ist insofern wichtig für die Wahrnehmung des Raumes, als dass über das Bild eines typischen Reisemobils, ein freizeitlicher, informeller Charakter betont wird.

Ein weiterer Aspekt, der die Konstitution von Raum entscheidend mitprägt, sind die handelnden Subjekte, die Lebewesen, bzw. vorrangig die Menschen. Löw merkt dazu an: „Menschen schaffen Räume und sind Elemente dessen, was zu Räumen zusammengefasst wird.“³⁵ Ohne Menschen würde die Fahrgemeinschaft, das gemeinschaftliche Fahren nicht stattfinden. Sie sind entscheidend am Prozess des Raumschaffens beteiligt, sind für die verschiedenen Ausformungen verantwortlich. Daher müssen bei der Analyse eines sozialen Raums sowohl die Bausteine des Raums, unter denen sie die sozialen Güter, als auch Lebewesen versteht, als auch die Beziehungen dieser zueinander betrachtet werden. Diese Abhängigkeit wird definiert durch den relationalen Charakter des Raumes.

Zusätzlich folgt Löw der Annahme, dass wenn „Räume im Handeln konstituiert werden, dann kann nur weiter gefolgert werden, daß dieses im Alltag in Routinen organisierte Handeln gesellschaftliche Strukturen reproduziert“³⁶. Der Erfolg einer Mitfahrgelegenheit und ihre Reproduktion sowie Organisation in der Gesellschaft führt zu ihrer Institutionalisierung. „Von *institutionalisierten* Räumen ist dann die Rede, wenn die (An-)Ordnungen über ihr individuelles Handeln hinaus wirksam bleiben und genormte Syntheseleistungen und Spacings nach sich ziehen.“³⁷ Das Wissen über diese Form der Mobilität verankert sich in der Gesellschaft. Man muss nicht darüber nachdenken ob es die Möglichkeit der Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit gibt, die Kenntnis darüber ist bereits vorhanden.

Hier kommen zwei neue Aspekte des Raumgedanken zu tragen, die einer Erklärung bedürfen: das Spacing und die Syntheseleistung. Betrachten wir

³⁵ Martina Löw: 2001. S. 155.

³⁶ Martina Löw: 2001. S. 170.

³⁷ Martina Löw: 2001. S. 226.

zunächst den Begriff des Spacings. Löw bezeichnet damit das „Errichten, Bauen oder Positionieren“³⁸ sowohl von sozialen Gütern, als auch von Lebewesen. Beispielsweise können sich Menschen gegenüber anderen Menschen Positionieren, wie auf der Sitzbank eines Autos, oder Güter wie Koffer oder Handtaschen mit in den Fahrgastraum genommen werden, oder im Kofferraum platziert werden, „es ist ein Positionieren in Relation zu anderen Platzierungen“³⁹. Dabei ist nicht nur der Moment der Platzierung gemeint, sondern auch die Bewegung zur nächsten Platzierung.⁴⁰ Es finden während einer Situation mehrere Spacings statt: Ein Mitfahrer stellt den Koffer ab, er nimmt die Flasche Mineralwasser aus seinem Koffer und setzt sich auf die Rückbank. Um diese Spacings zu verstehen und eine Konstitution von Raum zu ermöglichen bedarf es auch einer Syntheseleistung. Eine Syntheseleistung geschieht, wenn „über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse Güter und Menschen zu Räumen zusammengefaßt werden.“⁴¹ Der Mensch als agierendes Subjekt erbringt eine Leistung um die Spacings einordnen zu können. Allein das Anschnallen würde nichts bedeuten wenn nicht bekannt wäre, dass diese Errichtung eines Schutzmechanismus die eigene Sicherheit erhöht. Auch die Begegnung mit bis dato fremden Personen erfährt erst durch das Erinnern an die gemeinsame Fahrt ihre Akzeptanz als Teil der Fahrgemeinschaft. Im gleichzeitigen Prozess des Platzierens (Spacing) und der Syntheseleistung geschieht eine Konstitution von Raum.

Wir haben nun zweierlei Räume, der immer neu, prozesshaft entstehende Raum vor, während und nach einer Mitfahrgelegenheit und das Konstrukt einer Mitfahrgelegenheit als institutionalisierten Raum. Ich wiederhole: „Von *institutionalisierten* Räumen ist dann die Rede, wenn die (An-)Ordnungen über ihr individuelles Handeln hinaus wirksam bleiben und genormte Syntheseleistungen und Spacings nach sich ziehen.“⁴² Ein Subjekt weiß über die gesellschaftliche Verankerung der Mitfahrgelegenheit Bescheid. Weiß um die Möglichkeiten der Kontaktaufnahme und den Ablauf einer solchen Fahrt.

³⁸ Martina Löw: 2001. S. 158.

³⁹ Martina Löw: 2001. S. 158.

⁴⁰ Vgl. Martina Löw: 2001. S. 159.

⁴¹ Vgl. Martina Löw: 2001. S. 159.

⁴² Martina Löw: 2001. S. 226.

Innerhalb dieses institutionalisierten Raumes, eröffnen sich nun weitere Räume, die allein vom individuellen Handeln der Subjekte, ihrer Spacings und der damit verbundenen Syntheseleistungen konstituiert werden. Damit können Routinen gemeint sein, die in den Anfangssituationen oder beim Verlassen des Fahrzeuges eine Rolle spielen, als auch spontane Aktionen oder Handlungen, die einen neuen Raum schaffen. Routinen zeugen von klaren Regeln und Verhaltensweisen, die auf irgendeine Art und Weise festgeschrieben sind.⁴³ Man weiß, wie man sich in gewissen Situationen zu verhalten hat. „Routinen vermitteln Sicherheiten“⁴⁴, es muss nicht lange darüber nachgedacht werden, ob man sich beim Treffpunkt vorstellt oder nicht. Routinen wiederum führen auch dazu, dass institutionalisierte Räume entstehen.

Die Schwierigkeit alleine mit diesem Raumbegriff zu arbeiten, zeigt sich in der konkreten Anwendung und Definition der einzelnen Aspekte im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit.

3.2. Soziale Situation nach Hans Paul Bahrtd

Zusätzlich zum Gedanken des Raumbegriffs nach Martina Löw, erscheint mir der Begriff der (sozialen) Situation nach Hans Paul Bahrtd als sinnvolles Instrument, um das Konstrukt einer Mitfahrgelegenheit weiter aufzuschlüsseln. Bahrtd ist ein Soziologe, der versucht, sich über das Instrumentarium der Phänomenologie der Analyse einer Situation zu nähern. In einer phänomenologischen Analyse einer Situation macht sich der Forscher bewusst, was einem „Subjekt von einer Situation schon bewusst ist“⁴⁵. Hier zeigt sich deutlich der philosophische Einfluss, durch den Bahrtd bereits während seines Studiums geprägt wurde. In der Philosophie hat Edmund Husserl, in der Soziologie Alfred Schütz den Begriff der Phänomenologie begründet.

⁴³ Vgl. Martina Löw: 2001. S. 163.

⁴⁴ Martina Löw: 2001. S. 163.

⁴⁵ Hans Paul Bahrtd: Grundformen sozialer Situationen. Eine kleine Grammatik des Alltagslebens. München 1996. S.117.

In seinem Werk „Grundformen sozialer Situationen. Eine kleine Grammatik des Alltagslebens“⁴⁶ nähert sich Bahrtdt an eine Definition der Situation an, bei der er versucht allgemeine Strukturen menschlicher Situationen aufzuzeigen. In einem Vorwort verweist Ulfert Herlyn auf folgenden Gedanken: „Die (sozialen) Situationen sind für ihn [Bahrtdt, K.L.] als die Grundbausteine zu verstehen, aus denen sich die Strukturen der Lebenswelt zusammensetzen.“⁴⁷ Die handelnden Subjekte, die Menschen, sind demnach ständig unterschiedlichen Situationen ausgesetzt und schaffen diese selbst durch ihr Agieren. Die Schwierigkeit dabei ist eine genaue Ab- bzw. Eingrenzung einer einzelnen Situation, um eine Analyse durchführen zu können. Hier spielt die Wahrnehmung dieses Wirklichkeitsausschnitts durch den/die ForscherIn eine entscheidende Rolle. Herlyn bemerkt dazu: „Es kann keine objektive Bestimmung bzw. Festlegung von Situationen geben, sondern das Subjekt definiert die jeweilige Situation selbst als eine besondere Leistung nach eigenen Relevanzkriterien.“⁴⁸

In einer ersten Überlegung bezüglich der Struktur von Situationen unternimmt Bahrtdt eine Aufschlüsselung verschiedener Situationsmodelle. Wichtig für die hier vorliegende Arbeit spielt dabei das Modell einer vollständigen Situation. Diese kann nur von Menschen durchlebt werden, die „das früheste Kindheitsstadium hinter sich gebracht haben“⁴⁹. Diese Eingrenzung hält Bahrtdt für notwendig, da Ereignisse in den Rahmen einer Situation eingehängt werden, also eine aktive Geste dem Handelnden zukommt, dies bei kleinen und Kleinstkindern jedoch nicht der Fall ist. Eine vollständige Situation geschieht mit einer bewussten Entscheidung. Denn „in einer vollständigen Situation wendet sich ein personales Subjekt jedoch in einer Jetztseinheit durch eine Intention Objekten zu.“⁵⁰ Diese Intention beinhaltet sowohl geistige Momente, wie Erkennen, Wissen oder Fühlen, als auch aktives Handeln und konstituiert immer ein Gegenüber. Bei der konkreten Beschäftigung mit dem Thema einer Mitfahrgelegenheit sind nun

⁴⁶ Hans Paul Bahrtdt: Grundformen sozialer Situationen. Eine kleine Grammatik des Alltagslebens. München 1996.

⁴⁷ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 12.

⁴⁸ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 19.

⁴⁹ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 57.

⁵⁰ Bahrtdt benutzt in diesem Zusammenhang das Wort „Objekt“, geht jedoch später auch darauf ein das in sozialen Situationen, damit auch Menschen gemeint sein können.

gerade diese Überlegungen mitzudenken. Welche Intentionen spielen für die Situationen auf einer Fahrt eine besondere Rolle? Wie entscheidet sich dadurch das Handeln, oder die Antizipation am Handeln anderer?

Dabei zeigt sich eine große Schwierigkeit, die auch bei Bahrtdt nicht vollständig aufgeklärt wird: die Offenheit einer Situation. „Die menschliche Situation ist in zweierlei Hinsicht offen, erstens im Hinblick auf Mitgegebenheiten und Verweisungen, zweitens in zeitlicher Hinsicht.“⁵¹ Mitgegebenheiten konstituieren sich in unterschiedlichster Ausformung, dies können Begleitumstände sein, die den Raum prägen, oder die einen thematisierten Gegenstand betreffen, als auch Empfindungen gegenüber Personen. Diese Momente werden oft während einer Situation nicht thematisiert, spielen dennoch eine merkwürdige Rolle. Hier wird ein gedanklicher Rückgriff auf die Raumdefinition Löws ermöglicht, die in diesem Sinne die sozialen Güter anspricht, die eine Raumkonstitution entscheidend mitprägen. Im Falle der Analyse kann es sein, dass nicht alle Begleitumstände im Moment der Forschung, oder hier der Kurzetnographie erfasst wurden, oder dann in ihrer Wichtigkeit/Bedeutung erkannt werden. Unbewusst waren sie jedoch Teil der Situation und sind an der Ausformung selbiger beteiligt.

Der zeitliche Aspekt ist die zweite Problematik bei der Betrachtung einer Situation. Bestimmt der thematische Zusammenhang die Dauer einer Situation oder ein vollständiger Akt des Handelns? Wie lässt sich eine Abgrenzung vollziehen? Bahrtdt formuliert seine These bezüglich dem zeitlichen Horizont wie folgt: „die Dauer und Begrenzung der Jetzt-Einheit einer Situation ergibt sich weder automatisch aus dem thematischen Zusammenhang der intentionalen Gegenstände noch aus der Art der Vollzugscharaktere einer Intention. Vielmehr ist die Dauer Ergebnis einer besonderen Leistung des Ich.“⁵² Im konkreten Fall der Analyse einer Mitfahrgelegenheit stellt sich nun die Schwierigkeit der Einteilung von Situationen. Dennoch sind gedankliche Einheiten vorhanden, die sich aus der Sicht der Forscherin innerhalb der Gesamtsituation der Mitfahrgelegenheit, benennen lassen. Dies zeigt sich auch in der vorliegenden Unterteilung der einzelnen Kapitel. Das gedankliche Vorfeld der

⁵¹ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 61.

⁵² Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 77.

Mitfahrgelegenheit bis zum ersten Aufeinandertreffen der Mitfahrenden ist eine, getrennt von der Fahrt zu behandelnde Situation, die sich wiederum aufteilt in weitere Situationen. Die stattfindende Fahrt beinhaltet wiederum Momente, die gesondert vom Fahrtende einer Mitfahrgelegenheit zu betrachten sind. Diese Einteilung liegt im Ermessen der Forscherin, dennoch, so wird sich zeigen, geschieht dies nicht willkürlich, denn die einzelnen Einheiten weisen durchaus verschiedene Merkmale auf.

Gemein ist allen Situationen, die in der vorliegenden Arbeit behandelt werden, eine Sozialität, denn das „Verhalten richtet sich auf andere menschliche Subjekte oder auf eine Gruppe von Subjekten“⁵³. Zu Beginn der Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit konstituiert sich eine soziale Gruppe, die laut Bahrtdt daraus besteht, dass „mehrere Menschen in sozialen Beziehungen stehen und eine gewisse Zeit gemeinsame Ziele verfolgen Über die gemeinsamen Ziele und die Art ihrer Umsetzung wird kommuniziert“⁵⁴. Dies geschieht bereits im Vorfeld einer Fahrt und wird in den Anfangsminuten des Aufeinandertreffens wiederholt und oft präzisiert. Durch Kommunikation der Mitreisenden wird aus einer potentiellen Fahrgemeinschaft erst ein reales Erlebnis. Wenn gemeinsame Wünsche und Interessen ausgehandelt sind, spricht nichts gegen eine Verwirklichung der gemeinsamen Fahrt. „Situationsübergreifende Interaktionsprozesse“⁵⁵ bestimmen den weiteren Verlauf dieser Dramaturgie.

Die genaue Definition einer sozialen Situation verdeutlicht die Ausrichtung eines Subjekts auf ein anderes:

„In vielen Situationen müssen die Interaktionspartner erst aushandeln, welche Situation vorliegt und wie sie im Einzelnen zu interpretieren ist. ... vor allem vor Beginn einer Begegnung, oft aber auch im weiteren Verlauf muss Kommunikation stattfinden, in der Einschätzungen ausgetauscht und ein Konsens gesucht wird. Dies geschieht meist mit Hilfe von Gesprächsritualen (z.B. Eröffnungsritualen), d.h. stereotypisierten Floskeln und Gesten, die nichts über die besprochene Sache mitteilen,

⁵³ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 117.

⁵⁴ Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 117.

⁵⁵ Als Voraussetzung für situationsübergreifende Interaktionsprozesse sieht Bahrtdt „Normen, aber auch Bräuche, Gewohnheiten und Interessen, insbesondere Rollenzuweisungen, die sich auf den Zusammenhang der Interaktion innerhalb der Gruppe beziehen, über deren Sinn Konsens besteht.“ Vgl. Hans Paul Bahrtdt: 1996. S. 118.

aber schnell symbolisieren, welche Situation vorliegt und wer jetzt welche Rolle zu spielen hat.“⁵⁶

Ich möchte nun nicht so weit gehen und behaupten, dass ich Situationen nur dann als solche definiere, wenn wiederholte Aushandlungsprozesse geschehen. Wenn ich Situationsbestimmungen vornehme, konstituiere ich im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit Sinneinheiten. Dies geschieht nicht erst bei der Analyse sondern bereits während den Beobachtungen auf meiner Forschungsreise. Diese gedankliche Einheit bildet dann Ausgangspunkt für die Analyse. Das situationsübergreifende Moment dieser Einheiten muss deshalb durchweg mitgedacht werden. Deswegen erscheint es mir sinnvoll, das Augenmerk innerhalb des Situationsbegriffs auf Aspekte wie Kommunikation als auch bereits vorhandene Intention der handelnden Subjekte zu legen. In dieser Hinsicht wird verstärkt der Begriff der Interaktion eine Rolle spielen, der die Ausformungen dieser Intention aufzeigt. Situationen dienen als Rahmen für Interaktionen zwischen den Personen.

Bahrdt sieht Interaktion als „wechselseitiges soziales Handeln von zwei oder mehr Personen, wobei jeder der Partner sich in seinem Handeln daran orientiert, dass der andere sich in seinem Handeln auf das vergangene, gegenwärtige oder zukünftige Handeln des ersteren bezieht.“⁵⁷ Die Reisenden stehen demnach in einer Beziehung zueinander, wobei sich die Intensität nach der Dauer der Fahrt und der Motivation der Mitfahrenden richtet. Diese Konstellation von Unbekannten, die in Interaktion treten wird bestimmt von einem „Konsens über ein gemeinsames unmittelbares Handlungsziel“⁵⁸. In diesem Fall ist das übergeordnete Handlungsziel die Durchführung einer Fahrt von einem Startort zu einem gemeinsamen Zielort. Untergeordnete, dennoch aber gedankliche mitschwingende Ziele dabei können eine angenehme Atmosphäre während der Fahrt, laute Musik, die Vermeidung von Gesprächen mit den Mitreisenden oder das unversehrte Ankommen sein.

Die Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit wird bestimmt von Interaktion, die im Rahmen der stattfindenden Situationen und/oder der Gesamtsituation der Fahrt

⁵⁶ Vgl. Bahrdt: 1996. S.120.

⁵⁷ Hans Paul Bahrdt:1996. S. 121.

⁵⁸ Hans Paul Bahrdt:1996. S. 121.

verortet ist. Wie sich dies im Einzelnen ausdrückt ist, von den mitfahrenden Personen abhängig. Dieser Gedanke wird von Hans Paul Bahrdt jedoch nicht weiter behandelt. Genauer hat dies Hans-Jürgen Hohm untersucht.

3.3. Interaktion nach Hans-Jürgen Hohm

Hans-Jürgen Hohm arbeitet in seinem Buch „Soziale Systeme, Kommunikation, Mensch. Eine Einführung in die soziologische Systemtheorie“ mit den Definitionen verschiedener Interaktionssysteme, die sich in die Komplexität eines sozialen Systems einbinden lassen. Dabei bezieht er sich auf Niklas Luhmann, dessen Gedanken auch Martina Löw in ihrer Arbeit verwendet. Dieser theoretische Baustein ermöglicht es, einen weiteren Gesichtspunkt für die Analyse des Phänomens Mitfahrgelegenheit heranzuziehen.

Ich verwende nur einen Ausschnitt der Gedanken (-gänge), die Hohm in seinem Buch aufbaut, da ich Interaktion im großen Rahmen der Raumvorstellung und Raumkonstitution nach Martina Löw verorte. Doch gerade in der nachfolgenden Aufschlüsselung zeigt sich, dass eine zusätzliche Beschäftigung mit dem Begriff der Interaktion bei der Betrachtung des komplexen Gebildes einer Mitfahrgelegenheit hilfreich ist.

Die Interaktion spielt bei einer Mitfahrgelegenheit eine entscheidende Rolle. Losgelöst vom unpersönlichen Begriff Mitfahrgelegenheit, der zwar die Personen mit einschließt, aber nicht ausdrücklich erwähnt, rücken bei der Betrachtung von Interaktion die Personen in den Vordergrund. Denn in der Situation der gemeinsamen Fahrt im Raum des Autos, gibt es verschiedene Personenkonstellationen, die während einer solchen Fahrt in unterschiedlichste Formen der Interaktion treten oder diese verweigern können.

In dieser Arbeit soll nun die Darstellung zweier Interaktionssysteme vorgenommen werden: die eines flüchtigen Interaktionssystems und die eines organisierten Interaktionssystems. Eine grundlegende Unterscheidung findet sich darin, dass flüchtige Interaktion ein einfaches Sozialsystem ist, organisierte Interaktion ein umfassenderes Sozialsystem. Gemein ist beiden Formen, dass Kommunikation die „elementare Option bzw. das Letztelement sozialer Systeme

ist⁵⁹. Kommunikationsabläufe finden innerhalb beider Modelle von Interaktion statt. Anhand des Ablaufs und der Gestaltung von Situationen lassen sich diese Momente dann in diesem oder jenen Interaktionssystem verorten.

Aspekte einer Mitfahrgelegenheit können nicht eindeutig einem Interaktionssystem zugeordnet werden, sondern befinden sich im Spannungsfeld einer flüchtigen und organisierten Form. Diese beiden Formen versuche ich nun folgend in ihrer Relevanz zur Mitfahrgelegenheit aufzuschlüsseln, um anschließend eine Zusammenführung der beiden zu versuchen.

3.3.1. Flüchtige Interaktionssysteme

Bei einem flüchtigen Interaktionssystem handelt es sich „in der Zeitdimension um Sozialsysteme, die von kurzer Dauer und normalerweise einmalig sind.“⁶⁰ Will man das Zustandekommen wiederholen kann dies nur durch gezielte Organisationsbemühungen geschehen, ansonsten ist es meist zufällig und unwahrscheinlich. Wendet man diese Zuschreibungen im Bereich einer Mitfahrgelegenheit an, dann zeigt sich, dass sich zwar die Kriterien der Auswahl einer Mitfahrgelegenheit an konkreten Parametern, wie etwa Ziel und Zeitpunkt der Fahrt, orientieren. Auch Sympathien, die beispielsweise über eine persönliche Notiz im Inserat hervorgerufen werden, können ausschlaggebend für die Wahl einer bestimmten Mitfahrgelegenheit sein. Letztendlich ist jedoch die Konstellation der Mitfahrenden eine zufällige.

Eine Wiederholung der Fahrt ist nicht möglich. Zwar kann die gleiche Strecke mehrmals oder sogar regelmäßig gefahren werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass man wieder an einer Fahrt mit dem oder der selben FahrerIn teilnimmt, erhöht sich wenn Sympathien vorhanden sind. Dass dabei insgesamt dieselbe Konstellation an Mitreisenden auftritt, ist jedoch unwahrscheinlich.

In einem flüchtigen Interaktionssystem werden verschieden Dimensionen eröffnet: die Sozialdimension, Sachdimension, sowie die Raumdimension.

⁵⁹ Hans-Jürgen Hohm: Soziale Systeme, Kommunikation, Mensch. Eine Einführung in die soziologische Systemtheorie. München, 2002. S. 10.

⁶⁰ Hans-Jürgen Hohm: Soziale Systeme, Kommunikation, Mensch. Eine Einführung in die soziologische Systemtheorie. München, 2002. S. 18.

Betrachtet man nachfolgend die Sozialdimension eines flüchtigen Interaktionssystems, findet sich bei Hohm eine Kennzeichnung durch Situationsrollen⁶¹. Mitfahrende und der Fahrende übernehmen eigene Rollen, die klar definiert sind. Bei einer Mitfahrgelegenheit verifiziert sich die Einordnung in die Kategorie eines flüchtigen Interaktionssystems wenn man bedenkt, dass „Personen, welche eine Situationsrolle übernehmen, in aller Regel wechselseitig für einander Unbekannte sind [...]“⁶². Die meisten Personen, die eine Mitfahrgelegenheit anbieten oder nutzen, sind Einzelpersonen, das bedeutet, sie sind alleine unterwegs. Zwar kommt es immer wieder vor, dass auch nach zwei oder mehreren Plätzen gefragt wird, dies ist jedoch seltener der Fall. Daher ist die Personenkonstellation auch so, dass in den meisten aller Fälle, Unbekannte bei einer Mitfahrgelegenheit aufeinander treffen. Zwar wurden bereits im Vorfeld gemeinsame Absprachen getroffen, die eine gegenseitige Erwartungshaltung produziert haben und somit, zumindest zu einem gewissen Teil, eine Gewährleistung dieser Absprachen garantieren, allerdings gibt es keine endgültigen Sicherheiten.

Die Verbalisierung von situationsbezogenen (z.B. Merkmale des Raumes) und generellen Themen (z.B. das Wetter)⁶³, fällt unter den Aspekt der Sachdimension eines flüchtigen Interaktionssystems. Wie in Kapitel 4.4. ausführlicher behandelt wird, sind diese Themengattungen in den Anfangsminuten einer Fahrt grundlegende Elemente im Prozess dieses erwünschten/erforderlichen Kennenlernens. Einerseits durch das immer wieder erfolgte Ansprechen des Busses als Reisemittel, als auch als einen besonderen Typus Auto, andererseits generellen Themen wie welche Bedeutung das Reiseziel für einen hat (Wohnort/Besuchsort) oder was man bereits mit einer Mitfahrgelegenheit erlebt hat.

Die Raumdimension eines flüchtigen Interaktionssystems findet laut Hohm „entweder in Binnenräumen von Gebäuden oder im Rahmen der Außenräume

⁶¹ Adressstellen der Kommunikation bezeichnet man als Situationsrolle. Vgl. dazu Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 18.

⁶² Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 18.

⁶³ Vgl. Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 19.

der Straßen, öffentlichen Plätze, Fußgängerzonen und Parks statt.“⁶⁴ Da bei einer Mitfahrgelegenheit in diesem Falle immer der konkrete Raum Auto als Raumdimension vorhanden ist, ist dieser Aspekt mit besonderer Aufmerksamkeit zu beachten. Hierbei handelt es sich um einen Nahraum, beziehungsweise ein kleinräumiges Territorium, das in sich abgeschlossen ist. Anders als bei einem öffentlich zugänglichen Raum – oder in Abgrenzung zu einem Bahnabteil gesehen – gibt es in einem Auto nicht die Möglichkeit sich räumlich von den Mitfahrenden zu entfernen um damit einem Gespräch aus dem Wege zu gehen. Wenn ein Gespräch zustande kommt, gibt es nur die Möglichkeit einer direkten Interaktion oder einer Kommunikationsverweigerung. Der Raum Auto wird zur Bühne einer Fahrt, zu deren Akteuren sowohl Mitfahrende als auch der/die FahrerIn gehören. Im Rückblick auf den Löw'schen Raumgedanken ist eine wiederholte Verweisung auf den Raum als Konstrukt ohne Rahmen, der innerhalb der Interaktion konstituiert wird sinnvoll, um diesen Aspekt nicht außer Acht zu lassen.

Ein entscheidender Gedanke, der ein flüchtiges Interaktionssystem maßgeblich definiert, ist, dass „die kommunikative Reproduktion der flüchtigen Interaktionssysteme vor allem durch eine Differenz von Reden und Schweigen, mit der Präferenz für Schweigen erfolgt.“⁶⁵ Durch die notwendige Kommunikation zu Beginn einer Fahrt und der darauf folgenden, meist weitergeführten Kommunikation während der Fahrt, kann eine ‚Präferenz für Schweigen‘ bei einer Mitfahrgelegenheit nicht maßgeblich gelten. Zwar gibt es Formen des Schweigens oder der Nicht-Kommunikation, doch werden häufig Gespräche über den größten Teil der Fahrt geführt.

Weiter entscheidend bei dem Modell einer flüchtigen Interaktion ist vor allem die kurze Dauer. Hohm verweist dabei auf das Beispiel einer Fahrstuhlfahrt, die allein die Dauer des Wartens, die der Fahrt und des Ausstieges beinhaltet. Bei einer Mitfahrgelegenheit hingegen, ist die gemeinsam verbrachte Zeit weitaus länger. Daher trifft es auch nicht zu, dass nur eine geringe Auswahl kommunizierbarer Themen zugelassen ist, oder die Anonymität der Anwesenden zu starke Nähe

⁶⁴ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 19.

⁶⁵ Vgl. Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 19.

verbietet⁶⁶. Dieser Aspekt ist spätestens nach dem ersten Kontakt der Mitfahrenden am Treffpunkt zu vernachlässigen. Anderes als in einem Fahrstuhl, oder bei einer Bahnfahrt, sind die Namen der Mitfahrenden spätestens ab dem Abfahrtszeitpunkt, wenn nicht von vornherein, bekannt.

Die Möglichkeit der klaren Einteilung einer Mitfahrgelegenheit in die Form eines flüchtigen Interaktionssystems lässt sich nicht weiter durchführen. Betrachtet man einzelne Phasen einer Fahrt, wird vor allem in der ersten Phase, dem anfänglichen Begegnen, das Aufeinandertreffen von Zufälligkeiten deutlich, bei denen der Small Talk als eine erste Form der Kommunikation praktiziert wird. Hier kratzt man an der Oberfläche, routiniert in Themen, die allgemein bekannt sind, stellt Fragen und antwortet umgangssprachlich und befindet sich dennoch in der Situation einer länger andauernden Zeitspanne, die es notwendig macht die Charakteristiken eines organisierten Interaktionssystems zu betrachten.

3.3.2. Organisiertes Interaktionssystem

Mit dem Wissen einer gewissen Fahrtdauer, kommt ein zweites Interaktionsmodell zu tragen: das organisierte Interaktionssystem. Entscheidend bei diesem System ist die Erwartbarkeit der Anwesenheit.⁶⁷ Das Aufeinandertreffen der Interaktionspartner ist nicht zufällig gegeben, sondern organisiert. Ein Punkt der bei einer Mitfahrgelegenheit die Befürchtung beider Parteien widerspiegeln kann, ist das immer verbleibende Risiko, dass einer oder mehrere der Beteiligten ihren Teil der Vereinbarung nicht einhalten. Zwar ist eine gemeinsame Zeit und ein gemeinsamer Treffpunkt ausgemacht worden, doch die Verbindlichkeit des Antreffens ist nicht gesichert. Für den Fahrer oder die Fahrerin mag dies unter Umständen nur ein finanzielles Ärgernis bedeuten. Für die MitfahrerInnen bedeutet es meist aber das Ende der Reise, wenn der oder die FahrerIn nicht erscheint oder kurzfristig absagt.

Betrachtet man den komplexen Prozess des Vorlauf und Verlaufs einer Mitfahrgelegenheit – von der Aufgabe des Inserates bis zum Zustandekommen

⁶⁶ Vgl. Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 20.

⁶⁷ Hans-Jürgen Hohm: Soziale Systeme, Kommunikation, Mensch. Eine Einführung in soziologische Systemtheorie. München 2000. S. 22.

der Fahrt – kommt hier ein weiteres Merkmal eines organisierten Interaktionssystems zu tragen. Denn „organisierte Interaktionssysteme können auch dann kontinuierlich sein, wenn sie vorübergehend beendet werden [...]“⁶⁸. Selbst bei einer zeitlichen Unterbrechung, die zwischen dem Ausmachen einer Mitfahrgelegenheit durch einen Telefonanruf und dem Aufeinandertreffen zu Beginn der Fahrt gegeben ist, liegt zwischen den Beteiligten bereits die Form eines Interaktionssystems vor. „Das kann entweder durch informelle, oder formale Vereinbarungen der unmittelbar Anwesenden geschehen“⁶⁹, so Hohm. Vereinbarungen zielen auf den verabredeten Ort des Aufeinandertreffens, die Uhrzeit, als auch die Möglichkeit des mitzunehmenden Gepäcks ab. Auch während einer Fahrt kann die Interaktion und weiterführend die Kommunikation innerhalb der Fahrgemeinschaft unterbrochen und wieder aufgegriffen werden. Dennoch führt die räumliche Nähe und die notwendige Klärung formaler Abläufe dazu, dass immer wieder Interaktion stattfindet.

Welche Situationsrolle übernimmt nun der Einzelne im Gefüge einer Mitfahrgelegenheit? Aus der Betrachtung eines flüchtigen Interaktionssystems rufen wir die Tatsache in Erinnerung, dass die Personen einander unbekannt sind. Bei der Darstellung eines organisierten Interaktionssystems wird dieser Blick erweitert, denn nun übernimmt der Einzelne „temporäre Mitglieds- oder kurzfristige Publikumsrollen“⁷⁰. In dieser Aussage wird erneut deutlich, dass es sich in der zeitlichen Dimension um ein längeres Aufeinandertreffen handelt, als dies bei einem flüchtigen Interaktionssystem möglich wäre. Die Idee, ein Mitglied oder Teil des Publikums zu sein, intensiviert die Beziehungen zwischen den Beteiligten einer Mitfahrgelegenheit, denn die Teilnehmer begegnen sich nicht nur flüchtig, sondern „in einer Form, die durchaus intensives persönliches Engagement in den jeweiligen Rollen nach sich zieht“⁷¹. Dies resultiert aus der „biographischen Relevanz“⁷², die ein organisiertes Interaktionssystem für die Akteure hat. Im Falle einer Mitfahrgelegenheit ist es die Notwendigkeit oder der Wunsch auf kostengünstigem Wege den Ort zu wechseln. Man lässt sich auf

⁶⁸ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 22.

⁶⁹ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 22.

⁷⁰ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 23.

⁷¹ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 25.

⁷² Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 25.

eine/n fremde/n FahrerIn oder MitfahrerInnen ein mit einem Bewusstsein für die Situation.

Gemeinsam haben beide Formen von Interaktionssystemen die Raumdimension, denn auch bei einem organisierten Interaktionssystem bezieht sich diese „normalerweise auf kleinräumige Territorien der Binnenräume“⁷³. Der Raum Auto, bleibt also für beide Arten der Betrachtung ausschlaggebend als Rahmen der Interaktion. Zusätzlich verweist Hohm auf eine weitere Charakteristik, die diesen Interaktionssystemen innewohnt, so „können Interaktionssysteme die Kommunikation dann nicht fortsetzen, wenn die Teilnehmer räumlich und zeitlich abwesend sind, oder wichtige, bzw. alle von ihnen ausgetauscht werden“⁷⁴. Mit dem Ende einer Fahrt, das auch das Ende der räumlichen Nähe beinhaltet, ist meist darüber hinaus auch das Ende der Beziehungen der Mitfahrenden zueinander gesetzt. Bei einer erneuten Fahrt eröffnet sich dann eine neue Form eines flüchtigen und organisierten Interaktionssystems, das zwar ähnliche Grundzüge beinhaltet, die unterschiedlichen Präferenzen und Ausformungen aber durchaus ganz anders ablaufen können.

⁷³ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 23.

⁷⁴ Hans-Jürgen Hohm: 2000. S. 26.

4. Im Vorfeld einer Mitfahrgelegenheit

4.1. Das Inserat im Internet

Die Kommunikation mit den Mitreisenden beginnt bereits im Vorfeld des Abreisetages. Diese Mitfahrinteressierten melden sich auf ein Inserat, das bei einer der vielen kostenfreien Mitfahrbörsen geschaltet wurde. Im Internet gibt es zwei große Mitfahrbörsen, www.mitfahrgelegenheit.de sowie www.mitfahrzentrale.de. Bei beiden Börsen werden europaweite Mitfahrmöglichkeiten angeboten, das bedeutet, man kann über die Grenzen Deutschlands hinaus nach Fahrgemeinschaften suchen. Diese Internetportale sind die am häufigsten⁷⁵ genutzten Möglichkeiten auf der Suche nach einer Fahrgemeinschaft. Registrierte Nutzer können hier kostenlos ein Gesuch oder ein Angebot für eine Fahrt aufgeben. Sowohl für FahrerInnen, als auch für MitfahrerInnen gibt es auf diesen Internetplattformen eine Suchmaske mithilfe derer man eine geeignete Fahrt für seine benötigte Strecke finde kann. Startort, Zielort und das Reisedatum können hier eingegeben werden – worauf eine Übersicht aller verfügbaren Fahrten angezeigt wird, die am gewünschten Tag auf dieser Strecke stattfinden. Bereits im Vorfeld der Fahrt werden so der ‚Fahrer‘, also der oder die AnbieterIn der Fahrt, und die ‚Mitfahrer‘, die eine Fahrt suchen, als feste Termini definiert. Mit dieser Zuschreibung übernehmen die einzelnen Personen bestimmte Rollen und Verhaltensmuster. Ein/e FahrerIn organisiert die Fahrt, kümmert sich um den Weg, muss wissen, welche Strecke gefahren wird. Er/sie kann entscheiden, wie viele und welche Personen mitgenommen werden. und wen er mitnehmen möchte. Zudem trägt der/die FahrerIn die Verantwortung dafür, dass die Mitreisenden sicher ans Ziel gelangen. MitfahrerInnen hingegen müssen sich, sobald sie die gewünschte Fahrt gefunden haben, nicht mehr um die Route kümmern. Sie steigen in das Auto ein und lassen sich an den Zielort bringen.

In der vorliegenden Arbeit wird vor allem auf die Nutzung des Portals www.mitfahrgelegenheit.de eingegangen. Im Vergleich zu www.mitfahrzentrale.de sind bei diesem Portal sowohl das Inserieren einer Fahrt, als auch das Suchen

⁷⁵ Vgl. Christopher Paschmanns: Nimm! Mich! Mit! Mitfahrgeschichten. Spiegel Online vom 23. April 2008.

nach einer Fahrt und dabei insbesondere das Kontaktieren potentieller FahrerInnen ohne zusätzliche Kosten möglich. Während man auf www.mitfahrzentrale.de ausschließlich über Email kostenfrei mit FahrerInnen in Verbindung treten kann, so ermöglicht dies auf www.mitfahrgelegenheit.de die im Inserat angegebene Telefonnummer. Um auf dieser Internetseite die Emailadresse sehen zu können, muss eine Registrierung vorliegen, die jedoch kostenfrei ist. Die Suche nach Fahrten ist bei beiden Internetportalen auch ohne Registrierung möglich.

Auf www.mitfahrgelegenheit.de gibt der Fahrer oder die FahrerIn ein Angebot ein, indem er/sie auf der Profilseite die Daten für die Fahrt einträgt. Dabei kann auf vorgefertigte Antworten in verschiedenen Bereichen zugegriffen werden: Start und Zielort, die Abfahrtsuhrzeit sowie die Anzahl der zu vergebenden Sitzplätze werden aus einer vorgegebenen Liste gewählt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit in einem Textfeld eine persönliche Nachricht für potentielle MitfahrerInnen zu hinterlassen. Darin finden sich häufig eine Begrüßung, eine Vorstellung vom genauen Treffpunkt und dem Haltepunkt am Zielort, eine Vorstellung der Fahrtkosten, sowie die gewünschte Form der Kontaktaufnahme. Das Textfeld ist zugleich die einzige Möglichkeit dem Fahrtangebot eine persönliche Note hinzuzufügen.

Des Weiteren besteht auch die Möglichkeit als MitfahrerIn ein Inserat, eine Fahrtsuche, aufzugeben. Dass jedoch ein/e FahrerIn die Gesuche durchschaut und potentielle MitfahrerInnen anruft, geschieht selten. Für ihn/sie ist es weniger aufwändig ein eigenes Inserat zu schalten, als nach Anfragen potenzieller MitfahrerInnen zu suchen. Die Notwendigkeit dazu ergibt sich auch meist nicht, denn vor allem auf beliebten, häufig befahrenen Strecken gibt es meistens mehr Mitfahranfragen, als freie Plätze. Daher erscheint es sinnvoller selbst die Initiative zu ergreifen und den/die FahrerIn zu kontaktieren.

Sobald das Angebot einer Fahrt online gestellt ist, können Suchende darauf zugreifen und über drei verschiedene Möglichkeiten mit den Fahrenden in Kontakt treten: telefonisch, per Kurzmitteilung oder via Email. Im persönlichen Textfeld können AnbieterInnen Präferenzen, wie sie kontaktiert werden möchten zum Ausdruck bringen. Das kann ganz unterschiedlich sein. So mögen

Berufstätige den Emailkontakt bevorzugen, wenn sie hauptsächlich am Computer arbeiten und die Möglichkeit haben ihre Emails abzurufen. Andere bevorzugen lieber Kurzmitteilungen und wieder Andere Telefonanrufe, um eventuell gleich aufkommende Fragen klären zu können.

Meisten sind alle drei Optionen gegeben, doch der Telefonanruf ist die direkteste Form der Kommunikation, und bietet sich zur schnellen und effektiven Kontaktaufnahme an. Kontaktiert ein/e MitfahrerIn eine/n FahrerIn via Email, ist es möglich, dass diese/r eine Rückbestätigung wünscht. Reagieren die nach einer Mitfahrgelegenheit Suchenden darauf nicht zügig, ist es möglich, dass freie Plätze schon vergeben sind. Bei Emailanfragen kommt hinzu, dass der Kontakt zwischen FahrerIn und MitfahrerIn auf einer unpersönlicheren Ebene abläuft. Kontakte, die auf diese Weise zustande kommen sind häufig unsicherer als Zusagen von Personen, die mit dem Telefon Kontakt aufnehmen. Die Erfahrung zeigt, dass Leute, die persönlich anrufen, auch verbindlicher zusagen, als Personen, die eine Email schicken.⁷⁶

4.2. Kurzethnographie: das Inserat

„Ich habe das Inserat erst vor zwei Stunden online gestellt, doch schon jetzt hat sich der erste Mitfahrer gemeldet. In fünf Tagen soll die Fahrt stattfinden und ich mache mir kaum Gedanken darüber, dass sich zu wenige Leute melden werden. In meinem Inserat steht:

Hallo, wir fahren am Donnerstag mit unserem VW Bus von Wien-Westbahnhof nach München (Allianz Arena) und haben noch jede Menge Platz und Stauraum frei. Preis pro Person wäre 20€, bitte meldet euch telefonisch. Bis dann und liebe Grüße, Katrin und Björn“.⁷⁷

Das Inserieren von Mitfahrgelegenheiten kann oft eine kurzfristige Angelegenheit sein, wie auch die Suche. Die Spontaneität der Reisenden (FahrerIn und MitfahrerIn) wird hier besonders deutlich. Wer schon Wochen vorher nach einer geeigneten Fahrt von beispielsweise Stuttgart nach Bremen sucht, wird wahrscheinlich nur auf vereinzelte, regelmäßige FahrerInnen treffen. Diejenigen aber, die eine Reise schon länger geplant haben, aber nicht regelmäßig touren,

⁷⁶ Vgl. Interview Mathias Wilde, 03. November 2007, S. 4. Zeile 18 und 19.

⁷⁷ Aufgabe des Inserates am 09.09.2007 auf www.mitfahrgelegenheit.de. Siehe Notizen Forschungstagebuch.

stellen das Inserat in der Regel erst eine Woche bis ein paar Tage vorher online.⁷⁸ Und auch die Mitreisenden, die sich auf das Inserat melden agieren meistens spontan. So kommt es nicht selten vor, dass selbst noch am Abend vor der Fahrt das Telefon klingelt und jemand fragt, ob noch ein freier Platz vorhanden ist.

Betrachtet man das exemplarische Inserat im Kontext des allgemeinen Angebotes auf dem Internetportal www.mitfahrgelegenheit.de so zeigt sich, dass beispielsweise Wien – München eine häufig gefahrene, vielfach frequentierte Strecke ist. Gerade zwischen großen Städten ist ein reichliches Angebot von Mitfahrgelegenheiten vorhanden. Hier gibt es viele (Wochenend-) Pendler, die ihren Partner, Freunde oder die Familie besuchen wollen und daher regelmäßig touren. Auf solchen Strecken ist es nicht schwer die freien Sitzplätze zu besetzen. Gerade zwischen größeren Städten gibt es mittlerweile kaum noch Probleme eine Mitfahrgelegenheit zu finden, auch wenn diese sehr kurzfristig gesucht wird. Gründe hierfür sind sicherlich, dass in großen Städten einerseits viele Menschen wohnen, größere Städte andererseits über eine gute Infrastruktur verfügen und somit auch als gut erreichbare Treffpunkte fungieren. So werden Mitreisende, die von außerhalb einer Stadt oder vom Land kommen, häufig von dritten mit dem Auto zu einem für den/die FahrerIn günstig gelegenen Abfahrts- bzw. Zusteigeort in der Stadt gebracht. Auch als Ankunftsort sind (größere) Städte besonders geeignet, da eine Weiterreise von hier leichter möglich ist.

Doch nicht die Größe der Stadt allein ist ausschlaggebend für die Vielzahl von Mitfahrgelegenheiten. Auch die Distanz zwischen den Städten bedingt ein erhöhtes Angebot. Für ein Wochenende ist es im Sinne der Zeitrentabilität sinnvoller, eine einfache Strecke von 400km zurückzulegen als 650km. Muss die Fahrt allein zurückgelegt werden, ist eine kurze Strecke weitaus weniger anstrengend. Fakt ist, dass es sowohl zwischen größeren Städten, als auch zwischen Städten mit kurzer Distanz ein erhöhtes Angebot an Mitfahrgelegenheiten gibt.

⁷⁸ Vgl. Interview Mathias Wilde, 03. November 2007, S. 6.

4.3. Kurzethnographie: Kontaktaufnahme vor der Fahrt

Das Telefon klingelt. „Hallo?“ spreche ich in die Muschel. „Hallo, Christian hier, ich habe deine Anzeige bei Mitfahrgelegenheit gesehen und wollte fragen ob für die Fahrt von Wien nach München noch ein Platz frei ist?“⁷⁹

So oder ähnlich beginnt oft der erste Kontakt im routineartigen Organisationsprozess von Fahrgemeinschaften. Ich erkläre, dass ich noch einen Platz frei habe, er fragt daraufhin nach Stauraum für seine große Tasche, ich versichere ihm, dies sei kein Problem, nenne den Treffpunkt und bestätige noch einmal die Abfahrtsuhrzeit. Er fragt nach dem Preis und ich frage nach einer Handynummer zur Absicherung, oder für den Fall, dass sich einer von uns verspäten sollte. Dann ist schon alles vorbei. Ich kann mir also die Kosten nach München zumindest schon mit einer Person teilen. Dieses erste Aus- oder Abhandeln eines Fragenkatalogs kann als eine erste Form gegenseitigen Erkundens des Gegenübers gewertet werden. Jetzt besteht zwischen dem/r FahrerIn und seinen potentiellen MitfahrerInnen eine Beziehung, die durch den ersten Kontakt schon eine erste – wenn auch nur oberflächliche – persönliche Note bekommen hat. Je nachdem wie zufrieden stellend dieser (der erste Kontakt) gelaufen ist, ist man beruhigt, dass eine Fahrgemeinschaft zustande kommt.

Das zufriedene Gefühl hängt auch oft mit dem Klang der Stimme zusammen, auf die man am anderen Ende der Leitung „trifft“. Dieser Klang kann ausschlaggebend für eine erste Selektion sein. Klingt die Stimme unsympathisch, oder entsteht im Gespräch eine merkwürdige Stimmung fällt die Wahl vielleicht auf eine andere Mitfahrgelegenheit/andere MitfahrerInnen.

Häufig ist es bei Mitfahrgelegenheiten so, dass man sich duzt. Dies wird meistens schon im Fahrtinserat, durch die persönliche Note in die Wege gleitet, wenn dort beispielsweise aufgefordert wird: „bitte meldet euch telefonisch“⁸⁰. Das Duzen bedeutet hier keineswegs ein unerlaubtes Eindringen in den persönlichen Raum des anderen. Man wird nicht als unverschämt oder aufdringlich empfunden, vielmehr wird hier gleich im ersten Gespräch eine vertrauliche Atmosphäre geschaffen. Duzen zeigt laut Goffman einen Vertrauenshinweis zwischen

⁷⁹ Forschungstagebuch, 09.09.2007.

⁸⁰ Siehe Kapitel 4.2. Kurzethnographie: das Inserat.

Personen⁸¹. Zwar ist ein höfliches „Sie“, oder ein „ich habe Ihr Angebot gelesen“ als erster Satz durchaus nicht ungewöhnlich, meistens jedoch wandelt sich dies im Verlauf des Gesprächs in ein „du“. Besteht man sonst mit Unbekannten auf eine höfliche „Sie-“ Formulierung, wird bei einer Mitfahrgelegenheit diese Etikette schon im frühen Stadium des ersten Kontaktes vernachlässigt. Dabei spielt sicherlich auch die Annahme eine Rolle, dass es sich hier nicht um ein Geschäft handelt, bei dem eine Seite einen wirtschaftlichen Nutzen davontragen will. Vielmehr kommt hier die Idee zum Tragen, dass beide Parteien einen Nutzen voneinander haben. Der/die FahrerIn hat die Möglichkeit, sich die Fahrtkosten mit seinen Mitreisenden zu teilen, wodurch diese meist kostengünstiger als mit anderen Verkehrsmitteln zum gewünschten Ziel kommen. Zusätzlich gibt der Zeitraum der Fahrt Gelegenheit zum Austausch, zu Gesprächen, wobei sich zumindest gefühlt, die Fahrtzeit verkürzen kann.⁸²

Mitfahrgelegenheiten sind zu einer Form alltagspraktischen Handelns geworden und es gibt verschiedene Gründe diese Praxis zu vollziehen. Die Attraktivität mit einer Fahrgemeinschaft zu fahren, kann ideologische Hintergründe haben. Einerseits kommt der ökologische Beweggrund des Umweltgedanken zu tragen, wenn davon ausgegangen wird, dass die gemeinsam Reisenden sonst jeweils allein die Strecke im Auto zurück legen würden. Andererseits spielt auch der soziale Faktor des gemeinsamen Reisens, der Gesellschaft beim Fahren eine Rolle.⁸³ Ein weiterer Aspekt ist der ökonomische Gedanke der Kostenersparnis, da im Vergleich das Bahnfahren meist teurer ist.⁸⁴ Zusätzlich beeinflusst das Motiv der Spontaneität die Teilnahme an einer Fahrgemeinschaft. Im Gegensatz zu Billig-Fluglinien muss nicht lang im Voraus ein Termin ausgemacht werden um eine kostengünstige Reise zu unternehmen.

⁸¹ Vgl. Erving Goffman: Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt am Main 1971, S. 55.

⁸² Vgl. Interview mit Mathias Wilde.

⁸³ Vgl. Oliver Baumgartner: Räumliche Mobilität und Sozialverhalten: Warum will der Salzburger Automobilist sein Fahrzeug nicht teilen. (Diplomarbeit) Salzburg 2007. S. 51f.

⁸⁴ So zahlt man zwischen Stuttgart und Wien mit der Deutschen Bahn ohne BahnCard Ermäßigung 116,40 Euro, mit einer Mitfahrgelegenheit im Gegensatz dazu nur 30-35 Euro. Stand Februar 2007.

4.4. Der Treffpunkt

Eine Mitfahrgelegenheit, der Beginn der Fahrt, beginnt an einem festgelegten Treffpunkt, der entweder mit den Reisenden in Abstimmung festgelegt wird, oder vom Fahrer beziehungsweise der Fahrerin bestimmt wird, und den Mitreisenden beschrieben wird. Dieser Treffpunkt ist Schauplatz des oft ersten persönlichen Aufeinandertreffens derjenigen Personen, die sich vorher verabredet haben. Oft ist der Hauptbahnhof oder ein anderer, öffentlich gut erreichbarer Ort Ausgangspunkt der gemeinsamen Reise. An diesem Ort sollte es sowohl die Möglichkeit geben, mit dem Auto einige Zeit stehen bleiben zu können, als auch die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gegeben sein.

Szene 1: wie erkennt man eine Mitfahrgelegenheit?

Strecke Wien – München: Treffpunkt 9:30 Uhr. 3 Mitfahrende

„Am Donnerstag komme ich mit meinem Freund zum Treffpunkt. Christian und Nicole stehen schon da. Sie kennen sich nicht, haben sich aber bereits vorgestellt. Obwohl wir uns am Parkplatz eines Bahnhofes treffen, der von mehreren Menschen frequentiert wird, ist es sofort offensichtlich wer auf mich wartet. Ohne zu wissen ‚wer genau‘ auf mich warten wird, sehe ich das Erkennen in den Augen, als ich mit meinem gelben VW Bus angerollt komme.“⁸⁵

Der Blick der Wartenden spielt in diesem Moment des ersten Sehens eine wichtige Rolle im Prozess des Erkennens. Die Wartenden suchen die Straßen ab, versuchen das Auto zu sichten, denn meistens wird schon beim Telefonat das Auto als Anhaltspunkt, als Erkennungsmerkmal beschrieben. Dies ist der einzige Hinweis, an dem sie festhalten können. Ihre Körper und ihr Blick wenden sich nicht von der Straße ab, sie warten nicht einfach auf eine Straßenbahn, die genau an dieser Stelle ankommen wird. Zwar ist eine gemeinsam bekannte Stelle ausgemacht, doch kann sich diese auf mehrere Meter, oder Abschnitte ausdehnen. Somit werden die Mitfahrenden selbst aktiv, müssen aktiv Ausschau halten. Wenn ein passendes Fahrzeug heranzieht versuchen sie einzuschätzen, ob dies das richtige sein könnte. Wenn ja, zeigt die Entspannung in den Gesichtern, dass die Ungewissheit vorbei ist. Die Fahrt kann stattfinden.

⁸⁵ Forschungstagebuch 14.09.07.

Szene 2: der persönliche Kontakt

Strecke Wien – München: Treffpunkt 9:30 Uhr. 3 Mitfahrende

„Wir stellen uns vor – wie oft habe ich das jetzt schon gemacht? Immer wieder dieselbe Routine. Ich starte die Initiative. Ich sage: „Du musst wohl der Christian sein?“ Ein Nicken bestätigt mich. Nach kurzem Erstaunen über den Bus laden wir ein und ich sage: „Wir müssen noch auf Martin warten, er hat mir eine SMS geschickt, dass er sich um zehn Minuten verspäten wird.“ Wir stehen vor dem Auto und warten. Dabei frage ich „und was macht ihr?“ Christian ist beim österreichischen Bundesheer, er arbeitet in Wien, wohnt aber eigentlich in München. Nicole ist Medizinstudentin, hat in Wien ihre Freundin besucht, wohnt aber selbst in Marburg. Als Martin kommt verladen wir das Gepäck.“⁸⁶

Hat man den Treffpunkt erreicht findet der erste physische, beziehungsweise face-to-face Kontakt zwischen der Fahrgemeinschaft statt, die meistens durch eine Initiative des/der FahrerIn gestartet wird. Diese/r hat bereits im Vorfeld der Abfahrt telefonischen oder schriftlichen Kontakt zu den MitfahrerInnen gehabt, sich womöglich die Namen und Nummern notiert, „kennt“ sie somit schon. Gleichzeitig ist auch er/sie die Rückversicherung für die MitfahrerInnen, kann bestätigen, dass sie auch wirklich mitfahren wollen, denn manchmal treffen sich an einem Ort gleichzeitig mehrere Mitfahrgelegenheiten. Um Verwechslungen zu vermeiden und nicht versehentlich die Falschen mitzunehmen, werden die bereits bekannten Informationen, die bei der ersten Kontaktaufnahme ausgetauscht wurden, wieder aufgerufen.⁸⁷

Im Ablauf des Händeschüttelns, sich gegenseitig noch einmal mit Namen Vorstellens, und des Gepäckverstauens, kommen oft bereits erste Fragen zur Person auf. Meistens regt dies der/die FahrerIn zwischen den Mitfahrenden an, er/sie steht im Dialog, hat durch die „Vorbekannntschaft“ den Kontakt hergestellt und ist nun in der Position die ersten Fragen zu stellen. Er/sie übernimmt quasi die Funktion eines/r ModeratorIn und gibt die Aufforderung an die MitfahrerInnen weiter, sich vorzustellen. Erste Fragen gehen in die Richtung „Was machst du so?“ oder „Was studierst du?“, „Was hast du in Wien gemacht?“ oder „was machst du in München (am Zielort)?“, sie zielen also auf eine erste Einschätzung der Person ab. Man will sich ein Bild machen von MitfahrerInnen und FahrerIn. Dass jemand nichts von sich erzählt, diesen kurzen Einblick in sein

⁸⁶ Zusammenfassung des ersten Kontaktes aus: Forschungstagebuch 14.09.08.

⁸⁷ Vgl. Interview Mathias Wilde. 03. November 2007.

Leben nicht erlaubt, ist während meiner Beobachtungen nie vorgekommen. Der Einstieg in die Fahrt beginnt mit einer kurzen Selbstvorstellung, „jeder gibt dann seine kleine Geschichte zum Besten“⁸⁸. Man versucht eine ungezwungene Atmosphäre aufrecht zu erhalten, mit dem Wissen, dass man die nächsten Stunden gemeinsam in einem begrenzten Raum zusammen ist.

Eine weitere Überlegung ist, ob man in einer solchen Situation zu einem gewissen Maße einem sozialen Zwang ausgesetzt ist. Gibt es diese Bemühungen einen „richtigen“ Start zu erwischen, eine angenehme Situation zu schaffen deshalb, weil eigentlich „Fremde“ mitgenommen werden? „Fremdes“ scheint unterbewusst ein unangenehmes Gefühl entstehen zu lassen, weswegen in dieser ersten Phase ein möglichst baldiges gegenseitiges Abtasten und Kennenlernen erfolgt. Das Unterbewusstsein beruhigt sich, wenn sich der Mitreisende öffnet und damit die „Initiierung seiner Bekanntmachung“⁸⁹ beginnt. Rechtlich gesehen müssen natürlich keine Art von Informationen preisgegeben werden, dennoch ist es ein Gebot der Höflichkeit mit einer Geste der Offenheit, des freiwilligen Erzählens eine Einladung zum Gespräch auszusprechen.

Schon vor Beginn der Fahrt steht fest, dass alle Reisenden Gemeinsamkeiten haben, auf welche oft die ersten Fragen abzielen. Diese Gemeinsamkeiten dienen als Einstiegskommunikationshilfen und beschäftigen sich inhaltlich meist mit dem Start- oder Zielort. Die Orte können der Heimat- oder Wohnort sein, einfach nur Grund für eine Reise gewesen sein oder Aufenthaltsorte von Freunden oder Verwandten sein, die besucht wurden oder noch werden. Hier ist ein Thema gefunden, über das sich ohne große Anstrengung reden lässt. Zu Beginn der Reise werden solche Kommunikationsstrukturen abgefragt, die dazu dienen, einen Einstieg in das Gespräch zu finden. Die MitfahrerInnen werden gedanklich einem Ort zugeordnet und können darüber Geschichten erzählen. Ob nun negative oder positive Erinnerungen das Bild prägen ist dabei nicht ausschlaggebend. Entscheidend ist, dass diese Gemeinsamkeit alle Beteiligten betrifft und einen Anknüpfungspunkt für weitere Diskussionen anbietet.

⁸⁸ Interview Mathias Wilde. 03. November 2007.

⁸⁹ Erving Goffman: Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Räumen. Konstanz 2005. S. 251.

Das Abgleichen oder Auffinden von Gemeinsamkeiten und eine kurze Vorstellung der eigenen Person, sind Themen die unter dem Begriff Small Talk bekannt sind. Bei dem Versuch, eine lockere Gesprächsatmosphäre zu schaffen, werden bevorzugt Themen dieser Gattung in den ersten Momenten angesprochen. Hier fällt es im Allgemeinen für jeden leicht einen Einstieg in das gemeinsame Gespräch zu finden. Im Regelfall bestimmt Small Talk die Kommunikation am Anfang der gemeinsamen Reise. Ich möchte hier noch auf einen Gedanken Erving Goffmans hinweisen, der zu diesem Thema bemerkt:

„Small Talk ist (...) von beträchtlichem Interesse. Themen wie Wetter, die Inflation, Fernsehsendungen, Straßenkriminalität und dergleichen gelten als „harmlos“. Das bedeutet, dass man sich nicht gestört fühlen sollte, wenn man zu einem solchen Thema angesprochen wird. Aber noch mehr: Es ist als ob die Gesellschaft einige Themen beiseite stellt, zu denen eine Meinung erwartet wird. Sie werden bereitgehalten und fallen einem schnell ein. Sie zählen nicht zu den gesicherten Überlieferungen [...] und sie erfordern keine besondere Kompetenz oder Erfahrung. Themen des Small Talk bilden also eine sozial gebilligte Öffnung des Bewusstseins.“⁹⁰

Es ist demzufolge eine selbstverständliche Sache, dass in den ersten Momenten einer Begegnung versucht wird, über allgemeingültige Themen zu reden. Dies liegt bis zu einem gewissen Grade sicherlich an der Tatsache, dass sich hier Personen unterhalten, die sich bis dato fremden waren. Wie schnell sich diese Oberflächlichkeit wandeln und zu tiefer gehenden Gesprächen werden kann, zeigt sich im Teil der Analyse von Fahrten im folgenden Kapitel. In der ersten Phase des Kontaktes jedoch gilt Small Talk keineswegs als müßig und fruchtlos, sondern eröffnet die Möglichkeit kleine Geschichten auszutauschen, die gemeinhin bekannt sind. Hierbei eröffnen sich ganz unterschiedliche Themenfelder des Small Talk: Über die momentane Situation im Leben oder Mitfahrgelegenheit-Erfahrungen, die ähnlich merkwürdig oder denkwürdig abgelaufen sind, hier gibt es kaum Einschränkungen. Für MitfahrerInnen, die vom Ziel der Reise wenig Ahnung haben sollten, bietet sich der anfängliche Smalltalk als eine günstige Gelegenheit, diese Lücke zu schließen.

Small Talk geht keineswegs nur von einer Person aus. Diese Gegenseitigkeit versuche ich in einem Gedanken Goffmans aufzugreifen. Er merkt an, dass im Small Talk auch Sprecher die Perspektive von Hörern einnehmen (und vice versa)

⁹⁰ Erving Goffman: 2005. S. 251.

und richten das, was sie sagen, daran aus, wofür sie beim Hörer Aufmerksamkeit zu erheischen glauben.⁹¹ Man versucht bereits in den kurzen Augenblicken ehe die Fahrt losgeht ein Bild von sich zu evozieren. Im Moment des ungezwungenen ersten Kontaktes kann sich hier ein erster Eindruck, eine erste Grundstimmung der gemeinsamen Fahrt entwickeln.

Im Laufe dieser ersten Momente eines Zusammentreffens der Mitreisenden bei einer Mitfahrgelegenheit findet eine Vermischung von Gesprächssituationen statt, wie sie im Einzelnen von Goffman klassifiziert und beschrieben werden. Er unterscheidet das Aufeinandertreffen von fremden beziehungsweise unbekanntem und vertrauten Personen.⁹² Wenn fremde Personen aufeinander treffen verhalten sie sich zurückhaltend und vorsichtig, bei vertrauten Personen hingegen haben sie sich, so Goffman, Rituale eingeprägt und es stehen Informationen über die Personen zur Verfügung. Bei einer Mitfahrgelegenheit nun treffen zwar Fremde aufeinander, ihnen jedoch steht eine sie verbindende, gemeinsame Erfahrung – die der Reise – unmittelbar bevor, was ein gegenseitiges Kennenlernen durch gemeinsame Gespräche sehr wahrscheinlich macht. Andererseits besteht bereits die Voraussetzung eines vorangegangenen, wenn auch nicht-physischen Kontaktes, in Form einer mündlichen Vereinbarung, die jetzt in konkreter Form – in Form der Beginn der gemeinsamen Fahrt – vorliegt. Daher wird die Initiierung einer Gesprächseröffnung nicht nur unterbewusst als Möglichkeit im Hinterkopf behalten (wie es bei fremden Personen meistens der Fall ist), sondern in dem Moment des Aufeinandertreffens angewendet. Es findet ein terminliches Aufeinandertreffen, ein arrangiertes, bewusstes und notwendiges Gespräch zwischen Unbekanntem statt, die aber spätestens zu diesem Zeitpunkt ihre Nicht-Körperlichkeit verlieren und zu bekannten Personen werden. Bei diesem Vermischen werden Informationen abgerufen, die bei dem im Vorfeld stattgefundenen Gespräch ausgetauscht wurden. So versucht der/die FahrerIn die Anwesenden nun dem richtigen Namen zuzuordnen. Dieses, wenn auch geringe, Vorwissen kann ein Grund dafür sein, dass im Rahmen des ersten Kontaktes auch

⁹¹ Vgl. Erving Goffman: 2005, S. 259.

⁹² Vgl. Erving Goffman: 2005, S. 247.

oft das Begrüßungsritual des Händeschüttelns praktiziert wird. Obwohl man einander unbekannt ist, gibt es zumindest einen geringen Grad des Kenntnisstandes über den anderen.

4.5. Kurzethnographie: Die Wahl des Sitzplatzes

„Wir haben das Gepäck eingeladen. Nun stellt sich normalerweise die Frage, wer wo sitzt. Bei unserem Bus ist das nicht so das Problem. Björn fährt und ich bin die Beifahrerin. Meistens wechseln wir nach der halben Strecke. Daher setzen sich unsere drei MitfahrerInnen auf die Rücksitzbank. Christian sitzt in Fahrtrichtung links, hinter der Küche,⁹³ in der Mitte Nicole und Martin auf der rechten Seite. Das hat sich einfach so ergeben. Es regelt sich meistens danach wer als erstes ankommt, denn der einzige hintere Einstieg bei dem VW Bus ist auf der Beifahrerseite.“⁹⁴

Ehe die gemeinsame Fahrt beginnt, wird das Gepäck verstaut, meistens macht dies der/die FahrerIn und fragt nach, ob sich zerbrechliche Dinge in den Taschen befinden, oder wie man die Taschen drehen und stapeln darf. Manchmal spielt auch die Reihenfolge des Aussteigens für das Gepäckstapeln eine Rolle, wenn nicht alle MitfahrerInnen bis zum letztendlichen Zielort mitfahren. Danach kommt die übliche Frage des „wer sitzt wo?“. Bei meinen Feldbeobachtungen war die Wahl des Sitzplatzes auf die Rücksitzbank beschränkt, da mein Freund als Fahrer und ich als Beifahrerin die Plätze vorne belegten. Als Anbieterin und Anbieter der Fahrt nahmen wir wie selbstverständlich die vorderen Sitzplätze ein. Dadurch wurde eine besondere Situation geschaffen, die nun wieder ins Bewusstsein gerufen werden muss.

Bei der Betrachtung von Mitfahrgelegenheiten, die nicht von mir und meinem Partner im VW-Bus durchgeführt wurden – gibt es hingegen verschiedene Möglichkeiten, wie sich die Sitzaufteilung regeln kann. Manchmal ist die Platzierung abhängig davon, ob der/die FahrerIn einen der MitfahrerInnen schon kennt und mit dieser/m dann Neuigkeiten austauschen möchte. Darüber hinaus kann die Platzwahl immer auch davon abhängen, wie körperlich fit jemand ist oder wie gesprächig sich eine bestimmte Person schon vor Fahrtantritt zeigt. Einen Wechsel des Platzes während der Fahrt, beispielsweise nach Pausen, findet

⁹³ Vgl. Beschreibung des Aufbaus des VW Busses ausführlich Kapitel 5.1.

⁹⁴ Zusammenfassung Forschungstagebuch 14.09.07.

selten statt. Die Eingewöhnung auf Zeit in diesem Raum hat zumeist schnell stattgefunden. Wenn jedoch der/die BeifahrerIn an einem vorzeitigen Ziel den Wagen verlässt, wechselt meist ein/e MitfahrerIn auf den Platz nach vorne, um bequemer zu sitzen oder um auch dem/r FahrerIn nicht das Gefühl eines Chauffeurs zu vermitteln.⁹⁵ Wenn jemand vorne sitzt, muss er/sie bei einem/r mitteilsamen FahrerIn damit rechnen, in Gespräche eingebunden zu werden. Hinten hingegen hat man leichter die Möglichkeit sich abzuwenden, sich nicht in ein Gespräch einklinken zu müssen. Solche Entscheidungen über die Platzwahl werden insbesondere in den Anfangsminuten in Absprache mit den MitfahrerInnen getroffen. Man macht sich gemeinsam aus, wer wo sitzen möchte. Es ist schließlich ja nicht so, dass man einen festen Platz gebucht hat. Sind alle Details geklärt, kann nun die gemeinsame Reise beginnen.

4.6. Ein erstes Fazit

Am Anfang einer Mitfahrgelegenheit steht immer Kommunikation. Das ist anders als beispielsweise bei Bahnfahrten, bei denen man das Ticket selbst online buchen, bestätigen und ausdrucken kann und damit nicht zwangsweise in Kommunikation treten muss. Bei einer Mitfahrgelegenheit ist der Beginn der Reise ein Prozess gemeinsamen Aushandelns. Er beginnt bereits, wenn man über eine Webseite eine Mitfahrgelegenheit anbietet oder sucht. Jetzt hat man seine Telefonnummer preisgegeben und kann angerufen werden. Oder man muss jemanden anrufen. Ich muss aktiv in Kontakt mit einer Person treten, wenn ich diese Fahrt „buchen“ möchte. Buchen mag hier nicht das richtige Wort sein, denn buchen im Sinne von festlegen, verbindlich zugesagt haben, ist hier nicht möglich. Hier gibt es keine rechtlichen Sicherheiten, die dann greifen, wenn jemand am Treffpunkt wartet und der/die FahrerIn nicht auftaucht, die angegebene Nummer nicht mehr erreichbar ist und keine Nachricht kommt. Doch dieses worst-case Szenario trifft glücklicherweise nur in wenigen Ausnahmefällen ein. Denn im Normalfall profitieren beide Seiten von einer zustande kommenden Fahrgemeinschaft. Wenn die Fahrt beginnt, können dann die anfänglich oberflächlichen Gespräche vertieft werden, wie im folgenden Kapitel gezeigt werden soll.

⁹⁵ Ähnliches in Interview Mathias Wilde vom 3. November 2007.

„Das Automobil ist, sobald es fährt, ein Mittler und Vermittler zwischen verschiedenen Sphären, verschiedenen Tätigkeiten, Rollen und Räumen dazwischen, die Umkleidekabine unserer Seelen, Persönlichkeiten und Identitäten.“⁹⁶

5. Ethnographie von Kommunikation

In diesem Kapitel sollen nun anhand ausgewählter Momente unterschiedlicher Fahrten Routinen und Möglichkeiten von Kommunikation und Interaktion einer Mitfahrgelegenheit aufgezeigt werden. Im vorangegangenen Kapitel wurde bereits die Beschreibung des ersten Kontaktes in den immer wieder ähnlich ablaufenden ersten Minuten vorgenommen. Zu Beginn dieses Teils wird nun der Raum des Automobils behandelt, darauf soll eine kurze Analyse der Fahrerposition folgen, bei der es um Fragen nach den Gründen seiner Motivation, als auch seine Rolle im Personengebilde während einer Fahrt geht. Anschließend werden zwei verschiedene Abläufe von Fahrten behandelt, die die unterschiedliche Umgangsweise mit den Formen von Kommunikation verdeutlichen sollen. Wie weit kann Kommunikation gehen und welche Ausformungen von Nicht-Kommunikation erlauben den Rückzug in einen Raum des Nicht-Gesprächs?

5.1. Raum für Interaktion – das Automobil

In ihrem Text „Das Auto“⁹⁷ beschreibt Alexa Geisthövel einen Vergleich zwischen den Vorzügen des Autos gegenüber der Eisenbahn. Unter anderem benennt sie die „temporäre Zwangsgemeinschaft mit unbekanntem, möglicherweise unangenehmen Fahrgästen“ als einen negativen Aspekt des Reisens mit der Eisenbahn. Diese ‚Zwangsgemeinschaft‘ ist aber gerade der Gesichtspunkt, der bei einer Mitfahrgelegenheit die Spannung einer Fahrt ausmachen kann und auch in dieser Arbeit ausführlich betrachtet wird.

Je nachdem mit welchem Auto man unterwegs ist, können Gesprächssituationen in dieser ‚Zwangsgemeinschaft‘ ganz unterschiedlich verlaufen. Dabei kommt es

⁹⁶ Katharina Steffen: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990. Schmutztitel, Rückseite.

⁹⁷ Alexa Geisthövel: Das Auto. In: Alexa Geisthövel, Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005. S. 37-46.

vor allem auf die Beschaffenheit des Autos an, die mit auf die Kommunikation während der Fahrt einwirken kann. Die Größe des Automobils, sowie Alter und Zustand sind nur einige Faktoren, welche die zustande kommenden Situationen beeinflussen können. Je nachdem wie die Konfiguration des Raumes letztendlich auch durch die Fahrgemeinschaft geschaffen wird, verlaufen die Gesprächssituationen anders ab. Ungeachtet dessen, kann das Auto an sich Gesprächsanfang sein und über die ersten Minuten hinweg den Ausgangspunkt für weiterführende Gespräche bilden.

Um den Handlungsrahmen, die Eigenheiten des Territoriums, die Besonderheit des Raumes Auto, mit dem ich meine Mitfahrgelegenheiten unternommen habe zu verstehen, wird hier erneut die Beschreibung des Gefährtes ins Gedächtnis gerufen, mit welchem die Fahrten stattgefunden haben. Das Auto, welches den Bezugsrahmen für die Gesprächssituationen bildet, ist ein gelber T3 VW Bus Baujahr 1988 mit festem Hochdach. Es befindet sich ein selbsteingebautes Fenster in der Schiebetür, sowie eines auf der gegenüberliegenden Seite. Das Wageninnere ist mit schwarz-weißem Karomusterstoff verkleidet und es gibt eine durchgehende drei Personen Sitzbank. Vor dem Fenster hinter dem Fahrersitz ist eine Campingküche mit Gasherd und kleiner Spüle verbaut. Der Raum wirkt mit diesen Eigenschaften wie eine Kombination aus Wohnküche und Schlafzimmer, denn die Sitzbank lässt sich auch zu einem Bett umklappen. Diese Parallele zum privaten Wohnraum bedingt auf eine besondere Art und Weise die Atmosphäre mit, die während einer Mitfahrgelegenheit entsteht. Mit dem Öffnen und Anbieten dieses intimen Inneren für fremde und kurzzeitige Mitreisende, wird eine Einladung ausgesprochen, diesen Raum mit seiner besonderen Atmosphäre zu erfahren. Alexa Geisthövel merkt dazu an: „Privater als im Auto kann sich der transitorische Mensch auf seinen Wegen von hier nach da und zurück nicht bewegen. Als zirkulierendes, zuweilen ortloses Wesen umgibt er sich im Auto mit seinem eigenen Ort.“⁹⁸ Dieser Raum wird bei einer Mitfahrgelegenheit für Fremde geöffnet und ihren Blicken und Berührungen unterzogen.

⁹⁸ Alexa Geisthövel. Das Auto. In: Alexa Geisthövel, Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005. S. 45.

Bei den Fahrten werden nicht selten Fragen nach dem Ausbau des Busses gestellt, möglicherweise um Sicherheit zu erlangen, ob dies nun alles legal ist.⁹⁹ Die ungewöhnliche Innenausstattung, die selbst bezogenen Wände, die eigens eingebauten Fenster oder die Küche sind ungewöhnlich und können in den ersten Momenten irritieren. Nach dem Eintrag im Fahrzeugschein, einer offiziellen Legitimierung, hat allerdings noch niemand gefragt.

In meinen beobachteten Situationen interessiert Männer vor allem die Leistung und das Alter des Motors, Roststellen, durchschnittliche Geschwindigkeit sowie Sprit- und Ölverbrauch. Frauen hingegen betrachten eher die inneren Ungewöhnlichkeiten: die selbst eingebaute Bank, die sich auch zu einem Bett umklappen lässt, die Küche und ihre praktischen Vorzüge bei Reisen. Auf das Reisen kommt man gleichermaßen zu sprechen. In den Klischeevorstellungen entspricht ein VW Bus einem Reisemobil, das mit bestimmten Bildern besetzt ist. Der bestimmte Raum des T3 Busses evoziert gewisse Fragen, welche in die Richtung gehen, welche Reisen schon stattgefunden haben. Man schwärmt in Erinnerungen und so gehen die Themen über das Reisen zu Urlaubszielen, Städtebesuchen, Freunden in diesen Städten zu eigenen Freunden, dem Freund, der Freundin, der eigenen Zukunft, Kindern, Hochzeitsplänen. Abgrenzungen oder Tabus gibt es meist nicht.

Betrachtet man den Raum Auto aus der kulturwissenschaftlichen Perspektive, lassen sich verschiedene Räume aufmachen: Der haptische, reale und damit klar definierte und abgegrenzte Raum Auto, der aus einer Stahlkarosserie besteht, die hinten und vorne mit einer Stoßstange abgegrenzt wird, nach oben mit dem Dach und unten mit den Rädern einen Abschluss bildet. Komplexer aber ist eine zweite Perspektive, die den Raum als Produkt sozialer Praktiken und Repräsentationen auffasst.¹⁰⁰ Der Raum, der bisher als eine natürliche Gegebenheit aufgefasst wurde, wird jetzt als eine soziale und kulturelle Konstruktion gesehen: räumliche

⁹⁹ Es kursieren bei Mitfahrgelegenheit Geschichten, dass es zwischen verschiedenen Strecken Fahrer geben soll, die zwar die kostenlose Internetplattform für sich nutzen, dann aber doch auf Gewinnbasis arbeiten. Diese Fahrer sind oft mit einem großen Transporter unterwegs, lassen sich dann die üblichen Fahrtkosten ausbezahlen, haben aber anstatt von drei Personen bis zu sieben Mitfahrer an Board (Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 9. Mai 2003).

¹⁰⁰ Vgl. Kapitel „Die Produktion des Raums“. In: Jörg Dünne, Stefan Günzel (Hg.): Raumtheorie. Grundagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt am Main 2006, S.330-342.

Erfahrungen sind ebenso wie andere Erfahrungen, die wir machen, durch Sprache, durch Diskurse, durch Bildtraditionen vermittelt und werden durch menschliche Praktiken konstituiert. In tiefenpsychologischen Interviews der Aral-Mobilitätsstudie zeigt sich, dass das „Privatauto als verlängerter Lebensraum und Erweiterung der eigenen vier Wände erlebt wird.“¹⁰¹ Namensgebung des Autos, besondere Pflege und Ausstattung, eine Personalisierung des Massenprodukts findet statt. Das Auto ist aufgeladen mit kulturellen Assoziationen, ein besonderer Raum, der durch das Handeln der Subjekte immer neu erfahren werden kann.

5.2. Der Fahrer – ein Gespräch

Mathias macht Mitfahrgelegenheit, circa alle vier bis sechs Wochen und das seit einem halben Jahr. Er macht Mitfahrgelegenheit, weil er zurzeit eine Fernbeziehung führt. Er wohnt in Tübingen und seine Freundin in Wien. Freitagabend geht es los, dann „pack ich mir das Auto voll“¹⁰². Mit seinem Auto, einem Skoda Fabia, ein Fünfsitzer, Mittelklassewagen, nimmt er auf der langen Strecke meistens nur drei Personen mit. Das sei komfortabler für die Mitreisenden und Platz für das Gepäck muss es auch noch geben. Er macht gerne Mitfahrgelegenheit, weil man dann nicht alleine unterwegs sein muss. Er ist lieber Fahrer als Mitfahrer, denn da behält er die Kontrolle über die Fahrt.

Der Kontrollaspekt des/r AnbieterIn der Fahrt ist stark verknüpft mit der Position innerhalb der Fahrgemeinschaft. Der/die FahrerIn hat die Herrschaft über das Auto, er/sie gibt das Angebot ein und entscheidet wann und wo die Fahrt beginnen soll. Auch während der Fahrt bewegt er/sie sich in vertrautem Raum und kann allein Entscheidungen über beispielsweise Musik oder Temperatur treffen. Er/sie muss keine Angst haben, dass potenzielle FahrerInnen nicht auftauchen. Vor allem wenn verpflichtende Termine am Zielort warten, führt als MitfahrerIn die Ungewissheit ob dem Zustandekommen einer Mitfahrgelegenheit dazu, sich diese Reisemöglichkeit genau zu überlegen. Pausen werden von dem/der FahrerIn auf ihm/ihr bekannten und häufig

¹⁰¹ Oliver Baumgartner: Räumliche Mobilität und Sozialverhalten: Warum will der Salzburger Automobilist sein Fahrzeug nicht teilen. (Diplomarbeit) Salzburg 2007. S. 22.

¹⁰² Interview mit Mathias Wilde. S. 1. 3. November 2007.

gefahrenen Strecken eingeleitet, dabei werden Routinen entwickelt, die bei den meisten Fahrtabläufen gleich bleiben. Das Ende der Fahrt legt er/sie an einem für ihn/sie günstigen Ort fest, versucht dies aber auch mit seinen Mitreisenden abzustimmen.

Auch ich habe mich für die Position der Fahrerin während der Durchführung meiner Forschungsreise entschieden. Durch die gemeinsame Fahrt mit meinem Freund, hatte ich jedoch die Möglichkeit nicht nur Fahrerin zu sein, sondern selbst Mitfahrerin zu sein. Zwar habe ich die Fahrt angeboten, dennoch musste ich mich nicht ausschließlich auf den Straßenverkehr konzentrieren, sondern konnte vom Beifahrersitz aus mit den Mitfahrenden ins Gespräch kommen. Da die Route der Reise nicht nur bereits bekannte Strecken und Städte beinhaltete, waren wir zum Teil auch auf die Hilfe der Mitfahrenden angewiesen, wenn es am Ziel um das konkrete Absetzen der Fahrgäste ging. Wenn der/die FahrerIn nicht über ortskundiges Wissen verfügt, können auch die Mitfahrenden in eine überlegene Position rücken, wenn es um die Suche nach einem Treffpunkt geht und eventuell sogar so näher an sein oder ihr eigenes Ziel zu kommen.

Ob nun FahrerIn oder MitfahrerIn, ist stark verknüpft mit der Tatsache, ob ein eigenes Fahrzeug vorhanden ist, oder ob man sich zutraut eine längere Zeit alleine zu fahren. Doch abseits dieser Fragen ist es stets so, dass bei einer Mitfahrgelegenheit die persönliche Flexibilität stark eingeschränkt ist, da man zu vereinbarten Zeiten losfährt. FahrerIn und MitfahrerIn gehen eine gegenseitige Verpflichtung ein, man muss sich gegenseitig arrangieren und teilweise Kompromisse eingehen.

5.3. Die Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit

„Reisen als bevorzugte Quelle der Erfahrung – das bedeutet zunächst, Welt zu gewinnen durch die Aneignung des durchmessenen Raumes. Die Weltsicht und Welterkenntnis, die daraus entstehen, sind beeinflusst durch die Art und Weise des Reisens selbst.“¹⁰³

Im folgenden Teil möchte ich verschiedene Varianten einer Fahrt mit einer Fahrgemeinschaft vorstellen. Dabei sollen die zwei extremsten Ausformungen von Interaktion und Kommunikation besonders beleuchtet werden – eine gesprächsintensive Fahrt, sowie eine interaktionsarme Fahrt. Unterschiedliche Abstufungen in der Intensität von Interaktion und Kommunikation können dabei sowohl während einer einzelnen Fahrt, als auch von Fahrt zu Fahrt variieren.

Zu Beginn der gemeinsamen Fahrt wird in der Regel noch kommuniziert. Die anfänglichen, zu Beginn jeder Fahrt sich wiederholenden Fragen nach den Gründen für die Fahrt und der Situation im Leben ziehen sich mit in den Beginn der ersten Fahrtminuten hinein. Dann ist man schon auf dem Weg. Das Auto rollt und der Raum des Autos hat Auswirkungen auf die Gespräche und bildet zugleich Rahmen für die Kommunikation und Interaktion der Mitreisenden auf der Fahrt. Während der Fahrt werden die Geräusche der Fortbewegung in das Wageninnere hineingetragen und sind dort mit Faktor für das Entstehen spezieller Atmosphären, die den weiteren Verlauf der Fahrt prägen. Der 20 Jahre alte VW Bus ist lange nicht so gut isoliert und gedämmt, wie neue Autos. Die Geräusche des Motors, sowie das Rollen der Räder auf dem Asphalt dringen in den Innenraum hinein und untermalen das Geschehen mit einem kontinuierlichen Geräuschpegel. Hierdurch entsteht bereits eine eigene, auf diese Fahrt bezogene, Atmosphäre¹⁰⁴.

Gernot Böhme merkt dazu an: „Atmosphären können erzeugt werden, durch das Setzen durchaus objektiver Mittel. Dazu gehören außer den klassischen wie Geometrie, Gestalt, Proportion, Abmessung, noch Licht, Farbe und Ton.“¹⁰⁵ Die

¹⁰³ Ursula A. J. Becher: Geschichte des modernen Lebensstils. Essen – Wohnen – Freizeit – Reisen. München 1990. S. 63.

¹⁰⁴ Böhme definiert Atmosphäre als ‚ergreifende Gefühlsmacht‘. Siehe dazu: Gernot Böhme. Gernot Böhme: Architektur und Atmosphäre. München 2006. S. 19.

¹⁰⁵ Gernot Böhme: 2006. S. 18.

besondere Atmosphäre des hier beschriebenen Automobils, mit dem die Fahrten vorgenommen wurden, setzt sich aus mehreren charakteristischen Merkmalen zusammen. In diesem wohnzimmerähnlichen, jedoch bewegten Raum finden sich Zuschreibungen wie Gemütlichkeit¹⁰⁶ und Wohlbefinden, die zu besonderen Ausformungen von Atmosphären führen. Böhme schreibt dazu weiter: „die Atmosphären sind ein bedeutendes, manchmal niederdrückendes, oft aber auch belebendes, immer ergreifendes und die Stimmung affizierendes Medium des menschlichen Lebens.“¹⁰⁷ Zur Bildung dieser konkreten Atmosphäre tragen auch Gerüche und das Aussehen und Handeln bei, denn „jede Bewegung, jedes flüchtige Lächeln des anderen ist beobachtbar“¹⁰⁸. In diesem engen Raum Auto ist jede Bewegung, jeder Körpergeruch festzustellen und wirkt auf die Atmosphäre mit ein. Die Beobachtung des Handelns ist allgegenwärtig, jede Bewegung wird registriert und zum Gesamtbild einer Person zusammen gesetzt. Gesten als performative Akte, die in diesem Rahmen aufgeführt werden, müssen daher intersubjektiv lesbar sein und setzen ein gegenseitiges Einverständnis darüber voraus, was in dieser Situation als angemessen gilt. Dies kann von Fahrt zu Fahrt variieren, denn das persönliche Erscheinungsbild, als auch die äußeren Fahrtumstände sind keine feststehenden Gegebenheiten.

Das Auto ist eine Konstante im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit. Die immer gleiche Sitzanordnung von FahrerIn und MitfahrerInnen wird in ihren Grundzügen nicht verändert. Wie persönlich das Innere gestaltet ist, hängt vom einzelnen Fabrikat oder von den Ambitionen des/der BesitzerIn ab. Beispielsweise ein Wackeldackel im Rückspiegel, die gehäkelte Klorollendecke auf der Hutablage, ein Duftaroma oder durchdringender Zigarettenrauch wirken auf den Gesamteindruck mit ein. Es ist selbst bei der Betrachtung eines einzelnen Autos, in diesem Falle des Busses, nicht einfach die Atmosphäre zu beschreiben. Die Anmutung eines privaten Raumes ist offensichtlich, doch äußere Bedingungen, wie beispielsweise das Wetter können den Eindruck oder die

¹⁰⁶ Zu Gemütlichkeit bemerkt Brigitta Schmidt-Lauber: „Zu den ‚Klassikern‘ der Gemütlichkeit zählen Räume wie das Wohnzimmer, die Wohnküche und die Kneipe sowie räumlich fassbare Dinge wie das Sofa, das Bett und die Badewanne.“ Zum Thema Gemütlichkeit ausführlicher Brigitta Schmidt-Lauber: Gemütlichkeit. Eine kulturwissenschaftliche Annäherung. Frankfurt am Main 2003.

¹⁰⁷ Gernot Böhme: 2006. S. 19.

¹⁰⁸ Katharina Steffen: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990. S. 201.

Stimmung verändern. Dauerregen nötigt die Fahrgemeinschaft schon zum Einsteigen ehe alle da sind, und dennoch ist es in diesem Fahrzeug möglich, bequem in der Fahrgastzelle zu stehen und sich seiner Jacke zu entledigen. Der prasselnde Regen auf das Dach und gegen die Fensterscheiben verstärkt zudem die Geräuschkulisse, die im Inneren des Wagens entsteht. Katharina Steffen bemerkt dazu: „Was Beteiligte mit den spezifischen Rahmenbedingungen anfangen, ob die Fahrt zu einem außergewöhnlichen, berausenden, deprimierenden oder belanglosen Erlebnis wird, ist in hohem Maße den einzelnen anheim gestellt, ist individuell variabel.“¹⁰⁹

Im privaten Raum des Autos wird die Atmosphäre einerseits durch die Anwesenheit der MitfahrerInnen und ihre Kommunikation geschaffen, andererseits aber auch von den Personen unabhängige Faktoren wie beispielsweise die im Fahrzeug herrschende Temperatur. Eine als angenehm empfundene Wärme sorgt für Entspannung, wohingegen bei kälteren Temperaturen die Mitfahrenden ihre eigenen Wärmequellen schaffen müssen. Ob man sich nun entspannt zurücklehnen kann, oder in die Jacke gehüllt da sitzt, hat sicherlich Auswirkungen auf die zustande kommende Intensität der Interaktion, denn „mit den Atmosphären gelangen wir in den anthropologisch wichtigen Bereich der Stimmungen, Gefühle und Affekte“¹¹⁰. Jeder Mensch trägt mit seiner Gefühlslage dazu bei ob positive oder negative, gedrückte oder gelöste Atmosphären entstehen. Der Gedanke Böhmies von Atmosphären als Gefühlsmächten zu sprechen, kann fälschlicherweise dazu führen, dass angenommen wird, der Mensch sei den Atmosphären hilflos ausgesetzt.¹¹¹ Die individuellen Reaktionen auf Atmosphären als auch das persönliche darauf-Einlassen oder Entfliehen nimmt Einfluss darauf, welche Situation entsteht.

Ein Gefühl, das anfänglich mit einwirkt auf die Situation, ist das Gefühl der Erleichterung, dass die Fahrt nun tatsächlich stattfindet. Dies kann in den ersten Momenten dazu führen, dass man sich intensiv mit seinen Mitreisenden auseinandersetzt. Man weiß nun, dass man mit Menschen auf einer Reise ist, mit denen man ein gemeinsames Ziel verbindet. Dennoch darf die Tatsache, dass die

¹⁰⁹ Katharina Steffen: 1990. S. 231.

¹¹⁰ Vgl. Gernot Böhme: 2006. S. 25.

¹¹¹ Vgl. Gernot Böhme: 2006. S. 26.

Mitfahrenden einander meist Unbekannte sind nicht außer Acht gelassen werden. Die Öffnung gegenüber Fremden, die im Allgemeinen eher von Vorsicht geprägt ist, geschieht in diesem Umfeld meist schneller, als es dem Einzelnen bewusst ist. Oft merkt man gar nicht, dass der Small Talk sowie das Austauschen von Höflichkeiten beendet ist und ernsthafte oder bisweilen sogar intime Gesprächsthemen behandelt werden. Denn, wie Goffman anmerkt „scheint es, dass sich zwischen Fremden unter bestimmten Umständen ein Gespräch entzünden kann, dass über »Small Talk« hinaus zum Austausch von intimen Informationen führt“¹¹².

5.3.1. Kurzethnographie: Bildung von Gesprächsthemen

Szene 1: Strecke: Leipzig – Berlin. Treffpunkt 11 Uhr. Drei Mitfahrende

„Wir sitzen im Auto und die Fahrt geht los. Ich eröffne das Gespräch, als Anbieterin der Mitfahrgelegenheit (zu diesem Zeitpunkt Beifahrerin). Ich erzähle davon was wir gerade in Leipzig gemacht haben und warum wir nach Berlin fahren, dass wir aber zurzeit in Wien wohnen. Marie ist Studentin in Berlin, Spanisch im Hauptfach, Kulturwissenschaft und Philosophie im Nebenfach. Sie war in Leipzig und hat eine Freundin besucht mit der sie dann Kanu fahren war. Christian und Paul, beide aus Leipzig, versuchen herauszufinden wo sie genau Kanufahren war.“¹¹³

Es ist jetzt aus der Distanz möglich diese Aufzeichnung aus anderer Perspektive zu betrachten. Ich habe im Nachhinein ein komplettes Bild der MitfahrerInnen vor Augen, da ich die komplette Situation der Fahrt schon erlebt habe. Auch wenn in diesen ersten Momenten das Gesprächsthema von mir initiiert wurde, ist es in der Folge so, dass sich das Thema über die, unter den MitfahrerInnen gleichsam bekannte Orte verselbständigt. Ich habe die Einleitung gemacht, dann ist das Gespräch ein Selbstläufer. Während unter den MitfahrerInnen gemeinsam der Ort des Kanufahrens ausfindig gemacht wird, und dazu weitere Geschichten beigetragen werden, habe ich die Möglichkeit in meinem Feldtagebuch darüber Notizen zu machen, was ich bisher von meinen Mitfahrenden weiß. Die Tatsache, dass ich schreibe, bekommen die MitfahrerInnen aufgrund der räumlichen Größe des Busses nicht mit. Zu diesem Zeitpunkt habe ich, die

¹¹² Erving Goffman: Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Situationen. Konstanz 2005. S. 251.

¹¹³ Forschungstagebuch vom 18.09.07.

Aufzeichnungen betrachtend, ein nicht geringes Wissen über das Leben der Einzelnen. Von Wohnort, Berufslage und teilweise Interessensgebiete ist alles dabei. Verglichen mit einem Vorstellungsgespräch sind nun Basisinformationen ausgetauscht worden. Man bekommt einen Eindruck von der Person, die mit einem den Raum teilt.

Szene 2: Strecke: Leipzig – Berlin. Treffpunkt 11 Uhr. Drei Mitfahrende

„Wir haben die Stadt verlassen und fahren auf die Autobahn. Es regnet. Paul möchte wissen wie viele Reisen wir schon mit dem VW Bus gemacht haben. Ich erzähle ein wenig über unsere Fahrten, Christian geht auf das Thema ein und schon bald unterhalten sich die beiden über Reisen nach Südamerika und Belfast. Politische Spannungen in Nordirland und die (Un-)Gefährlichkeit einer Reise dahin. Paul war schon in Belfast, Christian fliegt in ein paar Tagen dahin.“¹¹⁴

Zwar werden zu diesem Zeitpunkt immer noch Gemeinsamkeiten abgeglichen, doch das Interesse an dem Thema geht nun nicht mehr nur um die Person im konkreten, sondern um das was der Einzelne an Wissen zu bieten hat. Der Gesprächston verändert sich im Laufe dieser Form von Kommunikation. Die Beteiligung am Gespräch ist von gegenseitigem Interesse und Drang nach Austausch geprägt. Es wird eine Situation eröffnet, in der die Basis gelegt wird für einen Ideen- und Gedankenaustausch der in dieser Form meist vorurteilsfrei zum Einholen von Meinungen genutzt werden kann. Ein Gedanke Goffmans zeigt diese Möglichkeit des Gesprächsbeginns:

„Immer wenn die Möglichkeit sprachlicher Interaktion auftaucht, kommt offensichtlich ein System von Praktiken, Konventionen und Verfahrensregeln ins Spiel, das als Mittel fungiert den Verlauf der Mitteilungen zu organisieren. Es wird Einverständnis darüber herrschen, wann und wo ein Gespräch begonnen werden kann, mit wem und mit Hilfe welcher Gesprächsthemen. Eine Anzahl signifikanter Gesten wird angewendet, um Kommunikation in Gang zu setzen, und als Mittel für die Beteiligten, sich gegenseitig als legitime Partner anzuerkennen.“¹¹⁵

Aufgrund der Tatsache, dass die Mitfahrenden einander Unbekannte sind, zeigen sich unbewusste Sympathien oder Antipathien weniger offensichtlich als bei bekannten Personen. Die existente Legitimität als Gesprächspartner konfiguriert daher eine offene Gesprächsatmosphäre, in der Themen von allen gleichermaßen angesprochen werden können. Es spielt vielmehr der eigene Wunsch nach

¹¹⁴ Forschungstagebuch vom 18.09.07.

¹¹⁵ Erving Goffman: Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt am Main 1971, S. 40f.

Kommunikation oder Interesse am Thema eine Rolle, wie intensiv sich ein Gespräch entwickelt.

Ein besonderes und häufig wiederkehrendes Thema bei einer Mitfahrgelegenheit ist sicherlich das Thema Reisen. Einerseits ist man gerade selbst auf einer Reise, andererseits ist gerade in diesem besonderen Fall der Bus als Reisemobil Aufhänger für Erzählungen von persönlichen Reisen. In den Forschungstagebucheinträgen finden sich bei jeder Fahrt Fragen nach den gemachten Reisen, die dann in eigene Erzählungen resultieren. Dabei geht es dann nicht nur um Fahrten mit anderen Mitfahrgelegenheiten, die aus den unterschiedlichsten Gründen im Gedächtnis geblieben sind, sondern auch um Reisen in die entlegensten Teile der Welt. Ein Rückblick auf das eigene Reisen im Moment des erneuten Reisens zeigt wie diese Erinnerungen genutzt werden können, um weitere Gemeinsamkeiten abzugleichen. Doch auch die eigene Profilierung kann dabei von Interesse sein. Wie Goffman anmerkt dienen „Gespräche (...) weniger der Informationsvermittlung als vielmehr der Darbietung – also der Performance – und ihrer Wertschätzung“¹¹⁶ Man möchte weniger ein Gespräch anregen, als vielmehr seine Weltgewandtheit unter Beweis stellen. Welche Gründe im Einzelfall vorliegen ist in diesem Fall weniger relevant. Allein die Tatsache, dass Reiseerzählungen immer wieder auf Fahrten erzählt werden, zeugt schon von ihrer Wichtigkeit im Prozess des näheren Kennenlernens der Mitfahrenden untereinander.

5.3.2. Gesprächskonstellation

Beginnt ein Gespräch, gibt es oft eine Person, die als eine Art Moderator fungiert. Diese Person übernimmt die anfänglichen Fragen, wirft etwas in die Runde und ermuntert die anderen MitfahrerInnen sich am Gespräch zu beteiligen. In meinem Beispiel, der oben beschriebenen Fahrt von Leipzig nach Berlin, bin anfangs ich diejenige, die das Gespräch am Laufen hält. Ich frage, was unsere MitfahrerInnen in Leipzig gemacht haben und warum sie jetzt auf dem Weg nach Berlin sind. Dabei erzähle ich selbst viel über mich und den Grund der Reise. Übergebe aber

¹¹⁶ Erving Goffman: Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Situationen. Konstanz 2005. S. 14.

auch das Wort an die Mitfahrenden so, dass jeder die Chance bekommt etwas von sich zu erzählen. Über meine Reiseerfahrungen mit dem VW Bus, kommt das Thema schließlich auf unternommene Reisen aller Beteiligten der Fahrgemeinschaft. Die beiden männlichen Mitfahrer, die zudem nebeneinander sitzen kommen auf Belfast zu sprechen. Das liegt daran, dass Paul einen Reiseführer über Nordirland bei sich trägt und diesen offensichtlich auf der Küche vor sich platziert hat.

Der Reiseführer führt zum Thema. Das Objekt Reiseführer und die Tatsache, dass er offensichtlich zur Schau gestellt wird, ist Anstoß für ein Gespräch, das einen von persönlichem Interesse geprägten Austausch zwischen zwei bis dato unbekanntenen Personen ermöglicht. Es zeigt sich, dass Objekte, die von den Reisenden mitgebracht werden als Anregung dienen können, um sich in ein Gespräch zu vertiefen. Doch eben nicht nur mitgebrachte Utensilien, auch Dinge innerhalb des Autos wecken das Interesse. Hier zeigt sich deutlich, dass während einer Mitfahrgelegenheit das eigentlich Private fremden Blicken unterzogen wird und man notfalls auch Rede und Antwort stehen muss bzw. darf aus welchem Grund beispielsweise der Reiseführer präsent aufgelegt ist. Die Hemmschwelle Fragen nach dem Privaten zu stellen ist sehr gering. Steffen merkt dazu an: „Beide, Fahrer und Fahrgast können sich ziemlich gefahrlos offenbaren und im nächsten Moment wieder zurück ziehen, sich auf den vonstatten gehenden Transport berufen.“¹¹⁷ Da es in Steffens Beispiel um die kurzweilige Fahrt mit einem Taxi geht, handelt es sich im Falle einer Mitfahrgelegenheit um eine teilweise andere Situation. Hier befinden sich die Mitfahrenden länger in einer gemeinsamen Situation, die aber dennoch vom Gedanken geprägt ist, dass diese „kurzfristige zwischenmenschliche Nähe, die mit unbekanntenen Personen geteilte Zeit“¹¹⁸, auch ein Ende hat.

Betrachten wir erneut das konkrete Beispiels des Reiseführers: als die Frage nach dem Reiseführer kommt, gebe ich die Position als Moderatorin ab. Paul übernimmt diese, mit einem einleitenden Bericht über Belfast und einer anschließenden Fragerunde. Aus persönlichem Interesse beteiligt sich Christian

¹¹⁷ Katharina Steffen: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990. S. 201.

¹¹⁸ Katharina Steffen: 1990. S. 201.

am meisten daran. Marie ist zwar nicht desinteressiert, kann aber mit keinem persönlichen Beitrag aufwarten und ihre Rolle bleibt daher die einer Zuhörerin. Ihre Sitzposition am äußeren Ende der Bank ermöglicht eine Nicht-Beteiligung am Gespräch ohne sich dafür aktiv aus der Gesprächsrunde zurückziehen zu müssen (anders als wenn sie in der Mitte gesessen hätte). Dennoch ist sie innerhalb dieser Situation mit dem Gesprächsthema Belfast von dem Gespräch ausgeschlossen. Die beiden Männer eröffnen ihren eigenen Raum, drehen sich teils auch näher zueinander hin so, dass der Raum auch visuell abgeschlossen erscheint. Hier findet die Konzentration auf nur ein Gegenüber statt. Zu diesem Zeitpunkt ist dennoch eine passive Beteiligung der übrigen Mitreisenden in der Rolle der Zuhörer vorhanden, auch wenn sich ein Gespräch nur zwischen zwei Personen entwickelt. Dabei wirkt erneut der Raum des Autos auf die gesamte Situation ein. In normaler Lautstärke ist es allen Mitreisenden der Fahrgemeinschaft möglich dem Gespräch zu folgen.

5.3.3. Kurzethnographie: Intimität der Gesprächsthemen

Szene 3: Strecke Bremen – Stuttgart. Treffpunkt 12 Uhr. 2 Mitfahrende

Wir sind auf dem Weg, nicht nur drei Mitfahrende, sondern auch eine 1,60m große geschnitzte nackte Holzstatue eines jungen Mannes. Das war im Vorfeld abgesprochen, Clara hatte extra gefragt. Im Laufe der Fahrt erzählt sie, dass dies ein Selbstporträt ihres verstorbenen Bruders ist. Der war Künstler und sie holt jetzt quasi ihn und die Erinnerung daran nach Hause.

Anfänglich entwickelt sich ein Gespräch zwischen den Mitfahrenden, dass als normal kategorisiert werden kann. Zwar sorgt die Holzstatue gleich für Aufsehen, aber erst einmal dreht sich das Gespräch um allgemeine Themen, wie bereits in den beschriebenen Fahrten. Das Thema des verstorbenen Bruders wird erst später im Verlauf der Fahrt aufgegriffen. Sicherlich ist es dabei von Bedeutung, dass die Statue des Bruders mit dabei ist, andererseits erhöht die Anwesenheit dieser auch die Emotionalität der Aussage. Der Verlust eines Familienmitglieds ist ein sehr persönliches und privates Thema. Dennoch ist es bei einer Mitfahrgelegenheit häufig so, dass selbst solche vertraulichen Themen angesprochen und behandelt werden. Auch Katharina Steffen beobachtet bei ihren Fahrten diese Formen der Kommunikation:

„Häufig erfahren die Fahrer während der Fahrt erstaunlich viel und Intimes von ihren unbekanntem, kurzfristigen und meist einmaligen Weggefährten, wie auch vice versa. Bemerkenswerterweise bedarf es oft gar keiner Aufforderung, um die Zunge der Einsteigenden zu lösen. Kaum sitzen sie im Wagen, fangen sie an zu erzählen; als befänden sie sich auf der Couch des Psychoanalytikers oder im Beichtstuhl.“¹¹⁹

Auch das Beispiel dieser besonderen Fahrt zeigt, dass selbst intime Themen nicht ausgeschlossen sind. Die Geschichte des verstorbenen Bruders berührt unangenehm, ist umgangssprachlich kein ‚leichtes‘ Thema. Wie wird in der Fahrgemeinschaft damit umgegangen? Ist der Schmerz noch frisch und darf die Schwester, in der Gemeinschaft aber Unbekannte, getröstet werden? Will sie das überhaupt, oder geht sie damit mittlerweile selbstverständlich um? Allein die Beschäftigung mit diesem Thema zeigt jedoch, dass es kaum ein Tabu für die Wahl der Gesprächsthemen, als auch die Ausformungen von Interaktion und Kommunikation auf einer Fahrt gibt. Goffman stellt dabei die Frage nach der sozialen Angemessenheit.¹²⁰ Wie weit darf man gehen, was ist sozial gebilligt und warum? Tatsache ist, dass nicht nur während meiner konkreten Forschungsfahrten, sondern bereits während Mitfahrgelegenheiten davor als auch danach, private Themen angesprochen wurden. Dabei ging es um Schwangerschaften, die den Eltern gebeichtet werden musste, die Aufgabe des Studiums oder Probleme in der Beziehung (gerade bei Fahrten, die aus Gründen der Fernbeziehung stattfinden, ist dies sicherlich ein häufiges Thema), um nur einige zu benennen. Dies alles sind Themen, bei denen man um Verständnis sucht, schon einmal die Reaktion auf das Gesagte testen kann, oder ähnliche Erfahrungen austauscht und so erscheint es manchmal schwieriger mit guten Freunden zu diskutieren, als mit Fremden bei einer Mitfahrgelegenheit.

Mein Interviewpartner erzählte mir eine ähnliche Geschichte, die verdeutlicht, dass diese temporäre Nähe sogar so weit führen kann, dass man selbst nicht weiß, wie man darauf reagieren soll. Bei einer seiner Mitfahrgelegenheiten war Andrea mit dabei, die erzählte, von ihrem Freund bereits mehrmals verprügelt worden zu sein. Ihre Freundinnen würden sie bereits nicht mehr ernst nehmen und so suchte

¹¹⁹ Katharina Steffen: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990. S. 201.

¹²⁰ Vgl. Erving Goffman: Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Situationen. Konstanz 2005. S. 237.

sie Rat bei meinem Interviewpartner. Zwar konnte er ihr keine konkrete Hilfe anbieten, die sie auch annehmen würde, allerdings – so seine Aussage – hatte sie einfach jemanden gebraucht, der ihr zuhört.¹²¹

Der Vergleich mit einem Beichtstuhl erweist sich hier als geeignetes Bild zum Vergleich. Ungefährdet ernsthafter Meinungsverschiedenheiten zwischen Freunden, kann zwischen Unbekannten die Chance genutzt werden, sich Dinge von der Seele zu reden ohne irgendeine folgenhafte Art von Konsequenz zu spüren. Es entsteht eine Unverbindlichkeit, die den Raum für intime Geschichten öffnet, die zudem ohne Erwartungshaltung funktioniert und zeitlich begrenzt ist. Gleich dem Pfarrer auf dem Beichtstuhl bietet sich hier ein Zuhörer, der zwar über eine gewisse Grundeinschätzung verfügt, aber nicht mit Kritik allein aufwartet, sondern Verständnis zeigt. In diesem unverbindlichen Rahmen fällt es leichter sich auszutauschen. Bei einer Fernbeziehung beispielsweise, sind die Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft die ersten Personen auf die man trifft, wenn die Erinnerungen an das gemeinsame Wochenende, oder die Vorfreude auf das Wiedersehen gerade aktuell sind. Da kann es sein, dass spontane emotionale Äußerungen dazu führen, dass dieses Erlebnis einen besonderen Platz in den Erinnerungen an diese Mitfahrgelegenheit erhält. Bei der nächsten Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit, können diese Erlebnisse dann auch Anstoß für neue Gespräche zwischen den Reisenden sein.

5.3.4. Meinungsverschiedenheiten

Zwischen Gesprächspartnern kann es bei manchen Themen dazu kommen, dass unterschiedliche Meinungen aufeinander prallen, was zu einer hitzigen Diskussion führen kann. Streitbare Themen gibt es zu Genüge, dass dabei jedoch ein persönlicher Angriff auf das Gegenüber stattfindet, oder grundsätzliche Kritik geäußert wird ist unter Fremden eher ein Einzelfall. Dies findet in der Regel nur unter Freunden und guten Bekannten statt, wo ein persönliches Anliegen mit einfließt. Bei einer Mitfahrgelegenheit ist eine solche Auseinandersetzung eher selten der Fall. Hier lässt sich bereits feststellen, dass im positiven der Austausch

¹²¹ Vgl. Interview Mathias Wilde. 3. November 2007.

von Kommunikation schnell zu einer Nähe zwischen den Personen führt, bei streitbaren Themen jedoch mehr Schranken gewahrt werden. Zumindest im Rahmen meiner Beobachtungen konnte ich selten größere Meinungsverschiedenheiten feststellen, die im schlimmsten Fall in gegenseitige Abneigung resultierten. Dennoch ist diese Möglichkeit der Kommunikation gegeben, bei der, wie folgendes Beispiel zeigen soll, Einstellungen zum Leben, oder zu Lebensgewohnheiten zum Thema gemacht werden und somit auch zu einer Diskussion führen, die weit über den informellen Rahmen hinaus geht.

Kurzethnographie: Ein Streit

Szene 4: Strecke Stuttgart – Leipzig, Treffpunkt 13 Uhr, 3 Mitreisende

„Bastian erzählt von einer vergangenen Mitfahrgelegenheit: Unser Fahrer fährt nach Budapest um im ungarischen Umland für sich und seine Familie ein Haus zu bauen. Dort, so erzählt der Fahrer, haben Familienwerte noch eine andere Bedeutung, das gefällt ihm. Einer der Mitfahrer meint, das wären doch überholte Ansichten und heutzutage, sind solche gesellschaftlichen Strukturen längst überholt. Die beiden fangen an sich zu streiten.“¹²²

Auf engem Raum ist es beinahe unmöglich sich dem Streit zu entziehen. Zwar müssen die anderen MitfahrerInnen nicht aktiv am Gespräch teilnehmen, dennoch entsteht für die Nicht-Beteiligten eine unangenehme Atmosphäre, der man unfreiwillig ausgesetzt ist. Die Kritik am Lebensstil eines Anderen kann geäußert werden, doch provokante Äußerungen trüben die allgemeine Stimmung. Die Unbeteiligten können sich dem Gespräch nur schwer entziehen. Die Möglichkeit die Fahrt vorzeitig zu beenden wird nur im schlimmsten Falle in Betracht gezogen. Bei dem dargestellten Beispiel wurde der Gesprächsfluss nach dieser Auseinandersetzung abgeschnitten und erst nach einer Pause wieder aufgenommen.

Die Bewertung einer Auseinandersetzung im Rahmen der Fahrgemeinschaft wiederum hat zweierlei Aspekte. Das eine Resultat ist sicherlich die angespannte, oder hitzige Atmosphäre zwischen den Beteiligten und ein unangenehmes Befinden der Nicht-Beteiligten. Andererseits muss sich nach Beendigung keiner länger damit beschäftigen. Sobald die Fahrt, oder auch schon das Gespräch zu Ende ist, kann diese Situation ad acta gelegt werden. Man hat hier nicht die Meinung eines Freundes gehört, die einem wichtig ist, sondern die eines Fremden,

¹²² Fahrtprotokoll vom 16.09.07

dem im Vergleich der Gewichtung nicht die gleiche Urteils- oder Aussagekraft attestiert werden kann.

Doch manche wählen gerade bewusst wegen dieser Möglichkeit des gefahrlosen Austausches von Ansichten diese gemeinsame Art des Reisens. Martin, beim österreichischen Bundesheer, könnte auch mit dem Zug fahren. Doch ihm gefällt diese zufällige Gemeinschaft, „Ich fahre gern mit Mitfahrgelegenheit, weil da meistens von vornherein die Gelegenheit zu Gesprächen gegeben ist. Man fährt nicht alleine, sondern hat gleich Gesprächspartner. Die Fahrt ist dadurch nicht so langweilig und man hat meistens Unterhaltung.“¹²³ Im Zug ist der Sachverhalt ein ganz anderer. Die Reisenden befinden sich auf fremdem Territorium, sie können, ohne sich rechtfertigen zu müssen das Abteil wechseln und sich damit einer solchen Situation entziehen.

5.3.5. Die Pause

Vor allem auf länger dauernden Fahrten, werden oft eine oder mehrere Pause(n) gemacht. Auf unseren Fahrten wurden diese meist vom uns (dem/r FahrerIn, beziehungsweise dem/r AnbieterIn der Fahrt) angeregt. Dies ist aber nicht notwendigerweise der Regelfall. Der Wunsch nach einer ‚Pinkelpause‘ kann auch von den MitfahrerInnen geäußert werden. Interessant für die Analyse einer Mitfahrgelegenheit ist dabei, dass eine solche Fahrtunterbrechung eine weitere Intensivierung oder Neuaktivierung der Interaktion bilden kann. Im Vergleich zu einer Bahnfahrt, bei der jeder ganz gleich seinen Bedürfnissen, immer die Möglichkeit hat, diesen Ort aufzusuchen, geschieht dies bei einer Mitfahrgelegenheit gemeinschaftlich, oder zumindest im Rahmen einer gemeinsamen Pause.

Kurzethnographie: die Pause

Szene 5: Strecke Bremen – Stuttgart. 12 Uhr, 2 Mitreisende

„Wir fahren an der Ausfahrt zum Rasthof von der Autobahn ab. Wir müssen tanken und wollen im Zuge dessen auch gleich eine Pause einlegen. Hier gibt es ein Fast-Food Restaurant. Wir fragen unsere Mitreisenden, ob sie auch eine Pause machen wollen. „Ja, ein Kaffee wäre nicht schlecht“, lautet die Antwort. Im überfüllten Restaurant setzen wir uns kurz hin und

¹²³ Vgl. Fahrtprotokoll 14.09.07.

trinken einen Kaffee und essen einen Burger. Bevor wir zum Auto zurückkehren, benützen alle die Toilette.“¹²⁴

Die Pause ist oft Anlass wieder in ein Gespräch einzusteigen. Dabei werden Fragen nach dem Fortschritt der Reise gestellt, also „wie weit sind wir schon?“, „wie lange dauert es noch?“, um nur einige programmatische zu nennen. Ein weiteres Phänomen bei einer solchen Pause ist es auch, dass der Raum des gemeinsamen Fahrens verlassen wird. Einerseits um die Toilette aufzusuchen, oder auch um Hunger oder Durst zu stillen. Dass dabei eine längere Pause gemacht wird, also ein Rasthof mit dem Gedanken eines ausgiebigen Essens angefahren wird, ist dabei weniger der Fall. Es handelt sich meistens um kurze Pausen auf denen man sich die Beine vertritt, eine Zigarette geraucht oder ein Snack auf die Hand mitgenommen wird. In diesen Momenten lernen sich die Mitreisenden auf eine neue Art und Weise kennen, zum Teil auch banale Einzelheiten, auf die sonst wenig geachtet wird: Wer wäscht sich wie die Hände? Zahlt man bei der/m Klofrau/mann, oder geht man daran vorbei? Welche Vorlieben für Snacks gibt es, welcher Burger wird gegessen, werden die gerade erstandenen Pommes Frites herumgereicht, oder isst man allein? Wandert die Bananenschale in den Mülleimer, oder fliegt sie in die Natur? Wer raucht? Das Bild einer Person nimmt hier weiter Konturen an, gerade in Dingen, die nicht aus dem Gespräch heraus erschlossen werden können. Außerhalb des starren Raums des Automobils verändern sich der Rahmen des Gesprächs und die Handlungen der Reisenden. Auf der non-verbalen Ebene zeigen sich routinierte Handlungen, die ermöglichen, dass Gemeinsamkeiten zwischen den Mitfahrenden bewusst oder unbewusst abgeglichen werden können. Anders als auf der Ebene der Gespräche fällt man im Rahmen des Handelns leichter in eingeübte Vorgänge.

Während der Pause wartet die Fahrgemeinschaft gemeinsam auf die Fortsetzung der Fahrt. Das Beisammenstehen wirkt ähnlich wie beim Aufeinandertreffen zu Beginn der Reise als subtile Aufforderung sich gegenseitig auszutauschen, nur sind die Beteiligten jetzt einander keine Unbekannten mehr, sondern bereits bekannte Personen. Nun steigt man wieder in das Auto, setzt sich an den vorher bereits eingenommenen Platz und die Fahrt geht weiter.

¹²⁴ Vgl. Fahrtprotokoll vom 29.09.07.

Ich fasse die bisherigen Erkenntnisse zusammen: Innerhalb des Autos wird durch die Anwesenheit der Personen, ihrer Interaktion und Kommunikation ein sozialer Raum eröffnet. Durch die Anwesenheit dieser Personen und ihre jeweils individuelle charakterliche sowie kommunikative Besonderheiten, wird die bestehende Atmosphäre im Auto mitgeprägt. Diese Atmosphäre wirkt wiederum auf die Bildung von Gesprächsthemen und ihre Intensität ein. Entscheidend dabei sind der Charakter der einzelnen Mitreisenden und ihr Wunsch nach Kommunikation. Verstärkt wird die Ausformung von Kommunikation durch die Atmosphäre. Diese Wechselbeziehung zwischen Individuum und Atmosphäre führt nun einerseits, wie gesehen, zu einer intensiven Form von Kommunikation, kann aber auch das Gegenteil hervorbringen, wie nun folgend erläutert werden soll.

5.3.6. Vermeiden von Kommunikation

Obwohl Menschen, wenn sie miteinander agieren immer auch in Kommunikation – direkte oder indirekte – treten, lautet die Überschrift dieses Kapitels ‚Vermeiden von Kommunikation‘. Hier soll nun gezeigt werden, dass zwar ein gewisses Maß an Kommunikation bei einer Mitfahrgelegenheit stattfindet, jedoch auch, dass es durchaus Formen der Nicht-Kommunikation gibt, die dem/r Einzelnen ermöglichen so wenig wie möglich mit den Mitmenschen zu interagieren.

Im Rückgriff auf den ersten Teil dieser Arbeit weise ich erneut darauf hin, dass in den ersten Minuten des Aufeinandertreffens immer ein gewisses Maß an Austausch praktiziert wird. Namen und Ziel der MitfahrerInnen sind bekannt. Darüber hinaus gibt es jedoch Praktiken der Vermeidung von Kommunikation, um möglichst wenig über einen selbst verlauten zu lassen.

Kurzethnographie: Rückzug im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit

Szene 6: Strecke Bremen – Berlin, Treffpunkt 13 Uhr, 2 Mitfahrende

„Wir sind auf dem Weg von Berlin nach Bremen. Nach einem ersten Austausch ziehen sich die beiden Mitfahrer (Musiker in einer gemeinsamen Band) zurück und schauen sich am Laptop, den die beiden zwischen sich auf der Sitzbank hingestellt haben um gemeinsam hinein sehen zu können, Möglichkeiten neuer Texte und Beats an. Miguel schläft relativ schnell ein und Flo macht noch etwas am PC.“

Dann schaut er nur noch aus dem Fenster und ist ruhig. Er macht keinerlei Anstalten mit uns in Kommunikation zu treten.“¹²⁵

In dieser kurzen Sequenz werden drei Möglichkeiten des Rückzugs dargestellt. Zwar kennen sich in diesem Falle die beiden Mitfahrer, doch sie konzentrieren sich nicht darauf mit uns in Kontakt zu kommen, sondern beschäftigen sich allein mit ihrem Computer. Hier lässt sich nur durch die vorangegangene Aussage, dass die beiden zusammen Musik machen mutmaßen, dass sie sich – durch Summen und Trällern – in diesem Falle der Gestaltung neuer Songs zuwenden.

Eine offensichtliche Form der Vermeidung von Kommunikation besteht in der Möglichkeit des Schlafens, oder auch des Sich-Schlafend-Stellens. Nach dem Motto „Augen zu und durch“ kann man sich hier real oder nur vorgetäuscht der Kommunikation mit den Mitreisenden entziehen. Goffman verwendet dafür den Begriff der Täuschung¹²⁶, der als Motiv eine „Absicht, eine Geste, eine Demonstration der Entschlossenheit oder des Gegenteils, eine Aussage, ein Kunstprodukt, eine persönliche Identität, [...]“¹²⁷ beinhalten kann. Ob man nun in der Tat schläft oder nur vorspielt zu schlafen ist nicht wichtig. Die Möglichkeit sich dadurch die Interaktion zu verweigern jedoch ist hier von Interesse. Durch die Täuschung wird der Fahrgemeinschaft kein Schaden zugefügt. Selbst bei einer Vortäuschung der persönlichen Identität gegenüber der Fahrgemeinschaft zeigen sich keine Konsequenzen. Die Nachprüfbarkeit des Erzählten ist weder wichtig für das Zustandekommen der Fahrt, noch für die Beteiligten.

Auf der Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit gibt es nur begrenzt die Chance einen Raum für sich zu schaffen. Dabei liegt der Gedanke nahe, dass man seine Privatheit¹²⁸ nur schützen möchte vor all zu viel neugierigen Nachfragen, oder einfach gesprochen, keine Lust daran hat sich zu unterhalten. Eine weitere Möglichkeit der Vermeidung und Kommunikation liegt im individuellen Hören von Musik. Indem man sich Kopfhörer in die Ohren steckt, zeigt man deutlich,

¹²⁵ Vgl. Fahrtprotokoll 22.09.07.

¹²⁶ Vgl. Erving Goffman: Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen. Frankfurt am Main 1977. S. 99f.

¹²⁷ Vgl. Erving Goffman: 1977. S. 101.

¹²⁸ Privatheit definiert Kruse als „Anspruch von Individuen, Gruppen oder Institutionen, zu entscheiden, wann, wie und in welchem Ausmaß Informationen über sie an andere weitergegeben werden.“ In: Oliver Baumgartner: Räumliche Mobilität und Sozialverhalten: Warum will der Salzburger Automobilist sein Fahrzeug nicht teilen. (Diplomarbeit) Salzburg 2007. S. 23.

dass man kein Interesse an einer gemeinsamen Kommunikation oder Interaktion hat. Wiederum spielt hier ein Objekt, das tragbare Audiogerät, eine Rolle – doch anders als der Reiseführer bewirkt es keinerlei Kommunikationssteigerung, sondern das Gegenteil. Hier entsteht auf einfachste Weise die Möglichkeit seine eigene Musik zu hören, auch wenn der/die FahrerIn einen ganz anderen Musikgeschmack hat. Um eine Verortung in der bereits angesprochenen Theorie zu zeigen, greife ich auf die von Martina Löw aufgestellte Definition von Raum zurück. „Raum ist eine relationale (An)-Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten.“¹²⁹ Zudem werden Räume im Handeln konstituiert¹³⁰ was eine Wechselwirkung des/r Handelnden mit dem Raum nach sich zieht. Indem man im Rahmen einer Fahrgemeinschaft den privaten Raum des individuellen Musikhörens eröffnet, nimmt dieses Handeln Einfluss auf den allgemeinen Raum der Mitfahrenden. Nicht nur das Handeln allein wirkt dabei auf den Raum ein, sondern eben auch das Objekt des tragbaren Audiogeräts.¹³¹ Es zeigt offensichtlich, dass sich der/die Musikhörende im Raum der Mitfahrenden einen eigenen Raum schaffen möchte. Durch den Rückzug in einen privaten Raum, wird die Interaktion den anderen überlassen und persönliche Informationen müssen nicht preisgegeben werden.

Dies funktioniert auch mit anderen Objekten, die als Instrument erprobt sind den Rückzug in einen privaten Raum zu ermöglichen. Ein Buch oder eine Zeitschrift beispielsweise können dafür verwendet werden, den Blick auf etwas zu konzentrieren und Abwesenheit widerzuspiegeln. Doch auch das Gegenteil kann hier der Fall sein. Manch eine Aussage, Klatschmeldung oder Quizumfrage in einer Zeitschrift wirkt fördernd auf die Kommunikation ein.

Aber auch der/die FahrerIn kann sich leicht der Kommunikation mit den Mitfahrenden entziehen. Er/sie dreht das Radio (laut) auf oder spiegelt erhöhte Konzentration auf den technischen Umgang mit dem Auto vor, antwortet nur kurz angebunden auf Fragen der MitfahrerInnen. Die Stimmung, in der man sich befindet, spielt dabei ebenso eine Rolle, wie der Wunsch nach Kommunikation.

¹²⁹ Martina Löw: Raumsoziologie. Frankfurt am Main 2001. S. 271.

¹³⁰ Vgl. Martina Löw: 2001. S. 170.

¹³¹ Zum Thema Audiogerät genauer: Judith Punz: Musik_Raum/Ethnografie. Tragbare Audio-Geräte. (Diplomarbeit) Wien 2007.

Mit allen diesen beschriebenen Formen kann man der Interaktion versuchen aus dem Weg zu gehen. Allerdings lässt sich vermuten, dass ähnlich wie die Fragen nach dem Privaten im Auto, auch hierbei die Hemmschwelle der Mitreisenden gering ist nach dem Musikgeschmack, dem Lieblingsautor oder dem neuesten Klatsch zu fragen. Es gibt keinen Zwang diese Fragen auch zu beantworten, oder irgendetwas von sich zu erzählen, jedoch ein Minimum an Wissen besitzt jede/r der Fahrgemeinschaft über die Anderen am Ende einer Fahrt.

6. Das Ende der Fahrt

Am Ende einer Mitfahrgelegenheit hat man ein Bild der Anderen vor Augen. Der eine wurde als sehr gesprächig erlebt, eine andere hingegen war eher ruhig und zurückgezogen. Doch an was erinnert man sich am Ende? Bleiben die konkrete Person, ihr Gesicht und ihre Kleidung in Erinnerung, oder sind es die Dinge, die sie erzählt hat? Der Diskurs in den Medien liefert ein geeignetes Bild davon, was erinnert wird. Die erlebten Geschichten sind das, was das Thema Mitfahrgelegenheit spannend macht. So schreibt Jan Grossarth in einem Artikel der Süddeutschen Zeitung:

„im Auto hat [man] die alte Lust der Geschwätzigkeit wiederentdeckt, erreicht das Fahrtziel, öffnet den Kofferraum, händigt das Gepäck aus – und wundert sich, (...), wie fremd diese Gesichter sind. Man ist froh sie nicht mehr sehen zu müssen. Und wird die eine oder andere Geschichte nicht so schnell vergessen.“¹³²

Markante Dinge aus dem Leben der einzelnen Personen werden erinnert, was sie erzählt haben und was man mit ihnen in dieser gemeinsamen Zeit der Fahrt erlebt hat. Es sind also weniger die Personen, ihr Aussehen und damit das konkrete Persönliche und Individuelle, was die Erinnerungen prägt, sondern viel mehr die Geschichten, die von den Personen berichtet werden oder von den Personen handeln. Wenn von einer Mitfahrgelegenheit gesprochen wird, wird automatisch an das Erlebte gedacht oder auch an Eigenarten der MitfahrerInnen.

Wie wird in der Folge mit diesen Erlebnissen umgegangen? Einerseits ist nun ein Wissen über die Mitfahrenden vorhanden, andererseits ist die Fahrt vorbei und es ist nicht mit Sicherheit gegeben, dass man seine MitfahrerInnen wiedersieht. Daher ist es nicht notwendig Informationen über seine Mitfahrenden zu speichern, beziehungsweise im Gedächtnis zu behalten, um bei einem erneuten Aufeinandertreffen diese abrufbereit zu haben. Andererseits hat das gemeinsam Erlebte die Fahrt zu einem besonderen Ereignis gemacht und die Erinnerungen daran werden in Anekdoten umgewandelt, die dann beispielsweise als Small Talk Themen bei erneuten Mitfahrgelegenheiten aufgegriffen werden können.

¹³² Jan Grossarth: Selbstversuch: Wochenendpendeln mit einer Mitfahrzentrale. Na, und was machst du so? Frankfurter Allgemeine Zeitung 12. Juli 2008. Nr. 161. Z4.

Geschichten und Erfahrungen, die bei einer Mitfahrgelegenheit erlebt wurden, werden oft weiter erzählt, sind Gesprächsstoff bei darauf folgenden Fahrten. Diese Geschichten werden aber auch gesammelt. Im August 2007 stand in der Süddeutschen Zeitung, dass der Berliner Taschenbuchverlag einen Aufruf startete, die „besten Erlebnisse von der Rückbank“¹³³ zu sammeln. Es besteht ein kulturelles und gesellschaftliches Interesse an dem, was während dieser Zeit auf der Straße geschieht. Im März 2008 veröffentlichte der Verlag dann das Buch „Geschichten von der Rückbank: Von A nach B plus X“¹³⁴ in dem mehrere Autoren über ihre Zeit auf der Autobahn berichten.

In diesen Medientexten ist auch von Pannen und unangenehmen Reisebegleitungen die Rede, was bei meinen Beobachtungen nicht der Fall war. Dabei wird auf übergroßes Gepäck angespielt, in einem Beispiel ein Pferdesattel, von dessen Mitnahme noch Wochen danach kleine feine Härchen auf dem Sitzpolster zeugten.¹³⁵ Oder aus den Musikboxen grölende Musik der Böhsen Onkelz, bei der von allen laut mitgesungen wurde, außer von dem einzigen Fremden der Runde.¹³⁶ Auch Schweißfüße, die den Stau noch unerträglicher machen sowie Menschen, die versuchen für die Fahrt nichts zu bezahlen, können ein Ärgernis auf einer Fahrt mit einer Mitfahrgelegenheit sein. Es zeigt sich deutlich, dass das Beobachtungsfeld der Mitfahrgelegenheiten keineswegs abgeschlossen ist. Mit jeder neu stattfindenden Fahrt wird wieder ein Kapitel geschrieben. Das sich bei (fast) jeder Fahrt wiederholende Aufeinandertreffen fremder Personen bedingt das Entstehen neuer Geschichten.

Es besteht meistens kein persönliches Bedürfnis, sich nach der Fahrt noch an die Mitreisenden dieser Fahrgemeinschaft zu erinnern¹³⁷ und es erscheint auch nicht möglich, bei der Durchführung vieler Fahrten, sich alle Personen einzuprägen. Ein Beispiel soll die Ambivalenz zeigen, wie bestimmte Fahrten im Gedächtnis behalten werden. Während einer Fahrt, die ich als Mitfahrerin unternahm, bei einer jungen Frau in einem rosaroten Panda, fragte mich diese, ob sie ein Foto

¹³³ Süddeutsche Zeitung Nr.179. Montag, 6. August 2007.S. 33.

¹³⁴ Anabell Dillig, Dirk von Gehlen (Hg.): Geschichten von der Rückbank. Von A nach B plus X. Berlin 2008.

¹³⁵ Vgl. Jan Grossarth: Selbstversuch: Wochenendpendeln mit einer Mitfahrzentrale. Na, und was machst du so? Frankfurter Allgemeine Zeitung 12. Juli 2008. Nr. 161. Z4.

¹³⁶ Vgl. Christopher Paschmanns: Nimm! Mich! Mit! Spiegel online vom 23. April 2008.

¹³⁷ Es entstehen selten neue Freundschaften.

von mir machen dürfte mit ihrer Polaroid Kamera. Ich bejahte und sie zeigte mir ein Buch voller Bilder mit zusätzlichen, von den MitfahrerInnen geschriebenen Texten. Ich sollte etwas Besonderes dieser Fahrt aufschreiben, an das sie sich daran erinnern könne. Durch das Foto entstehen zwar Abbilder der mitgefahrenen Personen, doch die Erinnerung funktioniert nur über die dazu gehörigen Erlebnisse. Die aufgeschriebenen gemeinsamen Erfahrungen der Fahrt, beispielsweise ein prägnantes Ereignis, helfen dem Gedächtnis, die Person auf dem Bild einer gewissen Fahrt zu zuordnen. Diese besondere Art der Rückbetrachtung von Mitfahrgelegenheiten, ist sicherlich eine Ausnahmeerscheinung. Doch das Interessante hierbei ist, dass trotz der Bilder das Merkwürdige der Fahrten die Erlebnisse oder die Geschichten der Personen sind.

6.1. Die Ankunft am Ziel

Nähert sich die Fahrgemeinschaft dem Zielort setzen erneut verschiedene Routinen und Abläufe ein, welche die Vorbereitung auf das Ende der Fahrt einleiten. Es werden Fragen gestellt, wo genau die MitfahrerInnen hin müssen, nachdem sie das Auto der Fahrgemeinschaft verlassen haben. Liegt der ausgemachte Ort des Absetzens an einer für das Weiterkommen günstigen Stelle, oder ist eventuell eine Station auf dem Weg dorthin besser geeignet? In der Phase vor dem endgültigen Verlassen des Autos kann aber auch erst darüber gesprochen werden, wo denn der genaue Absetzpunkt ist. Manchmal ist es möglich, sich mit dem Fahrer darüber abzustimmen, der dann einen geringen Umweg in Kauf nimmt. Häufiger ist es jedoch, dass das Ende der Fahrt an einem Ort liegt, der wiederum öffentlich angebunden ist, um so ein Weiterkommen der Mitreisenden zu ermöglichen. Mitreisende, die von Freunden oder Verwandten abgeholt werden, rufen diese in der Phase vor der Ankunft an und erklären den genauen Ort. Dabei wird oft eine Einschätzung verlangt, zu welcher Uhrzeit der Ankunftsort erreicht wird. Doch auch die Möglichkeit, dass ein Fahrer in die Nähe der Mitreisenden muss, ist gegeben, dann kann es in seltenen Fällen dazu kommen, dass das Ende der Fahrt für den/die MitfahrerIn direkt vor der Haustüre liegt.

Kurzethnographie: Die Ankunft

Strecke Stuttgart – Leipzig. Ankunft 19 Uhr. 3 Mitfahrende

Wir kennen uns in Leipzig nicht aus. Aber als wir die Straße nennen, in der unser Bekannter in der Südvorstadt wohnt, wissen unsere MitfahrerInnen wo das ist. Alle müssen in die Nähe und so fahren wir nicht wie geplant zum Hauptbahnhof, sondern lassen uns zu der Straße lotsen. An einem freien Parkplatz parken wir. Björn (der Fahrer) lädt das Gepäck aus. Erst danach bezahlen die drei, eine schnelle Verabschiedung ein kurzes Winken und jeder geht in eine andere Richtung fort.

In einer dem/r FahrerIn nicht bekannten Stadt bietet sich der Bahnhof als Endpunkt einer Fahrt an, da öffentliche Beschilderungen den Weg dorthin markieren. Bei anderen Endpunkten können die MitfahrerInnen, wie in obigem Beispiel, helfen, den Weg zu finden. In diesem Zusammenhang wird verstärkt kommuniziert welche Straße am besten genommen wird, um auf einfachstem Weg ans Ziel zu kommen.

Ist das Ziel erreicht wird der Motor abgestellt und die Fahrt ist zu Ende. Die MitfahrerInnen nehmen ihre Jacken und ihre in den Fahrgastraum mitgenommenen Utensilien und steigen aus. Im Falle der von mir durchgeführten Fahrten übernimmt das Ausladen des Gepäcks der Fahrer. Dies ist einerseits eine Geste der Höflichkeit, andererseits muss so nicht jeder nach seinem Gepäckstück suchen, sondern nur den angebotene Koffer oder die Reisetasche in Empfang nehmen. Im Prozess des Ausladens wird das Auto durch das Entfernen der fremden Ladung wieder zum privaten Raum. Sowohl die Mitfahrenden, als auch ihre Besitztümer haben diesen Raum verlassen. Der gemeinsame Raum, der bis vor kurzem noch der gemeinsamen Interaktion diente, ist nun wieder der Raum des Fahrers beziehungsweise der FahrerIn. Die Situation des Sich-Verabschiedens wechselt vom abgeschlossenen, privaten Raum des Automobils auf die Straße, einen öffentlichen Ort.

Jetzt erst wird die Zahlung geregelt. Die Fahrgemeinschaft steht beisammen und es wird nachgefragt „das waren jetzt 20 Euro, oder?“¹³⁸. An die Stelle des bequemen Sitzens im Inneren des Fahrzeugs, tritt nun das Stehen auf der Straße. Die Modifikation der körperlichen Position der Mitfahrenden verweist auf eine veränderte Situation. Das Auto wird nicht mehr betreten, die gemeinsame Fahrt

¹³⁸ Forschungstagebuch vom 16.09.07.

ist zu Ende, die Kommunikation wandelt sich von persönlichen Gesprächen zum obligatorischen Teil der Bezahlung.

Das Geld haben die MitfahrerInnen meist passend dabei, auch bei ungeraden Beträgen ist dies meistens der Fall. Dass einer nicht zahlen kann, oder kein Geld dabei hat, kam bei meinen Beobachtungen nicht vor. Dennoch zeigt folgende Passage des Interviews, dass die Intensität eines während der Fahrt stattfindenden Gesprächs auch das Ende beeinflussen kann:

„Es kam auch einmal (...) vor, ich hab mich so gut mit einem unterhalten, wir mussten super viel lachen die ganze Zeit, dass er dann ausgestiegen ist und seine Sachen gepackt hat, und „hey, ich wünsch euch noch ne gute Fahrt“ Und ich dann so gestanden bin „oh, hey, ich glaub du hast da noch was vergessen.“ Mir war das fast schon ein bisschen peinlich, weil ich mich wirklich gut mit dem verstanden hab, den noch nach Geld zu fragen. Kam mir da ein bisschen komisch vor, deswegen hab ich auch nicht direkt nach Geld gefragt, sondern hab ihn da ein bisschen nicht direkt gefragt (...) „vergessen?“ und er dann, „Oh, Mann, ja und es tut ihm voll leid“ und das war ihm ganz peinlich dann.“¹³⁹

Das Thema Geld, gerade zwischen Unbekannten, ist nicht einfach anzusprechen. Aus diesem Grund wird der Betrag meistens im Inserat erwähnt und zudem im Vorfeld der Fahrt bei der Kontaktaufnahme noch einmal nachgefragt. Bei der Bezahlung kommt häufig die erneute Frage nach dem genauen Betrag. Die Vergewisserung zeigt, dass die Bezahlung zwar elementarer Bestandteil der Fahrt, aber auch ein formeller Teil ist. Der/die Mitfahrende hat ein Angebot in Anspruch genommen und bezahlt dafür einen gewissen Betrag, erst dann ist die erbrachte Leistung egalisiert.

Ob die Bezahlung erst am Ende oder schon während der Fahrt geregelt wird, ist individuell variabel. Hängt von den Wünschen oder Gewohnheiten des/der Fahrers/Fahrerin ab. Es ist allerdings kein Thema, das permanent im Gedächtnis der Mitfahrenden ist, wie auch das obige Beispiel veranschaulicht. Eine für beide Parteien unangenehme Situation entsteht, wenn die Bezahlung vergessen wird und der/die FahrerIn seine/n MitfahrerIn daran erinnern muss.

Ist die Bezahlung geregelt, folgt die Verabschiedung und Auflösung der Fahrgemeinschaft. Dabei wird ein kurzes Resümee der Fahrt gezogen, wie „die Fahrt war echt angenehm“ oder „die Fahrt mit dir/euch hat mir gut gefallen“. Die

¹³⁹ Interview Mathias Wilde. 3. November 2007.

Ernsthaftigkeit dieser Komplimente kann durch ein Nachfragen seitens eines Mitfahrenden bezüglich der Häufigkeit der gefahrenen Strecke bekundet werden. Die Frage: „Fahrt Ihr die Strecke häufiger?“¹⁴⁰ wird oft dann gestellt, wenn das Interesse wieder mitfahren zu wollen, gegeben ist. Die Einmaligkeit dieser Forschungsreise verhinderte jedoch ein erneutes Aufeinandertreffen, da zu dem Zeitpunkt nicht absehbar war, ob oder wann die Strecken noch einmal gefahren werden. Im Fall meines Interviewpartners dagegen war eine Regelmäßigkeit der Fahrt gegeben. Das Pendeln zwischen seinem Wohnort und Wien aufgrund der Fernbeziehung führte dazu, dass er abwechselnd drei oder vier wiederkehrende BegleiterInnen auf seinen Fahrten hatte.

Abschiedsformulierungen wie „vielleicht sieht man sich noch mal“, „dann gute Weiterfahrt, kommt noch gut nach Hause“ oder „danke für die Fahrt und bis dann“¹⁴¹ verweisen auf das endgültige Auseinandergehen. Goffman bemerkt dazu:

„Begrüßungen und Abschiede sind die rituellen Klammern für eine Vielfalt gemeinsamer Aktivitäten – gleichsam Interpunktionszeichen – und sollten darum zusammen gesehen werden. Um den Sachverhalt allgemeiner auszudrücken: Grüße bezeichnen den Übergang zu einem Zustand erhöhter, Abschiede den Übergang zu einem Zustand verminderter Zugänglichkeit.“¹⁴²

Es gibt keine langen Abschiedszeremonien, der Ritus des Hände-Schüttelns kann wie bereits zu Beginn der Fahrt praktiziert werden, doch damit geht dann jeder seiner Wege. Von dem Ort des Verlassens der Fahrgemeinschaft muss meist noch ein gewisser Weg zum endgültigen Bestimmungspunkt der Reise zurückgelegt werden, den die Einzelnen schnell hinter sich bringen wollen.

6.2. Schlussbetrachtung und Ausblick

Die Mitfahrgelegenheit ist eine bestimmte Form von Mobilität und eine bestimmte Form des Reisens. Als eine Variante des Fortkommens hat sich die Reisemöglichkeit Mitfahrgelegenheit in zweifacher Weise etabliert. Wie manche selbstverständlich die Bahn oder das Flugzeug als Fortbewegungsmittel wählen, führt für andere der erste Weg zum Computer, um nach einem geeigneten Inserat

¹⁴⁰ Taucht in den Aufzeichnungen meines Forschungstagebuchs häufiger auf.

¹⁴¹ Vgl. Forschungstagebuch vom 16.09.07.

¹⁴² Erving Goffman: Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt am Main 1974. S. 118f.

zu suchen. Wesentlich an dieser Art des Reisens sind aber Strategien der Kommunikation, die sich in ihr und mit ihr entwickeln und über die sie sich letztendlich auch definiert. Die Institution Mitfahrgelegenheit bildet einen kommunikativen Rahmen, sie beinhaltet eine Struktur, die sich auch als Erzählstruktur lesen lässt. Innerhalb der Kommunikationsstrukturen einer Mitfahrgelegenheit finden sich bestimmte Faktoren, die für diese Erzählform von besonderer Bedeutung sind. Dazu gehören die in der Arbeit behandelten Phasen, des Anfangs der Fahrt, der Fahrt selbst und des Endes. Über allem steht als variabler Rahmen der Raum des Automobils.

Während der Fahrt gibt es zahlreiche Variationen dessen, was erlebt wird. Dabei werden kommunikative Rituale entwickelt, die einem gewissen Muster unterliegen und die sich bei verschiedenen Mitfahrgelegenheiten ähneln. Beim Verlassen einer Mitfahrgelegenheit begleiten die gemachten Erfahrungen die TeilnehmerInnen der Fahrgemeinschaft in selektiver Weise.

Erzählungen sind ein wesentlicher Aspekt der Mitfahrgelegenheiten – sowohl im Verlauf der Fahrt als auch darüber hinaus. Das Konstrukt Mitfahrgelegenheit wird über Erzählungen von Erlebnissen auf den Fahrten gefestigt. Über diese Erzählungen werden auch Anknüpfungspunkte für folgende Fahrten geschaffen. Die Tatsache, dass die Erzählungen von und über eine Mitfahrgelegenheit diese selbst prägen, kann als wesentliche Erkenntnis dieser Diplomarbeit gelten. Das Erlebte der Fahrt ist nicht nur für die Einzelnen relevant, sondern verändert durch seine Weitererzählung auch die Sicht auf das Phänomen Mitfahrgelegenheit im Allgemeinen.

Die vorliegende Arbeit hat gezeigt, dass sich eine Mitfahrgelegenheit nicht zuletzt über Interaktionen der beteiligten Personen konstituiert. Was im Gedächtnis bleibt sind meist nicht die Personen selbst, sondern Geschichten und Erzählungen über die diese sich positionieren, über die sie ein Bild von sich entwerfen, und die so ausschlaggebend für das Erlebnis der Mitfahrgelegenheit sind. Für eine weiterführende Beschäftigung mit dem Thema ergeben sich daraus Fragen wie etwa: wie entstehen diese Geschichten und wie prägen diese Geschichten wiederum die Sicht auf das Thema der Mitfahrgelegenheiten?

Darüber hinaus könnte man die Mitfahrgelegenheit auch als eine eigene Erzählform untersuchen. Die Aufmerksamkeit gilt dann nicht dem Inhalt

einzelner Geschichten, die ihm Rahmen einer Mitfahrgelegenheit erzählt werden, und auch nicht ihrem Wahrheitsgehalt, sondern vielmehr der Dramaturgie der Fahrt. Aus der Perspektive der Erzählforschung betrachtet, könnte die Mitfahrgelegenheit in ihrer Struktur als eine Form des Märchens gelesen werden. Mit ihren strukturellen Merkmalen des immer gleichen Anfangs (Es war einmal...), einem Spannungsbogen und dem ebenfalls von ritualisierten Formeln geprägtem Ende bietet sich das Märchen als Vergleichskategorie an. Dieses Gedankenexperiment weiter zu führen, wäre eine reizvolle Aufgabe für die kulturwissenschaftliche Forschung. Und wenn sie nicht gestorben sind, dann fahren sie noch heute.

7. QUELLENVERZEICHNIS

BAHRDT, HANS-PAUL: Grundformen sozialer Situationen. Eine kleine Grammatik des Alltagslebens. München 1996.

BARTELS, HANS-PETER: Menschen in Figurationen. Ein Lesebuch zur Einführung in die Prozess- und Figurationssoziologie von Norbert Elias. Opladen 1995.

BAUMGARTNER, OLIVER: Räumliche Mobilität und Sozialverhalten: Warum will der Salzburger Automobilist sein Fahrzeug nicht teilen. (Diplomarbeit) Salzburg 2007.

BÖHME, GERNOT: Architektur und Atmosphäre. München 2006.

BRILLI, ATTILIO: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die >Grand Tour<. Berlin 1997.

CANTAUW, CHRISTIANE (Hg.): Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag. Münster, New York 1995.

DILLIG, ANABELL, VON GEHLEN, DIRK (Hg.): Geschichten von der Rückbank. Von A nach B plus X. Berlin 2008.

DÜNNE, JÖRG; GÜNZEL, STEFAN (Hg.): Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt am Main. 2006. S.330-342.

FRANK, BERNHARD: Ökonomische Aspekte von Mitfahrbörsen. (Diplomarbeit) Wien 2007.

GEISTHÖVEL ALEXA: Das Auto. In: Alexa Geisthövel, Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005. S. 37-46.

GOFFMAN, ERVING: Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt am Main 1974. S. 118f.

GOFFMAN, ERVING: Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt am Main 1971.

GOFFMAN, ERVING: Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen. Frankfurt am Main 1977.

GOFFMAN, ERVING: Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Räumen. Konstanz 2005

GROSSARTH, JAN: Selbstversuch: Wochenendpendeln mit einer Mitfahrzentrale. Na, und was machst du so? Frankfurter Allgemeine Zeitung 12. Juli 2008. Nr. 161. Z4.

HOHM, HANS-JÜRGEN: Die Straße als Ort automobiler Inklusion. In: Ders: Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraums in der fortgeschrittenen Moderne. Konstanz 1997.

HOHM, HANS-JÜRGEN: Soziale Systeme, Kommunikation, Mensch. Eine Einführung in die soziologische Systemtheorie. München, 2002

KASCHUBA, WOLFGANG: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main 2004.

LÖW, MARTINA: Raumsoziologie. Frankfurt am Main 2001.

MÖSER, KURT: Geschichte des Autos. Frankfurt am Main 2002.

ORTH, STEPHAN: Erlebnis Mitfahrzentrale. Ukraine-Rock zum arabischen Klingelton-Battle. www.spiegel.de. 25. Oktober 2007.

PASCHMANN, CHRISTOPHER: Nimm! Mich! Mit! Spiegel online vom 23. April 2008.

PUNZ, JUDITH: Musik_Raum/Ethnografie. Tragbare Audio-Geräte. (Diplomarbeit) Wien 2007.

ROTTER, TIM: Tramper aller Länder, vereinigt euch! In: Süddeutsche Zeitung Nr. 94. 23. April 2002

RÜHLE, ALEX: Tur mir leid, ich wohn' hier um die Ecke. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 187. 14./15. August 2002.

SCHMIDT-LAUBER, BRIGITTA: Gemütlichkeit. Eine kulturwissenschaftliche Annäherung. Frankfurt am Main 2003.

STEFFEN, KATHARINA: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt am Main 1990.

TÖNNESMANN, JENS: Alex auf krummer Tour. www.sueddeutsche.de. 10 Mai 2003. Aufgerufen am 18. Februar 2008.

WERTHMANN, LEA: Das große Mitfahrzentralen-ABC. In: Süddeutsche Zeitung vom 6. August 2007. Nr.179. S. 33.

8. LEBENSLAUF

KATRIN LORBER,
Geboren am 15. November 1982, in Stuttgart-Bad Cannstatt, Deutschland

STUDIUM

Okt 2005 – heute	Studium der Europäischen Ethnologie an der Universität Wien, Österreich
Okt 2002 – Jul 2005	Studium der Empirischen Kulturwissenschaft, Kunstgeschichte und Politikwissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen, Deutschland Zwischenprüfung „50 Jahre Baden-Württemberg. Analyse einer Reihe der Süddeutschen Zeitung zum Staatsjubiläum.“ Juni 2005

Katrin Lorber – März 2009.

9. Abstract

In unserer westlich geprägten Gesellschaft existieren verschieden Möglichkeiten des Fortkommens. In der hier vorliegenden Arbeit liegt das Augenmerk auf der Fahrt mit einer Fahrgemeinschaft. Dabei wird das Phänomen der Mitfahrgelegenheiten als Ganzes betrachtet. Vom Inserat im Internet, über die Rituale der Anfangsminuten einer Fahrt wird der Raum der Fahrt eröffnet, der prägend die Kommunikation beeinflusst. Die teilnehmenden Personen nehmen dabei besonderen Einfluss auf die Konstitution des Raumes, sowie auf die Wahrnehmung der Geschichten in der Öffentlichkeit. Das Ende der Fahrt ist ebenfalls von ritualisierten Handlungen beeinflusst.

Die empirische Forschung basiert auf einer Forschungsreise bei der durch die Methode der Kurzethnographie die Fahrten festgehalten und später analysiert wurden. In kurzen Szenen werden Aspekte der durchgeführten Fahrten veranschaulicht. Mit Hilfe mehrerer theoretischer Bausteine geschieht eine Annäherung an das Thema. Mit dem relationalen Raumbegriff Martina Löws, dem Instrumentarium der sozialen Situation nach Hans Paul Bahrdt, sowie Gedanken zu Interaktionssystemen nach Hans-Jürgen Hohm wird eine systematische Analyse der Aspekte einer Mitfahrgelegenheit vorgenommen.