

Von Freiheit zu Unfreiheit, von Schutz zu Bedrohung – zur Analyse des Auto-Erlebens

Die Untersuchung wurde auf dem fünften Berliner Methodentreffen 2009 (<http://www.qualitative-forschung.de/methodentreffen/angebot/ws/2009.html>) am 27.6.2009 im Rahmen eines Workshop über Dialogische Introspektion begonnen, wobei die Methode für die 11 Teilnehmenden – SozialwissenschaftlerInnen, PsychologInnen, GesundheitswissenschaftlerInnen, ErziehungswissenschaftlerInnen – demonstriert wurde. Zur Erweiterung der Datenbasis wurde am 2.8.2010 im privaten Kreis eine weitere Introspektion zum selben Thema gemacht. Außerdem wurden weitere Daten (Beobachtungen, Daten aus rezeptiven Interviews; Kleining, 1987) hinzugezogen.

Im folgenden werden zunächst der Ablauf anschließend die Ergebnisse dargestellt.

1. Ablauf

Vier Frauen und ein Mann – im folgenden mit den Nummern 1 – 5 bezeichnet – introspekierten zum Thema "Erfahrungen und Erlebnisse mit dem Auto" nach den Regeln der Dialogischen Introspektion (Burkart, Kleining & Witt, 2010; Dialogische Introspektion, 2011; Qualitativ-heuristische Sozialforschung Hamburg, Dialogische Introspektion, 2011).

Den übrigen sechs Teilnehmer (im folgenden mit den Nummern 6 – 11 bezeichnet) war es frei gestellt, entweder ebenfalls zu diesem Thema eine Introspektion durchzuführen oder aber sich auf eine Beobachtung des Prozesses zu konzentrieren. Nach einer Erläuterung des Vorgehens wurde vom Forschungsleiter folgende Instruktion gegeben:

"Vergegenwärtigen Sie sich Erfahrungen mit Autos. Wenn Sie wollen, schließen Sie die Augen. Vergegenwärtigen Sie sich, was Sie erlebt haben, Ihre Gefühle, Gedanken, Empfindungen und Erinnerungen. Machen Sie Notizen zu Ihrem Erleben."

Nach circa 20 Minuten vergewisserte sich der Forschungsleiter, dass keiner der TeilnehmerInnen mehr Zeit für seine Introspektion und deren Protokoll benötigte.

Die fünf TeilnehmerInnen berichteten dann reihum ausführlich über ihre Introspektionen, ohne dass Nachfragen oder Diskussion erlaubt waren. In einer zweiten Runde waren dann Ergänzungen zum Introspektionsbericht möglich, was von allen Forschungssubjekten genutzt wurde. Anschließend hatte die übrigen TeilnehmerInnen in einer Runde Gelegenheit, sich mitzuteilen. Alle diese Teilnehmenden steuerten ebenfalls ihre Introspektionen zum Thema bei, so dass insgesamt 11 Introspektionsberichte vorliegen (im folgenden als Tn 1 - 11 bezeichnet). Diese Introspektionsberichte wurden digital aufgezeichnet, nachdem der Versuchsleiter sich zuvor vergewissert hatte, dass jeder der Teilnehmenden damit einverstanden war. Die Introspektionsberichte in der Gruppe dauerten samt Beobachterrunde 60,5 Minuten. Die digital aufgezeichneten Berichte wurden transkribiert und umfassen 17,5 Schreibmaschinenseiten (47697 Zeichen).

Die zweite Introspektion zum selben Thema fand, um das Alter der Teilnehmenden zu variieren, am 1.8.2010 in der Familie des Autors mit drei Teilnehmenden (einer 83-jährigen und 50-jährigen Frau und einem 10-jährigen Jungen, im folgenden als Tn 1b - 3b bezeichnet) statt. Die Dauer der Introspektionsberichte ist im Vergleich zur ersten Introspektion mit 9,5 Minuten wesentlich kürzer.

Daneben wurden ergänzend Berichte von zwei weiteren Personen, die von mir als rezeptive Interviews registriert wurden und eine informelle Befragung im privaten Kreis mit zwei Personen und einige Alltagsbeobachtungen einbezogen.

Die Analyse der Daten erfolgte nach den Regeln der Qualitativen Heuristik (Kleining, 1994, 1995, 2010; Qualitative Heuristik, 2011) in Einzelarbeit.

2. Ergebnisse

Das Auto, das mit vielfältigen Risiken und Gefahren verbunden ist, wird als ein Instrument zur Erweiterung der Mobilität in einem persönlichen Raum gesehen, dessen Erleben – sei es als Fahrer, Beifahrer oder anderer Verkehrsteilnehmer – von gegensätzlichen Gefühlen und Einschätzungen begleitet ist, die mit einem konfliktreichen Verhältnis zum Auto verbunden sind. Das Verhältnis zum Auto, dessen Technik nur partiell verstanden wird, aber nach entsprechender Übung gut genutzt werden kann, begleitet die eigene Biographie, wobei die Entwicklung durch einen Gegensatz von Ohnmacht und Macht, sowie Belastung und Entlastung gekennzeichnet ist.

2.1 Die Veränderung der Mobilität und des persönlichen Raums

Das Auto wird als Instrument wahrgenommen, das die Möglichkeiten zur Mobilität in einem persönlichen Raum erweitert.

Das Auto ist ein Instrument, das die eigene Mobilität erweitert, mit dem Entfernungen schneller zu überbrückt werden können, als dies mit den eigenen Körperkräften möglich wäre. Es dient beispielsweise für Fahrten zur Arbeit, ja es kann sogar die Erreichbarkeit der Arbeit erst ermöglichen (Tn 5); es kann für Besuche bei bedeutsamen Personen wie den Eltern, Freunden oder Bekannten aber auch für sonstige Reisen und Ausflüge genutzt werden.

Und dann irgendwo auch, für mich ist extrem wichtig das Auto so zu haben, weil ich viele meiner Freunde, meine Eltern weit weg wohnen, und ich sie dann damit besuche. ... Mein Freund lebt zwei Stunden Autofahrt weit weg, da kann ich hinfahren. (Tn 2)

Die Funktionalität des Instrument kann variieren und ist von sich entwickelnden Bedürfnissen abhängig, so dass sich Teilnehmer 7 beispielsweise familienbedingt, für ein neues und größeres Auto entscheidet, nachdem er und seine Frau zum ersten Mal "Nachwuchs" bekommen haben.

Die durch das Auto geschaffene Mobilität ist durch zwei Aspekte gekennzeichnet – die *Akte der Selbstbestimmung*, die es ermöglicht, und die *Geschwindigkeit*, die es verfügbar macht. Tn 2 betont den ersten Aspekt, *die Autonomie*, die das Auto herstellt: Sie könne jederzeit selbst entscheiden, mit wem und wohin sie fahren wolle:

Und das ist irgendwie auch so, das was mir immer einfällt, bei meinen ersten Auto, dass ich einfach dann immer fahren konnte, wann ich will. Dass ich einfach weggehen konnte, meine Sachen rein schmeißen ins Auto, irgendwo hinfahren, mitnehmen, wen ich will, fahren wie ich will. Das ist so sehr, irgendwo sehr positiv, immer was Aktives ist, wo ich auch aus der Situation wo ich bin, jederzeit wehkann, selbst wenn ich gar nicht das Auto fahre, ist es da und ich kann wegfahren. (Tn 2)

Für Tn 4 war es wichtig, ihre schwer kranke Großmutter immer dann besuchen zu können, wenn dies erforderlich war: "eben da meine Großmutter schwer krank war und ich somit diese Flexibilität hatte, um da immer hinzukommen ... wenn irgendwie Not am Mann war."

Die *Geschwindigkeit der Fortbewegung, die schnelle Ortswechsel ermöglicht*, wird

von Tn 7 und Tn 1b betont.

Das Auto stellt in der Wahrnehmung der Teilnehmenden eine Art mobilen "Mikrokosmos" (Tn 3) zur Verfügung – einen persönlichen Raums, der die Privatsphäre beweglich in die öffentliche Welt erweitert. Er ermöglicht es, sich geschützt und ungestört durch die öffentliche Welt zu bewegen, um nicht nur bei Reisen, sondern auch bei Fahrten in die Nähe etwas zu transportieren (Tn 2b) und "ein bisschen die eigene Welt mitzunehmen" (Tn 9).

Also meine erste Erinnerung war an mein eigenes Auto, das hab ich geschenkt bekommen nach meinem Führerschein. Das war so ein alter Polo, den ich erst eigentlich gar nicht haben wollte, aber dann nachher doch schätzen gelernt habe, weil ich damit halt Fahrpraxis irgendwie kriegen konnte. Und mit dem bin ich dann bevorzugt abends durch die Stadt gefahren, um irgendwo hinzukommen. Und dass [das] halt so mein Raum war, mit dem ich dann nachts durch die Stadt gefahren bin. (Tn 9)

Dieser Mikrokosmos hat als abgeschlossener, aber partiell transparenter Raum die folgende Qualitäten:

- Er bietet *Schutz vor Natureinflüssen*, wie z.B. Regen, Gewittern:
Und [ich] ertappe mich selber dabei, wie ich mir genau für die gleichen kurzen Strecken das Auto nehm', weil es so für mich so ein Mikrokosmos ist. Ich muss mich nicht den Gerüchen in den öffentlichen Verkehrsmitteln aussetzen, ich kann da meine Telefonate erledigen, ich kann Musik hören, die ich liebe. (Tn 3)
- Er *schützt vor unangenehmen sozialen Einflüssen*, wie z.B. Gerüchen (Tn 3).
- Er stellt eine *Privatsphäre* her, um beispielsweise ungestört zu telefonieren (Tn 3), sich ungestört mit der Familie zu unterhalten, die eigene Musik laut zu hören oder laut singen oder schimpfen zu können und vermeintlich niemanden zu stören (Tn 4, 8 und 9) oder auch als "Liebesnest" (Tn 4) für Jugendliche, um einen Raum für intime Begegnungen zu haben.

Auch eine Erinnerung, die ich mit Autos verbinde ist in Spanien, wenn, bin ich manchmal dann eben nachts nach Hause gekommen und musste dann da über einen Parkplatz laufen und das Witzige war, da waren dann immer ein paar Autos, da waren die Scheiben beschlagen, da waren dann immer so junge Pärchen drin. (Tn 4)

Was aber auch zum Beispiel ein Raum war, um zum Beispiel mit der Freundin vor dem Haus ihrer Eltern zu reden und halt noch nicht da rein zu gehen, also sozusagen ein Aufenthaltsort. Manchmal hat sie sogar noch Tee gekocht und wieder mit ins Auto

gebracht, dass wir dann dort sitzen geblieben sind, weil das irgendwie privater war, als jetzt zu ihr reinzugehen zum Beispiel. (Tn 9)

Das Schimpfen ist mir dann in der Wiederholungsrunde gekommen. Also ich genieße es, wenn ich beim Autofahren fluchen und schimpfen kann, wenn es mir schlecht geht und ich mich geplagt fühle, wenn ich weiß ich störe keinen außer mich selber. (Tn 8)

- Er kann bei Reisen dazu genutzt werden, um alles mit sich zu führen, was benötigt wird, eventuell sogar um darin zu wohnen.

Dann hat Auto ganz viel mit Reisen zu tun, also Fahrten über Land und dabei so ein bisschen die eigene Welt mitzunehmen. Also ich hab eine ganze lange, mehrere Monate Fahrt mit dem Auto gemacht, bin dann über den Balkan mit einem Freund, wo wir einfach so eine Art Mikrokosmos hatten, wir hatten alles was wir brauchen und damit sehr unabhängig aber auch sehr konzentriert auf einander. (Tn 9)

- Er bietet Transportmöglichkeiten für Objekte und Personen, um Lebensmittel und andere Dinge transportieren zu können, um wichtige Menschen sicher an bestimmte Orte zu bringen und abzuholen, wie beispielsweise, den Mann zur Bahn, die Kinder zum Kindergarten, zur Schule oder sie von Freunden oder der Disko abzuholen (Tn 2b).

Ich hab dann auch andere Gefühle mit dem Autofahren entwickelt, als Chauffeur, als die Kinder größer waren, wo ich streng eingeteilt war für den Hol- und Bringdienst, in alle Richtungen, wo dann nicht mehr die Familie dringesessen ist, sondern viele Freunde. (Tn 8)

Darüber hinaus schafft dieser Mikrokosmos einen *Begegnungsraum mit spezifischen Qualitäten*. Er ermöglicht Ausflüge mit der Familie, mit Freunden und Bekannten und kann auch zum Kennenlernen von neuen Menschen führen, wenn z.B. Personen eine Mitfahrgelegenheit angeboten wird (Tn 5). In diesem spezifischen Begegnungsraum kann eine besondere Nähe entstehen mit intensiver Kommunikation:

Es erweckt in mir auch so etwas wie Gemeinschaftsgefühl, was sehr stark ausgeprägt ist bei mir, weil diese Gemeinschaft und diese Nähe dann auch mit anderen Menschen durch das Auto hat, ist für mich sehr wichtig. (Tn 5)

Ja, oft wurde im Auto auch gesungen und debattiert und man hat neue Leute kennen gelernt auch dadurch, dass man Menschen mitnehmen konnte, die man jetzt noch nicht so kannte. (Tn 5)

Neben einer Erweiterung der Mobilität finden sich auch gegenteilige Effekte. In Großstädten kann sich der Vorteil des Autos, eine schnelle Mobilität zu ermöglichen, in sein Gegenteil verkehren. Öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad erweisen sich hier dem Auto als überlegen (Tn 10). Die Parkplatzsuche und das Wiederfinden des Auto kann aufwendig sein. Die Fahrt kann durch hohes Verkehrsaufkommen und Stau behindert sein, so dass man nicht schneller, sondern langsamer zum Ziel kommt:

Ich [lebe] in einer Großstadt ... und da finde ich ein Auto einfach sehr überflüssig. Also ich komme mit den öffentlichen Verkehrsmitteln viel schneller irgendwo hin als mit dem Auto und ich erspar mir die Parkplatzsuche und dann dementsprechend auch die Wutausbrüche oder ähnliches. (Tn 10)

Die Frage ist, ob sich auch bei den anderen Merkmalen der durch das Auto hergestellten Mobilität negative Beispiele im Erleben der Teilnehmer finden. Eine Befragung der Daten ergab bei allen Merkmalen neben positiven Aspekten auch negative Fälle. So kann sich die besondere Nähe, die das Auto zu anderen Mitreisenden mitunter schafft, bei langen Fahrten als zu intensiv erweisen und belastend werden (Tn 9). Das Auto kann einerseits Schutz vor sozialen und Witterungseinflüssen bieten und eine Sphäre schaffen, die den persönlichen Raum in den öffentlichen erweitert. Andererseits kann sich dieser Schutz aber auch in sein Gegenteil verkehren, wenn dieser Raum bei einem Unfall zum Gefängnis wird, das man nicht oder nur unter großen Mühen, eventuell unterstützt durch Helfer oder die Feuerwehr wieder verlassen kann. Selbst die akustische Abschirmung, um laut Musik zu hören oder ungestört lautstark schimpfen zu können, erweist sich in Situationen mit Passanten oder Radfahrenden als Illusion, da der Schall durchaus stören und sogar irritieren kann, weil Passanten oder Radfahrende lautstarke Emotionsäußerungen fälschlich auf sich beziehen:

Meine Frau erzählte mir kürzlich, dass sie in einer Kleinstadt lautstark im Auto über einen Verkehrsteilnehmer geschimpft habe, der ihr die Vorfahrt genommen habe. Dies habe offenbar eine Radfahlerin bemerkt, die sie gerade überholt habe und sie danach ganz irritiert angeschaut, weil sie das Schimpfen offenbar auf sich bezogen habe.

Als Gemeinsamkeit der geschilderten Phänomene ergibt sich, dass das Auto als ein Instrument gesehen wird, das die menschlichen Möglichkeiten der Fortbewegung verändert. Diese Veränderungen sind zwiespältig, wobei positive Veränderungen in Abhängigkeit vom Kontext – der jeweiligen Situation, des Bezugs den man zum Auto hat und den "Verkehrsrollen" Fahrer, Beifahrer, Fußgänger, Radfahrer – leicht in negative übergehen können: Das Auto kann bei

flüssigem Verkehr positiv die Möglichkeiten zur Mobilität erweitern oder sie auch negativ im Stau oder bei großer Zahl an Autos, wie oft in großen Städten gegeben, begrenzen. Auch die durch das Auto geschaffene Veränderung des privaten Raums kann positiv sein, wenn der persönliche Raum sich durch das Auto beweglich in den öffentlichen Raum erweitert, und einen beschützenden Mikrokosmos mit einer gewissen Privatheit herstellt. Derselbe Mikrokosmos kann aber bei Unfällen zu einem Gefängnis werden, das die Fahrenden nicht mehr oder aber nur noch mit fremder Hilfe verlassen können. Er kann auch bei sehr viel Nähe bei gemeinsamen Fahrten, ohne dass Rückzugsmöglichkeiten gegeben wären, als unangenehm erlebt werden. Seine Nutzung als "Schallbox", um laut Musik zu hören oder lautstark die eigenen Emotionen zum Ausdruck zu bringen, kann Fußgänger oder Radfahrer stören und irritieren.

2.2 Die Technik des Instruments

Das Auto wird von den Teilnehmenden als ein kompliziertes Instrument gesehen, dessen Technik sie nicht oder nur noch eingeschränkt verstehen. Da die Technik immer komplizierter wird und man sie selbst immer weniger reparieren kann (Tn 8), gerät man in eine Abhängigkeit zum Gerät und von wartenden, reparierenden Werkstätten.

Auch so die Wahrnehmung, dass sich die Technik verkompliziert hat, dass ich ein Auto nicht mehr alleine richten kann, das ist so eine Begleitwahrnehmung über das Auto. An dem wird mir auch klar, wie viel Abhängigkeiten ich auch sonst in Kauf nehme, wo ich nichts mehr richten kann, wo ich zum Teil auch schon mich schwer tue es zu verstehen, wie es funktioniert. (Tn 8)

Dies kann zum Problem werden, wenn es sich um alte oder unsichere Autos handelt und keine Werkstatt bezahlt werden kann (Tn 4 und 11). Im Extremfall – wie dem nicht funktionierenden Trabi von dem Teilnehmerin 4 berichtet oder dem Wartburg, der oft kaputt war (Tn 11) – handelt es sich um ein Auto, dessen Technik keinen Gebrauch ermöglicht.

Wenngleich die Technik des Autos zumeist nur rudimentär verstanden wird, wird sie nach einiger Zeit aber gut beherrscht, was mit einem Gefühl von Sicherheit (Tn 9) und einer Funktionslust verbunden sein kann. Es gibt einen Gegensatz zwischen dem Autofahren-Können, das eine gewisse Beherrschung der Technik beinhaltet und dem Verständnis der Autotechnik, das oft nur auf einem groben, für den Gebrauch, aber nicht für das Reparieren des Autos erforderlichen Niveau

vorhanden ist. Bei einigen Teilnehmenden ist der Eindruck vorhanden, gut Auto fahren zu können, wobei die Qualität sich an bestimmten, schwierigen Teilaspekten des Gebrauchs, wie z.B. dem Einparken festmacht, die gut beherrscht werden (Tn 3 und 9).

Die Fertigkeit des Autofahrens kann sich von konkreten Autos lösen und sich verallgemeinern. Teilnehmerin 3 ist stolz darauf, gut mit unterschiedlichen Fahrzeugen umgehen zu können. Die Qualität des Autofahrens kann sich auch auf bestimmte allgemeine Aspekte, wie die Sicherheit, beziehen. Teilnehmerin 4 ist stolz, eine sichere Autofahrerin zu sein.

Die Fertigkeit des Autofahrens wird erlernt, wobei beim Erwerb der ersten Schritte wichtige Bezugspersonen – der Vater der Fahrunterricht gibt (Tn 8), die Mutter, der Autofahren wichtig ist und die es an ihre Tochter weiter geben will (Tn 3) – eine Rolle spielen können. Das Lernen ist ein längerer Prozess des Erwerbs von Fahrpraxis (Tn 5), dessen erste Stufe durch erfahrene Fahrer begleitet erfolgt. Später sind es bestimmte Fahrsituationen, die herausfordern – wie die Serpentina in Korsikas Bergen (Tn 9), ein mehrspuriger Kreisverkehr in Spanien, der zunächst Panik auslöst und dann im Zuge weiterer Praxis immer besser beherrscht wird, so dass er nach einiger Zeit zu einer normalen Fahrsituation wird, die nicht mehr mit Angst verbunden ist.

Die Fertigkeit des Autofahrens wird automatisiert, was dazu führt, dass man dafür in normalen Fahrsituationen wenig bewusste Aufmerksamkeit benötigt und gedanklich mit anderen Dingen beschäftigt sein kann, worüber sich Teilnehmerin 4 wundert:

Was mir noch eingefallen ist, ist an sich, ja denke ich, relativ sicher zu fahren. Aber es ab und an erlebe, dass ich eine Stunde Auto gefahren bin und dann ankomme und alles ist gut, aber dann nicht mehr richtig, also nicht mehr an den Weg erinnern kann. Ich denk dann manchmal „Wie bist du denn jetzt hierher gekommen?“. Das ist so, wo ich dann denke, ja also, wie viel es eigentlich erfordert Auto zu fahren. (Tn 4)

Die Fertigkeit zum Autofahren kann verlernt werden oder zumindest abnehmen, wenn längere Zeit keine Fahrpraxis mehr vorhanden ist, wie bei Teilnehmerin 9.

Das Beherrschen der Technik kann als lustvoll erlebt werden. Teilnehmerin 1 fährt gerne, Teilnehmerin 3 fährt gerne schnell und erlebt das Autofahren als lustvolle Herausforderung. Teilnehmerin 4 fährt gerne mit Musik, wobei es ihr leicht passiert, dass sie immer schneller wird. Teilnehmerin 9 hatte ein gutes Gefühl bei einer schnellen Fahrt mit ihrem Vater, wenngleich ihr diese als lebensgefährlich

erschien.

Dann ist mir eingefallen, dass mein Vater sehr gerne sehr schnelle Autos mag. Aber auch zu Zeiten wo er nicht viel Geld hatte, sich dann Autos kauft, die zwar schnell waren aber nicht unbedingt sicher. Und wenn ich denn dort mitgefahren bin, dass es verschiedene Gefühle gab. Also, ich hatte einmal ein Gefühl, als wir einen Berg runter gefahren sind, das war fast schon so eine, also ich war gut gelaunt und ich hatte das Gefühl, so dass es mir egal wäre, wenn wir sozusagen den Abhang runterfahren irgendwie. Und ich, das war schon so eine Todesfahrt; ein bisschen komisch, aber es war eigentlich ein gutes Gefühl. (Tn 9)

2.3 Die Regeln des Gebrauchs

Der Gebrauch des Autos wird durch staatlich festgesetzte Regeln bestimmt. Ihre zumindest grobe Befolgung wird bei anderen Verkehrsteilnehmern vorausgesetzt, was dann deutlich wird, wenn die Regeln so verletzt werden und man sich selbst in seinen Rechten beschnitten, seiner Fahrweise beeinträchtigt oder gar persönlich bedroht fühlt oder dadurch in einen Unfall verwickelt sieht. Solche Regelverletzungen können starke Gefühle auslösen.

Die Verkehrsregeln können als einschränkend erlebt werden und mit dem Reiz der Regelverletzung verbunden sein (Tn 3 und 9).

Mir ist auch noch etwas eingefallen, Nummer drei, ich hab so Lust mit dem Auto so ein bisschen etwas Verbotenes zu machen und dann nicht erwischt zu werden: also Geschwindigkeitsübertretungen und kein Strafmandat bekommen oder ganz blöd mich abstellen am Parkplatz, also einen blöden Parkplatz finden in der Not und nicht erwischt werden. (Tn 3)

Sie können zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer führen, die die Regeln nicht beachten (Tn 4) und das Risiko der Maßregelung beinhalten. Neben der informellen Maßregelung wie bei Teilnehmer 10, der sich über seine Schwester ärgert, die ihn während gemeinsamer Fahrten auf Verkehrsregeln hinweist, berichten die Teilnehmenden auch von abgestufter formeller Bestrafung mit Strafzetteln und zeitlich befristeten Führerscheinzug bei polizeilich entdeckten Regelverstößen.

2.4 Der Warencharakter des Geräts

Autos sind in einer kapitalistischen Gesellschaft eine Ware für die geworben wird, die einen Preis hat, die Unterhaltung kostet, die gekauft und wieder verkauft wird. Dies wird von einigen Teilnehmenden als Belastung erlebt.

Das erste, die erste Assoziation, die ich mit Auto hatte, war eigentlich 'ne Belastung, war 'ne finanzielle Belastung. Ich nehme gerade mein Auto als finanzielle Belastung war, weil sehr viele Kosten auf mich zukommen, die ich halt selber tragen muss, wie Steuern und Versicherungen und so was und ich mir das eigentlich gar nicht so richtig leisten kann. (Tn 5)

Eine andere Teilnehmerin ist froh, kein Auto zu benötigen und dafür kein Geld ausgeben zu müssen (Tn 11). Ein Teilnehmer sieht sich in einem Abhängigkeitsverhältnis zum Auto:

Auf der anderen Seite ist es auch ein Gebrauchsgegenstand, den ich auch brauche, um auf die Arbeit zu kommen. Wiederum ich muss dafür arbeiten, dass ich mir das Auto leisten kann. Sozusagen ich arbeite für mein Auto und brauche deswegen aber wiederum ein Auto. (Tn 5)

Die hohen finanziellen Risiken, die mit dem Auto verbunden sind, lassen das Auto zu einem "Sorgeobjekt" (Tn 8) werden, für das ein Beschädigungs- ja Verlustrisiko besteht, um das man sich kümmern muss, das man pflegen und reparieren muss. Dieser Sorgenaspekt kann beinhalten, dass bestimmte Risiken bereits beim Gebrauch mit berücksichtigt werden, wie z.B. das sichere Parken des Autos (Tn 8).

Auch das Auto, so als Sorgeobjekt, das steht im öffentlichen Raum. Ich muss dann wieder umparken oder auf verschiedene Rücksicht nehmen, dass es nicht verschwindet und zerstört wird. Es kostet. (Tn 8)

Der Kauf eines Autos, der Verkauf des alten Autos und die damit verbundenen finanziellen Fragen können als belastende Herausforderung erfahren werden:

Ja, dann so diese Autokäufe, auch den Wechsel der Fahrzeuge immer so als Herausforderung, dass man die Finanzierung leistet, das Richtige findet und das alte wieder richtig verkauft. (Tn 8)

2.5 Die Gefahren und Risiken

Die Kehrseite der Möglichkeiten sind die Gefahren und Risiken, die mit dem Gerät verbunden sind. Das Auto wird sowohl als gefährlich für den Menschen als auch

als Gefahr für die Umwelt betrachtet, die es durch Abgase belastet (Tn 1 und 2).

Autos werden im besonderen Maße für schwächer Verkehrsteilnehmende als Bedrohung gesehen. Dazu zählen Radfahrer (Tn 2 und 4) oder Kinder (Tn 3 und 8).

Und dann ist mir noch eingefallen, dass wenn ich in der Stadt mit dem Fahrrad unterwegs bin, plötzlich das extrem als Bedrohung sehe, weil man wirklich nicht gesehen wird. Man eigentlich jeden Tag irgendwo anhält, weil man sonst vom Auto umgefahren wird, weil man schon gemerkt hat, der sieht mich jetzt nicht. Also, das da auch diese ganz andere Perspektive da ist. (Tn 2)

Dann fahr auch noch sehr viel Fahrrad, wenn ich in der Stadt bin. Und da ist es dann so, dass ich ab und zu, dass ich mit Autos irgendwie Angst habe, dass wenn ich lang fahre, dass dann die Tür aufgemacht wird, weil mir das eben schon öfter passiert ist. Diese Angst, wenn ich so den Berg runter fahre und dann irgendjemand die Tür aufmacht und eben unlieb vom Fahrrad steige. (Tn 4)

Und das letzte, was mir noch eingefallen ist, dass glaub ich mein größter Albtraum ist, dass mir ein Kind vors Auto läuft und ich Schuld bin, dass ein Kind stirbt oder verletzt wird, weil ich zu, weil ich einerseits unverschuldet hinein kommen, weil ich nicht immer alles absehen kann oder ich andererseits zu unkonzentriert oder zu unaufmerksam oder zu schnell war. Ich glaube das ist mein Furchtbarstes, ist das Schlimmste was mir passieren kann, glaub ich. (Tn 3)

Auch für den Fahrenden selbst können schöne Momente schnell in gefährliche übergehen.

Im Auto morgens früh um sechs von Heidelberg nach Baden-Baden, Morgensonne, Nebelschwaden über den Felder, auf dem Weg zu einem geliebten Menschen. Bruce Springsteen wie im Wohnzimmer laut, ich hier allein und die Musik in mir, plötzlich Warnblinkanlagen vor mir, Abbremsen, alles fällt nach vorne, „Shit – was ist da los?“ (Tn 6)

Wenn die Risiken für die Fahrenden nicht mehr beherrschbar sind, die Gefahren nicht mehr abgewandt werden können, schlägt die Kontrolle, die sie über das Gerät gehabt haben, in Ohnmacht um mit mehr oder weniger gravierenden, manchmal auch tödlichen Folgen.

Ich hatte mal einen schweren Unfall, wo ich eine Woche vorher eine Lebensversicherung abgeschlossen hatte, dann war ich wirklich knapp vor Schluss. ... Und ja mit dem Unfall entgegen der Fahrtrichtung. Ich hatte mich also gedreht, am letzten Tag praktisch,

Wintertag als es noch vereist war. Als ich die Spur wechselte und war [ich] entgegen der Fahrtrichtung zum Stehen gekommen und es kam ein Doppelspänner auf mich zu. Und aus irgendeinem wundersamen Grund, kippte mein Auto praktisch zur Seite durch den LKW. Wahrscheinlich hatte ich einen Schock oder irgendwie eine leichte Gehirnerschütterung. Da lag man auf der Seite. Das war so ein Toyotabus, ein richtig großer Bus. Und von oben machen die, irgendjemand die Tür auf und guckt rein und fragte mich „Alles in Ordnung?“. Das war irgendwie faszinierend, der guckte, ob alles in Ordnung ist und ich wusste eigentlich gar nicht, was los war. (Tn 6)

Ich selbst hatte noch nie einen Autounfall, aber meine leiblichen Eltern hatten ein Logistikunternehmen und da ist ein Fahrer von uns tödlich verunglückt. Ich konnte mir nicht vorstellen, wie das kam. (Tn 1)

Es werden verschiedene Gefahrenquellen genannt. Dazu zählen extreme Witterungsverhältnisse (dichte Schneefälle, Tn 3), ausgefallene Technik, wie ein defekter Scheibenwischer bei starkem Regen (Tn 3), aber auch Unachtsamkeit des Fahrenden oder anderer Verkehrsteilnehmer, wie z.B. spielende Kinder (Tn 2).

Zur Verringerung dieser Risiken kann deshalb Vorsicht des Fahrenden dienen (z.B. Tn 3) mit Antizipation bestimmter Gefahrentypen und ein sicheres Fahrverhalten, das manchmal auch im Sicherheitstraining erworben wird (Tn 1).

2.6 Gegensätzliche Gefühle, Empfindungen und Urteile

Die Merkmale des Autos lösen gegensätzliche Gefühle aus. Die mit hoher Geschwindigkeit mögliche selbstbestimmte Mobilität, die den Eindruck vermitteln kann, sich aus menschlichen Grenzen zu lösen (Tn 7), die Kontrolle des Geräts und der Einfluss des Fahrenden auf die Mitfahrenden werden mit *Gefühlen von Freiheit, Autonomie und Macht* verbunden.

Meine Grundeinstellung zum Auto betrifft am ehesten, lässt sich am ehesten mit dem Aspekt der Freiheit umschreiben. Es gibt einen doch zuweilen das Gefühl aus gewissen Grenzen sich lösen zu können, ob das jetzt der Aspekt der Geschwindigkeit beim kontinuierlichen Fahren ist oder ja dass man laut Musik hören kann und mitsingen kann, wenn man Lust hat und natürlich dass es eine große Mobilität ermöglicht. (Tn 7)

Also Autofahren gibt mir ein Gefühl von Macht, von Eigenständigkeit, von Autonomie, von Freiheit. Wer fährt schafft an im Auto, der bestimmt welches Radioprogramm gespielt wird, ob Fenster offen oder zu sind, wie stark die Klimaanlage eingeschaltet ist

und so weiter. (Tn 2)

Ich fahre auch ungern Autobahn, aber irgendwo finde ich das Autofahren wie ein Freiheitsgefühl, eine Freiheitsaktion. (Tn 1)

Diese Gefühle können sich, wie bereits erwähnt, in gefährlichen oder fremdbestimmten Situationen – wie bei Unfällen oder im Stau – in Gefühle von Angst, Ohnmacht und Unfreiheit verkehren.

Das Beherrschen der Technik des Autos in verschiedenen Fahrsituationen wird als *lustvoll* erlebt (Tn 1 und 3) – eine Erfahrung, die von angenehmen Gefühlen begleitet ist:

Und gleichzeitig aber auch gerne Auto fahre, mir macht das Fahren auch Spaß, ich fahre auch gern Langstrecken, fahre gern Autobahn, fahre gerne irgendwo in andere Länder. (Tn 2)

Und sie [die Mutter] hat mir diese Lust und diese Freude am Autofahren sicher auch weitergegeben. Ich fahre an sich gern Auto. Autofahren ist für mich nicht anstrengend, auch nicht lange Strecken. Es macht mir das Autofahren nicht Angst. Ich kann jedes Auto fahren, ich fahre links, ich fahre rechts, es ist mir egal, es ist alles irgendwie eine lustvolle Herausforderung. (Tn 3)

Ich fahre sehr gerne Auto, fahre jetzt nicht viel, aber sehr, sehr regelmäßig und dann auch immer längere Strecken. Ich fahre gern auch alles, also auch Autobahn, Überlandstraßen und es macht mir wie gesagt sehr viel Freude. (Tn 4)

Diese positiven Gefühle verkehren sich in gefährlichen oder ungewohnten Fahrsituationen in Angst (Tn 11 und 8), in *Hektik und Stress* bei anstrengenden Fahransforderungen (Tn 8 als Kinderchauffeur) oder *Ärger und Aggression*, wenn andere Verkehrsteilnehmende nicht den eigenen Vorstellungen entsprechen (Tn 10) oder man sich durch sie beeinträchtigt bei der Verfolgung einiger Ziele fühlt, wobei – wie bei Tn 4 – eine entdifferenzierende, typisierende Wahrnehmung eine Rolle spielen kann.

Trotzdem fahre ich an sich gerne Auto und fahre auch gerne zügig Auto. Und wenn ich Beifahrer bin und jemand zu langsam fährt dann macht mich das so ein bisschen nervös und ich würde gern selbst am liebsten Autofahren. (Tn 10)

Und ich finde's auch so irgendwie ein Phänomen, das man halt, wenn man wirklich grad mal auch schnell irgendwo hin muss, dass man leichter aggressiv wird zu dem Auto und gar nicht mehr die Leute in dem Auto sieht, sondern nur noch dieses Auto und

verschiedene Charaktertypen mit Autos verbindet, also Mercedes das und das, BMW das und das, das liegt auch an der Form, der guckt eine etwas grimmiger von der Schnauze oder von dem Innenraum. (Tn 4)

Der Besitz eines Autos, insbesondere wenn es sich um ein "Traumauto" handelt, kann *stolz machen*.

Ich kann mich erinnern an den Stolz, wie meine Mutter das erste Auto besessen hat. Ein Goldenes- das auch so eine Form von Luxus verkörpert hat. (Tn 8)

Das war so mein Traumauto. Ein „Espace“ – ein großes Auto, in der richtigen Farbe und da ist so die ganze Familie eingepackt gewesen. Und da hab ich auch so dieses väterliche und männliche Erfolgsgefühl gehabt. Die ganze Familie ist eingepackt und richtig strukturiert. Ich war sehr stolz zu der Zeit. (Tn 8)

Der Besitz eines Autos kann zu Anerkennung durch Freude führen (Tn 5).

Dadurch dass ich das Auto hab und viele Freunde von mir nicht, weil sie es sich eben nicht leisten können, ja fühl ich mich irgendwie auch wertgeschätzt. Man könnte das auch mit dem Begriff der Kontrolle nehmen. (Tn 5)

Für Beifahrer, Radfahrer oder Fußgänger kann das Auto dagegen mit gegenteiligen Gefühlen und Empfindungen verbunden sein, von denen *Angst vorherrschend* ist. Die Kontrolle und Macht, die der Fahrende über sein Gefährt erlebt, kann vom Beifahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger als Ohnmacht erlebt werden. Sie ist für Beifahrer manchmal so schlecht auszuhalten, dass sie in gefährlichen Situationen "mit bremsen", in dem sie eine Bremsbewegung imitieren oder versuchen verbal auf das Fahrverhalten des Fahrenden Einfluss zu nehmen.

Dann ist mir noch eingefallen, ich als Beifahrer. Es fällt mir schwerer, Beifahrer zu sein, seit ich eben den Führerschein habe ... und dann, wenn's so brenzlig für mich wird, so mit bremst. (Tn 4)

Neben Angst können insbesondere bei Kindern, aber auch bei Erwachsenen als Beifahrer Übelkeit auftreten. Die Gerüche können als unangenehm erlebt werden ("stinkender Lada", Tn 4). Lange Fahrten können als langweilig, eintönig oder beeinträchtigend erfahren werden (Tn 1 und 1b). Dies ist meinem Sohn so unangenehm, dass er schon verschiedentlich darum gebeten hat, statt mit Auto alleine mit Zug nach Süddeutschland fahren zu dürfen.

Autos sind mit gegensätzlichen ästhetischen Urteilen verbunden. Sie können als schön (Tn 1b, Tn 8: "Traumauto") oder als störende "sinnliche Belästigung" (Tn 8)

gesehen werden. Sie können wegen ihrer Zahl, ihres Lärms und Gestanks als intensive Plage erlebt werden:

"Autos können toll, klasse, schön sein" (Tn 1b)

"Auto als Plage ist für mich auch ganz was intensives, so die Zahl einfach, der Gestank, der Lärm" (Tn 8).

"Autos sind laut. Autos können stören, wenn jemand laut die Musik an hat" (Tn 1b)

2.7 Auto als personale Instanz

Möglicherweise als Folge der starken Gefühle, die das Auto auszulösen vermag, kann das Auto zu einer personalen Instanz werden, zu dem die Subjekte eine Bindung entwickeln. Zwei Teilnehmende berichten davon, ihr Auto bei Schaltfehlern zu streicheln, bzw. dass der Vater bei Erreichen eines Kilometerstand von 50.000 km sein Auto gestreichelt habe (Tn 4 und 5). Ein anderer Teilnehmer bedankt sich manchmal bei seinem Auto und interpretiert dieses Verhaltens als magisches Denken (Beispiel folgt unten).

Und, ähm das Letzte, wenn ich mich zum Beispiel verschalte oder so, also das passiert jetzt nicht oft, aber manchmal ist es ja so und dann gibt es dieses wunderschöne Getriebegeräusch, dann entschuldige ich mich immer bei meinem Auto und ich streichle dann auch immer so das Lenkrad.

Und in dem Zusammenhang fiel mir ein, wir waren einmal im Urlaub und dann hatten das Auto, weil es nicht 50.000 oder irgendwas erreicht und hatten dann wirklich angehalten und dann hat meine Vati das Auto so gestreichelt und das ist mir so in Erinnerung geblieben, wie er da dieser erwachsene Mann diese Auto streichelt und meint, dass hat er gut gemacht. (Tn 4)

Auch Teilnehmer 5 berichtet von großer Verbundenheit. Ihr entspricht, dass der Verkauf des Autos als Verlust erlebt werden kann.

Auch so die Erfahrung der Verlustes – wieder ein altes Auto endgültig, wenn wir uns trennen mussten, wenn's so gemeinschaftlich das hat auch mit den Kindern zu tun – dieses Behältnis aufgibt und jemandem anderen übergibt und es dann endgültig nichts Familiäres mehr ist und man diesen Raum auch aufgibt. (Tn 8)

Das Auto als personale Instanz oder Quasiperson, kann *eine das Selbst spiegelnde, eine selbstwerterhöhende Funktion* haben:

Auf der einen Seite, um jetzt noch eine andere Ebene anzusprechen, die mir so eingefallen dazu ist, dass ich mich auch irgendwie personifiziere mit meinem Auto, oder irgendwie mich identifiziere und dass ich mich manchmal mich selber erlebe darin. Dass ich dankbar gegenüber meinem Auto bin, dass es mich jetzt dahin gefahren hat oder dass es jetzt noch seit 5 Jahren nicht kaputt gegangen ist und so weiter. Und ich es dann auch ab und zu streichle oder sogar sage „super“. Und irgendwie dann auch so denke, weil ich das mache, wird es auch weiter halten. Also, ich so ein bisschen magisches Denken habe und so einen Glauben zu meinem Auto entwickelt habe. Ja und ich auch glaube, dass so wie mein Auto aussieht, in einer gewissen Art und Weise, also die Welt meines Autos spiegelt auch ein Teil meines Selbst wieder. So, das hab ich, diesen Glauben hab ich manchmal. Und da und der Hinsicht fühl ich mich auch sehr verbunden damit. (Tn 5)

Während funktionierende Autos mit Gefühlen von Stolz und Macht das Selbstwertgefühl erhöhen können, können nicht funktionierende Autos *Schamgefühle auslösen*, wie der häufig defekte Trabi, von dem Teilnehmende 11 berichtet, der Gefühle von Peinlichkeit und Scham auslöste.

Eines Tages, im Winter, war das Auto wieder kaputt gegangen. Wir sind an einer Straßenecke, anhalten müssen, und meine Mutter sah eine Arbeitskollegin kommen und die Kinder, also mein Bruder und ich und mein Papa und meine Mama, wir mussten uns dann hinterm Auto verstecken, dass uns die Kollegin nicht sieht, weil meiner Mutti das doch peinlich gewesen wäre, nach den ganzen Geschichten doch dabei erwischt zu werden, wie dieses Auto nicht funktioniert.

Für manche Personen wird das Auto zum zentralen Lebensmittelpunkt – zu einem "Demonstrationsobjekt", zu einer "Selbstverkörperung", die vom Beobachter als unangenehm erlebt werden kann (Tn 5 und Tn 8).

Auto als Plage ist für mich auch ganz was intensives, ... auch diese sinnliche Belästigung durch diese Selbstverkörperungen, als Demonstrationsobjekt. (Tn 8)

Ja und auf der anderen Seite liegt, hab ich auch geguckt, ja die Autos der anderen. Und hatte mich erst gewundert, hhm, wie können Leute sich so fixieren auf ihr Auto und das zu ihrem zentralen Lebenspunkt machen und sich so fixieren darauf, das dann zu tunen und sich halt sehr stark beschäftigen mit ihrem Auto und das halt auch als Aufwertung nutzen und da war ich dann halt sehr erstaunt, weil ich gerade auf der anderen Seite eben das mich ja auch mehr oder weniger aufwerte mit dem Auto. Also, dass es da schon so Parallelen gibt.

In Verbindung mit dem Warencharakter des Geräts, seinem unterschiedlichen Preis und dem unterschiedlichen Warenimage, das Autos verschiedener Marken,

besitzt, kann das Auto zu einem *Statussymbol* werden – wie der Mercedes des Vaters von Teilnehmerin 9, der eine Art Symbol sei, auf das mit Anerkennung oder Ablehnung reagiert werde, was in ihr peinliche Gefühle auslöse, weil sie sich mit den damit verbundenen Werten nicht identifiziere.

Ja, dann ist mir eingefallen, der Mercedes, weil Mercedes irgendwie in meiner Familie häufig gefahren wurde und für mich sehr peinlich war. Also, ich hab es immer als so ein Bonzenauto erlebt und es war mir immer ganz unangenehm vor Freunden und auch anderen, dass meine Familie Mercedes fährt. Jetzt hat mein Vater noch einen Mercedes, was auch dort Thema ist sozusagen, in Bezug mit anderen Leute, ganz komisch. Das ist so eine Art Symbol, wo Leute auch darauf reagieren, also auch das wahrzunehmen. Das wird entweder anerkannt oder abgelehnt, aber das provoziert irgendwie eine Äußerung, „aha so ein Auto“.

2.8 Konflikte

Das Auto ist mit verschiedenen Konflikten verbunden, die die Person zu Konfliktlösungen drängen.

Der Gebrauchswert des PKWs und die mit ihm verbundene Funktionslust steht bei einigen Teilnehmenden in Konflikt mit der Umweltbelastung durch Autoabgase, wobei dieser Konflikt durch große Zahl an Autos verschärft wird (Tn 2).

Teilnehmerin 2, die nicht mehr bereit wäre auf das Auto zu verzichten, vermindert diesen Konflikt, indem sie nur noch lange Strecken mit dem Auto fährt.¹

Mir macht das Fahren auch Spaß. Ich fahre auch gern Langstrecken, fahr gern Autobahn, fahr gerne irgendwo in andere Länder. ... Und dann kam auch natürlich gleich auch die moralischen Hintergedanken, es ist nicht gut Auto zu fahren, die Umwelt sollte nicht belastet werden. Was ich dann eben so mache [ist], dass ich eigentlich nur lange Strecken fahre, dass ich zu Hause in der Stadt nicht mit dem Auto fahre. Und im Endeffekt – man aber auch weiß, dass das gar keinen großen Unterschied macht. (Tn 2)

Auch die finanzielle Belastung durch das Auto kann als konfliktreich erlebt werden, was sich dann zuspitzt, wenn die Person auf das Auto angewiesen ist. Lösungen, die von den Teilnehmenden erwähnt werden, sind ganz auf das Auto zu verzichten (Tn 8, Tn 11) oder es mit anderen zu teilen (Tn 8), was auch wieder Konflikte nach sich ziehen kann.

Ich nehme gerade mein Auto als finanzielle Belastung war, weil sehr viele Kosten auf mich zukommen, die ich halt selber tragen muss, wie Steuern und Versicherungen und

sowas und ich mir das eigentlich gar nicht so richtig leisten kann. ... Da fühl ich mich auch manchmal hin und her gerissen – leiste ich mir das Auto noch oder nicht. (Tn 5)

Ich kann mich noch daran erinnern, an so eine Gemeinschaftszeit, wo ich ein Auto mit einem Kollegen geteilt hab, ganz sachlich, ganz aus diesem Nutzaspekt. Auto brauchten wir keins, aber für diesen Zweck haben wir gemeinsam eins. Auch die, wie unglaublich sich dann die Nutzungskonflikte entwickelt haben. Bin dann wieder umgestiegen auf kein Auto. (Tn 8)

Konflikte ergeben sich auch durch den Fahrstil, unterschiedliche Auffassungen über Verkehrsregeln und deren Übertretung bei Unfällen oder gefährlichen Fahrsituationen, wenn man sich durch andere Verkehrsteilnehmer bei der Verfolgung eigener Interessen beeinträchtigt sieht. Als Reaktionen auf die Konflikte und Lösungsansätze werden Distanzierung (Tn 4), Ärgerreaktionen (u.a. Tn 2, Tn 3 und 4) und Dominanz (sich in seinem Fahrverhalten durchzusetzen, Tn 3) geschildert.

Ich kann mich nur daran erinnern, wie Leute immer kommentieren, meine Fahrweise oder meinen Fahrstil, oder sagen, jetzt ist grün, jetzt ist rot. Das empfinde ich immer als ein Phänomen. Ich bin dann immer erstaunt, hab mich anfangs darüber aufgeregt und hab darüber nachgedacht, warum man sich darüber aufregt immer und sehe das jetzt nur noch immer als Phänomen und als Belustigung. (Tn 4)

Und ich find´s auch so irgendwie ein Phänomen, das man halt, wenn man wirklich grad mal auch schnell irgendwo hin muss, dass man leichter aggressiv wird zu dem Auto und gar nicht mehr die Leute in dem Auto sieht, sondern nur noch dieses Auto. (Tn 4)

Auch im Auto ich mich oft über die anderen ärgere, weil die irgendwie komisch fahren, nicht blinken, nicht an die Verkehrsregeln halten, da kann ich mich immer sehr drüber ärgern und auch im Auto schimpfen. (Tn 2)

Oder so ein bisschen präpotente Autofahrer, meistens sind´s Männer oder sehr reiche Autos, dann durch geschickteres Manövrieren auszubremsen. Jetzt nicht böseartig, aber ohne dass sie es merken, vorne sein. Dass das mir das so ein bisschen Lust macht. (Tn 3)

Für Tn 3 hat die erfolgreiche Austragung von Konflikten mit ihrem Mann wegen ihres Fahrstils eine große Bedeutung in ihrer Emanzipation.

Und für mich hat das wahnsinnig viel mit Emanzipation zu tun, dass Auto. Meinem Mann gegenüber. Ich setze mich auch so immer öfter so selbstverständlich hinters Steuer und das war nicht immer so. Zu Beginn dieser Selbstverständlichkeit, dass ich fahre, da war so sein Gemecker neben mir deutlich, und ich hab dann immer öfter, ich hab mir

dann so eine Strategie zurechtgelegt, ich hab gesagt: „Macht´s, die Maschine kaputt?“ Wenn er gesagt hat „nein“, dann hab ich gesagt, dann hast du nichts zu sagen. „Fühlst du dich gefährdet?“ Und wenn er sagt „Nein“, dann hat er auch nichts zu sagen. (Tn 3)

Auch die mit Autos verbundenen Gefahren durch Unfälle können in Verbindung mit dem Gebrauchswert und der emotionalen Bedeutung, die das Auto für die Teilnehmenden hat, als konfliktreich wahrgenommen werden. Als Lösungen erwähnen die Teilnehmenden sich durch besondere Konzentration, eine Unfälle antizipierende Fahrweise oder auch durch ein Sicherheitstraining um eine sichere Fahrweise zu bemühen.

Ich hab nur sehr wenige negative Erlebnisse. Die sind sehr punktuell. Das waren zwei Autounfälle mit der Straßenbahn. Ich hab seither, wenn ich die Straßenbahn sehe, pass ich besonders auf, weil ich weiß, da verliert man immer. (Tn 3)

2.9 Entwicklungen

Die Teilnehmenden erinnern Erfahrungen aus der Kindheit und späteren Lebensabschnitten, die Entwicklungen verdeutlichen, die sich sowohl auf das Verhältnis zum Auto und seine Bedeutung in der biographischen Entwicklung als auch die Entwicklung der Autotechnik und die damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen beziehen.

Gesellschaftlich werden folgende Trends deutlich:

- *Zunahme an Autos* von relativ seltenen Einzelobjekten in den 50er Jahren bis zu einem Massenprodukt in den letzten Jahrzehnten. Diese Entwicklung ist verbunden mit einer Zunahme an Flächenverbrauch durch Parkplätze und Straßen.

Dann auf der anderen Seite, es fahren immer mehr Autos überall gibt es sehr, sehr viele neue, schnelle Autos, dass man auch dann. (Tn 2)

- *Zugänglichkeit / Verfügbarkeit* von Autos, die in der DDR relativ seltene und begehrte Objekte waren, auf die z.T. mehr als ein Jahrzehnt gewartet werden musste, während sie in der Bundesrepublik bereits in den 50er Jahren schnell verfügbar waren, sofern der Kaufpreis gezahlt werden konnte.
- Entwicklung in Richtung einer zunehmend *aufwendigen, verkomplizierten Autotechnik*, die ein Verständnis und eigene Reparaturen erschwert und ein

Gefühl von Abhängigkeit erzeugen kann.

Auch so die Wahrnehmung, dass sich die Technik verkompliziert hat, dass ich ein Auto nicht mehr alleine richten kann, das ist so eine Begleitwahrnehmung über das Auto. An dem wird mir auch klar, wie viel Abhängigkeiten ich auch sonst in Kauf nehme, wo ich nichts mehr richten kann, wo ich zum Teil auch schon mich schwer tu es zu verstehen, wie es funktioniert. (Tn 8)

Das Auto wird von den Teilnehmenden rückblickend als ein bedeutsames Instrument familiärer Interaktion gesehen. Es werden Familienausflüge und familiäre Reiseerfahrungen und besondere Erfahrungen mit dem Auto erinnert, darunter auch solche die mit Regelverletzungen verbunden waren (Tn 2, 3,4, 5, 8). Ein Teilnehmer berichtet davon, dass die Familienausflüge mit dem Auto, das Einzige gewesen wäre, was er von seinen Eltern bekommen habe.

Das erste, was ich mich so eigentlich erinnere bei Autos, das ist früher bei meinen Eltern mitfahren. Mein Vater hat immer Citroëns gehabt, die gern mal stehen geblieben sind und aber das war immer irgendwie so, wir sind immer zusammen am Wochenende irgendwo hingefahren, Familie meine Brüder meine Eltern, einfach was unternehmen, irgendwie was Neues sehen, zusammen sein. (Tn 2)

Und ich hatte mich noch erinnert als ich vierzehn war, da musste ich ad hoc Autofahren lernen, weil meiner Mutter ging's nicht gut und die musste ich, also meine leibliche Mutter, die musste ich von einem Dorf ins nächste fahren und das ich da sehr viel Angst hatte, dass die Polizei dann kommt und das jetzt sieht. (Tn 4)

Bei meinen Eltern, ja da kann ich mich gut erinnern. Ich hab von denen praktisch nie etwas mit bekommen, außer Sonntags nachmittags fahren wir dann mit dem Auto, eine Spazierfahrt machen. Das gab's noch. Kostet ja fast nichts das Benzin. (Tn 6)

Das Auto selbst wird in der Kindheit zwiespältig erlebt. Einerseits ist das Auto zunächst für Mädchen und Jungen danach – durch Geschlechtsstereotypen vermittelt – insbesondere für Jungs ein attraktives Objekt, mit dem sie spielen und identifikatorisch seine faszinierenden und gefährlichen Eigenschaften nachvollziehen, wie mein 10-jähriger Sohn, der sich auf die Frage, wie er das Spielen mit Autos erlebt habe, wie folgt äußerte:

Ich habe die Autos früher so gut gefunden, weil sie schnell sind. Ich habe die Geräusche nachgemacht [imitiert ein Autofahrgeräusch]. Ich habe ganz viele Autos gehabt, als ich klein war. Ich habe probiert, welches am schnellsten und am weitesten fährt. Dann hatte ich meine Lieblingsauto. Je mehr ich wusste, desto mehr habe ich eingebaut in mein Spiel,

z.B. Unfälle, Polizei-Verfolgungen. Irgendwann wurden die Autos uninteressant, weil ich besser mit Duplo und Lego spielen konnte. Dies war so mit zwei Jahren.

Meine Frau korrigiert, unser Sohn habe auch noch mit vier Jahren mit Autos gespielt.

Frage: Wie ist es bei Mädchen?

Ich glaube, dass die Mädchen zunächst auch gerne mit Autos spielen. Da sie aber andere Dinge von den Eltern geschenkt kriegen, wie Puppen oder so was, spielen sie dann mit anderen Sachen.

Andererseits ist die konkrete Erfahrung mit dem Auto nur teilweise positiv. Es kann zwar als schön, bedrückend schnell ("Papa, fahr schneller", wie mein Sohn mich noch immer gelegentlich bittet) und faszinierend erlebt werden, beispielsweise wenn man es selbst auf dem Schoß des Vaters oder Mutter für kurze Zeit steuern darf oder mit "dem Bully" neben direkt neben den Eltern zu sitzen (Tn 9). Die sinnliche Erfahrung als kindlicher Beifahrer ist dagegen oft negativ, beeinträchtigend, mit Bewegungseinschränkung, Langweile und Übelkeit und einer weniger attraktiven Sitzposition auf der Rückbank verbunden:

Wir hatten früher als ich klein war einen blauen Bully mit dem wir auch verreist sind und den wir bemalt haben. ... Aber trotzdem war das sehr schön damit rumzufahren. Ich saß dann immer vorne auf diesem Mittelsitz ... also da war der Motor vorne und da oben drauf saß ich, also Mitten dabei und sehr gleichberechtigt und ich konnte vorne rausgucken und war irgendwie auf einer Linie so. (Tn 9)

Vor allen Dingen wir hatten zu DDR Zeiten, eben das Glück, also das eine war nach 15 Jahren eben den Trabbi zu bekommen und das andere von meinem Großvater ein Auto vererbt zu bekommen, das stand natürlich weil's ein Lada war, in der Garage, das wurde nur herausgeholt zum Urlaub. Und das Problem war, da das in der Garage gestanden war, hat der so gestunken und ich hab's jedes Mal so gehasst in dieses Auto zu gehen und diese acht Stunden in diesem Auto zu sein, weil dieser Geruch, für mich schon immer diese Assoziation hatte ich schon immer eine Woche vorher, so dass mir schlecht war einfach. Und na ja, wir sind aber jedes Jahr wieder mit dem Lada in den Urlaub gefahren und ganz zum Schluss war aber dann der Kompromiss, dass es dann eine Woche vorher auch wenn's geregnet hat, eben draußen stand, eben nicht in der Garage, dass ich dann da mitfahren konnte. (Tn 4)

Das sind so meine ersten Autoerfahrung einem unsäglichen Opel, wo mir immer schlecht geworden ist, den ich auch gehasst habe. (Tn 8)

Die Zunahme von Autos und der damit verbundene Flächenverbrauch durch

Straßen und Parkplätze kann negativ als Bedrohung und als eine Wegnahme von Raum erlebt werden.

Als Kind war unser Territorium groß und ich bin in einer Zeit größer geworden, wo sich die Autos rasend schnell vermehrt haben. Sie sind vom Einzelobjekt auf einmal auch zur Bedrohung in gewisser Weise geworden sind. Einerseits habe sie uns den Platz weggenommen, durch die Art der Parkplätze, die Straßenbaus aber auch beim Radfahren ganz konkret. (Tn 8)

Der kindliche Bewegungsdrang ist durch Unfälle mit dem Auto bedroht: "Die nächste Position war dann ein beinahe Unfall, wo ich auf einer Kühlerhaube von einem Auto gesessen bin vom Schulweg" (Tn 8).

In der weiteren Entwicklung, die von einem Teilnehmer als ein "Vorarbeiten vom Hintersitz" (Tn 8) beschrieben wurde, ist ein wichtiger Schritt, sich im Fahrunterricht, der manchmal, wie bei den Teilnehmenden 8 und 3, von Vater oder Mutter mit übernommen wird, dem selber Fahren und damit der "richtigen" Position auf dem Vordersitz anzunähern.

"Dann [habe ich] mit dem Vater so frühe Fahrerfahrungen auf einem Parkplatz in Erinnerung, die so ein besonderes Highlight auch waren."

Selbstfahren zu können, den Führerschein zu bekommen, kann retrospektiv als ein bedeutender Schritt in der persönlichen Entwicklung erlebt werden, vergleichbar einer *Initiation zum Erwachsensein*.

Den Führerschein zu bekommen, war als Achtzehnjährige so etwas wie ein Initiationsritus, der der den Führerschein gehabt hat, war erwachsen. (Tn 3)

Ein weiterer wichtiger Schritt in der Entwicklung, der von Teilnehmer 8 mit "jetzt gehört die Welt endgültig mir, meine Welt" beschrieben wurde, ist der Besitz des ersten eigenen Autos. Er erweitert den eigenen Aktionsradius, schafft einen neuen Begegnungsraum mit Freunden und Fremden und ermöglicht es, die Welt in einer neuen, selbstbestimmten, "erwachsenen" Form zu erobern.

Also meine erste Erinnerung war an mein eigenes Auto. Das hab ich geschenkt bekommen nach meinem Führerschein. Das war so ein alter Polo, den ich erst eigentlich gar nicht haben wollte, aber dann nachher doch schätzen gelernt habe, weil ich damit halt Fahrpraxis irgendwie kriegen konnte und mit dem ich dann bevorzugt abends durch die Stadt gefahren bin, um irgendwo hinzukommen und das halt so mein Raum war, mit dem ich dann nachts durch die Stadt gefahren bin. Und mit dem ich mich unabhängig gefühlt hab und was aber auch zum Beispiel ein Raum war, um zum Beispiel mit der Freundin

vor dem Haus ihrer Eltern zu reden und halt noch nicht da rein zu gehen, also sozusagen ein Aufenthaltsort. ... Dann hat Auto ganz viel mit Reisen zu tun, also Fahrten über Land und dabei so ein bisschen die eigene Welt mitzunehmen. (Tn 9)

Ich kann mich erinnern an den Umstieg von mir als junger Erwachsener vom Motorrad auf das Auto als Entscheid auch noch länger leben zu wollen. Wir waren so in einer Motorradgruppe, wo jährlich einige verstorben sind. Da war dieses Auto auch ein Gruppenraum mit gemeinsamen Fahrten. Dieses gemeinsame Fahren auch so etwas Besonderes gehabt hat. (Tn 8)

Sofern kein eigenes, sondern nur ein gemeinsames Auto vorhanden ist, kann das selbstbewusste, selbstbestimmte Benutzen dieses Auto, ohne sich vom Ehemann dominieren zu lassen, in der persönlichen Entwicklung sehr bedeutsam sein, wie bei der Teilnehmerin 3, für die das Auto ein wesentliches Element in ihrer Emanzipation war.

In der weiteren Entwicklung differenziert sich die Haltung zum Auto. Folgende sich keineswegs ausschließende Formen wurden in den Daten deutlich:

- *Das Auto als zentraler Lebensmittelpunkt* zur Selbstaufwertung der eigenen Person:

Ja Autos der anderen und [ich] hatte mich erst gewundert, hm, wie können Leute sich so fixieren auf ihr Auto und das zu ihrem zentralen Lebenspunkt machen und sich so fixieren darauf, das dann zu tunen und sich halt sehr stark beschäftigen mit ihrem Auto und das halt auch als Aufwertung nutzen.

- *Das Auto als Prestigeobjekt*, als Statussymbol, das gegensätzliche Reaktionen provoziert (z.B. Bonzenauto).

Ja dann ist mir eingefallen, der Mercedes, weil Mercedes irgendwie in meiner Familie häufig gefahren wurde und für mich sehr peinlich war. Also ich hab es immer als so ein Bonzenauto erlebt und es war mir immer ganz unangenehm vor Freunden und auch anderen, dass meine Familie Mercedes fährt. Jetzt hat mein Vater noch einen Mercedes, was auch dort Thema ist sozusagen, in Bezug mit anderen Leute, ganz komisch, das ist so eine Art Symbol, wo Leute auch darauf reagieren, also auch das wahrzunehmen. Das wird entweder anerkannt oder abgelehnt, aber das provoziert irgendwie eine Äußerung „Aha so ein Auto“. (Tn 9)

- *Der Liebhaber schneller Autos*, wie der Vater von Teilnehmerin 9.

Dann ist mir eingefallen, dass mein Vater sehr gerne sehr schnelle Autos³ mag, aber auch

zu Zeiten wo er nicht viel Geld hatte, sich dann Autos kauft, die zwar schnell waren aber nicht unbedingt sicher. (Tn 9).

- Die *funktionale Haltung zum Auto*, das gezielt für einen bestimmten Bedarf gewählt wird, wie z.B. das Familienauto, das Wohnmobil:

Wo wir nach dem dritten Kind beschlossen haben, uns doch ein Auto anzuschaffen. Das war dann das Familienauto und äh, das weiß ich auch noch so, das war so mein Traumauto. Ein „Espasse“ - ein großes Auto, in der richtigen Farbe und da ist so die ganze Familie eingepackt gewesen. Und da hab ich auch so dieses väterliche und männliche Erfolgsgefühl gehabt. Die ganze Familie ist eingepackt und richtig strukturiert. Ich war sehr stolz zu der Zeit. (Tn 8)

Im Alter kann sich das Verhältnis zum Auto in Richtung und Angst und Unsicherheit verändern, die sich sowohl als Fahrer, als auch als Fußgänger oder Radfahrer einstellen. Der Aktionsradius kann sich beim Autofahren auf bekannte und kürzere Strecken reduzieren.

Autos fahren zu schnell, wenn ich gehe. Als Fahrradfahrer fahren sind sie mir zu nah. Ich bin ängstlich, weil ich unsicher bin, auch beim Fahren. Große Entfernungen und unbekannte Strecken will ich nicht mehr fahren. Aber ich könnte es mir nicht vorstellen ohne Auto. (Tn 3b)

3. Zusammenfassung und Diskussion

Die Analyse ergab als zentrale Gemeinsamkeit, dass das Auto als ein Instrument mit einer zwar schwer verständlichen, aber nach entsprechender Übung gut nutzbaren Technik zur Erweiterung der selbstbestimmten Mobilität und des privaten Raums gesehen wird. Das Auto schafft einen privaten Raum, um sich geschützt, ungestört und potentiell schnell durch die öffentliche Welt bewegen zu können. Es dynamisiert und erweitert den privaten Raum, indem es nicht nur schnelle Ortsveränderungen zulässt, sondern es auch ermöglicht, bei Bewegungen in der öffentlichen Sphäre ein "bisschen die eigene Welt mitzunehmen", darunter auch Personen und persönliche Objekte.

Ob diese Funktionen des Autos tatsächlich positiv erfahren werden, hängt vom Kontext ab – der jeweiligen Situation, den "Verkehrsrollen" Fahrer, Beifahrer, Fußgänger, Radfahrer. Unter den realen Bedingungen des Autofahrens können sich die positiven Möglichkeiten des Fahrens – die schnelle Mobilität in einem Raum, der Schutz, eine gewisse Privatheit, mit der Chance auf Begegnung

ermöglicht – durch Staus, hohes Verkehrsaufkommen, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, begrenzten Parkplätzen, einem Unfallrisiko selbst für die Fahrenden in ihr Gegenteil verkehren. Als Fußgänger und Radfahrer dagegen stehen die negativen, störenden, gefährlichen und lebensfeindlichen Aspekte des Autos im Vordergrund.

Das Erleben dieser positiven und negativen Aspekte und das mit ihnen verbundene nicht selten konfliktreiche Verhältnis zum Auto, ist von gegensätzlichen (auch ambivalenten) Gefühlen und Einschätzungen begleitet, die um eine Dialektik von Freiheit / Unfreiheit, Autonomie / Abhängigkeit, Macht / Ohnmacht, Schutz / Bedrohung und Selbsterhöhung / Selbstbeschämung kreisen. Überwiegend positive Gefühle können dazu führen, dass das Auto zu einer personalen Instanz wird, zu dem die Subjekte eine Bindung entwickeln und das eine Selbstwert erhöhende Funktion besitzt.

Das Verhältnis zum Auto begleitet die eigene Biographie, wobei die Entwicklung durch einen Gegensatz von Ohnmacht und Macht, sowie Belastung und Entlastung gekennzeichnet ist, – mit einem Schwanken zwischen einem Erleben von Belastung und Ohnmacht und einem identifikatorischen Machterleben im Spiel in der Kindheit, zum Macht- und Freiheits-geladenen Symbol für Erwachsensein, das sich in vielfältige Einstellungen zum Auto differenziert, was sich im Alter wieder ändern kann, wenn Autos vermehrt Gefühle von Unsicherheit und Ohnmacht auslösen.

Das Verhältnis zum Auto ist erstens gesellschaftlich bestimmt durch die mitunter als einschränkend erlebten und Anlässe für Konflikte bildenden Verkehrsregeln, zweitens den Warencharakter des Geräts, der belasten und zu Abhängigkeiten führen kann, sowie drittens Entwicklungstrends – wie die Entwicklung der Autotechnik, die Zunahme an Autos, der damit verbundene Flächenverbrauch –, die von den Teilnehmenden zwiespältig – sowohl faszinierend als auch belastend – erlebt werden.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung können nur Gültigkeit für die analysierten Gruppen beanspruchen. Für eine Erweiterung des Gültigkeitsbereichs müssten die untersuchten Personen variiert werden (andere Berufe, Variation der Schichtzugehörigkeit, des Alters, der Art der Auto-Nutzung usw.).

Das Ergebnis, dass das Auto als Instrument zur Erweiterung der selbstbestimmten Mobilität gesehen wird, deckt sich mit bekannten Bewertungen des Autos (Automobil, 2011).²

Im Erleben der Teilnehmenden spiegeln sich auch viel diskutierte kritische Aspekte des Autoverkehrs, der mit einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige Deutschlands verbunden ist und in den letzten 60 Jahren zu einem stürmischen Wachstum unter Vernachlässigung von Umweltfolgen führte. Dazu zählen die Umweltbelastung durch Abgase, die gesundheitsschädigende Ausmaße annehmen kann,³ der zunehmende Flächenverbrauch durch den Autoverkehr, der den Lebensraum für Mensch, Tiere und Pflanzen beeinträchtigt, die Parkplatzprobleme, die Verkehrsprobleme durch Staus sowie die Folgen von Verkehrsunfällen.⁴ Dagegen spielten andere problematische und kritische Faktoren wie die der hohe Energie-, Rohstoff- und Wasserverbrauch in der Autoproduktion,⁵ der problematische Verbrennungsmotor, der Mineralöl – einem begrenzt verfügbaren fossilen Brennstoff – nutzt und mit einem hohen, die Atmosphäre erheblich belastenden CO₂-Ausstoß verbunden ist,⁶ im geschilderten Erleben der Teilnehmenden keine Rolle.

Die von den Teilnehmenden erwähnten Lösungsansätze für die Umweltprobleme des Automobils – der komplette Verzicht auf das Auto und die Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus und Bahn, der teilweise Verzicht auf das Auto, wenn alternative Verkehrsmittel, wie in Großstädten, gut verfügbar sind, die gemeinsame Nutzung eines PKWs mit anderen Personen – spiegeln bis auf die Nutzung von schadstoffreduzierten PKWs viele der derzeit diskutierten und angebotenen Lösungsansätze.

Anmerkungen

- ¹ Andere Lösungen, die heute vielfach diskutiert und praktiziert werden, wie Nutzung von Treibstoff- und Schadstoff-reduzierten Autos mit vermindertem CO₂-Verbrauch, wurden von den Teilnehmenden nicht erwähnt
- ² Die Bedeutung der Möglichkeiten des beweglichen persönlichen Raums für das Erleben des Autos, die in dieser Untersuchung gefunden wurde spiegelt sich in aktuellen Fernseh-Werbungen, die diesen Aspekt in den Mittelpunkt rücken, um eine bestimmte Automarke attraktiv zu machen (z.B. Mercedes-Werbung für den Van Viano: "Jetzt stell Dir doch mal vor, Karlchen ist irgendwann ausgewachsen, ... "Vielleicht willst Du ja mit Deinen [5] Mädels zum See rausfahren" ... "Oder Du entdeckst doch noch das Schuhgeschäft Deiner Träume" einen Fahrzeug, das für Unternehmungen unterschiedlichster Art passt und selbst den Transport von Duzenden Schuhen ermöglicht, die alle mühelos transportiert werden können", vgl. <http://www.youtube.com/watch?v=RzL5QImJz78>).

- ³ In Ballungsräumen kann die Luftverschmutzung durch Abgase gesundheitsschädigend wirken, Smog begünstigen und zu gefährlichen Feinstaubwerten führen. "Die Kraftstoffe der Motoren beinhalten giftige Substanzen wie **Xylol**, **Toluol**, **Benzol** sowie **Aldehyde**" (Automobil, 2011).
- ⁴ Im Jahr 2004 starben 5800 Menschen an den Folgen von Verkehrsunfällen (Automobil, 2011)
- ⁵ "Die Wasserwirtschaft sieht branchenpositive 380.000 l für ein Fahrzeug als notwendig an" (Automobil, 2011)
- ⁶ Autos erzeugen einen CO₂-Ausstoß von mehreren Millionen Tonnen jährlich, was zum **Treibhauseffekt** beiträgt (Automobil, 2011). Die Erdölverkommen sind begrenzt, was zu politischen Konflikten bis hin zu militärischen Auseinandersetzungen führt, wie jüngst beim Irakkrieg.

Literatur

Automobil (2011). *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*. Verfügbar über: <http://de.wikipedia.org/wiki/Automobil> [30.1.2011].

Burkart, Thomas, Kleining, Gerhard & Witt, Harald (Hrsg.) (2010). *Dialogische Introspektion: Ein gruppengestütztes Verfahren zur Erforschung des Erlebens*. Wiesbaden: VS Verlag.

Dialogische Introspektion (2011). *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*. Verfügbar über: http://de.wikipedia.org/wiki/Dialogische_Introspektion [08.1.2011].

Kleining, Gerhard (1994). *Qualitativ-heuristische Sozialforschung. Schriften zur Theorie und Praxis*. Hamburg: Fechner.

Kleining, Gerhard (1987). Das rezeptive Interview. In Gerhard Kleining (1994) *Qualitativ-heuristische Sozialforschung* (S. 123-147). Hamburg: Fechner.

Kleining, Gerhard (1995). *Lehrbuch Entdeckende Sozialforschung. Band I. Von der Hermeneutik zur qualitativen Heuristik*. Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union.

Kleining, Gerhard (2010). Heuristik als Basismethodologie. In Günter Mey & Katja Mruck (Hrsg.), *Handbuch. Qualitative Forschung in der Psychologie* (S. 65- 78). Wiesbaden: VS-Verlag.

Qualitative Heuristik (2011). *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*. Verfügbar über: http://de.wikipedia.org/wiki/Qualitative_Heuristik [08.1.2011].

Qualitativ-heuristische Sozialforschung Hamburg. *Dialogische Introspektion*
(2011). Verfügbar über: <http://www.introspektion.net/index.html> [08.1.2011].