



Mobilitätsstudie 2005

Qualitative Untersuchung zu Auto und Verkehr

Aral Aktiengesellschaft

Eindrücke
Erfahrungen
Erwartungen



1 Einleitung

Die Aral AG hat eine qualitative Studie in Auftrag gegeben, die für die Öffentlichkeit interessante Aspekte enthält. In den Fokus wurde das Thema Mobilität und Sicherheit gerückt. Um relevante und grundlegende Aussagen zu gewinnen, wurde die qualitativ-psychologische Befragung als Methode benutzt.

Studien zum Thema Mobilität haben bei der Aral AG Tradition. So wurden beispielsweise in den 1990er-Jahren unter der Themenüberschrift „Frauen und Auto“ Untersuchungen zum geschlechtsspezifischen Fahrverhalten durchgeführt. Insbesondere in diesem Spielraum wurde das männliche Prinzip als Maß aller Dinge analysiert. Ein Aspekt, der sich unter anderem auch in den aktuellen Ergebnissen wieder findet.

Für die vorliegende Studie hat sich das Unternehmen in Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut rheingold auf die nachfolgenden Frage-schwerpunkte konzentriert. Innerhalb derer wurden sowohl zielgruppen-übergreifende sowie zielgruppenspezifische Antworten ermittelt:

- ◆ Bedeutung und Stellenwert individueller Mobilität – Welche Hoffnungen und Verheißungen, welche Befürchtungen gibt es?
- ◆ Fahr- und Erlebniswelten – Gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede oder spielen ganz andere Aspekte eine Rolle?
- ◆ Fahr- und Mobilitätsbiografie – Verändern sich die Erlebniswelten im Laufe des Lebens?
- ◆ Selbst- und Fremdwahrnehmung der Verkehrsteilnehmer – Wie schätzen sich die Fahrer selbst ein? Wie sieht die Einschätzung anderer aus?
- ◆ Bedeutung und Stellenwert der Fahrsicherheit – Welche Risikozuschreibungen gehen mit der Selbst- und Fremdwahrnehmung einher?
- ◆ Mobilitätsideologien und Mobilitätsvisionen – Welche Rolle spielen heute der Umweltschutz oder ökologische Kraftstoffe?

2 Zusammenfassung

Die neu entdeckte Freiheit

Deutschland steckt im Stau. Rund 60 Millionen Fahrzeuge waren 2004 in der Bundesrepublik zugelassen – Experten gehen davon aus, dass es in Deutschland bereits in zehn Jahren einen Pkw pro Einwohner geben wird. Das hohe Verkehrsaufkommen führt dazu, dass sich auf den Straßen immer weniger bewegt. Wie gehen Autofahrer mit dieser Mobilitätseinschränkung um? Welche Fahr- und Erlebniswelten haben sich in einer Gesellschaft herausgebildet, die zunehmend im Stau steht? Und welche Bedeutung hat das Thema Fahrsicherheit?

Antworten auf diese Fragen gibt die aktuelle Aral Mobilitätsstudie. Die Tochter der deutschen BP möchte mit der Studie eine Grundlage für die öffentliche Debatte über Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr schaffen. „Das Thema ist für die Zukunft unserer Gesellschaft von entscheidender Bedeutung. Mit der Studie wollen wir neue Erkenntnisse liefern und Handlungsempfehlungen ableiten“, erklärt Dr. Claudia Braun, Pressesprecherin von Aral. Die Studie legt offen, dass die Menschen den Auto-Stau als Analogie zur gesellschaftlichen Entwicklung empfinden. Um sich Freiheiten zurückzuerobern, schaffen sie sich neue, individuelle Möglichkeiten – mit dem Auto als rollendem „Basislager“.

In 80 tiefenpsychologischen Interviews hat das rheingold Institut für qualitative Markt- und Medienanalysen Frauen und Männer zu ihren Erfahrungen, Wünschen und Ängsten in puncto Mobilität befragt. „Es gibt einen Drang zur Weiterentwicklung und Fortbewegung“, erläutert die Leiterin der Studie, Claudia Ramrath. „Die meisten Menschen erleben jedoch im Straßenverkehr Stillstand, Zwang und Abhängigkeit.“ Um einen Ausweg aus dieser Situation zu finden, wird das Auto neu definiert. „Das Drumherum wird wichtiger, Fahren an sich rückt in den Hintergrund“, so Ramrath.

Kreativ gegen den Stau

Welche generelle Einstellung zur Mobilität haben Autofahrer, und wie gehen sie mit der Situation um? Sie fühlen sich in ihren Möglichkeiten eingeschränkt, sehen aber gleichzeitig keine Gelegenheit, etwas gegen die als übermächtig empfundenen Rahmenbedingungen zu bewirken. Das Gleiche empfinden die Studienteilnehmer bei der Betrachtung der gesellschaftlichen Entwicklung. Für ihren Drang nach Freiheit und Bewegung suchen sie sich neue Spielfelder – mit dem Auto als zentralem Element. Es wird zum Basislager für individuelle Ansprüche umfunktioniert.

Die Aral Mobilitätsstudie zeigt, dass es vier Bereiche gibt, in denen neue Freiheiten ausprobiert werden.

Das Auto als Rüstung, das Auto als rollendes Zuhause und das Auto als emotionaler Fetisch. Der vierte Bereich kennzeichnet eine Gruppe, für die das Fahren auf der Straße Freiheit pur bedeutet: die Motorradfahrer. Motorräder stehen für Beweglichkeit und Fahrdynamik und befreien den Fahrer psychisch vom Gefühl des Stillstands.

Besonderes Augenmerk hat die Studie auf die Fahranfänger und Senioren gelegt. Anders als allgemein vermutet, empfinden die Greenhorns auf der Straße eine tiefe Unsicherheit. Rücksichtslos Rasen ist eher ein Zeichen von so genannter kontraphobischer Angstbewältigung: Gefährliche Situationen werden aufgesucht, um sie zu überwinden.

Bei den Senioren sieht die Angstbewältigung konservativ aus: Sie meiden gezielt Situationen, die sie nicht einschätzen können oder die sie verunsichern, wie beispielsweise Nachtfahrten. Die jungen Alten gehen auf Nummer sicher, wollen Spaß haben und nachholen, worauf sie ein Arbeitsleben lang verzichtet haben. Auto und Reisen stehen auf einmal im Mittelpunkt des Lebens.

Mit dem Auto gut gerüstet für die Arena

Je zäher der Verkehr fließt, umso wichtiger ist es, sich jeden noch so kleinen Vorteil zu sichern. Wer so denkt, für den wird die Straße zur

Kampfarena – und für diese Arena sucht er sich bestmöglich zu rüsten. GPS, ABS, Airbags: Technische Features, so die Studie, vermitteln den Menschen nicht nur das Gefühl von Sicherheit. Vielmehr tragen sie erheblich zu einer Fantasie von Unsterblichkeit bei – „So ausgerüstet kann mir nichts passieren!“ – und damit zu deutlich riskanterem Fahren. Eine Extremsituation in diesem Szenario ist die Fahrt auf der Autobahn, bei der langsame Verkehrsteilnehmer rücksichtslos aus dem Weg gedrängt werden. Pferdestärken sind das Argument, mit dem dieser Fahrertyp sich Mobilität zurückerobert. Im Mittelpunkt steht dabei die eigene Beweglichkeit.

Mein Wohnzimmer wird mobil

Das Auto hat in den vergangenen Jahren an emotionalem Mehrwert hinzugewonnen, es wird sogar als Teil der Intimsphäre und verlängerter Lebensraum verstanden. Stets liegt die Sporttasche im Kofferraum, es gibt eine Hi-Fi-Anlage, ein Faxgerät steht auf dem Rücksitz, die Schmink-Utensilien befinden sich im Handschuhfach. Die Befragten erläutern, dass sie so ausgestattet beweglicher seien, unabhängiger von den Unwägbarkeiten der Außenwelt. Es ist ihnen außerdem wichtig, sich auch im Fahrzeug heimisch zu fühlen. Und vor allem für Fahranfänger ist das Auto nicht selten das erste eigene Zuhause. Das Auto wird so zu einer Erweiterung der eigenen Möglichkeiten und unterstützt durch seine Ausstattung spontane Aktivitäten. Freiheit wird zurückerobert.

Mein Auto – mein Partner

Dass viele Männer eine besondere Beziehung zu ihrem Auto pflegen, ist ein bekanntes Phänomen. Aber auch Frauen fühlen sich zunehmend emotional mit ihrem Wagen verbunden – so ein weiteres Studienergebnis. Die Art der Zuneigung wiederum ist grundverschieden. Männern ist die Größe und Ausstattung des Autos wichtig. Sie wollen damit auch die eigene Leistung demonstrieren. Für Frauen ist das Auto in erster Linie der Begleiter im Alltag, dem sie vertrauen, der sie nicht im Stich lässt oder zu dem sie ein kumpelhaftes Verhältnis pflegen. Nicht selten hat der Begleiter einen Kosenamen, die Beziehung zu ihm die Qualitäten einer Partnerschaft: „Das Auto ist mein Ein und Alles.“

Born to be wild – das Motorrad

Einen genaueren Blick hat die Aral Mobilitätsstudie auf Fahrer geworfen, die nach längerer Abstinenz das Motorrad wieder entdeckt haben. Im Motorrad liegt für viele der Befragten eine Chance, physisch-sinnliche Qualitäten von Mobilität zu erfahren und zu spüren, was Kontrolle bedeutet. Die Kraft der Maschine, die unmittelbar erlebte Geschwindigkeit, die Nähe zu den Elementen – das alles macht das Motorrad zum idealen Gegenbild des Autos. Geschätzt werden die Wendigkeit der Maschine („man kann schnell durch einen Stau fahren“) und das Gemeinschaftsgefühl der Fahrer untereinander („ist nicht so

anonym wie beim Autofahren“). Mobilität pur, wenn auch für die meisten nur in der Freizeit.

Fahranfänger haben es nicht eilig

Besonders deutlich wird die ambivalente Einstellung zur Mobilität bei der jüngsten Gruppe, den Fahranfängern. Der Führerschein bleibt das erstrebenswerte Symbol für neu eroberte Unabhängigkeit – raus aus dem Elternhaus, hinein ins Erwachsenendasein. Wie die Studie zeigt, stehen Jugendliche der Führerscheinprüfung aber mit äußerst gemischten Gefühlen gegenüber. Einerseits ist es ein Muss, diesen Abschluss zu schaffen, wenn man dazugehören will. Andererseits bestehen große Ängste vor dem Versagen – was dazu führt, dass die Prüfung hinausgezögert wird. Sind sie dann im Besitz des Führerscheins, fühlen sich viele Anfänger im Straßenverkehr überfordert – sie fahren am liebsten mit Beifahrer, würden dies aber nie offen zugeben. Der Führerschein mit 17, mit obligatorischer Begleitung durch die Eltern, kommt hier den heimlichen Wünschen der Jugendlichen entgegen.

Senioren schätzen Mobilität

Für Senioren spielt das Auto eine zentrale Rolle. Sie haben Zeit und Muße für Fahrten mit dem Auto; nicht selten erfüllen sie sich gerade nach dem Berufsausstieg den lang gehegten Wunsch vom Traumauto. Es ist für sie

das Mittel, um im Ruhestand am Leben teilzuhaben. Wie bei den Fahranfängern ist die Einstellung der Senioren zum Autoverkehr nicht ungebrochen positiv: Mit dem Erleben körperlicher Einschränkung wächst die Angst vor der zunehmenden Abhängigkeit vom Führerschein. Ohne Auto – so die Befürchtung vieler Senioren – drohe die Gefahr gesellschaftlicher Vereinsamung. Die freiwillige Abgabe des Führerscheins ist daher für sie ein bedrohliches Thema, das so lange wie möglich verdrängt wird. Die Studie zeigt aber auch sehr deutlich: Senioren sind sich der Tatsache bewusst, dass der Straßenverkehr sie zunehmend beansprucht und überfordert. Sie reagieren darauf, indem sie bestimmte Situationen vermeiden, etwa Fahrten bei Dunkelheit oder auf unbekanntem Strecken.

Scheinbare Sicherheit

Welche Auswirkungen hat die veränderte Wahrnehmung der Mobilität auf das eigene Fahrverhalten und die Sicherheit im Verkehr? Das Gros der Befragten empfindet den Verkehr heutzutage nicht gefährlicher als früher. Zu dieser Einschätzung trägt wesentlich das mit maximaler Sicherheit ausgestattete Fahrzeug bei. Es verleitet dazu, sich auf der Straße noch riskanter zu verhalten. Der eigene gewagte Fahrstil wird übrigens nicht als gefährlich eingeschätzt – vielmehr betonen die meisten Befragten, dass die eigentliche Bedrohung eine vorsichtige Fahrweise sei – auch als ‚Mutti-Fahrstil‘ bezeichnet. Er blockiere den Verkehrsfluss

zusätzlich, drohe ihn lahm zu legen. Und im Falle eines Unfalls liegt die Schuld beim anderen, weil die eigene Kompetenz außer Zweifel steht.

Genau diese Einschätzungen führen dazu, so die Studie, dass der Großteil der Interviewten eine Teilnahme an klassischen Fahrsicherheitstrainings nicht für notwendig erachtet.

Fazit: Gemeinsam neue Lösungen finden

Die Aral Mobilitätsstudie zeigt ganz deutlich: Das Auto steht einerseits für Flexibilität. Es ist Basis für die Teilhabe am Alltagsleben. Auf der anderen Seite führen sinkende Mobilität und komplexe Verkehrssituationen zu Unsicherheit und Frustration. Die Menschen reagieren auf diese Situation durchaus kreativ: Sie haben sich neue Spielräume geschaffen und definieren Mobilität neu. In naher Zukunft werden rund 80 Millionen Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Das bedeutet, dass neue und kreative Lösungen gefunden werden müssen, um den Verkehr zu managen und nicht komplett im Stau stecken zu bleiben. Diese Lösungen können sich nicht im Bau neuer Straßen erschöpfen. Dr. Claudia Braun: „Vielmehr sind auf gesellschaftlicher und politischer Ebene Konzepte gefragt, die aufzeigen, wie dem individuellen Bedürfnis nach Mobilität Rechnung getragen werden kann.“ Solche Konzepte müssen die Erfahrungen der Menschen, ihre Stimmungen und Erwartungen berücksichtigen.

3 Ergebnisse im Detail

Mehr noch: Wer die Betroffenen einbezieht, wird auf individuelle und originelle Lösungsansätze stoßen, die auch im Großen Vorbildcharakter haben können.

3.1 Das Auto als Rüstung

Je zäher der Verkehr fließt, desto wichtiger ist es, sich Vorteile im täglichen Kampf um Platz eins im Autostau zu sichern. Wer so denkt und vor allen Dingen handelt, für den wird die Straße zu einer Art Kampfarena – und für die gilt es, gut gerüstet zu sein. Kein Problem mit technischen Features wie ABS, GPS oder Airbags. Mobil zu sein bedeutet heute, sich immer wieder neue Spielräume zu erschließen, die die Sehnsucht nach Unabhängigkeit und schnellem Vorankommen stillen. Einer dieser neuen Spielräume ist es, das Auto als eine Art Rüstung zu verstehen.

3.1.1 Es wird aufgerüstet

Es wird aufgerüstet im Straßenverkehr. Mit ESP, ABS, GPS-Navigation, Fahrer-, Beifahrer- und Seiten-Airbags, ‚dickem‘ Blech und Knautschzonen, elektronischem Abstandhalter, dicken Maschinen, Geländewagen oder gelenkigen, wendigen Flitzern. Sicherheitsfeatures geben hier eben nicht nur ein sicheres Gefühl, sondern wecken auch unbewusste Unsterblichkeitsfantasien – „mir kann nichts passieren“ – und verlocken zu risikoreichem Fahren:

„Anti-Schlupf-Regelung, Servolenkung, vier Scheibenbremsen, Antiblockiersystem, Airbag, Sicherheitsgurte, Seitenverstärkung,

Sitze sind gut geformt, da kann ich nicht mehr rausfliegen. Es gibt Kopfstützen, Radio, Navigationssysteme. Also, ich bin gut ausgerüstet.“

„Ich fühle mich dann wie Schumacher – der kann in seinem Rennauto mit Titanfahrgestell selbst mit 300 km/h gegen eine Betonwand fahren und steht danach auf, ohne verletzt zu sein.“

Beispiel:

Eine typische Geschichte für diesen Zug ist die enorme Aufrüstung, die ein 65-jähriger Rentner betreibt: Er hat das Auto mit allen möglichen Extras aufgestockt und damit das Gefühl, sich hundertprozentig auf sein Gefährt verlassen zu können:

„Wozu fahre ich sonst einen 63.000 Euro teuren BMW?“

Verkehr als Kampfplatz

Der Verkehr wird in diesem Spielraum als Kampfplatz wahrgenommen. Eine Arena, in der ich mich durchsetzen will (muss) und in der das Recht des Stärkeren gilt. Eine Zuspitzung ist die Fahrt auf der Autobahn, auf der andere regelrecht aus dem Weg geräumt werden bzw. wieder andere sich aus dem Weg gedrängt fühlen. Das Auto wird zum sicheren Panzer, der einen wappnet und Bewegung ermöglicht.

„Am meisten Spaß macht es mir, mich auf der Autobahn an einen Porsche dranzuhängen. Der räumt den Weg frei und ich habe freie Bahn.“

„Ein kleines Auto käme für mich nicht infrage. In so einem kleinen Smart ist man ja wie kastriert, da hätte ich Angst.“

„In einem größeren Wagen ist man schon irgendwie geschützt. Da habe ich den Überblick. Und wenn da wirklich mal was passiert, wird man auch nicht so schnell eingedrückt.“

3.1.2 Das männliche Prinzip

Insbesondere in diesem Spielraum wird das männliche Prinzip als Maß aller Dinge gesehen, bei Männern und Frauen (Erweiterung Aral Studie 1993). Es wird zwar über Raser und Drängler geschimpft, aber nicht auf Männer generalisiert. Frauen werden andererseits nicht per se als die schlechteren Autofahrer genannt. Frauen und Männer schimpfen über einen bestimmten Frauen-Fahrstil: Mütter in Sports Utility Vehicles (SUV), keiner will fahren ‚wie Mutti‘, d. h. ängstlich, vorsichtig, regelkonform. Der ideale Fahrstil ist zügiges Durchfahren, auch mal Fünfe gerade sein lassen (gegenüber Verkehrsregeln), wenn schnelle Entscheidungen gefordert sind. Damit werden Unabhängigkeit, Selbstbestimmung und Alles-im-Griff-

Haben demonstriert. In keinem Fall will man ein Hindernis darstellen. Insbesondere viele junge Frauen wollen fahren wie die ‚richtigen Kerle‘ und grenzen sich dadurch von (älteren) Frauen im Verkehr ab.

Beispiel 1:

Typisch ist die Auffassung, dass der ‚Mutti-Fahrstil‘ sowohl von Männern wie auch von anderen Frauen als ängstlich und übervorsichtig charakterisiert wird. Wenn eine Frau dem nicht entspricht, wird ihr Fahrstil als männerorientiert beschrieben. So gibt eine 36-jährige Probandin stolz an:

„Ich fahre wie ein Kerl.“

Beispiel 2:

Typisch ist auch die Geschichte einer 18-jährigen Probandin, die überall durchprescht und ihren sportlichen und männlichen Fahrstil lobt. Sie schimpft lauthals auf die Frauen, die den Verkehrsfluss durch ihr langsames und übervorsichtiges Fahren behindern:

„Die Frauen fahren total unsicher und langsam, genau wie die alten Leute, die den ganzen Verkehrsfluss behindern.“

Beispiel 3:

Ein 38-jähriger Proband wird bei dem Fahrstil à la ‚gute Mutti‘ latent aggressiv:

„Tempo 30 in der Wohnzone, Tempo 50 in der Stadt, auch wenn die Rheinuferstraße überall nach mindestens 70 aussieht!“

Frauen und das männliche Prinzip

(Single-)Frauen fahren häufig die kleineren, jedoch nicht weniger PS-starken Autos. Für sie ist das eine andere Coping-Strategie angesichts der Erfordernisse, die der Kampfplatz Straße nahe legt, ein anderes Prinzip des Durchkommens: gewitzte Wendigkeit statt aggressiver Frontal-Durchsetzung; kleiner, wendiger, Parklücken nutzen können, die anderen versperrt sind. Außerdem den Straßenverkehr besser im Griff haben durch Übersichtlichkeit und Kompaktheit (keine ‚Schiffe‘).

Beispiel:

Die Möglichkeit, mittels eines kleinen Autos durchzukommen, wird beim Interview mit einer 32-jährigen Probandin deutlich.

„Ich habe einen kleinen Wagen, mit dem finde ich immer gut einen Parkplatz und kann mich überall gut durchschlängeln.“

3.2 Das Auto als emotionaler Fetisch/Partnerersatz

Liebe geht durch den Wagen. Wer heute einen Partner fürs Leben sucht, findet ihn auf der Straße. Dabei spielt das Auto als Flirt-Medium eine entscheidende Rolle: Es ist das Liebes-Accessoire, mit dem vor allem männliche Fahrer posieren. Psychologisch betrachtet wird das Auto zum narzisstischen Objekt, das der eigenen Idealisierung und Wertigkeit dient. Für Frauen ist der eigene Pkw in erster Linie Begleiter im Alltag, Kumpel – und manchmal bester Freund: Das Auto hat in den vergangenen Jahren an emotionaler Qualität deutlich hinzugewonnen.

3.2.1 Die Liebe zum Auto

Das bei Männern altbekannte Phänomen bzw. Klischee einer intensiven Beziehung zum Auto ist bei beiden Geschlechtern zu beobachten. Hier setzt sich ein bereits in der Aral Studie von 1993 beobachteter Trend bei den Frauen fort. Beide Geschlechter ‚lieben‘ ihr Auto in diesem Spielraum – die Qualitäten des Fetischismus sind dabei jedoch grundverschieden.

Männer

Bei den Männern geht es vor allem um die Größe, den Auftritt des Autos (z. B. sportlich, elegant, dick, böse, potent, metallic); darum, das Auto auszufahren; um Höchstleistungen, Performance-Demonstration.

Männer sehen das Auto hier vor allem als Accessoire, mit dem sie bei anderen glänzen können, sich herausheben, etwas Besonderes sein können. Das Auto wird psychologisch gesehen zum narzisstischen Objekt, das der eigenen Idealisierung und Wertigkeit dient, vor allem im Hinblick darauf, alles im Griff zu haben. Das gewonnene Selbstvertrauen lässt Rückschläge in anderen Lebensbereichen, z. B. im Beruf, leichter verdauen, macht somit unabhängiger.

„Ich nehme jeden Tag im Umkreis von 100 Kilometern Termine wahr. Wenn die Autobahn frei ist, fahre ich auch schon mal 260–270 km/h. Dabei bin ich hellwach und konzentriert, keine Unterhaltung, kein Radio. Das ist ein Riesenspaß, weil, ich habe das alles im Griff.“

„Ich habe immer viel für meine Autos getan. Grundreinigung, selbst repariert und ein neues Dach für den Jeep. Der Golf war mein Traum, habe ich selbst erarbeitet und aufgemotzt. Den erkennt man sofort.“

„Die Frauen gucken ja schon drauf, welches Auto man fährt.“

„Mein Auto mit dem portugiesischen Kennzeichen ist schon sehr aufgefallen.“

Beispiel:

Typisch ist auch der Traum, ein möglichst schnelles Auto zu fahren. So ist einem 35-jährigen Probanden besonders wichtig, eine hohe PS-Zahl zu haben, um „zügig vorwärts zu kommen“.

Bei den gegengeschlechtlichen Interviews zieht sich das Phänomen durch, dass die männlichen Probanden verstärkt versuchen, mit den weiblichen Interviewerinnen über das Auto zu flirten. Da wird richtig ‚Gas gegeben‘ und aufgedreht. Man(n) ist wer.

Frauen

Für die Fahrerinnen ist das Auto in erster Linie eine Art Alltagsbegleiter, Partner oder Vertrauter. Je nach Geschmack ist es das starke, sportliche, elegante oder niedliche Objekt der Liebe, Fürsorge, Bewunderung. Die Qualität ist hier nicht narzisstisch geprägt. Durch größeres Selbstvertrauen wird psychologisch gesehen wieder größere seelische Unabhängigkeit erreicht.

„18 Jahre habe ich meinen Golf gefahren; ein tolles Auto, war nie kaputt, hat mich nie im Stich gelassen.“

„Zu dem Auto, das ich von meinem Vater vererbt bekommen habe, hatte ich ein ganz besonderes Verhältnis. Als das kaputt war

und ich es abgeben musste, tat mir das schon in der Seele weh. Da hing ich richtig dran.“

„Das Auto ist mein Ein und Alles.“

„Ich weiß noch, als ich meine Ente hatte, die hat mich überall hingebraucht. Da habe ich mich richtig wohl gefühlt. Ich war super traurig, als die nicht mehr fuhr, und habe mich von ihr, als sie verschrottet werden musste, erst mal verabschiedet. Eigentlich habe ich die richtig beerdigt.“

Beispiel:

Typisch ist auch die Geschichte einer 59-jährigen, unglücklich verheirateten, wohlhabenden Seniorin, die während des Interviews sehr aufreizend gegenüber dem Interviewer auftritt und ihn regelrecht anflirtet. Ihre Autos (BMW) wechselt sie grundsätzlich alle zwei bis drei Jahre, nutzt sie zur Annäherung und Kontaktaufnahme mit anderen Männern, aber auch zur Flucht. Das geht einmal so weit, dass sie mit ihrem Auto sogar in den Tod fahren will („Bis dass der Tod euch scheidet“).

3.3 Das Auto als Wohnzimmer

Fährst du schon oder lebst du noch? Die Funktion des Autos wird immer

stärker durch seinen emotionalen Wert ergänzt. Gefühle wie Geborgenheit und Schutz spielen in der Beziehung vom Fahrer zum Auto ebenso eine wichtige Rolle, wie die Ausstattung und Einrichtung des vierradrigen Gefährts. Vom obligatorischen Getränkehalter zum Inseat-Fernseher – im Auto lässt es sich leben und wohnen. Das Auto ersetzt zunehmend das eigene Zuhause.

3.3.1 Auto als mobiles Basislager

Das Auto als mobiles Basislager zivilisatorischer Nomaden. In dieser Funktion erweitert es die eigenen vier Wände und erlaubt so größere Beweglichkeit – man kann spontan entscheiden, zum Sport zu fahren – oder man macht sich unabhängig von Unwägbarkeiten der Außenwelt. Das Auto verspricht Mobilität und erfüllt zugleich den Wunsch nach heimischem Halt, Geborgenheit und Schutz. Musik und Hi-Fi-Anlage sorgen für die entsprechende Stimmungsuntermalung, die Bar im Handschuhfach für die Erfrischung.

„Morgens schminke ich mich unterwegs, habe ein Beutelchen dabei, ich kann alles ins Auto packen, Sachen zum Fitnessstudio oder nach dem Einkaufen. Wenn ich deprimiert bin, sage ich: Komm, wir fahren zur Ostsee, höre traurige Musik.“

„Eine tolle Innenausstattung, ganz bequem, eine schöne Anlage. Mein Auto ist wie ein kleines Zuhause.“

„Wenn ich im Auto fahre, habe ich meine Ruhe, da kann ich die Musik so laut drehen, wie ich will, ohne dass sich jemand aufregt.“

„Ich fahre immer entspannt. Ich habe im Auto ein eigenes Büro mit Fax, Navigation, Freisprechanlage, Fernsehen, da bekomme ich immer alle Meldungen sofort. Ich vermeide eigentlich immer Staus.“

3.3.2 Erstes eigenes Zuhause für Fahranfänger

Bei Fahranfängern steht das Auto in diesem Spielraum auch für individuelle Rückzugsmöglichkeit und das erste eigene Zuhause. Das Auto ist dabei angefüllt und beladen mit Gegenständen des persönlichen oder auch beruflichen Gebrauchs. Ob erweiterte Handtasche, erweitertes Zimmer – Post und Geldbörse, Bankauszüge werden im Auto gelassen – oder mobiles Büro mit Bordcomputer, Faxgerät und Fernseher.

Beispiel:

Eine 19-jährige Probandin, die noch bei ihren Eltern zu Hause wohnt, flüchtet sich regelrecht in ihr Auto, weil es das einzige Stück Privatsphäre

für sie ist, der einzige Ort, wo sie alleine und ungestört sein kann. Zu Hause kann es durchaus passieren, dass die Eltern ungefragt in ihr Zimmer kommen, im Auto hat sie Raum für sich.

3.4 Fahrsicherheit

Auffällig ist zunächst, dass das Thema den Charakter einer Fußnote bekommt. Spontan wird es nicht angesprochen und auf Nachfrage schnell abgehandelt. Man wiegt sich in Sicherheit. Der Verkehr heute wird nicht als gefährlich(er) erlebt!

3.4.1 Mir passiert schon nichts

Sicheres Auto. Einen wesentlichen Beitrag zu diesem Sicherheitsgefühl liefert das eigene, mit maximaler Sicherheit ausgerüstete Auto (vgl. Auto als Rüstung). Das kann paradoxerweise gerade zu risikoreicherem Fahren (z. B. dichtes Auffahren – man hat ja ABS; schnelles Fahren bei Nebel – man hat ja Nebelscheinwerfer usw.) verlocken. Sicherheitsfeatures ohne Verkehrserziehung sind in diesem Licht irrelevant bis kontraproduktiv!

„Ich fahre immer mit Licht, auch am Tag. Das ist ein Sicherheitsfaktor, da denke ich mit.“

„Mein Auto ist optimal ausgerüstet, was Sicherheit betrifft.“

„Früher musste man den Fuß in die Ölwanne treten, um zu bremsen. Heute lädt das Sicherheitspaket zum Rasen ein. Man vertraut auf ABS und denkt, man kann jederzeit bremsen.“

„In der Black Box wird die letzte halbe Stunde einer jeden Fahrt rekonstruiert, so dass mir keiner was anhängen kann. Das gibt mir enorme Sicherheit.“

Eigene Fahrkompetenz

Eine andere, wesentliche Quelle der erlebten Sicherheit ist die eigene, so erlebte Fahrkompetenz. Es findet eine strikte Trennung zwischen Bild und Gegenbild statt: Man selber ist der umsichtige, defensive, fähige, solide Fahrer, der niemanden in Gefahr bringen würde, alles im Griff hat und sich ganz in den allgemeinen Fluss der Mobilität einfügt. Gefährdung für die (eigene) Sicherheit sind immer die anderen! Dabei denkt man nicht nur an Unfälle, sondern auch an ‚Foulspiel‘.

„Ich komme selbst nicht in Gefahr, nur durch andere.“

„Ich kann mich auf mich selbst verlassen.“

„Ich würde sagen, dass ich sehr umsichtig und sicher fahre. Wenn da was passieren könnte, dann höchstens durch andere.“

„Ich fahre total sicher und konzentriert, gefährlich sind höchstens die anderen. Viele fahren unkonzentriert und beschäftigen sich während der Fahrt mit anderen Sachen.“

Beispiel:

Typisch für dieses Themenfeld ist auch die Geschichte einer 40-jährigen Probandin, die sich durch schnelle Autos bedroht fühlt, die auf der linken Spur zu dicht auffahren. Ihren eigenen Überholvorgang stellt sie nicht infrage, sie fährt umsichtig und sicher, und wenn sie mit 120 km/h auf der linken Spur überholt, müssen die anderen eben abbremsen, schließlich gefährden die ja den Verkehr und nicht sie.

3.4.2 Es sind immer die anderen

Je nach Gusto werden verschiedene Sicherheitsrisiko-Gruppen genannt, mal Ausländer mit Goldkettchen, mal Mütter mit Kindern, mal jugendliche Raser, mal Fahrradfahrer oder Fußgänger, Motorradfahrer usw. Prägnantere Risikogestalten heben sich heraus im ‚Opa mit Hut‘, im ‚Lkw-Fahrer‘ und in der ‚vorsichtigen Mutti‘. Der ‚vorsichtige Fahrstil‘ scheint in diesem Zusammenhang fast noch das Schlimmste, bedeutet er

doch eine gehemmte, ängstliche Fahrweise, die droht, den Verkehrsfluss aufzuhalten, zu blockieren und lahm zu legen (‚Sand im Getriebe‘).

„Am meisten nervt mich der Fahrstil von Leuten, die mit 100 km/h permanent auf der Mittelspur fahren.“

„Die Ente ist die gefährlichste Waffe überhaupt.“

„Die Lkw-Fahrer sind auch total gefährlich! Wenn die übermüdet sind und dann beim Fahren noch Zeitung lesen.“

„Die älteren Leute gefährden den Verkehr, wenn sie unsicher zwischen den Spuren hin und her schwenken.“

Verkehrserleben von Senioren und Fahranfängern

Niedrigere Risikowahrnehmungsschwellen haben nur Senioren und Fahranfänger. Sie erleben den Verkehr als hektisch und fordernd. Fahranfänger sehen sich häufig noch als Blockade.

Senioren sehen sich dagegen selbst als ruhige, erfahrene und souveräne Fahrer, die sich Zeit lassen (können), und sehen die anderen Verkehrsteilnehmer als diejenigen, die zu hektisch sind.

„Ich weiß schon, dass ich besonders aufpassen muss als Fahreranfänger. Ich kann manche Situationen einfach noch nicht so richtig einschätzen und bin manchmal noch nicht so richtig sicher im Verkehr.“ (Fahreranfänger)

„Ich fahre ruhig und sicher. Wenn die anderen das stört – ich verhalte mich korrekt! Sollen sie doch nicht so hektisch drängeln!“ (Senior)

„Wenn ich manchmal sehe, wie wild die anderen fahren – die kommen im Endeffekt auch nicht schneller ans Ziel als ich.“ (Senior)

Motorradfahrer

Hier fährt der Tod immer mit und ist wesentlicher Teil der Gestalt. Es werden entsprechende Vorkehrungen getroffen (z. B. Schutzkleidung); man ist sich des Risikos bewusst. Die Gefährdung sind eher die ‚Kräfte der Natur‘, mit denen man spielt und ringt. Hinter der Gefahr, selber einen Fehler machen zu können, stehen insgeheim Größenfantasien, die mit Unverwundbarkeit und ‚Gottgleichheit‘ (die Natur neu einstellen) korrespondieren. Erschreckender als der Tod ist Querschnittslähmung (im Gegensatz zum Tod ein erlebter Stillstand).

„Ich habe immer entsprechende Schutzkleidung an. Ohne wäre mir das viel zu gefährlich, schließlich reicht schon eine Sekunde Unaufmerksamkeit aus, um sich hinzulegen. Und dann keine Schutzkleidung anzuhaben, das wäre ziemlich waghalsig.“

„Man muss sich dessen bewusst sein, dass immer etwas passieren kann. Das ist ein Spiel mit dem Feuer. Aber ich schütze mich schon so weit, wie es geht.“

Mütter mit Kindern

Fokus des Risikobewusstseins ist das Kind, das sich im Straßenverkehr bewegt, nicht man selbst! Höhere Sensibilisierung vom Kleinkindalter bis zum Führerscheinwerb des eigenen Nachwuchses. Mütter werden als Fahrerinnen von anderen dagegen häufig als Risikofaktor im Straßenverkehr erlebt (z. B. mangelnde Aufmerksamkeit auf Verkehr mit Kindern im Auto, rücksichtsloses Fahren).

„Wo ich mir schon Gedanken drüber mache, ist, wie mein Kind sich im Verkehr zurechtfindet. Wenn die da mit dem Fahrrad heutzutage rumfahren, da nützt der Schutzhelm im Zweifelsfall auch nicht mehr viel. Früher habe ich mir da nicht so viele Gedanken gemacht, als ich noch keine Kinder hatte.“

„Wenn Mütter mit Kindern im Auto fahren und die Kinder hinten quengeln, ist das schon gefährlich. Die Mütter sind dann total unaufmerksam.“

3.4.3 Sicherheitstraining

Fahrsicherheitstrainings werden als wichtig und richtig angesehen, jedoch von den meisten nicht gemacht! Sicherheits- und Sehtests werden an Senioren delegiert. Man erwartet häufig, sie nicht aus eigener Tasche bezahlen zu müssen.

„Ein Sicherheitstraining ist auf jeden Fall sinnvoll, das sollte ich auch mal machen. Bisher hab ich dafür aber einfach keine Zeit gehabt und außerdem sind die ja auch ganz schön teuer.“

„Wenn es das umsonst gäbe, würde ich das auch mal machen! Obwohl, da muss ich mir ja dann schon wieder einen ganzen Tag freinehmen.“

„Das sollte ab einem bestimmten Alter Pflicht sein, dass man regelmäßig seine Sehkraft und Reaktionsfähigkeit überprüft. Würde ich auch machen, wenn ich in einem bestimmten Alter bin.“

„Wenn ich sehe, wie die älteren Leute manchmal fahren, das ist ja lebensgefährlich. Die sollten wirklich mal einen Test machen.“

Beispiel:

Typisch ist auch die Geschichte eines 19-jährigen Fahranfängers, der Fahrsicherheitstrainings grundsätzlich befürwortet, aber der Meinung ist, mittlerweile doch ‚ganz gut‘ fahren zu können und ‚so etwas‘ deshalb im Moment gar nicht zu brauchen. Das mühsam erkämpfte Sicherheitsgefühl, das sich nach der anfänglich großen Unsicherheit eingestellt hat, soll nicht aufs Spiel gesetzt werden, indem man durch das Training vielleicht wieder eigene Unzulänglichkeiten vor Augen geführt bekommt.

Hinter der Abwehr von Sicherheitstrainings steht die unbewusste Angst, sich in Grenzsituationen zu begeben, bei denen man merkt, doch nicht alles unter Kontrolle zu haben. Das ausgebildete Selbstbild über die eigene Fahrkompetenz ist in Gefahr – das oben beschriebene Sicherheitsgefühl könnte sich als trügerisch erweisen. Die unbewusste Angst vor ‚sozialer Deklassierung‘ als souveräner Fahrer (soziale Komponente): Auto fahren kann doch jeder – da kann es doch gar nichts geben, was man nicht im Griff haben könnte. Ein Sicherheitstraining kommt hier dem öffentlichen Zugeben gleich, das Auto nicht zu beherrschen.

Ansatzpunkte für Sicherheitstrainings wären daher die Durchführung als Teil der Fahrschulausbildung, d. h. in der Zeit, in der das eigene Fahrbild ausgebildet wird, oder als ‚Niki-Lauda-Training‘, d. h. im Sinne eines besonderen Fahrtrainings, das die ‚normale‘ Kompetenz nicht infrage stellt.

Motorrad und Sicherheit

Interessant ist, dass im Rahmen von Motorradfahren Sicherheit/Sicherheitstraining sozial erwünscht ist. Und es geht um das Beherrschen der Maschine, das man eben erst lernen muss. Analogie ist die Bändigung eines Pferdes; diese hat beim Auto schon stattgefunden – es ist kultiviert.

3.5 Fahranfänger

Die meisten Jugendlichen können es kaum erwarten, den Führerschein zu machen. Doch die Sehnsucht nach Mobilität paart sich immer öfter mit einem anderen Gefühl: Angst. Viele Fahranfänger fühlen sich schon vor der Prüfung unter Druck gesetzt. Sie fürchten, nicht mehr ‚dazuzugehören‘, wenn sie den Führerschein nicht machen. Nach der bestanden Prüfung wird der Druck nicht geringer. Viele Anfänger stellen ernüchert fest, dass sie den Wagen noch nicht völlig beherrschen – und reagieren darauf mit Unsicherheit.

3.5.1 Fahranfänger haben es nicht eilig

Statt Emanzipation und Auto-Nomie steht beim Einstieg die Sehnsucht nach dem schützenden Beifahrer oder Begleiter im Vordergrund. Illusionen und Wünsche sind die Gleichen wie früher: Der Führerschein eröffnet riesige Freiräume und macht das Erwachsenwerden offiziell. Gleichzeitig wird ein großer Druck erlebt (Freunde, Mitschüler, Eltern) bzw. der Führerschein zum Zwang, da er selbstverständlich ist; eine Art weiterer Abschluss, den man schaffen muss, um dazuzugehören. Versagensängste, Hinauszögern sind die Folge.

„Frei, unabhängig und spontaner zu sein. Ich muss nicht mehr lange überlegen, wie ich dahin komme und bei wem ich übernachte oder wie ich zurückkomme. Ich muss nichts mehr planen, mich nur ins Auto setzen.“

„Da kann ich auch abends mal spontan losfahren, zu Freunden oder in die Stadt.“

„Ich kann überall hinfahren, wo ich will. Auch mal mit Freunden spontan ein Wochenende nach Holland oder so.“

„Freunde und Bekannte drängten, auch den Autoführerschein zu machen, da sie meinten, für die Ausbildung bräuchte ich ein Auto.“

„Den Führerschein zu haben ist wie Allgemeinbildung: Man muss den haben, sonst steht man doof da.“

„Ich habe die Prüfung immer wieder vor mir hergeschoben, bis mein Fahrlehrer gesagt hat: ‚Jetzt reicht’s!‘“

Ängstliche erste Fahrten

Nach dem Führerschein, bei den ersten Fahrten alleine im Straßenverkehr (= in der Erwachsenenwelt), fühlt man sich ängstlich und überfordert, man fährt am liebsten mit Freunden/Geschwistern oder Papas/Mamas Auto, in dem zumindest der Geist der Familie anwesend ist und einen nach Christophorus-Art beschützt. Die erträumte Weite endet bei McDonald's auf dem Parkplatz. Man ist häufig schnell ernüchtert und merkt, dass sich da erst noch etwas ausbilden muss – hat aber häufig schon das perfekte, neue Auto.

„Bin total unsicher und tierisch aufgeregt beim Fahren.“

„Was ist eine angemessene Durchschnittsgeschwindigkeit für Anfänger? 160 km/h?“

„Mir ist es am liebsten, wenn jemand dabei ist, wenn ich fahre. Zur Not nehme ich meine kleine Schwester mit.“

„Die ersten Minuten bin ich immer noch total nervös, danach geht es dann einigermaßen.“

„Als ich meinen Führerschein gerade ein paar Tage hatte, bin ich nach Köln reingefahren und hatte mir extra vorher den Weg ausgedruckt im Internet. Den Rückweg allerdings nicht und da hab ich mich dann tierisch verfahren und verfranst. Ich fahre jetzt erst mal nur noch mit meinen Freundinnen.“

Beispiel 1:

Typisch ist die Geschichte einer 18-jährigen Fahranfängerin, die vor dem Führerscheinwerb mit ihrer besten Freundin immer darüber geredet hat, was sie alles machen könnten, wenn sie doch nur endlich einen Führerschein hätten. Jetzt, wo beide einen Führerschein haben, sitzen sie

immer im Zimmer der Probandin rum und überlegen, was sie denn nun alles machen könnten. Außer einer Fahrt ins Drive-in von McDonald's ist noch nicht viel rausgekommen.

Beispiel 2:

Beispielhaft für die Gruppe der Fahranfänger ist ebenfalls die Geschichte einer 18-jährigen Probandin, die heimlich und ohne Erlaubnis den Führerschein gemacht hat. Was zunächst Trotz und ein gewisses Vorpreschen beinhaltet, hat sich bereits nach kurzer Zeit ins Gegenteil verkehrt: Zwei Tage nach dem Führerscheinwerb hatte sie nämlich mit dem Wagen ihrer Mutter einen Unfall und traut sich seitdem nicht mehr, alleine zu fahren.

Beispiel 3:

Beispielhaft ist auch die Geschichte einer 18-jährigen Probandin, die immer wieder – fast wie eine Beschwörungsformel – betont, dass man in ihrer Familie keine Angst habe und es dort keine Unfälle gäbe.

3.5.2 Angstbewältigung

Es zeigen sich geschlechtsunspezifisch verschiedene Formen der Angstbewältigung:

- ◆ kontraphobisch: Angstsituationen werden gezielt aufgesucht, man fährt auf der Überholspur;
- ◆ phobisch: ängstliches, vorsichtiges Fahren; bestimmte Fahrten werden zunächst gemieden (z. B. Stadt oder Autobahn).

Beispiel 1:

Eine typische Geschichte ist die einer 18-jährigen Probandin, die die Gefahr regelrecht draufgängerisch aufsucht. Sie prescht mit ihrem Auto drauflos und begegnet ihrer Angst kontraphobisch.

„Als ich einmal mit einem Mercedes nach Berlin gefahren bin und meine beiden Mitfahrer schliefen, hab ich auf der Autobahn richtig Gas gegeben, bin mit über 200 gefahren. Das war ein total cooles Gefühl.“

Beispiel 2:

Beispiel für das genau gegenteilige Verhalten ist ein 18-jähriger männlicher Fahranfänger, der extrem langsam und übervorsichtig fährt:

„Auf der Autobahn muss ich mich schon sehr konzentrieren, da fahre ich nicht schneller als 100/120 km/h!“

Führerschein mit 17

Vor diesem Hintergrund lässt sich eine geheime Sehnsucht nach dem ‚Führerschein mit 17‘ ableiten: Man muss nicht alleine starten, sondern darf jemanden dabei haben. Der Weg in die Unabhängigkeit kann schrittweise und angstfreier erfolgen, ohne dass man das Gesicht verliert.

3.5.3 Fahrschul Ausbildung

Theorie und Praxis werden zumeist sehr unterschiedlich erlebt.

Praxis

Den Praxisstunden als ‚richtigem Fahren‘ wird regelrecht entgegengefiebert; Spaß, Abenteuer und Sicherheit, weil der Fahrlehrer noch daneben sitzt. Den Fahrschülern ‚kribbelt es in den Fingern‘. Auffällig ist, dass viele schon weit vor dem 18. Geburtstag mit Eltern oder Geschwistern Fahren geübt haben. So berichtet eine 40-jährige Probandin, dass sie ihren Sohn bereits mit elf Jahren Auto fahren lässt, ‚damit er vorbereitet ist‘.

Theorie

Die Theorie wird dagegen als langweilig und schlecht vermittelt empfunden. Es geht in erster Linie darum, die Zeit abzusitzen, diese Durststrecke zu erdulden. Theorie stellt aber auch eine Hürde dar; mehrmals durch die Prüfung zu fallen, ist nicht selten.

„Ich hatte Spaß daran, dass ich so eine große Kiste bewegt kriege, dass ich das ans Rollen bringe.“

„So ein Auto zu steuern, ist schon was Aufregendes. Als ich das erste Mal drin saß, war ich schon etwas stolz, dass ich das ganz alleine lenken konnte.“

„Das Autofahren zu üben machte schon Spaß! Das war spannend.“

„Meine Fahrlehrerin Jutta war klasse, ich habe mal angehalten bei einem Stoppschild, obwohl grün war, da hat sie mir ihren Terminkalender vor den Kopf geknallt.“

„Ich war genervt von der Theorie. Ich wusste das alles doch schon und musste trotzdem hin.“

„Erst war ich in einer langweiligen, einer alten Schule. Theorie vom Band und Video, alte Stühle im Keller. Dann bin ich zu smile & drive gewechselt, perfekt, die Theorie wurde gut erklärt, die waren freundlich, behalten den Namen.“

Mangelnde Vorbereitung

Nach der Ausbildung bleibt bei vielen Fahranfängern das Gefühl von Rückschlag, vermehrt auch das mangelnder Vorbereitung oder Rüstung. Ansatzpunkte für eine Optimierung liegen daher in der Verknüpfung von Theorie und Fahrspaß zur Verbesserung der Vorbereitung, z. B. mit Hilfe eines interaktiven Computerspiels oder eines Fahrsimulators.

„In der Fahrschule geht es nach Plan, im wahren Leben ist das ganz anders.“

„Als ich das erste Mal ohne Fahrlehrer gefahren bin, habe ich meinen Vater gefragt, ob er mitfährt. Aber er hat nur gesagt, dass ich alleine fahren soll, denn schließlich habe ich ja den Führerschein und dann muss ich auch alleine und ohne Hilfe fahren können.“

3.6 Senioren

Fahranfänger und Senioren, beide Gruppen haben – im Gegensatz zu der generellen Zielgruppe – Unruhe und Bewegung, eine Phase des Umbildens ihrer Mobilität, gemeinsam. Während jedoch die Fahranfänger mit dem Einstieg in den Zug ‚Mobilität und Unabhängigkeit‘ beschäftigt sind, stehen die Senioren vor der Aufgabe, sich auf einen Ausstieg (oder zumindest eine Einschränkung) vorzubereiten.

3.6.1 Senioren in der Zwickmühle

Es ist zunächst auffällig, dass Mobilität einen großen Stellenwert besitzt. Unter einer scheinbar entspannten Haltung geht es um Dramatisches: Vordergründig taucht wieder vermehrt Spaß am Autofahren auf; Illusionen werden gepflegt:

- ◆ endlich mobil ohne berufliche Eingrenzungen und Stress (kann endlich fahren, wohin und wann ich will, mir Zeit nehmen);
- ◆ endlich den Wagen fahren, auf den man Lust hat (nicht funktional beschränkt); späte Erfüllung eines Autotraums;
- ◆ nach wie vor wird regelmäßig ein neues Auto gekauft.

„Wenn man einen Termin hat und pünktlich ankommen muss, macht Autofahren keinen Spaß. Aber jetzt, wo ich fahren kann, wann und wo ich will, da kommt es ja auch auf fünf Minuten nicht an.“

„Ich kaufe mir auch in Zukunft regelmäßig ein neues Auto!“

Beispiel:

Typisch ist auch die Geschichte eines 60-jährigen männlichen Probanden, der sich im Alter endlich den lang gehegten Wunsch von einem Jaguar erfüllt hat.

Angst vor Unmündigkeit

Dahinter steht die Angst, ohne Auto unmündig zu werden/zu vereinsamen/ (gesellschaftlich) zu sterben! (Fahranfänger = gesellschaftlicher Einstieg und Einstieg in die Autonomie vs. Senioren = gesellschaftlicher Ausstieg und Ausstieg aus der Autonomie). Die erlebte Angewiesenheit auf das Auto weckt zusätzliche Ängste, nun auch tatsächlich bald ‚still zu stehen‘, und erzeugt den Druck, sich das Gegenteil beweisen zu müssen – Rad fahren, zu Fuß gehen als Beweis, dass man noch ‚dazugehört‘ und noch alles im Griff hat.

„Durch das Auto bin ich mobil. Ohne Auto komme ich ja aus Pulheim nicht mehr raus.“

„Ohne Auto, da droht die Vereinsamung.“

„Ohne Auto ist man wie von der Welt abgeschnitten, völlig abhängig von anderen.“

Aber dann eben auch: „Ich bin noch rüstig, kann das auch ohne Auto. Wenn es geht, fahre ich mit dem Fahrrad.“

3.6.2 Bedeutung des Autos

Das Auto gewinnt einerseits wieder an Bedeutung als Mittel, weiterhin am Leben teilzunehmen, dem drohenden Lebens-Stillstand zu begegnen. Gleichzeitig wecken das wahrgenommene Angewiesensein auf das Auto und die Nutzung des Autos auch Ängste vor Abhängigkeit und einem Fortschreiten der eigenen, befürchteten Immobilität (= sich nicht mehr bewegen zu können, endgültig still zu stehen).

Unsicheres Fahrverhalten

De facto wird das Fahrverhalten unsicher und vielen Einschränkungen unterworfen. Diese werden von den Senioren beschrieben, jedoch nicht als Einschränkung oder Defizit markiert! Man erzählt, dass man halt einfach weniger fährt, nicht mehr im Dunkeln, nicht mehr unbekannte Strecken, nicht mehr bei Regen, nicht mehr auf der Autobahn, nicht mehr im Berufsverkehr usw. Das kann so weit gehen, dass das Auto zur Prothese, zum Rollstuhl wird – wenn man auch sonst kaum noch die Treppe heraufkommt, so fährt man doch noch regelmäßig mit dem Auto, auch weitere Strecken.

„Den Berufsverkehr meiden wir. Das brauchen wir nicht mehr als Rentner, wie auch Staus oder stark befahrene Strecken. Wir fahren lieber sonntags, wenn die Straßen frei sind.“

„Es muss trocken sein. Wenn es regnet, fahre ich nicht so gerne, das ist ungemütlich, das dauernde Wischen, ich bleibe dann lieber rechts und fahre langsamer, lass mich nicht hetzen.“

„Wir fahren noch regelmäßig jeden Sommer nach Spanien runter. Das lassen wir uns nicht nehmen. Da freuen wir uns schon immer drauf, schön gemütlich, übernachten in der Schweiz.“

3.6.3 Geschlechtsspezifisches

Im Umgang mit den verdrängten Einschränkungen lassen sich geschlechtsspezifische Bewältigungsmuster erkennen.

Überkompensierende Männer

Männer tendieren dazu, zu verdrängen und überzukompensieren, Angst vor Potenzverlust schwingt mit, oder thematisieren Altersbeschränkungen anhand ihres weiblichen Lebenspartners und legitimieren so Einschränkungen („meine Frau kann ja nicht mehr so“).

Beispiel 1:

Typisch für das Überkompensieren von Einschränkungen bei Männern ist ein 66-jähriger Senior, der an Diabetes leidet und trotzdem mit 260 km/h auf der Autobahn rast.

„Ich fahre total sicher und zügig – da kann gar nichts passieren. Schließlich fahre ich doch schon seit Jahrzehnten!“

„Wir kaufen uns jetzt einen neuen Wagen, dieses Mal ganz bequem mit Automatik – wissen Sie – meine Frau kann sich so besser auf den Straßenverkehr konzentrieren.“

Auffälliges Phänomen in den Interviews mit den männlichen Senioren ist auch das spielerische Flirten mit den Interviewerinnen und das Gasgeben beim Autofahren: Hier wird über das Autofahren ein Stück Jugendlichkeit zurückgeholt und demonstriert, dass man(n) noch mitten drin ist.

Zurückhaltende Frauen

Frauen tendieren dagegen zu ängstlicher Ich-Einschränkung: meiden Parkhäuser, sind gerne Beifahrerin („lasse lieber meinen Mann fahren und genieße die Landschaft“), präferieren ein kleines Auto und fahren damit häufig nur auf der rechten Spur der Autobahn.

Z. T. aber auch aktive Wendung: Verzicht auf das Auto in vielen Situationen soll gerade eigene Mobilität unter Beweis stellen; oder ein Verzicht wird klar in die Lebensplanung miteinbezogen (z. B. Wohnung in der Stadt mit besserer ÖPNV-Anbindung).

Beispiel 1:

Typisch für die Zielgruppe der weiblichen Senioren ist eine 61-jährige Probandin, die mit dem Auto nur bekannte Strecken zurücklegt. Neue, unbekannte Wege fährt sie grundsätzlich mit der Bahn und lässt sich dann am Zielpunkt von Freunden abholen.

Beispiel 2:

Auch eine 59-jährige Probandin, die Angst davor hat, in Parkhäuser zu fahren, weil die so ‚eng‘ sind, ist am liebsten Beifahrerin ihres Mannes und lässt grundsätzlich ihn fahren, wenn es irgendwie geht.

Beispiel 3:

Eine 60-jährige Probandin hat sich im Alter ein kleines Auto zugelegt, weil sie sich durch die größeren Autos schon länger überfordert fühlte. Mit den kleinen Autos kann man sich unauffälliger durchschlängeln und unbehelligt auf der rechten Spur fahren:

„In den großen Autos habe ich mich nie richtig wohl gefühlt!
Das war viel anstrengender, die zu fahren.“

Beispiel 4:

Typisch für die Ich-Einschränkung mit aktiver Wendung bei Frauen ist eine 59-jährige Seniorin, die demnächst einen Umzug vom Land in die Stadt plant. Sie verzichtet auf das geliebte Landleben und nimmt sich in der Stadt eine kleinere Wohnung, weil dort die Geschäfte direkt in unmittelbarer Nähe liegen und gut zu Fuß oder per ÖPNV erreichbar sind.

3.6.4 Führerscheinabgabe

Angst vor Ausmusterung. Die freiwillige Abgabe des Führerscheins bzw. die freiwillige Teilnahme an Führerscheintests im Alter erscheint vor diesem Hintergrund als permanentes Moratorium: Der Führerscheinverlust kommt einer sozialen Selektion/Ausmusterung gleich; daher Ängste, ein Test könnte Lücken aufdecken, den eigenen Verfall/die eigene Vergreisung drastisch offen legen. Die Senioren warten ganz ausdrücklich auf einen bestimmten, deutlich spürbaren Einschnitt/Einbruch ihrer Fähigkeiten.

„Wenn ich dann Parkinson hätte oder Herzattacken, dann würde ich den Führerschein auch abgeben.“

„Ich habe schon vor, den Führerschein mit 70 abzugeben. Ich habe Diabetes, und wenn das Sehen verschwommener wird, das möchte ich mir und anderen nicht antun.“ (heute 66-Jähriger)

„Wenn ich ehrlich bin – freiwillig gebe ich den nicht ab, das müsste mir schon verboten werden!“

Die Zeit, den Führerschein aufzugeben, wird in die entfernte Zukunft verlegt. Nichtsdestotrotz demonstriert man ausdrücklich den Willen zur freiwilligen Abgabe – nur, es ist halt noch nicht so weit. D. h., auch die Senioren haben es nicht eilig! (vgl. Fahranfänger) Diese Haltung ist tief verankert auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen: zum einen in einem kulturellen Ideal, welches Altern, Einschränkung und Tod tabuisiert und verdrängt; zum anderen in der Individualkultur, die Selbstbestimmung götzenhaft verehrt. Daher existieren derzeit wenig bis keine Ansätze, hier verkehrserzieherisch über die Einsicht tätig zu werden.

3.7 Motorradfahrer

Fahrspaß zwischen Leben und Tod. Fahren mit Spaß und Emotion, Brisanz, Dynamik und Bewegung („richtiges Fahren“). Auch in die Interviews kommen mitreißende Dynamik und Bewegung, Intensität.

Insbesondere Wiedereinsteiger blühen regelrecht auf: Das Motorrad bringt einen wieder körperlich in erregende Fahrwelten, die alle Sinne ansprechen.

3.7.1 Der Motorrad-Wiedereinsteiger – Endlich Bewegung

Jenseits aller Versicherungen und Feststellungen verlässt man seine Begrenzungen, probiert Neues aus, überschreitet Grenzen, Entwicklungen finden statt; man lässt sich bewusst auf Unvorhersehbares ein. Bewegung wird auch wieder physisch spürbar. Das Auto wird auf seinen Nutzen reduziert. Die Wirkungseinheit Motorradfahren bekommt höhere Relevanz vor dem derzeitigen kulturellen Hintergrund (Stichwort: Stillstand in wichtigen gesellschaftlichen Lebensbereichen).

3.7.2 Motorradfahren als Gegenbild zum Autofahren

Was das Motorradfahren ausmacht: Charakteristisch ist die zentrale Verfassung, die einer Ausflugsverfassung entspricht. Genannt wird auch das intensive Erleben eines Mittendrin und Dabei. Der Fahrer ist hoch konzentriert und der Natur und den Elementen unmittelbar ausgesetzt. Im Vergleich dazu ist das Auto eine isolierte Kapsel, die fast von alleine fährt, in der man viele Strecken fast im Schlaf fährt. Außerdem wichtig sind die Kraft der Maschine, die Geschwindigkeit, das Verschmelzen mit der Maschine. Das kann zum Rauschzustand führen und „süchtig“ machen.

„Erst Motorradfahren ist richtiges Fahren. Man spürt, dass man fährt.“

„Beim Auto fahre ich manchmal nach Hause und dann überlege ich: ‚Wie bin ich überhaupt den Weg gefahren? Ich bin ja schon zu Hause.‘ Das ist dann wie im Blindflug. Beim Motorradfahren ist das nicht möglich, jede falsche Reaktion bedeutet den Tod.“

„Motorradfahren schärft alle Sinne, da muss man aufpassen – schon ’ne Coladose oder ’ne brennende Kippe ist gefährlich.“

„Man fährt nur um des Fahrens willen, aus purer Freude am Fahren.“

„Wenn ich morgens sehe, das Wetter stimmt, und ich weiß, ich kann mit dem Bock zur Arbeit, ist das direkt ein ganz anderes Gefühl, aufzustehen.“

„Man erfährt die Geschwindigkeit pur! Die Natur ist viel spürbarer. Gerüche und Witterungen, wie der Wind an dir entlangsaust.“

Ritterschlag

Außerdem charakteristisch für das Motorradfahren als Gegenbild zum Autofahren ist der besondere, stolze, martialische Auftritt in gelebter (auch mitunter dreckiger) Lederkluft, in der man zum wahren Ritter/Krieger (geschlagen) wird. Müheloses, Leichtes, Wendiges bis zum Fliegen fährt dem Zähnen, Statischen und Panzerigen des Autos davon; man wird kreativer und beweglicher. Gemeinschaftsgefühl statt Durchkommen um jeden Preis.

„Du kommst dir in der Kluft mit dem Helm manchmal vor wie vom anderen Stern oder wie so ein Roboter.“

„Du spürst einfach die Kraft der Maschine, das ist pure Kraft! Das ist einfach brachial. Man spürt, wie die Physik mit einem spielt und du mit ihr spielst, wenn man in die Kurve geht und sich in die Kurve neigen muss. Die Fliehkräfte, die da überwunden werden müssen.“

„Es ist toll, wenn man die Kurven ganz leicht nehmen kann, sich in die Kurve wiegt und die Physik überlistet.“

„Die Gedanken fließen leichter und schneller. Man kann über vieles besser nachdenken und Probleme besser lösen.“

„Der Kopf ist total frei.“

„Man kann schnell durch einen Stau durchfahren, muss sich nicht anstellen.“

„Mit dem Auto rolle ich einfach dahin. Es ist für das termingerichtete Fahren zuständig.“

„Man grüßt sich, wenn man andere Motorradfahrer trifft. Man redet miteinander, auch wenn's nur kurz ist. Da werden Tipps zur Strecke ausgetauscht. Ist nicht so anonym wie beim Autofahren.“

„Ich fahre entweder alleine oder auch, besonders bei längeren Touren, mit der Gruppe. Das macht mehr Spaß.“

3.8 Ideologien und Visionen

Das Auto ist zum Ego-Thema geworden. Statt übergeordneter Zusammenhänge steht das eigene Schicksal als Autofahrer im Zentrum der genannten Visionen.

3.8.1 Gesellschaft im Stau

Sorgen und Horrorvisionen kreisen um eine weiter zunehmende

Einschränkung der Beweglichkeit (mehr Autos, verstopfte Straßen, rücksichtsloseres Fahren) bis zur vollkommenen Stilllegung des Verkehrsflusses; um einen verordneten Verzicht auf das eigene Auto und damit auf ein letztes Refugium der (Idee von) Selbstbestimmung bzw. das Auto wird zum Privileg von Reichen. Selbst diese Sorgen werden seltsam leidenschaftslos genannt (fatalistische Einstellung) – man bewegt längst anderes beim Autofahren! (vgl. neue Spielräume)

„Wenn das weiterhin so zunimmt, hat in 20 Jahren jeder ein Auto und die Staus werden immer länger. Vielleicht bauen die ja dann unterirdische Autobahnen: riesige, unterirdische Verkehrssysteme, die den Verkehr reibungslos steuern und ablaufen lassen.“

„Verkehr wird in den Luftraum verlegt, z. B. mit Hubschraubern von Dach zu Dach.“

„Ideal wäre eine Schiene, wo das Auto eingestellt, das Ziel einprogrammiert und man auf der Schiene geführt und am Zielort wieder rausgelassen wird.“

„Ich würde trotz Stau immer noch lieber mit dem Auto fahren als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Da habe ich wenigstens

meine Ruhe und werde nicht mit Leuten konfrontiert, mit denen ich nichts zu tun haben will.“

„Ich bin bereit, auch viel mehr für den Sprit zu bezahlen.“

Visionen, wie es denn weitergehen könnte, bleiben verschwommen. Man ist orientierungslos und wartet auf eine Lösung ‚von oben‘. Bis dahin ‚schlägt man sich durch‘ (z. B. Benzinpreise zahlt man halt, solange es irgendwie geht), Einschränkungen scheinen unvermeidbar und werden in Kauf genommen. Die Parallele von Autofahren und momentaner kultureller Situation, der erlebten ‚Gesellschaft im Stau‘ und dem Ruf nach grundsätzlichen Veränderungen (solange sie einen nicht selber betreffen) wird deutlich.

3.9 Auto und Umwelt

Das Thema Umwelt kommt nicht zur Sprache – es hat keine Relevanz mehr. Der Kenntnisstand bzgl. alternativer Technologien, der Verwendung der Ökosteuer oder neuer Kraftstoffe ist lückenhaft bis nicht vorhanden.

3.9.1 Ich-Welt statt Umwelt

Es gibt kein schlechtes Gewissen mehr. Stattdessen Verrechnungen: Man fährt doch schon umweltfreundlich durch die heutige Auto-technologie (KAT, niedrigere Geschwindigkeit), auch gegenüber anderen Verkehrsmitteln wie z. B. der Bahn. Man zahlt doch schon für die Umwelt über den Spritpreis (= Ökosteuer). Es herrscht Überdruß.

„Das Umweltthema kenne ich nur von meiner Mutter.“

„Die haben doch schon die Ökosteuer. Aber was die damit eigentlich machen, möchte ich auch lieber nicht wissen.“

„Ich bin doch umweltbewusst! Ich fahre nicht so schnell und habe KAT.“

Beispiel:

Typisch sind Geschichten wie die eines 46-jährigen Probanden, der angibt, es sei doch umweltschonender, mit dem Auto zu fahren als mit Bus und Bahn, weil der Strom für die Bahn doch auch irgendwo herkommen müsse und damit die Umwelt ja vielleicht noch schlimmer belastet würde.

Psychologischer Hintergrund

Die Öko-Bewegung entstand ursprünglich in den 70ern als Sühne (Gegenbewegung) für die Reinigung von Sünden der Verwandlung, der Gier nach mehr und dem Haben und Anhäufen im großen Konsumkreislauf (weiter, besser, schneller, höher usw.). Analog zu dem christlichen Fasten nach Völlerei, um dann wieder für eine Zeit mit beruhigtem Gewissen zu konsumieren. Da gesamtgesellschaftlich gesehen jedoch heute nur noch wenig Fortkommen bzw. Stillstand in diesem Konsumkreislauf herrscht (z. B. Politik bewegt sich nicht weiter, Konsum bewegt sich nicht weiter, Gürtel werden enger geschnallt und Wünsche zurückgenommen), besteht heute wenig bis kein Bedürfnis nach persönlicher Sühne. Man delegiert an den Staat und die Firmen als die vermeintlich größeren Sünder. Öko nur, wenn es sich rechnet, also finanzielle Ersparnis in Aussicht gestellt wird; die Ökosteuer ist Sühne genug.

„Es gibt ja auch leider keine Schadstoffbefreiung mehr, und so lohnt es sich nicht mehr, Umweltschutzautos zu kaufen.“

„Nein, bei aller Liebe zur Umwelt, das ist mir zu teuer. Da sage ich bewusst Nein!“

„Der Staat kriegt doch schon genug Geld von uns, soll der sich doch darum kümmern. Wofür ist denn die Ökosteuer?!“

Die Studie wurde vom rheingold Institut für qualitative Markt- und Medienanalysen erstellt. Sie basiert auf 80 je zweistündigen tiefenpsychologischen Interviews mit anschließender intensiver Analyse. Die von rheingold angewandte Methode der Morphologischen Markt- und Medienpsychologie hat sich bei der Vertiefung von quantitativen Daten bewährt. Die Ergebnisse geben einen Einblick in die Motivation der Teilnehmer und gehen dadurch mehr in die Tiefe als quantitative Umfragen. Alle Interviewer verfügen über eine mehrjährige Ausbildung in tiefenpsychologischen Gesprächs- und Analysetechniken an der Universität Köln und/oder der rheingold Akademie.

Alle Befragten haben den Führerschein Klasse B. Sie kommen jeweils zur Hälfte aus Köln und dem Umland. Die Quotierung im Einzelnen:

- ◆ 20 Interviews mit Fahranfängern, davon fünf auch Klasse A, Führerscheinwerb liegt maximal sechs Monate zurück, Geschlecht 50:50, Alter 18–25 Jahre, Bildung/Haushalts-Nettoeinkommen gleichmäßig gestreut, eigene Wohnung/bei den Eltern wohnend 50:50.
- ◆ 20 Interviews mit Senioren, die mindestens 20 Jahre Fahrpraxis haben und heute noch drei- bis viermal pro Woche Auto fahren.

Geschlecht 50:50, Alter 55–70 Jahre, Bildung/Haushalts-Nettoeinkommen gleichmäßig gestreut.

- ◆ 40 Interviews mit Autofahrern zwischen 26 und 54 Jahren, mit mindestens fünf Jahren Fahrpraxis, Geschlecht 50:50, mindestens 10.000 Kilometer pro Jahr, Bildung/Haushalts-Nettoeinkommen gleichmäßig gestreut, davon zehn Motorrad-Wiedereinsteiger, mindestens fünf Jahre Motorrad-abstinent.

4.1 Morphologische Markt- und Medienanalysen

Das Konzept der Psychologischen Morphologie wurde von Prof. Dr. Wilhelm Salber am Psychologischen Institut der Universität zu Köln entwickelt.

Die von rheingold durchgeführten Analysen sind im psychologisch-funktionalen Sinne repräsentativ, da Untersuchungsaufbau und Stichprobengrößen garantieren, dass sämtliche für die Wahrnehmung von Produkten, Dienstleistungen, Kommunikationsmaßnahmen usw. relevanten Bedeutungsgehalte und Einflussfaktoren, Wahrnehmungs-Facetten, -Nuancierungen und -Variationen repräsentiert werden. Gleichzeitig wird das ganzheitliche Zusammenwirken der verschiedenen Komponenten dargestellt. Auf diese Weise lässt sich ein Verständnis erzielen, nach welchen

Prinzipien die Untersuchungsobjekte in ihrer Gesamtheit funktionieren. Erst auf Basis dieses Verständnisses werden Entwicklungsprobleme und -potenziale deutlich.

Die Methode und die psychologische Repräsentativität sind durch zahlreiche wissenschaftliche Studien an deutschen Universitäten erwiesen. Die Stichprobe setzt sich aus allen relevanten gesellschaftlichen Gruppen zusammen. Alle für die jeweilige Bewertung bedeutsamen Faktoren und die einzelnen Funktionsprinzipien werden herausgearbeitet. Über die Stichprobengrößen zur Abbildung der psychologisch-funktionalen Repräsentativität liegen langjährige Erfahrungswerte vor, die in Zwischenanalysen ständig überprüft werden. Sie variieren je nach Fragestellung. Bei den meisten Studien haben sich Stichprobengrößen von 40 bis 50 Tiefeninterviews als ausreichend erwiesen.

5 Über Aral und rheingold

5.1 Aral

Der Name Aral steht für mehr als nur Tanken. Er steht für ein Unternehmen, das sein Leistungsspektrum kontinuierlich ausgebaut hat und heute umfassende Mobilitäts-Dienstleistungen anbietet. Konsequenterweise wurde die Markenpflege auf die Werte Qualität, Service und Innovationskraft ausgerichtet. In der Geschäftstätigkeit finden diese Markenwerte ihren konkreten Ausdruck.

Das Thema Qualität zeigt viele Facetten: Als Marktführer weist Aral die höchste Präsenz im Tankstellenmarkt auf. Bei Standortqualität und Ausstattung werden Premium-Standards gesetzt. Das Streben nach höchster Qualität findet seinen Niederschlag auch im Claim ‚Aral. Alles super!‘, der das Markenzeichen ergänzt. Als ‚first mover‘ insbesondere im Kraftstoffbereich gehört Aral traditionell zu den Vorreitern bei Produktinnovationen; jüngstes Beispiel sind die 2004 eingeführten Kraftstoffe ultimate Diesel und ultimate 100.

Aral gehört als Tochtergesellschaft von BP zu den führenden deutschen Unternehmen und ist im deutschen Tankstellenmarkt die Nummer eins. Mit 1,5 Millionen Privatkunden-Kontakten täglich und 120.000 Geschäftskunden weist Aral eine eindrucksvolle Bilanz auf. Auch hinsichtlich Markenbekanntheit, Vertrauenswürdigkeit und Kraftstoffqualität

nimmt Aral Spitzenpositionen ein. Den Namen Aral kennen heute 92 Prozent der Bevölkerung. Der blaue Diamant, das Markenzeichen von Aral, wird meistens auf den ersten Blick erkannt.

Das Erscheinungsbild, die Brand Identity, macht Aral unverwechselbar. Aral und das Mutterunternehmen BP sehen sich als Teil der Gesellschaft. Daraus ergibt sich für die deutsche BP ein großes Maß an Verantwortung. Deshalb realisiert das Unternehmen gesellschaftspolitische und ökologische Maßnahmen, die über das gesetzlich Notwendige hinausgehen. Seit 1998 – dem Jahr des 100-jährigen Bestehens des Unternehmens – lässt sich dieses Engagement verstärkt unter dem Begriff Private Public Partnership zusammenfassen. Gemeinsam mit kompetenten öffentlichen und privaten Partnern werden fest umrissene Aufgaben wahrgenommen und Problemlösungen in gesellschaftlichen und sozialen Bereichen gefördert und mitgestaltet.

5.2 Das rheingold Institut

Das rheingold Institut bringt Licht in die unbewussten Seiten des Verbraucherverhaltens. Angesichts der immer komplexer werdenden Märkte liefert es dem Marketing klare Entscheidungsgrundlagen. Seine Analysen erarbeitet das Kölner Institut auf der Basis der tiefenpsychologischen Methoden und Konzepte der Morphologischen Markt- und Medien-

6 Kontakte und Links

forschung. Gegründet wurde das rheingold Institut 1987. Noch während ihres Psychologiestudiums entwickelten die beiden Gründer Stephan Grünewald und Jens Lönneker die Idee, sich mit einem eigenen Institut selbstständig zu machen. Inzwischen arbeiten die Kölner für die Beletage der deutschen Wirtschaft, Medien und Werbeagenturen.

Die Grundlagen für Erfolg versprechende Marketingstrategien liefern die morphologischen Wirkungsforscher. Mittels psychologischer Tiefeninterviews begeben sie sich auf eine analytische Forschungsreise zu den unbewussten seelischen Wirksamkeiten und Einflussfaktoren, die das individuelle Verhalten bestimmen. Mit ihrem Ansatz liefern die morphologischen Wirkungsforscher lebensnahe Modelle des Verbraucherverhaltens, statt lediglich nackte Daten anzuhäufen.

Heute zählt das Institut zu den renommiertesten Adressen der qualitativ-psychologischen Wirkungsforschung. Das Team der rund 180 festen und freien Mitarbeiter setzt sich aus erfahrenen Diplom-Psychologen und Diplomanden zusammen, die über eine mehrjährige wissenschaftliche Ausbildung in der Durchführung und Analyse von psychologischen Tiefeninterviews verfügen.

Aral Aktiengesellschaft

Dr. Claudia Braun

Wittener Straße 45

44789 Bochum

Fon: +49 (0)2 34-3 15-29 81

Fax: +49 (0)2 34-3 15-23 19

claudia.braun@aral.de

www.aral.de

www.bikerclub.de

www.fuehrerschein.de

www.kidstation.de

rheingold

Institut für qualitative Markt- und Medienanalysen GmbH und Co. KG

Thomas Kirschmeier

Kaiser-Wilhelm-Ring 46

50672 Köln

Fon: +49 (0)2 21-9 12-777-44

Fax: +49 (0)2 21-9 12-777-55

kirschmeier@rheingold-online.de

www.rheingold-online.de

Aral Aktiengesellschaft

Wittener Straße 45

44789 Bochum

Stand: Mai 2005

