
Ausrastende Autofahrer¹

Jack Katz²

Auf einem überfüllten Spielplatz hinter einem Kindergarten in Los Angeles schob ein dreijähriger Junge ein Plastikauto mit den Füßen vor sich her. Während er es lenkt, schreit er: „Fahr los, du blödes Arschloch“, und, „mach dich vom Acker, blödes Arschloch“. Ab und zu wandte er sich einem Kind zu, dass sogar mit ihm spielte, und schrie: „Was weiß ich, du blödes Arschloch“. Bald darauf erfasste die skatologische Epidemie auch seine Gruppe und weitete sich auf den Kindergarten aus. Die Eltern des ersten fluchenden Kindes wurden zur Leiterin des Kindergartens beordert, gaben sich aber völlig überrascht, denn: „in unserem Haus kann er solche Sätze nicht gehört haben“. Kurz bevor er seine Strafrede an das Kind richten wollte, überlegte der Kindergartenleiter noch einmal und fragte dann das Kind, ob es wisse, was ‚blödes Arschloch‘ bedeute. „Ja“, antwortete es, „schlechter Autofahrer“.

-
- 1 Anm. des Übersetzers: Im Englischen „pissed off“. Das könnte auch als „stinksauer“, „stocksauer“ oder, sehr umgangssprachlich, als „angepisst“ übersetzt werden. Während „sauer werden“ meist auf einer Beziehung basiert, die beim Autofahren nicht unterstellt werden kann, ist die Verärgerung in den beschriebenen Fällen so groß, dass sie der Reaktion auf die Tabuverletzung beim Ausrasten ähnelt. Zudem enthält dieses Wort den Verweis auf die anderen, die (beim Autofahren) immer die Dümmeren sind. Katz verwendet in seinem Beitrag häufig männliche und weibliche Pronomen; weil das im Deutschen aber zu umständlichen und stilistisch unschönen Nebenfolgen führt, habe ich es bei einem Pronomen belassen. Auch wenn die Wut beim Autofahrer erstaunlicherweise nicht stark geschlechtsmarkiert ist, habe ich mich für die männliche Form entschieden, weil sowohl eine „Feminisierung“ der Wut wie auch des schlechten Fahrens als sehr unhöflich erschienen.
 - 2 Der Originaltitel lautet: „Pissed off in Los Angeles“. Der Aufsatz bildet das erste Kapitel von „How Emotions Work“. Chicago und London: University of Chicago Press 1999, 18ff. Übersetzt von Hubert Knoblauch. Für die Korrekturen bedanke ich mich bei Felicitas Heine und Leopold Meinert.

Beim Autofahren auszurasten, ist unglücklicherweise eine ausweichliche Tatsache des sozialen Lebens an vielen Orten. In Los Angeles aber ist es ein natürlich vorkommendes Füllhorn sozialpsychologischer Phänomene. Diese Form des Ärgers ist praktisch jedem in lebhaften erinnerlichen Beispielen präsent, der in Los Angeles Auto fährt, weil es sich um eine kurze und immens häufige Erfahrung handelt und weil verärgerte Reaktionen auf die anderen Autofahrer als so grundtief gerechtfertigt erscheinen, dass sie Fremden ohne jede Gefahr des Gesichtsverlustes erzählt werden können. Deshalb bietet die Erfahrung des „Ausrastens“ beim Autofahren eine außergewöhnlich reichhaltige Quelle zur Erforschung grundlegender Fragen über die Natur und die Besonderheiten des Ärgers, sowie seiner Entstehung und seines Verschwindens in der sozialen Interaktion. Ihre beinahe universale Verbreitung ermöglicht es, dass wir ihre Funktionsweise über eine große Bandbreite von ethnischen, geschlechtlichen, sozioökonomischen Unterschieden, Altersgruppen und Persönlichkeitstypen hinweg in den verschiedensten Fahrsituationen und an den verschiedensten Stellen der Routinen und Lebensgeschichten der Fahrer untersuchen können.

Meine Daten stammen hauptsächlich aus 150 Interviews, in denen Leute im Alter von zumeist 30 Jahren und älter von einer entsprechenden Zahl an studentischen Interviewern gebeten wurden, eine oder mehr Geschichten zu erzählen, in denen sie ausrasteten, als sie durch Los Angeles fuhren.

Wenn man Emotionen in natürlichen Situationen untersucht, beginnt man die Suche nach den leitenden Ideen am besten dadurch, dass man das am Phänomen herausstellt, was als besonders absurd erscheint. Die Suche nach Erklärungen kann dann von den Mustern geleitet werden, die, vor dem Hintergrund des bestehenden Wissens und der Überlegungen der untersuchten Leute, als rätselhaftes Geheimnis erscheinen.

Was hat es zum Beispiel damit auf sich, wenn Einzelfahrer energisch vor sich her gestikulieren und lautstark fluchen, wenn sie in einem Auto sitzen, das komplett abgeschlossen ist? Es ist ja nicht so, dass sie glaubten, ihre Ausdrücke seien so mächtig, dass sie durch die Scheibe dringen, den Verkehrslärm übertönen und in das Bewusstsein der Übeltäter eindringen könnten, die ihre Empörung ausgelöst haben.

Mike, ein 30-jähriger Rechtsanwaltsgehilfe, erinnert sich daran, dass er „die anderen Fahrer meistens aus seinem Wagen heraus anschreit. Dann lachte er über sich selbst und bemerkte, dass er wisse, sie könnten ihn nicht hören.“

Auch wenn die Erwähnung einer solchen Sinnlosigkeit verwundern mag, ist es doch ebenso erstaunlich, dass diese Praxis, trotz ihrer Sinnlosigkeit, dabei hilft, die emotionale Spannung zu lösen.

Lori, die ursprünglich aus Georgia kommt, aber seit vielen Jahren in Los Angeles lebt, bevorzugt zwar den öffentlichen Verkehr, muss hier aber häufig selber fahren. Als sie von einem „großen neuen braunen Lastwagen (...)“ geschnitten wurde, wandte sie sich zu ihm und sagte: „Was glaubst Du, wer Du bist? Du kannst mich mal!“ Sie spricht zu sich selbst und bewegt dazu ihre Hände. Sie blickt seitlich auf den Fahrer und spricht dann zu ihm, den Blick gerade aus. „Sie möchte nicht Leben gefährden nur wegen eines kleinen Streits beim Autofahren.“ Aber nachdem sie ein paar schimpfende Bewegungen gemacht hat, „ist sie es wieder los“.

Eindrücklich sind auch Vorfälle, in denen die Teilnehmer ungewöhnliche Maßnahmen ergreifen, um das zu erreichen, was man bestenfalls den persönlichen Minimalgewinn nennen kann. Ein Beispiel dafür ist das Gefecht zweier Mütter, die mit ihren Kombiwagen voller Kinder um den Vorrang an einem McDonalds-Drive-In-Restaurant stritten. Beide Fahrerinnen fuhren einander wiederholt auf die Stoßstange und der Streit endete erst, als die Polizei kam. Sie war von der „Verliererin“ gerufen worden, die mit ihrem Handy die 911 wählen konnte, während sie mit ihrem Auto um den Vorrang in der Schlange kämpfte. In einem anderen Fall kam ein Mann „erst wieder zu Sinnen“, als er mit seinem Auto gegen eine Zementmauer am Mittelstreifen schiff, während er gerade versuchte, einen Fahrer „zu bestrafen“, der ihn zuvor mit seinem Auto geschnitten hatte.

Man könnte solche Szenen als absurd bezeichnen, würde dann aber die Perspektive eines Außenstehenden einnehmen und damit die Grundregel aller verstehenden Forschung verletzen. Aber wie gehen wir damit um, dass solche Bewertungen sehr oft von den Leuten selbst vorgenommen werden, wenige Augenblicke nachdem sie ihren Dampf abgelassen haben?

Frau Minh, eine vietnamesische Einwanderin, die über Nebraska nach Los Angeles gekommen war, wundert sich über die Grobheit der Autofahrer in Los Angeles. Ebenso erstaunt wie peinlich berührt ist sie, wenn sie, nachdem ein Autofahrer sie geschnitten hat und sie den Kopf schüttelt, dieser ihr den Stinkefinger zeigt und sie sich plötzlich vor ihren Kindern „Scheiße“ sagen hört.

Jana, die mit ihrem Mann und ihren zwei Kindern in Orange County lebt und als Fitnesstrainerin an einer großen Universität arbeitet, ist spät dran, als sie mit ihrem Corvette-Cabrio mit Gangschaltung auf einer kurvigen Straße in Palo Verdes unterwegs ist. An einer Kreuzung wundert sie sich über einen Fahrer, der verzögert anfährt. Als sie hinter ihm fährt, hat sie den Eindruck, dass er langsamer wird. Sie wartet auf eine Gelegenheit, ihn überholen zu

können, und als sie auf eine lange Kurve zufahren, legt sie den zweiten Gang ein, beschleunigt und zieht schnell auf die Gegenseite, stellt jedoch fest, dass er auch beschleunigt und sie daran hindert, ihn zu überholen, bis sie die lange Kurve hinter sich haben. Wenige Augenblicke später hält sie „auf offener Strecke“ an und zwingt ihn damit ebenso anzuhalten. Sie geht schnell auf seinen Wagen zu und schreit: „Du Arschloch. Du hättest mich töten können!!!“ Er antwortete mit „Halts Maul, Du blöde Fotze!“ Sofort klebte Jana ihm eine. Nachdem sie weitergefahren ist, konnte sie „nicht glauben, dass sie den Typen geschlagen hatte“. „Es hätte ja sein können, der Typ verfolgt mich, zieht eine Knarre heraus und erschießt mich“.

Obwohl sie nicht wirklich persönlich gefährdet wurden, bleiben die Motive der stinksaurigen Fahrer etwas rätselhaft, wenn sie dem regelverletzenden anderen „eine Lehre erteilen wollen“, indem sie etwa den, der sie geschnitten hat, noch einmal schneiden. Das eigene Selbstinteresse reicht für diese Art der Antworten nicht aus, denn selbst wenn die Lektion wirklich gelernt würde, hätte der Lehrer keinen wirklichen Nutzen aus den Fortschritten des Schülers. Es bleibt nicht weniger rätselhaft, wenn man versucht, die Motivation als altruistisch zu bezeichnen. Indem er in die Rolle des Lehrers schlüpft, erklärt der wütende Fahrer die anderen Fahrer gegen deren Willen zu Schülern. Vielleicht teilen die wütenden Fahrer eine Weisheit mit den Hochschullehrern, die wissen, dass man eine Lehrveranstaltung sehr gut durchführen kann, ohne dass ein Studierender irgendetwas Bleibendes erlernt. Doch auch diese Weisheit klärt das Rätsel nicht ganz auf.

Dass die Erklärung des Ausrastens auf der Straße besondere Schwierigkeiten aufwirft, zeigt sich weiter daran, wie schnell es sich zerstreut. Ein Fahrer, der gerade geschnitten wurde und sich davon bis an den Rande des Wahnsinns treiben ließ, lässt sich häufig durch ein kleines entschuldigendes Nicken sofort wieder beruhigen. Was der Erklärung bedarf, ist die mysteriöse Metamorphose. Starke Mächte entwickeln sich gegen den Willen des Fahrers und ergreifen ihn trotz seines besseren Wissens. Ebenso rasch können diese störenden Kräfte auch wieder verschwinden.

Ein letztes Paradox, das auf der Suche nach einer Erklärung helfen kann, ist die gewohnheitsmäßige Herstellung einer gewissen Ungläubigkeit. Darstellungen der Erfahrungen von Wut sind voll mit Sätzen wie: „Ich glaube es nicht, dieses Arschloch“, oder „Schau dir diesen Idioten an. Wie kann man so etwas machen?“ Erstaunlich ist, dass solche Sätze denselben Fahrern Tag für Tag in die Köpfe schießen. Für viele reicht keine Erfahrung mit „fahrenden Arschlöchern“ aus, um diese Lernunfähigkeit zu überwinden. Es ist zwar löblich, dass so viele Fahrer nicht zu hartnäckigen Zynikern werden, denn die Haltung der Ungläubigkeit belegt immerhin den bestehenden Glauben an die kollektive Verbesserungsfähigkeit. Geht man jedoch

davon aus, dass es keine grundlegende Umerziehung der fahrenden Öffentlichkeit seit der letzten unangenehmen Begegnung mit ihr gegeben hat – warum wundert man sich dann, erneut einem solchen Arschloch über den Weg zu fahren?

Neben der Feststellung offenbar widersprüchlicher und absurder Muster des Phänomens bildet die Betrachtung der Unzulänglichkeiten bisheriger gängiger Erklärungen eine weitere Strategie, um die Frage zu schärfen. Eine Erklärung, die häufig vorgebracht wird, ist dass dem wütenden Fahrer, bevor er die Fahrt antrat, etwas Schreckliches widerfahren sein müsse, vielleicht ein Streit mit dem Ehepartner oder dem Kind, vielleicht ein Konflikt mit Kunden, Kollegen, Vorgesetzten oder irgendjemand anderem bei der Arbeit; vielleicht auch nur die Erkenntnis eines schwarzen Tages vor Antritt der Fahrt. Diese Erklärung mag für einige der der wütenden Autofahrer zweifellos zutreffen, jedoch nicht für alle. In meiner Sammlung von 150 Berichten verärgerter Fahrer kommt die Wut auf

- bei einer Psychoanalytikerin, die zu sich nach Hause in Laguna Hills zurückkehrt und gerade in nostalgischen Erinnerungen an das Bat Mizwa-Fest ihres Sohnes schwebt.
- bei einem jungen Mann, der gerade von einer Freundin nach Hause zurückkehrt und noch träumt, nachdem sie „Sex hatten“.
- bei vielen Fahrern, die Musik im Radio, von Band oder CD lauschen und dazu lustig, ernst oder animiert singen.

Eine andere gängige Erklärung für das Gefühl des Ausrastens beim Fahren könnte in der Reaktion auf Gefahr liegen. Wiederum fügen sich die Tatsachen manchmal, aber nicht immer in die Hypothese. Leute rasten auch bei geringen Gefahren aus. Manchmal bewegen sich ihre Autos überhaupt nicht, etwa wenn ein anderer Fahrer in eine Parklücke fährt, während man gerade davor steht. Häufig erzeugt die Reaktion des ausrastenden Fahrers weit mehr Gefahr als das auslösende Ereignis. Zudem ist auch nicht klar, warum Ärger eine natürliche, sinnvolle und wahrscheinliche Reaktion auf Gefahr sein sollte. Wenn man die Erläuterungen genau betrachtet, in denen von Angst die Rede ist, dann sind die irritierenden Aspekte keineswegs notwendig eng mit den beängstigenden Aspekten verknüpft. So berichtete Dana, eine 45-jährige Frau, die von einer nächtlichen Party in Fountain Valley nach Westwood zurückkehrte, wie sie Angst hatte und auf die Bremse drücken musste, weil sie von einem Fahrer auf der Autobahn 405 geschnitten wurde. Dies habe bei ihr eine ärgerliche Reaktion ausgelöst, doch fügte sie hinzu, dass sie vielmehr darüber verärgert gewesen sei, dass der Fahrer des Infiniti davongefahren sei, „als wäre nichts geschehen“. Nicht einfach die Angst, sondern die achtlose Weiterfahrt des Infiniti-Fahrers hinterließ bei ihr ein Gefühl des grenzenlosen Ärgers.

Die Fahrer verwenden meist eine Abart der Frustrations-Aggressions-Hypothese, um ihren Ärger zu erklären. Die Erklärungen der ausrastenden Fahrer kann in zwei etwa gleich große Hälften eingeteilt werden: jene, die die Vernunft betonen und eine pragmatische Einstellung einnehmen, ein passender Ausdruck ihrer Philosophie ist der Satz „Fahren ist nur eine Art, um von A nach B zu kommen“, und jene, die stolz auf ihre Taktiken sind, mit denen sie Hindernisse umgehen und bewältigen. Die Frustrations-Aggressions-Hypothese passt sehr gut auf die erste Gruppe, aber nicht auf den folgenden Adrenalinjunkie, ein nicht seltener Typus, der gerne die Aggressionen im Rahmen automobiler Herausforderungen sucht.

Marc, der Kunststoffe und Chemikalien an Erdöl- und Chemiekonzerne verkauft und dessen Verkaufsgebiet sich von seiner Heimat in Orange County bis nach Santa Barbara erstreckt, redet von seinem Ärger beim Fahren beinahe wie von einer Therapie. Er ist sich sehr klar über seine eigene Herstellung des Ärgers: „Ich bin immer in Eile, auch wenn ich es gar nicht sein müsste“. Marc sagte wiederholt, „ich weiß nicht, warum ich so durchdrehe. Es passiert einfach“. Dabei ballt er seine Fäuste und beißt die Zähne aufeinander, bevor er in Lachen ausbricht.

Brad, ein 31-jähriger Kreditberater, meinte es nicht ironisch, als er sagte, dass „das Überfahren roter Ampeln und das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit vielleicht die einzigen wichtigen Regeln sind, die ich breche“. Bei solchen Fahrgewohnheiten überrascht es nicht, dass Aggressionen häufig frustriert werden und nicht anders herum.

Lena, eine Hotelmanagerin, fuhr mit ihrem Auto, während sie ein Interview hatte. An einem Punkt der Fahrt „überfuhr ein Fahrer vor uns ein Stoppschild. Da Lena kein Stoppschild vor sich hatte und auf der Vorfahrtsstraße war, beschloss sie, dass sie weder bremsen noch anhalten müsse. „Das ist sein Problem“, war alles, was sie zu sagen hatte. Der andere Fahrer drückte auf seine Bremsen und schleuderte nach rechts, um nicht in uns hineinzufahren, als wir um die Kurve fuhren. Lena sagte, „Was für ein Idiot“ und „Ha, ich wette, er meinte, ich würde anhalten!“. Und sie hupte sogar noch für eine längere Weile. Der andere Fahrer war völlig schockiert, überrascht und irritiert über das, was ihm geschehen war“.

Neben psychologischen Theorien zu Frustration und Wut ziehen die Fahrer auch soziologische Erklärungen heran, die auf verschiedene Hintergrundfaktoren demographischer Art sowie kulturell unterschiedlicher Formen rekurren. „Macho“ und

„Testosteron“ wird angeführt wie auch „Frauen am Steuer“. Schlechtes Autofahren wird manchmal auf die abnehmenden Leistungen älterer Bürger zurückgeführt, aber die sorglose Jugend wird ebenso genannt. Auch ethnische Identitäten gelten als Grund, zuweilen werden auch Mischungen aus all diesen Identitäten gebildet. Wir werden sehen, dass irgendeine Form der abschätzigen Verallgemeinerung bei allen kausalen Erklärungen fürs Ausrasten beim Autofahren genannt wird; doch das bedeutet keineswegs, dass sie tatsächlich als wirkliche Ursache verstanden werden darf.

Es könnte schließlich auch möglich sein, dass die Erklärungsprobleme durch ein paar Ausreißer erzeugt werden, dass die circa 150 Befragten in meiner Erhebung tatsächlich die makellosen Fahrer sind, wie sie es behaupten, und dass sie alle das außergewöhnliche und zufällige Pech hatten, einigen unverbesserlich schlechten Fahrern zu begegnen, die jedoch nur eine sehr große und nicht repräsentative Ausnahme bilden. Glücklicherweise verfügen wir auch über Beobachtungsdaten, die während der Interviews mit Personen wie Lena aufgezeichnet wurden.

Wir stehen vor einem Rätsel, weil wir zum einen nicht wissen, wie und warum die Leute so häufig wütend werden, wenn sie fahren, und zum anderen nicht verstehen, wie es zu diesen emotionalen Phänomenen kommt und wie sie ursächlich zu erklären sind. Es scheint nicht so zu sein, dass die Wut auslösende Hintergrundfaktoren, wie etwa Ärger bei der Arbeit oder geschlechtsspezifische Fahrstile, als Ursache bei den Fahrern in Frage kommen, die nur auf einen Auslöser warteten, um auszubrechen. Es scheint auch nicht, dass es bestimmte Merkmale der Situation des Fahrens sind, Frustration oder andere Dynamiken, die immer am Prozess des Ausrastens beteiligt sind. Wenn wir aber nicht *in* die Handelnden hineinschauen können, um verlässliche Erklärungen zu suchen, und wenn wir *außerhalb* des Fahrers in ihrer Umwelt keine objektiven Faktoren entdecken können, die die Wut auslösen, wo *können* wir dann noch suchen? Wir können uns allein das Phänomen selbst genauer ansehen, und zwar auf eine Art, die das „innen“ nicht vom „außen“, das „Subjektive“ nicht vom „Objektiven“, das Psychologische nicht vom Soziologischen scheidet.

In diesem Kapitel möchte ich Fragen in drei Richtungen stellen, die immer dann systematisch voneinander getrennt werden, wenn man Emotionen untersucht. Zum einen betrachte ich die besonderen Eigenschaften der sozialen Interaktion des Fahrens, also die besonderen Probleme, die Fahrer beim Umgang mit ihrer Identität haben und wie diese von anderen Fahrern wahrgenommen wird. Zweitens können wir die Verkörperungen der Eigenschaften der Wut untersuchen. Das setzt voraus, dass wir die Idee der Metamorphose akzeptieren, einer sinnlichen Verwandlung, in der Körper von Personen zu Trägern ihrer Erfahrungen werden. Drittens müssen wir verstehen, dass Ausrasten nicht einfach eine „Spannungsentladung“

oder irgendein anderes, negativ konnotiertes Phänomen ist, sondern eine aktive Leistung zur Konstruktion einer neuen Bedeutung der Situation. In den nächsten drei Abschnitten möchte ich das Argument führen, dass eine besondere Form der Deutung von Interaktionen, eine bestimmte Art der Erfahrung der Metamorphose und ein gezieltes erzählerisches Projekt die individuell notwendigen und, zusammen genommen, ausreichenden Bedingungen für das Ausrasten beim Autofahren sind.

Am Schluss möchte ich mich der Frage widmen, inwiefern sich die Wut der Fahrer in Los Angeles von der anderer Fahrer unterscheiden könnte. Vermutlich wird fast jeder Leser, der ähnliche Erfahrungen an anderen Orten gemacht hat, bezweifeln, dass Fahrer in Los Angeles eher, häufiger und auf eine besondere Weise wütend werden als anderswo. Dem zum Trotz möchte ich behaupten, dass diese Phänomene eine besondere Bedeutung im gesellschaftlichen Leben von Los Angeles einnehmen.

1 Fahren als blödes Verhalten: Die emotionale Herausforderung asymmetrischer Interaktion

Sieht man einmal von den engen Wegen, die durch Wälder, kleine Städte und Felder führen, ab, dann weist der von öffentlichen Straßen bedeckte Raum für gewöhnlich in eine von zwei diametral entgegengesetzten Richtungen. Das Zeichen für die Richtung der Reise wird durch die Linien gesetzt, die auf dem Boden verlaufen, durch Pfeile auf Schildern an den Rändern, durch einen Grünstreifen, der das Land zwischen den Teerspuren trennt, durch leeren Raum, zwischen geteerten Streifen, die in der Luft hängen oder durch physikalische Barrieren, die einen Wechsel von der einen auf die andere Seite der Straße verunmöglichen. In jedem Fall fordert die Kultur der Straße von den Fahrern, sich auf zwei Klassen zu verteilen, nämlich diejenigen, die in die eine Richtung fahren, und die anderen, die in die andere fahren. Einmal getrennt, verhalten sich die Fahrer in diesen entgegengesetzten *Moietiés* sehr friedlich.³ Es ist eines der Wunder unserer Zivilisation, dass Leute in ungeheurer Zahl und mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit aneinander vorbeirasen und dabei nur selten Unfälle erleiden oder auch nur Anfeindungen von Seiten jener, deren Leben in die entgegengesetzte Richtung fährt. Die Wut auf andere Fahrer beschränkt sich sehr systematisch weitgehend auf einen Bereich unserer räumlichen Beziehungen.

3 Anm. d. Übers.: *Moietiés* sind die beiden Teile von dual organisierten einfachen Gesellschaften, die jeweils eigene Abstammungsgemeinschaften bilden.

Während Unfälle zumeist an Kreuzungen passieren, finden die routinemäßigen Staus beim Fahren zumeist in den *Moietis* statt, die sehr klar getrennt ihren eigenen Richtungen folgen. Weder auf den Autobahnen noch auf den regionalen und lokalen Straßen außerhalb der Kreuzungen spielt das, was mit Fahrzeugen auf der Gegenfahrbahn geschieht, in der Regel eine unmittelbare Rolle. Die Fahrer beschränken ihren Horizont sehr erfolgreich auf die Spuren derselben Richtung und klammern die Gegenrichtung aus. Das Ergebnis ist, dass die Fahrer zumeist auf das Heck des vor ihnen fahrenden Fahrzeugs starren, eine Perspektive, die nicht zufällig mit der Tatsache verknüpft ist, dass das häufigstes Schimpfwort, das in den Augenblicken der Wut geäußert wird, zumindest in Los Angeles, „Arschloch“ ist.

Die motorisierte Form der Interaktion von Angesicht-zum-Heck unterscheidet sich grundlegend von der sehr reichhaltigen Angesicht-zu-Angesicht-Interaktion, mit der Fußgänger aneinander vorbeigehen. Die außergewöhnlichen Grenzfälle der Verlegenheit, bei denen die Fußgänger anhalten und umeinander herum tanzen, zeigen *ex negativo*, dass ihre Arten des Aneinandervorbeigehens ohne größere Schwierigkeiten ausgehandelt werden. Fußgänger haben recht wenig Grund und Anlass, ihre eigenen Rückseiten zu observieren, obwohl es Sinn machen würden, dies zu tun – wie die taktischen Eiertänze zeigen, wenn sie sich gegenseitig anblicken oder anzublicken vermeiden.⁴ Im Unterschied dazu haben Autofahrer recht wenig Anlass und Gelegenheit, für längere Zeit ins „Angesicht“ der entgegenkommenden Autos zu blicken. Selbst wenn sie in den Rückspiegel schauen, um die Gesichter derjenigen zu sehen, die hinter ihnen unterwegs sind, achten sie zumeist darauf, wie viel Abstand zu ihren eigenen Hinterteilen gehalten wird.

Diese etwas seitenverkehrte Struktur der Interaktion zwischen Fußgängern und zwischen Autofahrern führt zu mehr oder weniger seitenverkehrten Formen der persönlichen Inkompetenz. Nur weil andere Fußgänger die eigene visuelle Wahrnehmung so leicht beobachten können, geht man in der Öffentlichkeit ungefähr so herum wie ein Pferd mit Scheuklappen. Wenn Fußgänger aneinander vorbeigehen, ist die Linie zwischen dem kurzen Hinsehen und dem Sich-Anschauen moralisch hoch bedeutsam; im vollen Gewissen um die soziale Bedeutsamkeit ihrer Blicke

4 Goffman (1963, 87) deutet auf das hin, was geschieht, wenn man beim Einsatz solcher taktischen Eiertänze erwischt wird, „wenn eine Person daraus Nutzen zieht, dass eine andere sie nicht anblickt und dann plötzlich entdeckt, dass das Objekt ihres Blickes den sich unbeobachtet Wädhenden beim Blicken ertappt.... Die ertappte Person kann dann ihren Blick anwenden, was häufig eine gewisse Verlegenheit oder gar Scham nach sich zieht; sie kann aber auch so tun, als wäre sie nur in dem kurzen Moment des Anblickens beobachtet worden, der statthaft ist. In beiden Fällen erkennen wir Hinweise auf eine Form des Anstands, der gewahrt werden sollte.“

wird sie von den Fußgängern gewohnheitsmäßig gewahrt.⁵ Im Unterschied dazu sind Fahrer relativ frei, hinzusehen wo und wie es ihnen immer beliebt – gerade weil ihr eigener Blick für die anderen beinahe unsichtbar ist.

Wenn eine Person vom Fußgänger zum Autofahrer wird, dann tauscht er einen dialektischen Komplex interaktiver Kompetenzen und Inkompetenzen in einen anderen ein. Aus demselben Grund, aus dem die Sicht des Fahrers etwas eingeschränkt wird, ist auch seine Fähigkeit zu reden und sein Verständnis der Situation sowie Absichten zum Ausdruck zu bringen ernsthaft beeinträchtigt. Die bildliche Bezeichnung der Blödheit („Idiot“, „Depp“, „Dummkopf“) ist ein Ergebnis der außergewöhnlichen und wortwörtlichen Ausdrucksschwäche von Autofahrern in der sozialen Interaktion. So projizieren sie in Anklagen idiosynkratischer persönlicher Inkompetenz die systematische Unfähigkeit zu etwas auf andere Personen, die der Verkehr als eine Methode des öffentlichen Umgangs miteinander von allen erfordert. Wenn der Fußgänger aus der Sicht des Autofahrers blind ist, dann ist der Autofahrer aus der Sicht des Fußgängers dumm.⁶

-
- 5 Wenn der Blick zwischen Fußgängern, die einander anblicken, beim Vorbeigehen aufrechterhalten wird, können schnell moralische Bedeutungen entstehen, wie etwa sexuelles Interesse oder „Charakterwettbewerbe“ (Wolfinger 1995, 335-336 in Anlehnung an Goffman 1967b, 239-258). Goffman bezeichnet das Wegblicken der Fußgänger als „höfliche Unaufmerksamkeit“. Mit einer Metapher aus dem automobilen Bereich beschreibt Goffman das erforderliche Niederfallen der Augen beim Passieren des Anderen als eine Art „Abblenden der Scheinwerfer“. Für die ersten Züge einer Analyse von sozialen Interaktionen zwischen Fußgängern und Fahrzeugen vgl. Goffman 1971, 5-18. Auf den Straßen amerikanischer Innenstädte der Gegenwart müssen Fußgänger das Risiko abwägen, ihr Sehfeld zu sehr zu öffnen, damit ihnen nicht ein verdächtiger Blick zugeschrieben wird, der als rassistisch gedeutet werden könnte (Anderson 1990), oder es zu wenig zu öffnen, was sie in den Verfolgungswahn führen könnte. Mittlerweile gibt es auch beträchtliche Geschlechts-bezogene Machtkämpfe über die Regeln des Blicks beim öffentlichen Aneinandervorbeigehen.
 - 6 Zu anderen Aspekten der Inkompetenz, die Autos bei ihren Fahrer erzeugen, vgl. McCrane 1994, 170-197. Die Variationen der Kompetenzen und Inkompetenzen von Fußgängern und Autofahrern verdienen eine ausführlichere Betrachtung, als dies hier möglich ist. Jede Art der sozialen Interaktion schafft sich ihre eigene Ontologie, eine einzigartige Verbindung von Maßstäben für das Verhalten von Menschen, die sie erhalten. Das Thema der Verkörperung sozialen Handelns genießt derzeit große Popularität, doch wird der Begriff unter der unangemessenen Annahme verwendet, dass Menschen verschiedene Handlungslinien in dauerhafte Verkörperungen verwandeln. Marcel Mauss schrieb 1935 (1973) mit den „Techniken des Körpers“ einen bahnbrechenden Artikel, in dem er den Begriff des Habitus einführte. Diesem Hinweis folgend, können wir nach Körpern suchen, die durch verschiedene Arten von Technologien erzeugt werden. Dadurch können wir der Forderung Goffmans (1967c, 3), nicht zuerst Menschen und

<http://www.springer.com/978-3-658-09689-2>

Jack Katz: Über ausrastende Autofahrer und das
Weinen

Untersuchungen zur emotionalen Metamorphose des
Selbst

Knoblauch, H. (Hrsg.)

2015, VI, 156 S., Softcover

ISBN: 978-3-658-09689-2