

Erschienen in: psychosozial 94 (2003): 119-127.

Nonverbale Interaktion zwischen Trampern und Autofahrern*

Dagmar Schmauks, Technische Universität Berlin, Arbeitsstelle für Semiotik

Zusammenfassung

Dieser Essay rekonstruiert die nonverbale Interaktion zwischen Trampern und Autofahrern aus dem Blickwinkel der Semiotik und verbalisiert zugleich das implizite Wissen eines kompetenten Trampers. Die erste Phase des Trampens ist ausschließlich nonverbal. Der Tramper beginnt die Interaktion durch die Mitteilung, dass er mitgenommen werden möchte. Das hierfür gewählte Zeichen ist im Standardfall eine kulturspezifische Geste. Der Autofahrer produziert eine der folgenden vier Handlungen: (i) im Erfolgsfall hält er an und nimmt den Tramper mit, während er (ii) im umgekehrten Fall vollständigen Misserfolgs keine erkennbare Reaktion zeigt. In anderen Konstellationen (iii) produziert er eine „antwortende“ Geste oder (iv) drückt dem Tramper gegenüber eine bestimmte Stimmung, Absicht oder Einstellung aus, indem er sein Fahrverhalten ändert. Dieser Aufsatz konzentriert sich auf die Handlungsvarianten (iii) und (iv) und rekonstruiert sie als Äquivalente sprachlicher Äußerungen, von denen jede einen bestimmten propositionalen Gehalt und eine bestimmte illokutionäre Rolle hat. In den elaboriertesten Fällen von Interaktion findet ein wirklicher „Gestendialog“ mit mehreren Wechseln von Sender- und Empfängerrolle statt.

Abstract

This essay reconstructs the nonverbal interaction between hitchhikers and drivers from the viewpoint of semiotics and, because of that, verbalizes the implicit knowledge of a competent hitchhiker. The initial phase of hitchhiking is purely nonverbal. The hitchhiker starts the interaction by signalling that s/he wants a lift. In the standard case, the sign chosen is a culture-specific gesture. The driver produces one of the following four actions: (i) in the successful case, s/he stops and gives the hitchhiker a lift, whereas (ii) in the opposite case of ultimate non-success, s/he shows no perceptible reaction. In other constellations, s/he (iii) produces an „answering“ gesture or (iv) expresses a specific mood, intention, or attitude

towards the hitchhiker by changing his or her driving behavior. This article concentrates on the actions (iii) and (iv) and reconstructs them as equivalents of verbal utterances, each with a specific propositional content and illocutionary force. In the most elaborate interactions, one can detect a real „gestural dialog“ with several turn-takings.

1. Einleitung

Trampen ist durch eine genuine Asymmetrie zwischen den Teilnehmern charakterisiert. Der Tramper¹ möchte mitgenommen werden, und der Autofahrer ist in keiner Weise sozial verpflichtet, dieser Bitte nachzukommen. Dies grenzt die Situation von anderen Interaktionen zwischen Fremden ab, in denen es als höchst unhöflich gilt, seine Hilfe zu verweigern – etwa bei Fragen nach der Uhrzeit oder nach dem Weg zu einem bestimmten Ziel. Man muss allerdings berücksichtigen, dass die allgemeine Einstellung gegenüber dem Trampen von Ort und Zeit abhängt. Vor allem in entlegenen Gebieten mit unzureichendem öffentlichem Verkehr zählt Trampen zum alltäglichen Verhalten. In ärmeren Gebieten kann Trampen sogar so selbstverständlich sein, dass der Tramper seine Mitnahme bezahlt, wobei der Preis von der Länge oder Schwierigkeit der Strecke abhängt. Auf der anderen Seite sinkt die Bereitschaft, zu trampen bzw. Tramper mitzunehmen, wenn es in jüngster Vergangenheit zu zahlreichen oder besonders schwerwiegenden Straftaten bei solchen Fahrten gekommen ist.

Im Folgenden wird Trampen als komplexer Zeichenprozess rekonstruiert, wobei die Semiotik nicht nur das Gerüst der Analyse liefert, sondern auch als Brückenwissenschaft aller Disziplinen angesehen wird, die ebenfalls zur Erhellung der Vorgänge beim Trampen beitragen, also vor allem Linguistik, Kognitionswissenschaft, Psychologie, Soziologie und Ethologie.

Trampen kann wie jede stereotype Handlung als komplexes *Skript* mit festgelegten Schritten (vgl. Schank und Abelson 1975) rekonstruiert werden, wobei hier die Anfangsphase rein nonverbal ist. Der Terminus „nonverbal“ soll im Folgenden – im Unterschied zu anderen Definitionen, vgl. etwa Posner 1985 – alle Zeichensysteme umfassen, die nicht verbal sind, hier vor allem die so genannte „Körpersprache“ (hauptsächlich Gestik und Mimik), ferner andere visuelle Zeichen wie das Fahrverhalten, aber auch akustische Zeichen wie das

Anhupen. Diese nonverbale Interaktion beginnt, sobald der Tramper ins Blickfeld des Fahrers kommt und diesem aus der Entfernung signalisiert, dass er mitgenommen werden möchte. In der von Ekman und Friesen (1969) vorgeschlagenen Typologie zählt diese Geste zur Klasse der *Embleme*. Embleme werden absichtlich produziert, ersetzen eine vollständige sprachliche Äußerung, haben eine feste Bedeutung und können in der betreffenden Kultur von jedem Erwachsenen produziert und verstanden werden.

In der Begrifflichkeit der Sprechakttheorie (vgl. Searle 1969) ist die Geste des Trampers erfolgreich, wenn der Fahrer anhält und ihn mitnimmt. In diesem Fall beginnt eine face-to-face Kommunikation, während der gesprochene Sprache und Gesten zugleich produziert werden. Ein besonderer Fall, nämlich die Konstellation <Tramperin / männlicher Fahrer>, wurde von der Autorin bereits im Detail analysiert (Schmauks 1997). Diese Untersuchung deckt das gesamte Skript einschließlich seiner Verzweigungen ab, also von der Tramper-Geste über die Entscheidung zum Mitfahren und das Einsteigen bis zum Verabschieden am Ziel bzw. zum vorzeitigen Aussteigen, falls die Situation bedrohlich wird. Darüber hinaus stellt der Text praktische, ökologische und soziale Motive für das Trampeln vor.

Der umgekehrte Fall völligen Misserfolgs tritt ein, wenn der Fahrer keine erkennbare Reaktion zeigt – kein Blickkontakt, keine Geste, kein Zuruf, kein Abbremsen. Hier stößt der Terminus „*Interaktion*“ an seine Grenzen, denn es mag der Fall sein, dass der Fahrer den Tramper gar nicht bemerkt hat. Absichtliches Ignorieren und insbesondere erkennbar absichtliches Ignorieren hingegen ist bereits ein indexikalisches Zeichen – und ein Beleg für Watzlawicks (1967) These, dass es unmöglich ist, *nicht* zu kommunizieren. Ein Analogon in einer face-to-face Interaktion wäre eine Frage, die weder eine verbale noch eine nonverbale Reaktion auslöst, und bei der folglich offen bleibt, ob das Nicht-Reagieren eine sensorische Ursache hat (Übersehen, Überhören) oder gewollt ist.

Zwischen diesen beiden Extremen lassen sich viele weitere Reaktionen des Fahrers einordnen, die von bloßen Aktionen wie dem neugierigen Abbremsen bis zu einigen typischen Emblemen reichen. Häufig auftretende Beispiele sind das höfliche Anzeigen eines abweichenden Ziels und das verspottende Winken. Die folgenden Abschnitte stellen eine Typologie faktisch auftretender Reaktionen vor, die von ihrer Funktion ausgeht. Die empirische Basis bzw. das „Korpus“ dieses Artikels sind (ebenso wie in Schmauks 1997) die

eigenen Erfahrungen der Autorin, die in rund 35 Jahren und auf rund 35.000 Kilometern inner- und außerhalb Europas gewonnen und immer wieder systematisiert wurden.

Abschnitt 2 beschreibt die Strategien, mit denen der Tramper „die Bühne vorbereitet“, um mitgenommen zu werden, vor allem durch Wahl eines günstigen Standortes. Abschnitt 3 analysiert weitere Teilaufgaben, nämlich die Wahl der richtigen Geste und eines geeigneten Adressaten. Die beiden letzten Abschnitte untersuchen die vielfältigen Reaktionen der nicht-anhaltenden Fahrer. Eine häufige Möglichkeit ist wiederum die Produktion von Emblemen, von denen Abschnitt 4 die wichtigsten Varianten auflistet und ihre Formen und Funktionen analysiert. Sie alle sind aus anderen Kontexten wohl bekannt und daher spontan verständlich. Nur hier sehen wir eine Kommunikation im engeren Sinn: der Fahrer produziert eine bestimmte Geste, um dem Tramper eine bestimmte Mitteilung zu machen. Abschnitt 5 untersucht Situationen ohne solche gestische Kommunikation, in denen dennoch das Fahrverhalten als indexikalisches Zeichen aufgefasst werden kann. Ein einprägsames Beispiel sind die absichtlichen Variationen des Abstands zwischen Auto und Tramper. Während der Tramper ein sorgfältiges Umfahren² als Zeichen seiner Akzeptanz auffassen wird, interpretiert er umgekehrt ein betontes Näherkommen als gewollte Bedrohung.

2. Definition der Rahmenbedingungen

Die potentielle Interaktion beginnt, sobald der Tramper ins Blickfeld des Fahrers kommt. Die Wichtigkeit der „nonverbalen Präliminarien“ wird klar, wenn man sie als visuelle Äquivalente verbaler Äußerungen auffasst. Fahrer müssen innerhalb von Sekunden entscheiden, ob sie anhalten wollen, wobei sie als Wissensquelle zunächst nur einen flüchtigen visuellen Eindruck haben. Unter funktionaler Perspektive ist daher die gesamte „Vorbereitung der Bühne“ ein Teil der so genannten „*Image-Arbeit*“ (vgl. Goffman 1959).

Die Komplexität dieser Aufgabe wird verständlich, wenn man den Status des Autos als Privatraum berücksichtigt. Autos sind ebenso wie Wohnungen primäre Territorien oder Heimatteritorien (vgl. Altman 1975: 103ff). Als solche sind sie häufig besetzt, haben klar markierte Grenzen und stehen unter völliger Kontrolle durch ihren Besitzer. Allein der Fahrer eines Autos entscheidet also darüber, wem er unter welchen Bedingungen und für wie lange Zutritt gewährt.

Die wichtigste Entscheidung des Trampers ist die Wahl eines geeigneten Standortes, weil dies Kompetenz bzgl. Autofahren sowie Einfühlung in die Bedürfnisse des Fahrers signalisiert. Ein optimaler Standort ist bereits aus der Entfernung sichtbar (eine Forderung, die sicheres Trampfen auf Zeiten mit ausreichendem Tageslicht begrenzt) und bietet eine bequeme und sichere Möglichkeit zum Anhalten. Typische Gegenbeispiele sind Steigungen, Kurven und der Schatten dichter Bäume. Die gewünschte Richtung sollte klar erkennbar sein, weswegen man nicht vor einer Verzweigung trampft, und die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs nicht zu hoch. Trampfen unmittelbar an Ampeln ist zu vermeiden, da der Fahrer es als Nötigung auffassen kann.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist die eigene äußere Aufmachung. Kleidung, Haartracht und Make-Up sowie das Gepäck werden als Zeichen für bestimmte Eigenschaften des Trampers gelesen (etwa: gepflegt, schlampig, unreinlich, verahrlost oder aufreizend) und sind in Situationen ohne verbalen Kontakt das wichtigste Entscheidungskriterium. Die Kleidung muss kulturspezifischen Konventionen entsprechen (vor allem bei den stärker von Übergriffen bedrohten Frauen, vgl. Schmauks 1997: 89f) und hinreichend sauber sein – auch die Schuhe! Jede „Vermummung“ durch verspiegelte Sonnenbrillen, breitkrepelige Hüte, Kapuzen usw. wirkt bedrohlich und ist daher ein einleuchtender Grund dafür, nicht anzuhalten. Problematisch ist ferner umfangreiches Gepäck, das Fahrern als „zu zeitraubend“ erscheint, und absolut zu vermeiden sind Situationen, in denen unklar ist, wie viele Personen mitgenommen werden möchten.

3. Embleme des Trampers

Um erfolgreich zu sein, muss der Tramper eine komplexe Aufgabe lösen, von der drei wesentliche Teile in den nächsten Abschnitten untersucht werden. Die Analyse rekonstruiert die ansonsten nur implizit vorhandene „Tramper-Kompetenz“ und kann daher auch als Ratgeber gelesen werden.

3.1 Die Wahl des richtigen Emblems

Sobald jemand außerhalb seiner eigenen Kulturgemeinschaft trampt, wird die Wahl des geeigneten Emblems wichtig. Ebenso wie nämlich dasselbe Objekt in verschiedenen Einzelsprachen durch je spezifische Ausdrücke bezeichnet wird (ein bestimmtes Nutztier etwa durch „Schwein“, „pig“ und „cochon“), kommt es häufig vor, dass dieselben Objekte und Handlungen in verschiedenen Kulturen durch verschiedene Embleme ausgedrückt werden. So wird Zustimmung (als gestisches Äquivalent der Äußerung „ja“) in Zentraleuropa durch ein Nicken, auf dem südlichen Balkan hingegen durch ein seitliches Schaukeln des Kopfes ausgedrückt. Allgemein gilt: je enger das Emblem auf elementare Körperfunktionen wie Essen, Trinken und Sex bezogen ist, desto universaler ist seine Kodierung. Da die Bitte „Nimm mich mit!“ nicht zu diesem innersten Kern global verständlicher Äußerungen zählt, ist empirisch zu prüfen, ob sie in verschiedenen Kulturen durch ähnliche oder durch verschiedene Gesten realisiert wird.

Bei gründlicher Untersuchung der Varianten stellt man fest, dass sie einige morphologische Merkmale gemeinsam haben, weil die Haltung des Trampers allgemeinen sensomotorischen Forderungen seitens beider Interaktionspartner entsprechen muss. Um nahende Fahrzeuge rechtzeitig wahrzunehmen, stellt sich der Tramper am Rand der Fahrbahn auf und sieht ihnen entgegen. Dies bewirkt gleichzeitig, dass herankommende Autofahrer sein Gesicht sehen können (vgl. Abschnitt 2). In allen mir bekannten Varianten der Tramper-Emblems ist der Arm ausgestreckt (oft so weit wie möglich), um die Geste bereits aus der Entfernung sichtbar zu machen. Entsprechend dieser Forderung nach guter Erkennbarkeit benutzt man in Ländern mit Rechtsverkehr den rechten Arm und in anderen den linken. Gestalt und Bewegung der Hand hingegen sind kulturspezifisch. In Zentraleuropa wird die Hand zur Faust geformt und der Daumen nach oben oder in Fahrtrichtung ausgestreckt. Geringfügige vertikale Bewegungen können dieses Emblem intensivieren.

Interkulturelle Missverständnisse sind möglich, weil dieses Emblem in anderen Gebieten – etwa den Ländern am östlichen Mittelmeer – als Beleidigung verwendet wird. Hier wird der hochgereckte Daumen als erigierter Penis interpretiert und die Bewegung bedeutet „Setz dich drauf!“. Um ernsthafte Probleme zu vermeiden, sollte man das hier übliche Tramper-Emblem kennen und benutzen: Die flache Hand mit nach unten weisender Handfläche wird ausgestreckt und leicht auf und ab bewegt, eventuell unter Kippung der Hand. Auch Personen aus

Zentraleuropa verstehen dieses Emblem spontan, weil sie es mit sehr ähnlicher Bedeutung kennen, nämlich als „Langsam bitte“.

3.2 Die Wahl eines geeigneten Adressaten

Eine zweite Teilaufgabe ist die Wahl eines geeigneten Adressaten. Einige Rahmenbedingungen sind leicht erkennbar, wohingegen das Wissen des Trampers über den Fahrer (ebenso wie umgekehrt) nur aus einem flüchtigen Eindruck stammt. Trivialerweise sollten Personen im Dienst – Polizei, Krankenwagen, Feuerwehr – nicht durch Tramper belästigt werden. Falls Taxis anhalten, möchten sie in der Regel die Fahrt bezahlt bekommen (eine Ausnahme sind Taxifahrer, die sich auf langen unbesetzten Rückfahrten langweilen). Sobald man sieht, dass in einem PKW alle Plätze besetzt sind, wird das Tramper-Emblem nutzlos.

Um die eigene Sicherheit zu maximieren, sollte man rücksichtslosen und unsicheren Fahrern nicht winken, die an ihrer überhöhten Geschwindigkeit oder ihren Schlangenlinien erkennbar sind. Speziell Tramperinnen ist von Autos abzuraten, in denen mehrere Männer sitzen. Und jeder Tramper sollte seinen Intuitionen vertrauen: spontane Abneigung gegen einen Fahrer, völlig unabhängig von ihrer Ursache, ist ein klares Signal, nicht zu winken (oder einzusteigen, vgl. Schmauks 1997: 90).

3.3 Die Wahl des richtigen Augenblicks

Ebenso wichtig ist es, den richtigen Augenblick abzapassen. Man sollte früh genug mit Winken beginnen, damit der Fahrer entscheiden kann, ob er anhält. Um keine Belästigung zu sein, beendet man sein Winken, sobald man erkennt, dass der Fahrer nicht abbremst. Eine freundliche aber nicht provozierende Mimik ist in der gegebenen Situation am angemessensten.

Wenn der Fahrer nicht anhält, sollte der Tramper beim und nach dem Vorbeifahren auf die Produktion beleidigender Embleme verzichten. Es ist nämlich nicht auszuschließen, dass man seine Körperbewegungen noch eine Weile im Rückspiegel wahrnehmen kann, und die Rache eines ärgerlichen Fahrers in einsamer Gegend ist keine empfehlenswerte Erfahrung.

4. Embleme des Fahrers

Viele Fahrer, die nicht anhalten, kommunizieren dennoch mit dem Tramper, wobei sie sehr unterschiedliche Motive haben. Die häufigsten Embleme werden in den folgenden Abschnitten skizziert, wobei jeweils der propositionale Gehalt und die illokutionäre Rolle angegeben werden.

4.1 Über ein abweichendes Ziel informieren

Wenn der Fahrer im Prinzip bereit ist, den Tramper mitzunehmen, aber zugleich weiß, dass er die Hauptstraße in Kürze verlassen wird, kann er diese Tatsache aus Höflichkeit mitteilen. Das hier übliche Emblem bildet die zukünftige Trajektorie ikonisch ab, indem die Hand vertikal gehalten wird und eine imaginäre Kurve beschreibt. Aus physiologischen Gründen (Freiheitsgrade menschlicher Gelenke) ist es am bequemsten, eine Kurve nach links mit der rechten Hand und umgekehrt zu produzieren; diese Bewegung ist zugleich aus der Entfernung gut erkennbar. Dass immer rechtwinklige Kurven beschrieben werden, ist bereits eine Stilisierung des Emblems – die tatsächliche Kurve kann andere Winkelgrade haben, die aber hier keinen der Interaktionspartner interessieren. Der propositionale Gehalt dieser gestischen Äußerung lautet „Ich werde bald (links/rechts) abbiegen“ und die illokutionäre Rolle ist „Bedauern“.

Falls die Zeit dazu ausreicht, kann der Tramper mit einem dritten Emblem reagieren. In diesem komplexesten Fall findet ein wirklicher „Gestendialog“ mit zweimaligem Wechsel von Sender- und Empfängerrolle („turn-taking“) statt. Ein resignierendes Lächeln, eventuell begleitet von einem Achselzucken, oder das Hochheben beider Arme in einer Attitüde von Hilflosigkeit hat den propositionalen Gehalt „Ok, ich verstehe“ und ebenfalls die illokutionäre Rolle „Bedauern“. Eine andere freundliche Lösung ist Winken mit der Hand als visuelles Äquivalent zur Äußerung „Gute Fahrt!“. Dieser wechselseitige Ausdruck von Bedauern hat vor allem phatische Funktion, denn er schafft eine kooperative Atmosphäre zwischen zwei Verkehrsteilnehmern, obwohl sie nie in engeren Kontakt treten werden.

4.2 Andere Gründe für Nicht-Anhalten mitteilen

Funktional sehr ähnlich sind Embleme, mit denen der Fahrer andere Gründe dafür mitteilt, warum er nicht anhält. Ein häufiger Fall – vor allem in ländlichen Gegenden, in denen PKWs auch zum Transport von Tieren und Waren dienen – ist ein vollbeladenes Auto, das keinen Platz für einen weiteren Passagier aufweist. Ein Achselzucken oder ein Zeigen auf die vollgestopfte Rückbank (mit dem Daumen über die Schulter) sind leicht verständlich, ebenso das Zeigen auf einen großen Hund auf dem Beifahrersitz. Auch dieses Emblem kann verbalisiert werden als „Wir haben leider keinen Platz für Sie“, auch wenn die Äußerungsbedeutung etwas spezifischer ist, etwa „Sorry, aber mein Hund duldet keine Fremden in seiner Nähe“.

Wie in Abschnitt 4.1 ist die illokutionäre Rolle „Bedauern“ und der Tramper kann mit denselben Emblemen reagieren wie dort aufgelistet. Wie leicht zu verstehen ist, kann ein höchst frustrierter Tramper sich aber auch weigern, in solchen Fällen kooperatives Verstehen zu zeigen, und möchte stattdessen ein beleidigendes Emblem produzieren. Diese Reaktion ist nicht nur potentiell gefährlich (vgl. Abschnitt 3.3), sondern wird auch die allgemeine Bereitschaft des Fahrers senken, in Zukunft andere Tramper mitzunehmen. Als Beitrag zur Solidarität unter Trampnern (die durchaus eine Art Gemeinschaft bilden, obwohl sie einander vielleicht nie begegnen) sollte man jede positive Reaktion eines Fahrers verstärken, zumindest durch ein Lächeln.

4.3 Den Tramper kritisieren

Während die beiden letzten Abschnitte einige Embleme mit einer deutlich positiven Bedeutung behandelten, drücken die in den Abschnitten 4.3 und 4.4 untersuchten eine Kritik aus.

Falls der Tramper einen ungünstigen Standort gewählt hat, der gar keine Gelegenheit zum sicheren Anhalten bietet, kann der Fahrer beim Vorbeifahren mit den Achseln zucken und dieses Emblem mit einer „fragenden“ Mimik kombinieren. Der propositionale Gehalt ist „Ich kann hier nicht anhalten“ oder als generalisierte Vorhersage „Niemand wird hier anhalten“. Die illokutionäre Rolle ist „Kritik“ oder stärker „Vorwurf“.

Sogar hier sehen wir noch eine Art von Kooperativität, weil man die übermittelte Nachricht rekonstruieren kann als „Ich hätte Sie mitgenommen, aber Ihre (törichte) Standortwahl hat ein Anhalten vereitelt“. Wenn der Tramper den Grund für das Nicht-Anhalten des Fahrers einsieht, besteht eine rationale Reaktion in der unverzüglichen Suche eines besseren Platzes.

Eine explizitere Variante von Kritik ist ein Emblem des „Scheuchens“, das dem Tramper (mehr oder weniger drastisch) eine Bewegung in Richtung des Banketts nahelegt. Die Form der Geste ist vom Verscheuchen sich nähernder Tiere her bekannt, wo sie typischerweise von der Interjektion „Ksch!“ begleitet wird: Die flache Hand wird als eine Art Barriere vertikal vor dem Körper gehalten und mehrfach ruckartig nach außen (also in Richtung des Tieres) geschleudert. Wegen dieser Herkunft aus der Mensch-Tier-Interaktion ist die Verwendung des Emblems gegenüber Menschen recht unhöflich. Die Satzbedeutung ist „Ich fordere Sie auf, zur Seite zu treten“ und das Emblem kann – in Abhängigkeit von der Laune des Fahrers – verbalisiert werden als „Verschwinde!“ oder stärker als „Verpiss dich!“ (als Sprecher mit „Schimpfkompetenz“ stellt man auch hier beim Verbalisieren solcher Gesten fest, dass die adäquate Anrede bei Beschimpfungen immer „Du“ und nicht „Sie“ lautet). Nur wenn man auch den Gesichtsausdruck des Fahrers wahrnimmt, lässt sich entscheiden, ob das Emblem als Ratschlag gemeint ist („Du stehst zu weit in der Fahrbahn“), als Aufforderung („Mach Platz!), als Ausdruck des Ärgers („Nerv mich nicht!“) oder gar als Drohung („Aus dem Weg, oder ich fahr dich platt!“). In allen Fällen wird es gerne von ärgerlichem Hupen begleitet.

Die einzig ratsame Reaktion auf das Scheuch-Emblem ist ein Schritt zur Seite. Er signalisiert zum einen, dass man das Emblem des Fahrers verstanden hat, und verhindert zum anderen eine unerwünschte Eskalation der Interaktion (vgl. Abschnitt 5.4).

4.4 Den Tramper verhöhnen

Das Verhöhnern des Trampers ist eine noch stärkere Variante unkooperativer Interaktion. Einfach mit der Hand zu winken mag als harmlose Art des Spotts gemeint sein, die etwa „Viel Glück mit anderen!“ bedeutet. Der Fahrer sollte allerdings bedenken, dass ein frustrierter Tramper, der vielleicht seit Stunden auf der Straße steht, nicht in der Stimmung ist, hierauf entspannt zu reagieren. Jeder Fahrer weiß aber natürlich auch, dass der Tramper ihm außer

einem wenig spezifischen Hinterher-Schimpfen nichts anhaben kann – Winken ist schließlich keine Straftat.

Alle wohl bekannten Embleme des Beleidigens werden auch von Fahrern angesichts von Trampnern produziert: die Zunge herausstrecken, eine lange Nase machen oder den ausgestreckten Mittelfinger („Stinkefinger“) zeigen. Sie haben alle den propositionalen Gehalt „Denkste!“ oder „Nicht mit mir!“. Die illokutionäre Rolle reicht vom Necken bis zum drastischen Verhöhnern. Autofahrer tun gut daran, gegenüber anderen Autofahrern und vor allem gegenüber Polizisten keinesfalls den Stinkefinger oder dgl. zu verwenden, denn explizite Beleidigungen werden schnell teuer. Ob hingegen ein beleidigter Tramper, der sich ein Autokennzeichen gemerkt hat, in einer Beleidigungsklage eine Chance hätte, sei dahingestellt – schließlich hat er keine Zeugen und gehört einer ohnehin leicht verdächtigen Gruppe von Verkehrsteilnehmern an.

Die Faust mit nach unten gestrecktem Daumen zu zeigen ist ebenfalls ein klares Zeichen der Zurückweisung. In antiken Gladiatorenkämpfen hatte dieses Emblem die Bedeutung „Töte ihn!“ – hier kann es verbalisiert werden als „Nieder mit allen Trampnern!“.

Ein eigenes Erlebnis belegt, dass die Faust mit nach unten gestreckten Daumen in besonderen Fällen auch von Trampnern benutzt werden kann. Während ich auf eine Mitfahrgelegenheit hoffte, zeigte ein Fahrer mir dieses Emblem. Einige Minuten später nahm ein Fahrer mit wesentlich schnellerem Auto mich mit, und wir überholten den ersten Fahrer. An meinem neuen Standort sah ich den unkooperativen Fahrer kommen und konnte nun selbst das ablehnende Emblem zeigen – Rache ist süß! (Natürlich hat er auch beim zweiten Mal nicht angehalten.)

5. Fahrverhalten als indexikalisches Zeichen

In den im Folgenden beschriebenen Situationen produziert der Fahrer weder ein Emblem noch ein anderes intentionales nonverbales Zeichen. Sein sichtbares Fahrverhalten kann jedoch als indexikalisches Zeichen seiner Stimmung, seiner Absicht oder seiner Einstellung gegenüber dem Tramper (oder Trampnern im Allgemeinen) aufgefasst werden. Eine Analyse ähnlicher Fälle in der Interaktion zwischen Autofahrern finden sich bei von Savigny (1995).

5.1 Den Tramper begutachten

Um zu entscheiden, ob er den Tramper mitnimmt, hat der Fahrer als Wissensquelle zunächst nur einen flüchtigen visuellen Eindruck. Eine gründlichere Prüfung erfordert einige Zeit und daher ein Abbremsen des Autos. Diese einfache beobachtbare Handlung kann folglich bereits als Indiz dafür angesehen werden, dass der Fahrer im Prinzip willens ist, Tramper mitzunehmen, und gerade eine Entscheidung über den vorliegenden Einzelfall fällt. Falls es weitere Insassen gibt, könnte eine entsprechende Frage an sie lauten „Sollen wir den mitnehmen?“.

Falls seine Entscheidung negativ ausfällt, besteht die gesamte sichtbare Handlung des Fahrers aus drei Schritten, nämlich (i) Abbremsen, (ii) erkennbares Mustern des Trampers, und wieder (iii) Beschleunigen. In diesem Fall wird der Tramper vermuten, dass aus Sicht des Fahrers mit ihm etwas falsch ist: Ungünstiger Standort? Falsche oder verdächtige Aufmachung? Zu jung? Er sollte jedoch bedenken, dass es ein weiteres (und für das eigene Selbstwertgefühl günstigeres) Motiv für eine gründliche visuelle Prüfung gibt, nämlich unspezifische Neugierde. Bei dieser Motivlage kann das Abbremsen verbalisiert werden durch Äußerungen wie „Lass uns diesen Burschen genauer anschauen“ oder „Wer trampet denn heute noch?“.

Der Tramper muss akzeptieren, dass der Fahrer ihn gründlich betrachtet, denn er bittet um Eintritt in dessen primäres Territorium (vgl. Abschnitt 2). Ein gemäßigtes Lächeln ist angebracht, aber übertriebenes Lächeln oder gar Winken und Hüpfen ist bereits zuviel Aufwand und kann eine negative Reaktion bewirken. Die Überlegungen des Fahrers angesichts dieses hohen nonverbalen Einsatzes könnten nämlich lauten: „Wenn jemand so sehr danach giert, mitgenommen zu werden – was ist mit dem wohl falsch?“.

5.2 Den Tramper akzeptieren

In vielen Fällen akzeptiert der Fahrer den (oder die) Tramper zwar im Prinzip, hat aber gewichtige persönliche Gründe dafür, (grundsätzlich oder nur in diesem Fall) nicht anzuhalten.

Vielleicht hält er nie an, weil er unangenehme Erfahrungen in der Vergangenheit gemacht hat. Stark gestresste Personen betrachten ihr Auto als wertvollen persönlichen Raum, in dem sie eine Zeitlang ohne Anforderungen von außen allein sein können. Andere Motive bestehen nur zeitweilig, etwa: der Fahrer ist in Eile, bereitet einen Vortrag vor, möchte einige Telefonate erledigen oder ist einfach nicht in der Stimmung zu einer Unterhaltung.

Um dem Tramper mitzuteilen, dass sein Nicht-Anhalten keineswegs ein Nicht-Akzeptieren bedeutet, kann der Fahrer einfach den Abstand zwischen seiner Trajektorie und dem Tramper vergrößern. Dieses Umfahren in einem Bogen hat drei positive Auswirkungen: Der Tramper wird nicht physisch gefährdet, fühlt sich respektiert und hat einen besseren Blickkontakt mit nachkommenden Fahrern. Trivialerweise ist diese Strategie auf schmalen Straßen mit starkem Verkehr nicht möglich. Die Satzbedeutung ist „Ich nehme dich zwar nicht mit, verschaffe dir aber Raum zum Erreichen deiner Ziele“. Die zugrunde liegende Einstellung ist Akzeptanz des Trampers; ferner ist das Ausweichverhalten ein Ausdruck von Höflichkeit (ebenso wie zwischen Fußgängern, die einander im Normalfall „automatisch“ ausweichen).

5.3 Den Tramper verhöhn

Ganz ähnlich wie die Embleme in Abschnitt 4.4 kann auch das Fahrverhalten selbst zum Verhöhn benutzt werden. Ein typisches Beispiel ist das betonte Beschleunigen unmittelbar vor dem Tramper, ebenso wie langes lautes Hupen direkt neben ihm ohne erkennbaren Anlass. Die Satzbedeutung ist etwa „Geh zur Seite!“. Wenn solche Handlungen mit dem Ausdruck von Verachtung und Geringschätzung produziert werden, wäre die adäquate Verbalisierung eine Beleidigung wie „Aus dem Weg, du Trottel!“.

Dieses Verhalten wird hauptsächlich von sehr jungen männlichen Fahrern produziert, die ihre Freunde in demselben oder dem folgenden Auto beeindrucken wollen. In einer ethologischen Rekonstruktion gehört das Verhöhn von Personen, die man für unterlegen hält, zum so genannten „Imponiergehabe“. Das für den Menschen typische Ausnutzen einer für überlegen gehaltenen Technik hat seine Wurzeln in viel früheren Epochen der Phylogenese, es entspricht funktional etwa dem Aufstellen des Borstenkamms bei Wildschweinen und dem Trommeln auf die eigene Brust bei Primaten. Während jedoch in face-to-face Interaktionen aller Arten von Lebewesen nicht ausgeschlossen werden kann, dass

der Attackierte „zurückschlägt“ und sich als stärker erweist, ist Imponierverhalten gegenüber einem Tramper vorhersehbar folgenlos, da dieser keine Möglichkeit zur Revanche hat.

5.4 Den Tramper bedrohen

Im Gegensatz zum Ausweichen, das als Zeichen der Akzeptanz aufgefasst wird (siehe Abschnitt 5.2), kann der Fahrer umgekehrt den Abstand zwischen Auto und Tramper auch absichtlich verringern. In gemäßigten Fällen ist diese Handlung ein Äquivalent zu den Scheuch-Emblemen, die in Abschnitt 4.3 als „Aus dem Weg!“ verbalisiert wurden. Hier zeigt sich wie in vielen anderen Bereichen, dass der Beginn einer Handlung als Kürzel der gesamten Handlung dienen und diese somit als pars-pro-toto Zeichen vertreten kann. In Dialogen reicht es oft, die geballte Faust zu zeigen, um eine Auseinandersetzung zu beenden. Der Bedrohte (den der Drohende für unterlegen hält!) fasst das bloße Zeigen der Faust als Androhen eines künftigen Zuschlagens auf: „Wenn du nicht sofort aufhörst, dann ...!“ Ebenso interpretiert der Tramper das Näherkommen als Drohung auf: „Aus dem Weg, sonst ...!“.

Die aggressive Komponente des Zu-Nahe-Kommens wird noch klarer erkennbar, wenn der Fahrer gezielt durch Pfützen rast und den Tramper bespritzt. Die Satzbedeutung lautet dann etwa „Die Straße gehört den Autofahrern!“ Solche Handlungen haben eine starke expressive Funktion, denn sie sind Ausdruck von Aggression, Haß oder Feindseligkeit. Im Extremfall, wenn das Auto den Tramper fast streift, ist die Handlung des Androhens zu einer ernsthaften physischen Bedrohung eskaliert, die den Tramper zwingt, zur Seite zu treten oder gar: zur Seite zu springen. In einer Interaktion zwischen Autofahrern würde man diese Handlung mit dem Fachterminus „abdrängen (von der Fahrbahn)“ bezeichnen – als solche ist sie eine klar definierte Straftat.

Die in dieser Arbeit vorgenommene Analyse des Fahrerverhaltens zeigt deutlich, dass ein gradueller Übergang existiert von echten Zeichen, die dem Tramper lediglich etwas mitteilen sollen, über Handlungen, die er als zeichenhaft interpretieren kann, bis zu „bloßen“ Handlungen, die physisch auf ihn einwirken sollen. Dies wird am deutlichsten bei den unkooperativen Handlungsformen. Die drei wichtigsten Stufen hier sind nämlich:

- nonverbale Zeichen, mit denen der Fahrer den Tramper absichtlich und in kodierter Form über seine negative Haltung informiert (Gesten, Mimik),
- Handlungen, die als nonverbale Äquivalente von negativen Äußerungen rekonstruiert werden können (Scheuchen, Hupen) und
- Handlungen, die dem Tramper physischen Schaden zufügen sollen (Bespritzen, Abdrängen).

Anmerkungen

* Dieser Artikel ist den vielen freundlichen Fahrern gewidmet, die mich mitnahmen, unterhielten und berieten, die ihren Kaffee und Proviant mit mir teilten, und die mein Wissen über verschiedenste Bereiche von der Astrologie bis zum Zuckerrübenanbau erweiterten. Ich danke Roland Posner für weiterführende Anmerkungen zu einer Vorversion des Textes.

1 Der Ausdruck „Tramper“ wurde gewählt, weil er die Mehrdeutigkeit von „Anhalter“ vermeidet (auch der Autofahrer hält manchmal an!) und eine anrühige Konnotation hat, die der sozialen Fragwürdigkeit des Trampens entspricht („That’s why the lady is a tramp“).

2 Ausgesprochen lautet dieser Ausdruck natürlich „umfâhren“, mit Betonung auf der zweiten Silbe (anderenfalls entspricht die Aussage nicht mehr der Meinung der Autorin).

Literatur

Altman, Irwin (1975): *The Environment and Social Behavior. Privacy – Personal Space – Territory – Crowding*. Monterey: Brooks/Cole.

Ekman, Paul und Wallace V. Friesen (1969): „The Repertoire of Nonverbal Behavior: Categories, Origins, and Coding“. *Semiotica 1*: 49-98.

Goffman, Erving (1959): *The Presentation of Self in Everyday Life*. Garden City NY: Doubleday. Deutsch: *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*. Munich: Piper 1969. 6th edition 1997.

Posner, Roland (1985): „Terminologiediskussion. Nonverbale Zeichen in öffentlicher Kommunikation“. *Zeitschrift für Semiotik 7*: 235-271.

- Savigny, Eike von (1995): „Autofahrerzeichen: Funktion, System, Autonomie“. *Zeitschrift für Semiotik 17*: 105-128.
- Schank, Roger C. und Robert P. Abelson (1975): „Scripts, Plans, and Knowledge“. *Proceedings of the 4th International Joint Conference on Artificial Intelligence*, Tblissi, USSR, 151-158.
- Schmauks, Dagmar (1997): „Dialoge zwischen Anhalterinnen und Autofahrern. Rekonstruktion und Ratschläge“. *psychosozial 69*: 87-95.
- Searle, John R. (1969): *Speech Acts*. Cambridge: Cambridge University Press. Deutsch: *Sprechakte*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1971.
- Watzlawick, Paul, Janet H. Beavin und Don D. Jackson (1967): *Pragmatics of Human Communication. A Study of Interactional Patterns, Pathologies, and Paradoxes*. New York: Norton. Deutsch: *Menschliche Kommunikation. Formen, Störungen, Paradoxien*. Bern etc.: Huber 1969.

PD Dr. Dagmar Schmauks
Arbeitsstelle für Semiotik
Technische Universität Berlin
Skr. TEL 16-1
Ernst-Reuter-Platz 7
10587 Berlin
e-mail: Dagmar.Schmauks@TU-Berlin.de