



Philosophisch-Sozialwissenschaftliche Fakultät

Das Trampen
- eine soziale Praxis zwischen Individualtourismus und
Lebensstil

Wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des akademischen Grades
Bachelor of Arts (B.A.) in Sozialwissenschaften

Augsburg, Mai 2014

Vorgelegt von Christine Kath

Matrikel-Nr.: 1148684
Arthur-Piechler-Str. 10a
86161 Augsburg

Lehrstuhl für Allgemeine Soziologie

Erstprüfer: Prof. Dr. Keller
Zweitprüfer: Dr. Viehöver

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung: Von Daumen und anderen Welten.....	4
2. Forschungsinteresse und Aufbau der Arbeit.....	5
3. Theoretische Einordnung	6
3.1 Gesetzlicher Rahmen.....	7
3.2 Stand der Forschung zum Trampen.....	7
3.3 Soziologische Einordnung des Phänomens.....	10
3.3.1 Tourismussoziologie.....	10
3.3.2 Werte, Wertewandel, Norm und Abweichung.....	13
3.3.3 Lebensstile, Milieus, Szenen.....	15
3.3.4 Gegenwartsdiagnosen.....	17
3.3.5 Die Soziologie des Freizeitverhaltens.....	18
3.3.6 Jugendsoziologie.....	20
3.4 Ein Blick in die Kulturgeschichte.....	21
4. Zwischenfazit.....	22
5. Empirischer Teil.....	23
5.1 Methodologie und methodische Herangehensweise.....	23
5.2 Feldzugang.....	24
5.3 Auswahl der Interviewpartner.....	27
5.4 Konzeption und Durchführung der Interviews.....	29
5.5 Transkription der Interviews	30
5.6 Auswertung der Interviews.....	30
6. Ergebnisse.....	32
6.1 Kategorie 1 Wie wird man Tramper*in?.....	33
6.2 Kategorie 2 Der Zufall und das Ungewisse.....	35
6.3 Kategorie 3 Diskurs.....	36
6.4 Kategorie 4 Motivation.....	37
6.5 Kategorie 5 Der Tramper, die Tramperin.....	40
6.6 Kategorie 6 Die Praxis des Trampens.....	41
6.7 Kategorie 7 Soziale Kontakte.....	46

6.8 Kategorie 8 Wissen.....	49
6.9 Kategorie 9 Orte, Strecken, Zeit.....	53
6.10 Kategorie 10 Bewertung der Praxis.....	54
6.11 Kategorie 11 Genderspezifische Unterschiede.....	57
6.12 Kategorie 12 Soziale Netzwerke.....	58
6.13 Kategorie 13 Emotionen.....	60
6.14 Kategorie 14 Das Trampeln als Lebensstil.....	62
7. Kritische Reflexion der Forschung.....	63
8. Zusammenfassung und Ausblick.....	64
Anhang.....	67
I. Literaturverzeichnis.....	67
II. Internetquellen.....	69
III. Liste Assoziationen.....	70
IV. Befragung Experte Abgefahren e.V.....	71
V. Ausschnitt Tabelle.....	73
VI. Interview-Leitfaden.....	75
VII. Eidesstattliche Erklärung.....	75

1. Einleitung: Von Daumen und anderen Welten

„Immer dann, wenn ich mal raus muss aus der normalen Welt, dann halt' ich den Daumen raus“¹. (Christoph²)

In dieser aus einem der Interviews zitierten Aussage gibt der Tramper Christoph als Motiv an, ab und zu raus aus der normalen Welt zu wollen. Wie ist seine Welt? Warum will er raus und warum nimmt er nicht den Zug oder fliegt in den Urlaub? Anscheinend wird die Welt also anders für den, der seinen Daumen ausstreckt. In der vorliegenden Arbeit wurde diesen Fragen nachgegangen; es geht um subjektive Welten, um moderne Lebensstile, Fortbewegungsmittel und das Reisen. Es geht um das Trampen.

Während Die Praxis des Trampens³ oder per Anhalter-Fahrens heute in Deutschland fast ausgestorben zu sein scheint, war es „früher“ normal, am Straßenrand Tramper*innen^{4 5} stehen zu sehen. Das Phänomen wird den 1960er, 70er und 80ern zugeschrieben. Man könnte vermuten, dass Jugendliche, die in dieser Zeit aktive Tramper*innen waren, heute in dem Alter sind, in dem sie ein eigenes Fahrzeug besitzen und Tramper*innen mitnehmen, da diese sie an ihre Jugend erinnern oder aber im Alter ihrer Kinder sind. In der Welt der Literatur kann die Geschichte des Phänomens Trampen nachgelesen werden: Bei George Orwell charakterisieren sich Hobos und Tramps in erster Linie durch finanzielle Not. Doch schon bei Jack London und dann bei Jack Kerouac zeigt sich, dass sich die Bedeutung des Trampens, das bis dahin vorwiegend die Möglichkeit der Fortbewegung von Arbeitsuchenden darstellte, gewandelt hat. In der Generation der Beatniks und später der Hippies wurde es als Reiseform populär. Was in der Literatur ein gut ausgearbeitetes Feld ist, ist in der Wissenschaft vernachlässigt worden. Zur Blütezeit der Hitchhiker in den 1960er, 70er und 80er Jahren gab es weder das Internet noch

¹ Wörtliche Zitate werden kursiv geschrieben und durch Anführungszeichen gekennzeichnet, längere Zitate werden aus Gründen der Lesbarkeit eingerückt.

² Namen von Personen wurden, sofern sie dies wünschten, geändert.

³ Die Begriffe Tramper*in und Hitchhiker, sowie per Anhalter fahren, Trampen, stoppen und hitchhiken oder kurz hitchen werden synonym verwendet.

⁴ Wie im Englischen gängig, wird bei Hitchhikern nicht zwischen männlicher und weiblicher Form unterschieden, im Deutschen wurde dies außer in wörtlichen Zitaten immer berücksichtigt und dementsprechend von Tramper*innen gesprochen.

⁵ Das Sternchen soll als Mittel der sprachlichen Darstellung aller sozialen Geschlechter und Geschlechtsidentitäten, auch jener abseits des gesellschaftlich hegemonialen Zweigeschlechtersystems sein. In der deutschen Sprache wäre dies sonst nur durch Umschreibungen möglich.

Mobiltelefone, die die soziale Vernetzung und den Informationsaustausch auf Reisen heute vereinfachen. Gerade auch dies macht eine aktuelle Forschung notwendig. Es gibt sie noch, die Trampler*innen. Im Internet tauchen vermehrt Foren zu dem Thema auf, es werden Vereine zur Förderung des Trampens gegründet und organisierte Tramp-Rennen und Treffen verbuchen einen kontinuierlichen Anstieg der Teilnehmerzahlen. Es mag zwar nahe liegen, das Trampen mit einer Notwendigkeit zu erklären, als Mittel zum Zweck der Fortbewegung. Als Mittel, dem mangelhaften öffentlichen Personennahverkehr, Fehlen eines eigenen Fahrzeugs oder bezahlbarer Alternativen zu begegnen. Doch die Möglichkeiten zu Reisen, einst ein Privileg, haben sich zunehmend demokratisiert. Zum Einen ist das Reisen finanziell zugänglicher geworden und zum Anderen haben sich die öffentlichen Fortbewegungsmittel vervielfacht. Die Art der unterschiedlichen Angebote reicht von Discounter-Tickets für die Bahn, über Billigflieger bis hin zu Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten. In der vorliegenden Arbeit wird erörtert, *warum* und *wie* heutzutage über längere Strecken in Deutschland und Europa getrampt wird.

2. Forschungsinteresse und Aufbau der Arbeit

Im folgenden Abschnitt wird das der Arbeit zugrunde liegende Forschungsinteresse und das daraus resultierende Vorgehen genauer erläutert. Am Anfang stellte sich die Frage, *wie* und *warum* heutzutage über längere Strecken in Deutschland und Europa getrampt wird. Dazu wurde zunächst, mit dem Ziel das sehr große Feld der Trampler*innen auf einen überschaubaren Teil in sinnvoller Weise einzuschränken, die Untersuchung auf Motive und Praxis von Langstrecken-Trampler*innen und sehr erfahrenen Akteuren beschränkt. Diese Einschränkung erhöht die Wahrscheinlichkeit, auf typische Charakteristika zu treffen, welche bei Personen, die nur sehr kurze Strecken oder nur sehr sporadisch per Anhalter unterwegs sind, als tendenziell weniger ausgeprägt vermutet werden können. Im Fokus der Befragung stand sowohl die Erfassung der Motivation der Trampler*innen, als auch deren Vorgehen. Das primäre Ziel war es jedoch nicht, eine genaue Tätigkeitsbeschreibung oder detaillierte Schilderung der Praxis des Trampens zu erlangen, sondern die Erkundung einer eher verborgen liegenden Ebene. Es interessierte die Sinnwelt der Trampenden. Es wurde nach einem allen Trampenden gemeinen Wissensvorrat und interpersonell geteilten Werten

geforscht. Gefragt wurde auch, ob es eine Art Tramp-Kultur gibt. Hinsichtlich der Motivation interessierte, ob ökonomische oder ökologische Faktoren ausschlaggebend sind oder eher das Erlebnis gesucht wird. Wird das Trampen als eine pragmatische Form der Mobilität angenommen oder geht es um das Abenteuer und Idealismus? Per Anhalter zu fahren hat in der Öffentlichkeit nicht unbedingt ein gutes Image. Es dient mitunter als Motiv in Horrorfilmen und gängigen Klischees. Wie wird man zur Tramperin, zum Tramper? Müssen dazu negative Vorstellungen überwunden werden? Wird das Internet als Informationsquelle genutzt und welche Bedeutung haben digitale soziale Netzwerke für Hitchhiker? Welche Rolle spielen beim Trampen Flexibilität, der Zufall, Unwissenheit und informelle soziale Relationen? Im Zentrum der Analyse stand auch die Frage danach, wie der erfahrene Akteur selbst zu der Praxis des Trampens steht und ob diese Motive einer Veränderung unterliegen. Zuletzt sollte untersucht werden, in wie weit das häufige Trampen vom Akteur als Teil seiner Identität oder seines Lebensstils wahrgenommen wird und ob er diese Einstellung mit anderen Tramper*innen teilt.

Nach einer knappen theoretischen Einordnung wurde sich dem Gegenstand der Forschung auf empirischem Weg genähert. Einige Akteure kamen dabei selbst zu Wort. Daten wurden in narrativen, leitfadengestützten Interviews erfasst und mittels der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring ausgewertet. Das genaue methodische Vorgehen wird in Kapitel 5 erläutert. Die Ergebnisse der empirischen Untersuchung werden in Kapitel 6 präsentiert. Im Abschluss wird in den Kapiteln 7 und 8 noch einmal ein kritisch reflektierender Blick auf das methodische Vorgehen geworfen und die Reichweite der Ergebnisse beurteilt sowie die Ergebnisse der Arbeit zusammengefasst.

3. Theoretische Einordnung

Dem empirischen Part sind einige theoretische Überlegungen vorangestellt. Mit Hilfe der theoretischen Einordnung und Abgrenzung des Trampens in Konzepte wie Lebensstil oder Theorien aus der Forschung zu Freizeit und Tourismus wurde versucht, sich einem Verständnis der Praxis des Trampenden und seiner Lebenswelt anzunähern. Auch für die Konzeption des Interviewleitfadens war die theoretische Literaturarbeit richtungsweisend.

3.1 Gesetzlicher Rahmen

Im Zuge der Einbettung des Phänomens in gesellschaftliche Rahmenbedingungen bietet es sich an, zunächst die Rechtslage klarzustellen. Das Trampen wird im öffentlichen Diskurs oft mit Risiko oder Gefahr und manchmal mit sozial unerwünschtem Verhalten in Verbindung gebracht, doch Trampler*innen machen sich in Deutschland nicht strafbar, solange sie auf Raststätten, Parkplätzen oder an Auffahrten und nicht direkt an der Fahrbahn stehen. Laut der Straßenverkehrsordnung ist das Trampen in Deutschland auf öffentlichen Straßen nicht verboten. Allerdings ist denkbar, dass Fahrer*innen in Dienstwägen oder LKW-Fahrer*innen keine Versicherung für Mitfahrende haben und hier rechtliche Probleme auftreten können. In §18 der StVO Autobahnen und Kraftfahrstraßen heißt es:

(9) Fußgänger dürfen Autobahnen nicht betreten. Kraftfahrstraßen dürfen sie nur an Kreuzungen, Einmündungen oder sonstigen dafür vorgesehenen Stellen überschreiten; sonst ist jedes Betreten verboten. ⁶

In anderen Staaten oder Regionen kann es entsprechende Verbote geben; da sich die Forschungsarbeit jedoch hauptsächlich mit dem Trampen in Deutschland beschäftigt und in keinem der Interviews rechtliche Probleme im Ausland erwähnt wurden, wurden die Gesetzesgrundlagen nicht für jedes Land spezifisch recherchiert.

3.2 Stand der Forschung zum Trampen

Jeder Versuch einer wissenschaftlichen Analyse eines gesellschaftlichen Phänomens muss die bereits geleistete Forschung kritisch berücksichtigen. Bevor die eigene Datenerhebung begann, wurde deshalb nach bereits vorhandener Literatur und empirischen Studien gesucht. Es ist bemerkenswert, wie wenig (sozial-)wissenschaftliche Untersuchungen es zum Thema Trampen gibt. Vor allem aktuelle Forschung ist kaum zu finden. Wissenschaftliche Veröffentlichungen zum Thema sind auch fachübergreifend gering an der Zahl und fanden in den letzten Jahren vorwiegend im Bereich der Kriminologie, Geschichte und Geographie statt. Soziologisch ist die Lebenswelt der Hitchhiker schon fast ein weißer Fleck auf der Landkarte. In benachbarten Disziplinen ist jedoch Forschungsliteratur vorhanden. Die diesbezüglich relevanten Werke werden nun

⁶ URL1: <http://dejure.org/gesetze/StVO/18.html> [letzter Zugriff 13.3.14]

zusammenfassend vorgestellt.

In der Sozialpsychologie wurden einige Feldstudien veröffentlicht. Diese Studien sind allerdings kaum aufschlussreich über das Wesen des Trampens an sich, wie es hier untersucht wird, da sie die Situation des Trampens primär für sozialpsychologische Experimente nutzen.⁷ Auch Geschichtswissenschaftler interessieren sich für das Phänomen. Ein früher Beitrag zum Trampen stammt dabei von dem US-amerikanischen Historiker John T. Schlebecker, laut dem das Aufkommen des Trampens in den USA mit dem Aufkommen des Automobils seit Anfang des 20. Jahrhunderts einhergeht. Zwar beschreibt er das Trampen als eine Praxis, die häufig aus rein praktischen Gründen aufgenommen wird und daher in konkreten Notsituationen wie den beiden Weltkriegen oder wirtschaftlichen Krisen stets einen Aufschwung erlebte, aber gleichzeitig betont er, dass für viele Tramper*innen auch die Möglichkeit, Abenteuer zu erleben im Vordergrund steht und dass die Motive oft kombiniert vorkommen. Er geht auch auf Versuche der sozialen Kontrolle durch Autoritäten ein. Die Polizei sah es als ihre Aufgabe vor der Gefahr, die es darstelle Hitchhiker mitzunehmen, zu warnen. Die New York Times schrieb dazu am 12. Oktober 1925:

„Most of these people, however, are not dangerous. They are simply unmeasurably impudent. To the Sociologist they have a curious interest.“ (Schlebecker, 1958:308).

Tramper*innen seien unverschämt. Dies wurde für die Forschungsarbeit als Hinweis darauf gesehen, dass das Trampen aus soziologischer Perspektive als abweichendes Verhalten betrachtet werden kann. Schlebecker verweist auch auf die Präsenz des Hitchhikers in populärer Literatur, z. B. bei John Steinbeck. Fast zeitgleich, 1957, erschien Jack Kerouacs Roman „On the road“, ein Klassiker der Reiseliteratur. Er wurde erst Jahre später von einer breiten Öffentlichkeit rezipiert und prägte mehr als eine Generation. Darauf wird in Kapitel 3.4 näher eingegangen. Ähnliches beobachtet Rinvoluceri. Er bezieht sich dabei auf die Geschichte des Trampens in Großbritannien, wo er 1968 die wohl erste qualitative Untersuchung durchführte. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts trampeten neben Kindern, Jugendlichen und vor allem Studierenden auch noch Arbeitslose, Soldaten

⁷ Sie testeten die Variablen Geschlecht, Hilfsbedürftigkeit, Brustgröße und Blickrichtung an Tramper*innen und kamen zu dem Ergebnis, dass Frauen signifikant öfter mitgenommen werden als Männer oder Paare. Die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrer anhalten erhöht sich mit der Brustgröße der Frau, einem direkten Blick und mit dem Grad an offensichtlicher Hilfsbedürftigkeit (vgl. Pomazal/Clore 1973, Snyder et al. 1974 und Gueguen, 2007).

und Vagabunden, während die Befragten in seiner Studie fast ausschließlich Jugendliche und Studierende sind. Rinvoluceri sieht das Trampfen als ein Teil des Erwachsenwerdens bzw. als einen Prozess des sich Loslösen vom Elternhaus, mittels der durch das Trampfen erworbene Freiheit und Unabhängigkeit. Das Trampfen findet in der Regel mit dem Erwerb eines eigenen Autos oder mit dem Gründen der eigenen Familie sein Ende (Rinvoluceri, 1974). Vertieft wird der Erklärungsansatz im Kapitel 3.3.6 in dem es um Themen der Soziologie der Jugend geht.

In der deutschsprachigen Geographie gibt es umfangreichere Arbeiten, die relativ zeitnah veröffentlicht wurden: Trescher/König führten für ihre Studie „*Trampfen: Bekannt – Unbekannt – Verkant*“ eine quasi-teilnehmende Beobachtung in Form einer längeren Reise per Anhalter durch und befragten im Rahmen dieser andere Trampler*innen. Die Studie wurde als Projektarbeit am Institut für Landesplanung und Raumforschung durchgeführt (Trescher/König, 1987). Unterschieden wurden dabei zwischen Kurz- und Langstrecken-Trampler*innen, allerdings seien die Übergänge fließend. Für letztere sei das Trampfen nicht nur ein Mittel zum Zweck, sondern das Erlebnis, hinter dem das eigentliche Reiseziel verschwindet (ebd.:90). Sie sehen einen Zusammenhang zwischen der Häufigkeit, mit der getrampt wird und den Beweggründen für das Trampfen: die befragten Vieltrampler*innen fielen dadurch auf, dass sie häufig vielfältigere, erlebnisorientierte und ideelle Motive angaben (ebd.:40ff). Die französische Geographin Viard kommt in einer Veröffentlichung zu dem Schluss, dass für die Trampler mit zunehmender Erfahrung das Trampfen nicht mehr nur ein Ersatz für teurere Transportmittel, sondern eine zusätzliche, von Kosten uneingeschränkte und deswegen mobilere Form der Mobilität darstellt (Viard, 1999). Für eine weitere empirische Studie, die vom Bundeskriminalamt in Auftrag gegeben wurde, und die das Hauptaugenmerk auf die Gefahren des Trampens – insbesondere beim „Kurztrampfen“ – legt, wurden über zwei Jahre mehrere quantitative Befragungen mit Schülern und Studierenden sowie zahlreiche Interviews mit Trampler*innen und auch Autofahrer*innen durchgeführt. Den Anlass zu der Studie gab das Bild des Trampens in der Medienberichterstattung, das sehr negativ geprägt war. Daten über das tatsächliche Gefahrenpotential fehlten. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass das Trampfen typischerweise während dem Übergang von der Kindheit ins Jugendalter begonnen wird, auf die Jugendphase beschränkt bleibt und spätestens mit dem Erwerb des ersten

Kraftfahrzeugs endet.⁸ Kriminalitätsgefahren spielen eine sehr untergeordnete Rolle und beschränken sich auf Einzelfälle (Fiedler et al., 1989:183).

Für eine anarchistische Perspektive und Betrachtung der bisherigen Forschungsansätze in soziologischer und anthropologischer Literatur sei auf Purkis (2012) verwiesen. Er beschreibt den Hitchhiker außerdem als Inhaber einer Position, von der aus er eine interessante Perspektive auf soziale Kohäsion außerhalb der etablierten Strukturen einnimmt. Insbesondere das Funktionieren von Hilfsbereitschaft und nicht-monetärer Kooperation in informellen Situationen und zwischen Akteuren, zwischen denen Machtgefälle und Hierarchien bestehen, kann so untersucht werden (ebd.:147).

3.3 Soziologische Einordnung des Phänomens

In soziologischer Denkweise kann sich dem Phänomen des Trampens von verschiedenen Teildisziplinen aus angenähert werden. Das Ziel war der Versuch, den Hitchhiker theoretisch einzuordnen. Da es kaum wissenschaftliche Literatur zum Thema gibt, wurde das Phänomen eingekreist, also Forschungsbereiche untersucht, die thematisch nahe liegen. Zum einen wurde auf die Tourismussoziologie zurückgegriffen. Diese beschäftigt mit den Themen räumliche Mobilität, Urlaubertypologien, Urlaubs- und Reisemotiven und auch explizit mit dem Trampen. Die Freizeitsoziologie untersucht das Verständnis und die Bedeutung von Freizeit sowie das Freizeitverhalten und seinen Wandel. Weitere Themengebiete, die relevante Grundlagen liefern, sind soziologische Gegenwartsdiagnosen sowie die Lebensstil-Forschung.

3.3.1 Tourismussoziologie

Im Folgenden werden einige Konzepte der Tourismussoziologie thematisiert, die beim Trampen eine Rolle spielen. Das erste der Konzepte ist die Bewegung der Menschen, die Mobilität. Auf die räumliche Mobilität wurde bereits im Forschungsstand verwiesen. Sie kann entweder in quantitativer Dimension gemessen werden, also in Entfernung pro Zeit, oder aber auch qualitativ, dann wäre der Sinn und Zweck, der subjektiv empfundene Wert oder die Motivation für Bewegung interessant. Räumliche Mobilität steht in engem

⁸ Weiterhin wurde in der nun schon älteren Studie festgestellt, dass es sich bei den Tramper*innen in der Regel um Jugendliche handelt, die insbesondere dann auf kürzeren Strecken trampen, wenn für die angestrebte Mobilität keine adäquaten Verkehrsmittel zur Verfügung stehen (Fiedler u.a. 1989:77).

Zusammenhang mit ökonomischen Faktoren. Wohlstandssteigerung und Freizeitzunahme in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs lassen Mobilität zu Freizeit Zwecken zunehmen. Auch ökologische und soziale Faktoren spielen eine Rolle, denkt man etwa an den motorisierten Individualverkehr oder an touristische Großereignisse (Großmann/Rochlitz, 1993:180ff). Im Kapitel Gegenwartsdiagnosen wird noch einmal vertieft auf die Bedeutung von Mobilität eingegangen. Unter Reisemotiven versteht man die Gesamtheit der individuellen Beweggründe, wie Emotionen, Wünsche, Erwartungen, die Reisen zugrunde liegen. Diese sind individuell verschieden, stehen aber unter dem Einfluss der soziokulturellen Umgebung. Das Erleben ist laut neuerer Tourismustheorien das zentrale Reisemotiv. Im Urlaub wird das Erlebnis gesucht, das im Alltag nicht zu finden ist. Der Begriff „Erlebnis“ ist prinzipiell sehr offen und kann unterteilt werden, zum Beispiel in exploratives, soziales und biotisches Erleben (Braun, 1993:199ff).

Das Trampen als Reiseform ist so alt wie die individuelle Reiseform mit dem Automobil. Kagelmann nennt genau wie Schlebecker (1958) das Ende der 30er Jahre in den USA als wichtigen kulturgeschichtlichen Punkt, als das Trampen nicht mehr primär als Fortbewegungsmittel von jungen Männern auf Arbeitssuche, den *migratory workers*, genutzt wurde, sondern mit dem Motiv des Reisens „um die Welt zu sehen“ von der Mittelklasse-Jugend entdeckt wurde. Er beschreibt es als „freies, ungebundenes vagabundenähnliches Herumfahren“. Der Anhalter, die Anhalterin oder die trampenden Reisenden werden von der Soziologie als ein spezieller Typ der Jugendkultur begriffen. Die Jugend will sich mit ihrer Subkultur von der Kultur der Erwachsenen abgrenzen, dies gilt auch für die Formen und Funktionen des Reisens (Kagelmann, 1993: 416ff.). Jugendliche Subkultur kann, muss aber nicht, Formen einer Gegenkultur annehmen, etwa in Gestalt einer „Aussteigermentalität“. Dem wird von Seiten der „Erwachsenengesellschaft“ mit Versuchen der sozialen Kontrolle begegnet, die Versuchen das Trampen zu erschweren, oder zu regeln (ebd.:418). Häufig wird eine Unterscheidung oder Abgrenzung zwischen Touristen und Reisenden getroffen, wobei letztere im Vergleich zu Touristen eindeutig positiver konnotiert werden. Zwischen Touristen und Reisenden verorten sich Backpacker, diese können durch folgende fünf Kriterien definiert werden:

1. das Bevorzugen billiger Unterkünfte.
2. der Wunsch andere Backpacker zu treffen.
3. eine individuell organisierte und flexible Reiseplanung.
4. überdurchschnittlich lange Aufenthalte.
5. der Wunsch nach informellen, erlebnisorientierten Aktivitäten“ (Pierce, 1990 zitiert nach Binder 2005:27)

Kagelmann schreibt wenig über „alternativen“ Tourismus und verweist für weitere Literatur auf Erik Cohen. Dieser beklagte schon 1973, dass sich die Tourismuswissenschaft stark auf den stereotypen modernen Massentourismus fokussiert und alternative Reiseformen kaum erforscht werden. Seine Untersuchungen folgten zwar nicht speziell den Trampern, doch stellte er eine interessante Typologie an Touristen auf. Er beschreibt eine Art Kontinuum zwischen dem *"organized mass-tourist"*, der hoch institutionalisiert und gering individualisiert ist, über den *"individual mass-tourist"* und den *"explorer,"* bis hin zu dem am meisten individualisierten und am wenigsten institutionalisierten Typ, den er *Drifter* nennt. Seine Vorgänger waren die Hobos und Tramps, dann später die Hippies und Beatniks (1973:89). Der Drifter wird mit einer Gegenkultur assoziiert und verstanden, als

"...the type of [inter- national] tourist [who] ventures furthest away from the beaten track ... He shuns any kind of connection with the tourist establishment ... He tends to make it wholly on his own, living with the people and often taking odd-jobs to keep himself going.... The drifter has no fixed itinerary or timetable and no well-defined goals of travel." (Cohen, 1973:89)

Er arbeitet eine Unterteilung in Untertypen aus, dabei unterscheidet er zunächst in *Full-time* Drifters und *Part-time* Drifter und dann noch eine Ebene weiter. Für diese Arbeit sind die Part-time Drifter interessant, denn alle der interviewten Personen hatten einen festen Wohnsitz und befinden sich nur zeitweise auf Reisen. Cohen unterteilt hier in *Mass-Drifter* und die *Fellow-Traveler*. Erstere sind meistens Studierende, die die Welt sehen wollen und das Erlebnis suchen, aber nur begrenzte Zeit investieren wollen, Fellow Traveler beschreibt er als Reisende, die sich marginal der Hippie Subkultur zuordnen, doch mehr an Popkultur, Mode und Diskotheken orientiert sind und bald wieder zu diesem Leben zurückkehren. Er beschreibt sie als *Week-end-hippies* oder *Part-time-Drop-outs* (ebd.:100).

Das Trampen hat ab Ende der 70er Jahre an quantitativer Bedeutung abgenommen. Kagelmann hat dazu Thesen formuliert, die als Erklärung dienen können. Er führt die zunehmende Motorisierung mit der Verbreitung privater Fahrzeuge als Folge zunehmenden Wohlstands an, die Entwicklung preiswerter Reise-Angebote für Jugendliche, den Rückgang des Wertes „Trampen“ als identitätsstiftende Leitlinie der Jugendkultur, die Ablehnung eines auf Motorisierung beruhendem Tourismus oder jeglichem Tourismus von manchen Jugendlichen und bei anderen die Hinwendung zu postmodernen Werten, wie

Konsum und Hedonismus, also Ablehnung des Trampens als zu wenig materiell orientierte Reiseform. Auch Kagelmann verweist bedauernd auf den Mangel an wissenschaftlicher Literatur. Es gebe kaum repräsentative empirische Untersuchungen zum Thema. Gründe dafür vermutet er zum einen in der Tatsache, dass die Tramper keine relevante Größe in marktstrategischen Überlegungen der Touristikindustrie spielen und zum anderen in methodologischen Problemen, etwa der Schwierigkeit eine (teilnehmende) Beobachtung zu realisieren (Kagelmann, 1993:418).

Im Mangel an bisher publizierten Studien ist es begründet, dass der eigenen Datenerhebung und Auswertung in dieser Forschungsarbeit ein proportional größerer Teil zukommt als den theoretischen Betrachtungen.

Die Gründe der soeben angesprochenen Bedeutungsabnahme werden vor allem in gesellschaftlich zu Grunde liegenden Werten und deren Wandel über die Zeit vermutet. Um ebendiese Normen geht es im folgenden Kapitel.

3.3.2 Werte, Wertewandel, Norm und Abweichung

Reisen ist ein Lebens-“Wert“, der in Umfragen bei den Deutschen ganz oben steht. Durch Reisen sollen Werte verwirklicht werden, die im Alltag zurückgestellt werden müssen. Solche sind unter anderem Gesundheit, Familie, Freiheit, Selbstständigkeit, Harmonie und Bildung, schreibt Schmidt (1993:294). Werte orientieren das menschliche Handeln und Verhalten und sind deshalb ein zentraler Untersuchungsgegenstand der Soziologie. Sie werden über die Familie und andere soziale Gruppen über Generationen weitergegeben und ändern sich im Laufe des Lebens. Sie werden von äußeren Gegebenheiten beeinflusst, zum Beispiel durch gesamtgesellschaftlichen Wertewandel, oder einer Veränderung in den sozialen Beziehungen. Als Werte können nicht nur Tugenden, Leitbilder, Eigenschaften, sondern auch vom Individuum regelmäßig bevorzugte und hoch geschätzte Aktivitäten verstanden werden. Werte sind auch nicht immer nur als positive Wegweiser zu verstehen. Was für manche soziale Gruppen Wertvorstellungen sind, kann gleichzeitig von anderen negativ interpretiert werden. Als abweichendes Verhalten oder Devianz zählt dabei alles, was gegen geltende Normen und Wertvorstellungen verstößt, oder von einer dominanten Gruppe auf eine Minderheitengruppe als Abweichung von in einer bestimmten Zeit gültigen Normen und Wertvorstellungen beurteilt wird. Genauere Definitionen von

abweichendem Verhalten können normorientiert, erwartungsorientiert oder sanktionsorientiert sein. Hier wird von einem erwartungsorientierten Verständnis, nach Cohen ausgegangen, der festlegt, dass ein Verhalten dann abweichend ist, wenn die Erwartungen der Mehrzahl der Mitglieder einer Gesellschaft nicht erfüllt werden (Cohen, 1959:462). So wird eine Rolle z. B. als Studierender oder Arbeitnehmer*in von einem großen Teil der Gesellschaft mit bestimmten Verhaltenserwartungen verknüpft, die auch das Freizeitverhalten betreffen, werden diese Erwartungen nicht erfüllt, wird das Verhalten als abweichend bewertet. Bei kontrakulturellen Elementen im abweichenden Verhalten liegt nach Cohen (1968) ein Konflikt zwischen dem normativen System der sozialen Gruppe, also der Subkultur, oder des Milieus, und der Gesamtgesellschaft vor. Vor allem in dieser Zeit, in welcher feste Strukturen sich auflösen, Lebensformen sich individualisieren und vervielfältigen; Lebensstile und Milieus an Stelle von Klassen oder Schichten sinnstiftend werden, gibt es immer weniger feste Moral-Prinzipien oder allgemeine Tugenden. Normen werden ständig neu ausgehandelt. Normen und Werte sind vor allem im privaten Bereich nie gänzlich transparent und kontrollierbar und auch oft sehr individuell. In dieser Arbeit wird gefragt, welche Werte und Normen beim Trampeln gelten, oder ob durch die Praxis des Trampelns bestimmten Normen und Werten bewusst nachgegangen wird.

Werte wandeln sich. Genauer gesagt wandelt sich die Bedeutung der Werte für die Menschen. Wird von Wertewandel gesprochen ist die allgemeine Zuwendung zu neuen, postmaterialistischen Werten gemeint.⁹ Mit dem Wort Wertewandel werden der breite Bedeutungsverlust von Kirche und Religion und andere Autoritätsverluste beschrieben; auch die Erosion zahlreicher vermeintlicher Tugenden und traditioneller Werte wie Pflicht, Gehorsam, Leistung und Ordnung. Neue Werte, die im gesamtgesellschaftlichen Wertewandel als Impulse aus Jugendkulturen in die Mehrheitskultur eingingen, sind Selbstverwirklichung, Ästhetik, Emanzipation, Demokratie, aber auch Kreativität, Genuss und Abenteuer.¹⁰ Alte und neue Werte existieren mehr oder weniger parallel und kommen

⁹ Dies wurde empirisch festgestellt und quantitativ, zum Beispiel anhand der Zahl der Zustimmung zu bestimmten Aussagen, wie „Finden sie es in Ordnung, wenn nicht-verheiratete Paare zusammenleben?“ gemessen.

¹⁰ Eine These besagt, dass sich die Menschen dann, wenn existentielle Bedürfnisse befriedigt sind, sozialen und ästhetischen Werten zuwenden. Diese These ist umstritten, da sie einen gewissen Reichtum dem Wertewandel voraussetzt.

in differenzierten Kombinationen vor (Richter, Jahr: 97f.). Es wird vermutet, dass dem Trampen grundlegend ähnliche Wertorientierungen zu Grunde liegen wie dem Reisen und möglicherweise noch weitere.

3.3.3 Lebensstile, Milieus und Szenen

Bisher wurde der Begriff Lebensstil weitgehend undifferenziert verwendet, daher muss kurz geklärt werden, was genau in dieser Arbeit unter diesem Begriff verstanden wird. Eine Gesellschaft und ihre Strukturen und kulturellen Orientierungen wurden lange Zeit hauptsächlich in Klassen oder Schichten beschrieben, die sich anhand von Einkommen, Bildung oder Berufen bilden und an denen die Messung sozialer Ungleichheit erfolgte. Lebensstile, Milieus und Szenen sind moderne Ansätze der Sozialstrukturanalyse, die sich an der kulturellen Praxis orientieren. Es stellt sich die Frage, ob in der Gesellschaft Klassen und Schichten durch neue Berufe und Bewusstseinsformen aufgelöst werden, und eine neue Klassenlosigkeit entsteht, oder ob Lebensstile und Milieus nur eine Art sind, in der sich Klassen- oder Schicht-bezogene Sozialstrukturmerkmale äußern. Die Lebensstilforschung begann gewissermaßen bei Max Weber und Georg Simmel, bei denen schon Gedanken über die unterschiedliche Lebensführung als „Stilisierung des Lebens ständischen Ursprungs“ und bei Simmel als „Stil des Lebens“ auftauchten. Einige Jahrzehnte später gab dann Pierre Bourdieus empirische Forschung mit seinen daraus entwickelten Konzepten wichtige Impulse für Vorgehensweisen in der modernen Forschung (Corsten, 2011:126). Bei Lebensstilen handelt es sich um ein Konglomerat aus verschiedenen Werthaltungen, die man im Laufe der Sozialisation mitbekommen hat und Verhaltensweisen, die man in allen Bereichen der täglichen Kontakte ständig überprüft, bestätigt und verfestigt. Ein Lebensstil ist Ausdruck der zugrunde liegenden Orientierungen. Ein Typ, der Muster von Alltagsverhalten beschreibt, die sich im Rahmen objektiv verfügbarer Ressourcen auf alle Gebiete des Lebens, wie soziale Beziehungen, auch Sexualverhalten oder Einstellungen zu Politik und Religion ausdehnt. Jeder Lebensstil entwickelt sich entlang von Norm-Vorstellungen jeweiliger Milieus oder Subkulturen. Auch subjektive persönliche Vorlieben und kulturelle Praxen, etwa von Arbeit, Familie und Freizeit sind im Lebensstil eingeschlossen (Richter, 2005:114f.) Lebensstile weisen außerdem eine gewisse biographische Stabilität auf und können von anderen Personen identifiziert werden. Personen, die einen Lebensstil teilen, interagieren

überdurchschnittlich oft untereinander und führen soziale Beziehungen. (Otte/Rössel:13f). Um das Jahr 1990 begann ein Aufschwung in der deutschen Lebensstilforschung, seitdem wächst der Bereich konstant an und kann mittlerweile als eigenes Forschungsfeld bezeichnet werden (Otte/Rössel, 2011:7f)

Das *Milieu*, erstmals verwendet bei Emile Durkheim, ist ein eher ungenau definierter Begriff. Milieus werden zumeist über zwei Eigenschaften bestimmt, über einen gemeinsamen Lebensstil einer Gruppe und ein gewisses Maß an Binneninteraktion, meistens handelt es sich um eher lockere Netzwerke (Corsten, 2011:120). Vester bestimmt Milieus über eine gemeinsame Kultur, welche er an zwei Punkten festmacht, einen gemeinsamen Lebensstil und gemeinsame politische Ziele (Vester, 2010). Analog zu Klassen- und Schichtkonzepten wird diskutiert, dass sich Milieus zugunsten von individuellen Lebensformen in einem Prozess der Auflösung befinden. Bei Szenen handelt es sich um thematisch fokussierte Netzwerke (Scherr, 2009:191).

Bestimmte Lebensstile oder Milieus werden im Alltag als alternativ gekennzeichnet. Was ist mit „alternativ“ gemeint? Es handelt sich zwar um einen relativ abgenutzten Begriff, dennoch ist es möglich ihn näher zu definieren. „Alternativ“ zu sein bedeutet zunächst einmal, ein Leben jenseits der Majorität zu führen, doch in seiner Verwendung meint der Begriff noch mehr. Das Verständnis beinhaltet des Weiteren positive Aspekte wie den Anspruch auf Selbstverwirklichung und das Streben nach den Idealen gemeinschaftlicher Solidarität, Natürlichkeit, Ganzheitlichkeit und Nachhaltigkeit (Reichardt/Siegfried, 2010:9). Das Trampen kann als eine Art alternativer Tourismus und vermutlich Teil eines alternativen Lebensstils angesehen werden. Der sogenannte „Alternativtourismus“ bildete sich vor dem Hintergrund der zunehmenden touristischen Erschließung der Welt und den damit verbundenen tourismuskritischen Debatten heraus.¹¹ Der Begriff „alternativ“ ist auch hier ziemlich allgemein verwendet. Alternativ zu verreisen kann heißen: mit einem Rucksack statt Koffer, mit dem Fahrrad oder per Anhalter, statt mit eigener Motorisierung. Im VW Bus anstatt in einem gebuchten Reisebus oder Flugzeug. Alternativtourismus ist Ausdruck eines spezifischen Lebensstils. Die Tätigkeit des Reisens fungiert hier als Distinktionsfeld zur Selbstverortung des Individuums oder einer sozialen Gruppe in

¹¹ Bertsch hat in ihrer Publikation über den Zeitraum zwischen 1968 und 1983 geschrieben, doch kann die Literatur über das alternative Milieu dieser Zeit zu einem ersten Verständnis der Einordnung moderner Tramper*innen beitragen.

Abgrenzung zur Mehrheitskultur und ist normativ aufgeladen. Der Reisetil wird als gegenkulturell (und damit gleichzeitig als abweichend) kodiert. Kennzeichnend für den Alternativtourismus ist nach Bertsch die Kombination aus Vergnügungslust, wirtschaftlichen Kalkülen und politischem Anspruch. Die Menschen wollten nicht mehr nur „Urlaubsangebote konsumieren“, sondern zogen es vor, ihre eigenen Urlaubsbedingungen selbst zu produzieren. Reisen und Tourismus wird auch hier gewissermaßen als Gegensatz verstanden. Zusammengefasst schreibt sie, tritt das Reisen als milieuspezifischer Erfahrungslieferant und als identitätsstiftendes Distinktionsfeld hervor, auf dem sich eine Gemeinschaft unkonventioneller Individualisten in ihrem Anspruch auf Absetzung von der Massenkultur erfahren kann (Bertsch, 2010:115ff).

3.3.4 Gegenwartsdiagnosen

Zeitgenössische Gegenwartsdiagnostiker versuchen die wesentlichen Merkmale aktuell typischer Denkstile und Wissensformen des Zeitalters ihrer Gegenwart zu Konzepten zu kristallisieren. Sie bewegen sich damit zwischen Kultur- und Wissenssoziologie (Schroer, 2006:115). Verschiedene Modelle diagnostizieren die jetzt-Zeit je nach Fokus zum Beispiel, als eine Ära der Bewegung oder des Neo-Nomadismus (ebd.), als Zeitalter der Individualisierung (Berger/Hitzler, 2010), Beschleunigung (Rosa, 2012) oder Orientierung an Konsum oder Erlebnis (Schulze, 1992). Was auf den ersten Blick widersprüchlich klingen mag, sind verschiedene Perspektiven auf prägende Orientierungen unserer Zeit, die ihre Brauchbarkeit erst erweisen müssen. Im Hinblick auf die Bedeutung von Mobilität in der gegenwärtigen Gesellschaft kann festgestellt werden, dass Flexibilität zu einem der höchsten Werte im Berufsleben und auch sonst avanciert ist. Der moderne Zeitgeist ist mobil (Schroer, 2006:118). Es werden immer größere geographische Entfernungen in immer geringerer Zeit zurückgelegt. Es ist das Zeitalter der globalen Migration und des globalen Massentourismus. Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, ist auch die Sozialstruktur in Bewegung. Alles Feste löst sich auf, traditionelle Strukturen bröckeln, das sozial Gebundene löst sich, Lebensstile sind heute nicht mehr ständisch geprägt, sondern weitgehend individualisiert. Die Gewissheit schwindet, ständig entstehen neue Erlebniswelten, es dominiert die Multioptionalität. Das Subjekt, der moderne Mensch, ist gezwungen dies zu bewältigen, irgendwie damit umzugehen, die Gegenwart zu gestalten (Gebhardt et al., 2006:9). Es lassen sich verschiedene Bewegungstypen erkennen, wie die

modernen Nomaden, Vagabunden, Touristen, Kosmopoliten (Schroer, 2006:115). Die Tramper*innen sind Kinder ihrer Zeit, Produkte der automobilen Zivilisation, doch lassen sie sich in einen der genannten Bewegungstypen einordnen? Gebhardt et al. unterscheiden von modernen mobilen Lebensformen die Nomaden, Vagabunden und Flaneure. Der Nomade ist ein zyklischer Wanderer, der weniger seinen Neigungen folgt, als lebenserhaltenden Naturressourcen. Er trägt alle seine Habe mit sich. Der Vagabund ist ein Weg-getriebener, auch er trägt seinen Besitz. Er bewegt sich, auf den Zufall angewiesen, situationsopportunistisch und geht bewusst keine Verpflichtungen ein. Der Flaneur wird von etwas angezogen, er geht Verpflichtungen aus dem Weg, trägt aber nicht seinen Besitz mit sich, da er immer wieder in ein Zuhause zurückkehren kann und hat somit am meisten Sicherheit (2006:11). Die genannten Typen sind geschichtlich erst seit kurzer Zeit positiv konnotiert, lange Zeit galt Sesshaftigkeit und Anwesenheit als oberste Pflicht der bürgerlichen Ordnung und das Herumstreifen als Weg, sich sozialer Kontrolle zu entziehen. Der Wertewandel machte es möglich, dass auch überdurchschnittlich langes oder sehr spontanes Reisen als Form kultureller Bildung oder legitimer Freizeitbeschäftigung immer mehr anerkannt wird (ebd.). Literatur und Kunst spiegelten diesen Wandel wieder und feuerten ihn an.

3.3.5 Die Soziologie des Freizeitverhaltens

Systematisierte sozialwissenschaftliche Freizeitforschung gibt es seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts, doch umfangreichere empirische Untersuchungen soziologischer Art wurden erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geschrieben. Die allgemeine Hinwendung zu neuen qualitativen interpretativen Methoden erreichte auch die Freizeitforschung. Nun rückten auch Vielfalt und Intensität des subjektiven Freizeiterlebens und persönliche Erlebniswelten in den Blick der Forschung, bei denen dann nach Typen und überindividuellen Gemeinsamkeiten wie nach spezifischen Freizeitlebensstilen gesucht werden kann. Mit neuen Methoden konnten neue Sinnzusammenhänge aufgedeckt, Gemeinsamkeiten erfasst und Bezüge eröffnet werden (Opaschowski, 2006:298ff).

Auch das Verständnis von Freizeit hat sich gewandelt. Freizeit als Produkt der Industriegesellschaft wurde hauptsächlich als Negativbegriff definiert, als „Abwesenheit

von Pflicht und Arbeit“ verstanden. Auf Karl Marx zurückgehend verkaufte man seine Arbeitskraft und reproduzierte diese in seiner Freizeit. Heute versteht man unter dem Begriff mehr als nur Erholungszeit, sondern Zeit, in der man für etwas frei ist. Freizeit ist ein Rahmenbegriff, der inhaltlich nicht viel besagt, der von den Alltagsakteuren verstanden, abgegrenzt und gefüllt werden muss. Das Verständnis ist subjektiv und die Grenzen zur Nicht-Freizeit nicht klar abgesteckt (ebd.: 315). Doch es wandelte sich nicht nur der Begriff, auch die Form der Freizeit an sich ist gewandelt. *„Freizeit verliert zunehmend ihre Bedeutung als arbeitsfreie Regenerationszeit. Umso mehr richten sich dann die Hoffnungen auf die Freizeit als Synonym für Lebensqualität und Wohlbefinden“* (ebd.: 35). Trotz der stattgefundenen Veränderungen bewahrt der Einzelne immer noch einen relativ festen Platz im System, eine vorgegebene Rolle. Der Konflikt zwischen Arbeitswelt und Freizeitbereich ist nicht gänzlich aufgelöst. Die Stabilität und Sicherheit, die die Arbeitswelt ermöglicht, ist ein konkretes Bedürfnis, das durch Verlust von Freizeit erkämpft wurde, Freizeit ist im Gegensatz zu Stabilität und Sicherheit des Arbeitsplatzes ein eher diffuses, abstraktes Bedürfnis, so Opaschowski. *„Freizeit wirft das Individuum genau in das Spannungsfeld von Freiheit und Sicherheit“* (ebd.:23). Dies weist auf eine Art Balance hin, die gefunden werden muss. Kann das Trampen als Freizeitverhalten, insofern es frei von Zwang getan wird, eine Art sein, mit diesem Spannungsverhältnis umzugehen?

Da die Berufs- und Arbeitswelt ihre Leitbildfunktion verloren hat, ist *„Freizeit [ist] das zentrale Bestimmungsmerkmal zur Findung eines individuellen Lebensstils geworden“* (Opaschowski, 2006:320). Freizeit ist der Raum, in dem zentrale, sinnstiftende Bedürfnisse befriedigt werden, deshalb wurden speziell in der Tourismus-Forschung neue Lebensstil-Typen entwickelt. Die einzelnen Typen unterscheiden sich dabei deutlich in ihrer Reisephilosophie, ihrem Reiseverhalten und ihren Urlaubsinteressen (ebd.:219). Der Jugendliche oder Erwachsene, der regelmäßig trampet, könnte also durchaus als Lebensstil-Typ bestimmte Einstellungen und Verhaltensweisen sein eigen nennen, die für das tägliche Leben relevant sind und die er mit anderen Trampeler*innen teilt. Freizeit ist nach Richter maßgeblich durch Konsum charakterisiert. Konsum bildet auch die Grundlage der Lebensstilgesellschaft, da die Konsumgüter die symbolische Vermittlung sozialer Ungleichheit vergegenständlichen. Die Erwerbsarbeit diene der Geldbeschaffung, die Selbstverwirklichung aber fände in der Freizeit statt, folglich sei Freizeit sinnstiftend

(Richter, 2005:43). Wie verortet sich hier das Trampen, welches ja mit Konsum im materiellen Sinne nichts zu tun hat? Wird dabei die Position im Gefüge der sozialen Ungleichheit gerade durch eine absichtlich nicht-materielle Praxis symbolisch vermittelt?

3.3.6 Jugendsoziologie

Im Kapitel zur Tourismussoziologie, in Schlebeckers *History of Hitchhiking* und auch in den eingangs erwähnten Kriminalstatistiken war des Öfteren von dem Trampen als einem jugendspezifischen Phänomen die Rede. Jugend ist kein einfach zu definierender Begriff, deshalb muss er hier näher betrachtet werden, bevor entschieden werden kann, ob das Trampen Teil eines speziellen jugendlichen Handelns ist. Eine Eingrenzung des Lebensalters Jugend ist auf mehrere Arten möglich. Jugend im alltäglichen Verständnis endet nicht mit einer bloßen Altersgrenze oder dem biologischen oder psychischen Erwachsenwerden am Ende der Pubertät. Auch das Erreichen der Rechtsmündigkeit im juristischen Sinne ist wenig aussagekräftig. Die ökonomische Unabhängigkeit von der Familie ist auch nicht unbedingt ein geeignetes Kriterium, ebenso verfährt es mit dem Abschluss der Ausbildung. Eine einheitliche Abgrenzung der Jugend vom Erwachsenenalter gibt es also empirisch nicht. Je nach Fragestellung muss eine eigene Definition gewählt werden; sollte man eine obere biologische Altersgrenze für Jugendliche suchen oder für junge Volljährige kann man sie bei etwa 29 Jahren ansetzen. (Scherr, 2009:17f). Der Begriff Jugend, auf seinen Inhalt bezogen, ist zwar auch nicht klar definierbar, aber für das Verständnis der Arbeit wird es reichen, Jugend als eine Phase zwischen Kind sein und Erwachsen sein anzusehen. Jugend ist außerdem die Zeit, in der sich die Identität stark entwickelt. Identität entsteht dabei in der Auseinandersetzung mit heterogenen Weltauslegungen und Lebensentwürfen (ebd.:128f). Für die Soziologie ist interessant, wie Jugend in die gesellschaftliche Ordnung eingebettet ist und ob es besondere jugendtypische Verhaltensweisen gibt, jugendkulturelle Selbstdefinitionsprozesse und Abgrenzungsprozesse gegenüber anderen Jugendkulturen sowie gegenüber der Erwachsenenwelt (ebd.:15f). Auch typische, jugendliche Muster der Lebensführung und Kommunikation, freizeitbezogene Orientierungen, der Identifikationsgrad, bzw. die soziale Bedeutung der Jugendkultur für ihre Mitglieder, Gruppen und Netzwerke ist soziologisch interessant. Kagelmann schreibt, dass das

Trampen sich bereits ab den 1950er Jahren als Charakteristikum für Jugendkultur und als jugendtypische alternative Form des Reisens ausgebildet hat (Kagelmann, 1993:418).

Unter Jugendkultur wird der kulturelle Aspekt von Jugend verstanden.

„Als Formen der Kultur gelten Sprachen und Symbole, Werte und Normen, Rituale und Alltagsästhetiken, bzw. die Wahrnehmungs-, Deutungs- und Handlungsmuster sozialer Gruppen (...)“ (ebd..)

Unter Jugendszene wird ein regionales oder überregionales Netzwerk von Jugendlichen verstanden, die übereinstimmende jugendkulturelle oder politische Orientierungen, eigene Treffpunkte und Kommunikationsweisen aufweisen (Scherr, 2009:182ff).

3.4 Ein Blick in die Kulturgeschichte

Jack Kerouacs Roman „On the road“, der bereits in der Einleitung kurz erwähnt wurde, wurde 1957 veröffentlicht und bezieht sich auf die Aktualität vor nun ungefähr 70 Jahren. Der Roman definierte eine ganze Generation jugendlicher Opposition, die rückblickend Beatgeneration, auch die Beatniks oder Hipsters, genannt wurde. Literatur wird unter der Vorstellung der Autonomie des Kunstwerks betrachtet, doch der Gegenstand der Literatur steht in einem gesellschaftlichen Produktions- und Rezeptionzusammenhang, der die Bezugnahme auf seine politisch-soziale Basis nicht auflösen kann (Betz, 1977:11f). Die Beatniks waren keine geschlossene Gruppe und auch zeitlich nicht genau bestimmbar, aber man meint etwa die Zeit von 1945 bis in die 1960er. Es begann mit einer losen Gruppe gleichgesinnter junger Männer in New York rund um Kerouac und dem Dichter und Pazifisten Allen Ginsberg, die sich dem organisierten System entzogen und alternative Lebensmodelle suchten. Nicht nur fand mit der Veröffentlichung von „On the road“ ein neuer Schreibstil („spontaneous prose“) Eingang in die Literatur auch inhaltlich gibt der stark autobiographisch orientierte Roman eine neue Richtung an. Es ist ein Buch über einen Mobilitätsdrang, der Ausdruck einer Sinnsuche ist. Es geht um das Reisen per Anhalter, über das spontan in den Tag gehen und möglichst verrückte Dinge erleben, es geht um Jazz, Drogen, gewählte Armut und sexuelle Befreiung (ebd.:23f). Feste gesellschaftliche Strukturen wurden von den Beats und den „drop-outs“- aufgebrochen, materielle Sicherheit durch Freiheit ersetzt und die gesellschaftlich etablierte Lebensform des „American Dream“ in Frage gestellt. Es war eine Herausforderung für die damalige Gesellschaft, welche das neuartige Verhalten anfangs als deviant, weil verantwortungslos

und unmoralisch kennzeichnete und sich gezwungen sah, über ihre eigenen Verhältnisse zu reflektieren. Eine kulturelle Bewegung begann sich zu formen, die später zur sozialen Revolution der 1960er geführt hat. Sie speiste sich aus der Unzufriedenheit der Jugend mit der Konformität des Nachkriegslebens, mit dem Boom der Konsumgesellschaft, dem Fokus auf Sicherheit (Mortensen, 2011). Vor dem Hintergrund der (US-amerikanischen) Gesellschaft der 1940er und 50er Jahre war es eindeutig sozial unerwünscht, spontane, zeitlich unbegrenzte Reisen zu machen, nicht-eheliche Partnerschaften einzugehen, keinen geregelten Job zu haben. Kerouacs Roman „On the road“ konnte nur deshalb so erfolgreich sein, da er in den Jahren des Wertewandels rezipiert wurde. Gehardt et al. (2006) weisen darauf hin, dass in einer Bewegungsgesellschaft logischerweise Literatur aus den Genres der Reiseberichte, Abenteuerromane und auch sonstigen Büchern mit Themen zu Bewegungs- oder Entgrenzungserfahrungen erfolgreich sind, da sie eine gegenwärtige alternative Weltdeutung bieten. Jack Kerouac und Bruce Chatwin sind die prominentesten Beispiele der Anfänge dessen¹².

4. Zwischenfazit

Bisher wurden die Idee der Forschungsarbeit, dann der Forschungsstand fachübergreifend beschrieben, daran anschließend wurde versucht, das Thema, den weißen Fleck der Landkarte, theoretisch auf soziologische Weise einzukreisen. Dabei war vor allem die Tourismus- und Freizeitsoziologie ergiebig. Mehrere Thesen wurden genannt, beim Phänomen Trampen handelt es demnach sich um eine Form der Bewegung, um eine Suche nach Erlebnissen. Es handelt sich um einen Lebensstil oder einen Teil eines „alternativen“ Lebensstils. Bestimmte Wertorientierungen scheinen jedenfalls eine Rolle zu spielen. Vielleicht kann man auch davon sprechen, dass es Szenen oder Milieus sind, in denen die Tramper*innen sich bewegen. Vermutlich handelt es sich auch um ein jugendspezifisches Phänomen. Zu der Frage, *warum* heutzutage getrampt wird, gab es nur wenige Vermutungen: Es handelt sich wohl um einen Versuch der Abgrenzung zur Massenkultur oder Erwachsenenkultur, auch kann es eine Form von „alternativem“ Tourismus sein. Zu

¹² Bruce Chatwin, englischer Schriftsteller und Ethnologe, ist dabei als moderner Nomade widersprüchlich, er vereint einen archaischen Wandertrieb mit einem modernen Lebensstil und wird deshalb auch „Luxus-nomade“ genannt

der Frage, *wie* heutzutage getrampt wird gab es keine Erkenntnisse, außer dass der Trampfer wahrscheinlich hoch individualisiert und gering institutionalisiert sei (Cohen, 1973). Wie von vorhergehender Forschung vorgeschlagen, kann es sich beim Trampfen um abweichendes Verhalten handeln – innerhalb einer Gegenkultur ja erwünscht, um sich z. B. von der Konsumgesellschaft zu distanzieren. Auch Thesen zu den Gründen des allmählichen Verschwindens des Trampfers aus der Öffentlichkeit wurden gefunden.

5. Empirischer Teil

Im Folgenden geht es um die methodischen Vorüberlegungen, danach werden nun die Untersuchungspersonen selbst zu Wort kommen. Die genannten Hypothesen konnten in gewissem Maße Aufschluss geben, doch Theorie und Empirie haben jeweils andere Reichweiten. Der Theorie-Teil konnte als objektiver Rahmen dienen, Erklärungsmöglichkeiten aufweisen, doch wie gezeigt wurde, wurde die Forschungsfrage „das *warum* und *wie* des Trampens“, bisher nicht beantwortet. Sie konnte lediglich über theoretische Annäherungen etwas eingegrenzt oder eingeordnet werden. Mit dem Ziel den Forschungsprozess möglichst offen und unvoreingenommen zu gestalten wurden die zuvor gesammelten Theoriebausteine in der Empirie nicht positivistisch überprüft.

5.1 Methodologie und methodische Herangehensweise

Es wird in der Soziologie für gewöhnlich zwischen quantitativer und qualitativer Sozialforschung unterschieden. Quantitative Forschung ist auf rationales Messen von Wertausprägungen angelegt. Prinzipiell kann versucht werden, die Wissenschaftlichkeit einer soziologischen Arbeit dadurch sicherzustellen, dass die selben methodischen Verfahren Anwendung finden, die in den Naturwissenschaften üblich sind, also durch eine mathematische Behandlung der Daten, Quantifizierung, Verifizierung und Falsifizierung. Doch sozialwissenschaftliche Gegenstände folgen einer eigenen Logik. Ziel der Soziologie ist, nach Max Weber, das Sinnverstehen, es unterscheidet sich insofern von der Ausrichtung der Naturwissenschaften darauf, kausale Erklärungen zu entdecken. Die beiden Positionen werden gerne über die Begriffe *Erklären* gegen *Verstehen* charakterisiert,

was ähnlich wie das Verhältnis zwischen Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft oft als Dichotomie interpretiert wird (Gläser/Laudel, 2009:23ff). Forschungsfragen, die sich an den subjektiven Sinnstrukturen der Akteure orientieren, ist die Verwandtschaft mit der sozial-konstruktivistischen Wissenssoziologie nicht abzusprechen. Diese setzt beim Verstehen an, beim systematischen Erkunden von Sinnzuschreibungen und intersubjektiv geteiltem Wissensvorrat wie es Alfred Schütz in seinen Ausführungen zur Methodologie fordert (Keller, 2009). Die Herangehensweise an diese Forschungsarbeit basiert auf der Annahme eines geteilten Wissensvorrats der Untersuchungspersonen über die ihnen gemeinsame soziale Praktik des Trampens. Hier kann es sich um Freizeitmotive, unterschiedliche Aspekte der Lebensweise, alltags-ästhetische Neigungen, persönliche Werte oder Vorlieben, Konsumorientierungen, politische Einstellungen oder auch Wissen über die Kunst des Trampens handeln. Um das zu evaluieren, wurde auf möglichst offene Methoden zurückgegriffen, die sich an der empirischen Wirklichkeit orientieren.

5.2 Feldzugang

Qualitative Sozialforschung hingegen ist Feldarbeit und keineswegs mit Forschung unter Laborbedingungen zu vergleichen, deshalb braucht sie eigene Vorgehensweisen. Um neue Kenntnisse zu gewinnen, wird von empirischen Einzelfällen ausgehend explorativ nach regelmäßig auftretenden Bedeutungen oder Sinnkonstruktionen gesucht. Das Vorgehen ist im Idealfall von den Prinzipien der Offenheit gegenüber dem Untersuchungsgegenstand und dem des theoriegeleiteten Vorgehens gekennzeichnet (ebd.:30f). Anstatt fertige Hypothesen im Zuge der Datenanalyse empirisch testen zu wollen, ist die Forschungsarbeit offen für die induktive Entdeckung neuer Zusammenhänge. Sie orientiert sich mehr an der empirischen Wirklichkeit, als am theoretischen Wissensbestand des Forschungsstands. Sollen wie in diesem Fall subjektive Sinnstrukturen erfasst werden, ist eine Sozialforschung mit qualitativem Charakter notwendig. Ein standardisierter Fragebogen wäre nicht zielführend.

Vor der Datenerhebung oder der Auswahl der Interviewpartner*innen gilt es zunächst zu verstehen, wie das Forschungsfeld bestimmt ist und was alles zum Untersuchungsgegenstand zählt. Wer und was gehört also alles zum Feld dazu? Das steht nicht von Anfang an fest, es ist nie klar abgesteckt oder mit eindeutigen Variablen

versehen, dafür präsentiert sich die soziale Wirklichkeit als zu komplex (Przyborski/Wohlraab-Saahr, 2010:53ff). Auch gibt es meist keine klare Trennlinie zwischen Feld und Nicht-Feld, weshalb man nicht so einfach ins Feld „einsteigen“ kann, sondern sich um einen Zugang bemühen muss, der gleichzeitig auch immer limitiert bleibt. Das betreffende Forschungsfeld befindet sich auch noch gewissermaßen in ständiger Bewegung. Die Aufgabe der Forschenden ist es, Kontakt aufzunehmen, eine für beide Seiten angenehme Forschungsatmosphäre herzustellen und die eigene Position im Verhältnis zum Feld klarzustellen (Wolff, 2007:334). Es ist außerdem notwendig, den eigenen Schreibtisch zu verlassen und die Situationen der Menschen aufzusuchen, deren Handeln man untersuchen möchte. Roland Girtler formulierte dazu zehn Gebote der Feldforschung. Das erste lautet:

„Du sollst einigermaßen nach jenen Sitten und Regeln leben, die für Menschen, bei denen du forschst, wichtig sind. Dies bedeutet die Achtung ihrer Rituale und heiligen Zeiten, sowohl in ihrer Kleidung, als auch beim Essen und Trinken. [...]“ (2009:184f).

Weiterhin führt er aus, dass es bei den Soziolog*innen, wie den Ethnolog*innen auf eine gewisse Haltung ankomme. Den Fremden gebe es auch in der eigenen Gesellschaft. Der Forschende müsse sich überraschen lassen können, müsse von vorgefassten Interpretationen abrücken können (ebd.). Feldforschung wurde hier ganz im Sinne Girtlers verstanden und die Reise zu den Interviewpartner*innen mit Rucksack und per Anhalter gemacht. Auch wenn dem Ideal der Offenheit gefolgt wird, so sind die Soziologin, oder der Soziologe nie ein ganz unbeschriebenes Blatt, ein gewisses Alltagswissen ist immer vorhanden und kann nicht weggedacht werden.

In unserem Fall handelt es sich bei dem Feld um eine soziale Gruppe, eine Szene oder ein Milieu; auch Institutionen und Orte können Teil des Feldes sein. Wie schon erwähnt, wurde das große Feld im Bereich der Akteure, der Tramper*innen, eingeschränkt, auf solche, die häufig und auch über längere Strecken trampen, also eine eher große räumliche Mobilität aufweisen. Inwieweit die soziale Gruppe eine innere Kohäsion aufweist, oder eher lose, aufgrund von wenigen Gemeinsamkeiten als eine Gruppe oder Szene beschrieben wird, ist zu klären. Ein erster Schritt zum theoretischen Feldzugang erfolgte über eine unsystematische Medienanalyse. Hierfür wurde im Internet nach Portalen, Foren oder Internetseiten von Tramper*innen und für Tramper*innen gesucht. Hierbei fielen vor allem zwei Resultate auf: das Onlineportal *Hitchwiki*¹³ und die Internetpräsenz des Vereins

¹³ Auf der Website findet sich folgende Beschreibung: „Hitchwiki. The Hitchhiker's Guide to Hitchhiking

Abgefahren (URL 2). Es liegt nahe, dass Interviewpartner*innen am besten im institutionellen Kontext anzutreffen sind, in diesem Fall können das Trampertreffen, Wettrennen oder Internetforen sein. Der Erstkontakt erfolgte in diesem Fall per E-Mail über das Kontaktformular des Internetauftritts des Vereins *Abgefahren e. V.*. Dieser ist nach Eigenaussage der erste eingetragene deutsche Trampclub. Er wurde 2007 gegründet und zählt heute bereits über 200 Mitglieder. Zur ersten Erkundung des Feldes wurde eine kurze schriftliche Befragung mit einem der Mitglieder des Vereins als Experte durchgeführt. Das Interview wurde nicht analytisch ausgewertet. Es diente lediglich der Erhebung der Informationen, die die Grundlage der Konzeption der Interviews mit den Trampclub*innen darstellen, also den empirisch zu analysierenden Datenkorpus bilden. Aus der Expertenbefragung¹⁴ wurden unter anderem folgende Kenntnisse gewonnen:

Frage: „Was für Menschen sind denn ihres Eindrucks nach die typischen Vereinsmitglieder von *Abgefahren e. V.*, wie lassen sie sich charakterisieren?“

„Den typischen Trampclub gibt es nicht. Jeder Einzelne hat seine ganz eigene Motivation zu trampeln. Die einen tun es aus finanziellen Gründen, andere aus Überzeugung oder Neugier. Allen Mitgliedern gemeinsam dürfte eine sehr differenzierte Haltung zu Lebensgestaltung, Mobilität und dem Thema Reisen sein.“

Der Experte vermutet also durchaus Gemeinsamkeiten unter den Trampclub*innen, wenn er auch eine absolute Homogenität zurückweist. Gemeinsamkeiten betreffen Einstellungen zur Lebensführung und daran orientierte Handlungsweisen.

Frage: „Können Sie bitte einmal kurz zusammenfassen, warum Sie die Tramp-Kultur unterstützenswert finden?“

„Das Trampeln fordert und fördert den kommunikativen, selbständig denkenden, sich entwickelnden Menschen. [...] In dem Zeitalter, in dem ständig verfügbare Mobilität und sparsamer Umgang mit Energieressourcen ungefähr den gleichen, hohen Stellenwert haben, rücken alternative Ansätze zur Fortbewegung viel stärker in den Fokus. An das Trampeln denkt man in solchen Diskussionen anfangs nicht und das ist schade. Beim Trampeln nutzt man vorhandene Ressourcen sehr gut und spontan aus; [...] Das Auto wird wohl erst in ferner Zukunft ersetzt. Bis dahin können wir uns zum Beispiel überlegen, wie wir die Verkehrsdichte reduzieren. Schauen Sie sich doch auf einem Autobahnrastplatz mal um, wie viele Plätze in den Autos besetzt sind. Viele Menschen sind mit immer größeren Autos zu zweit oder nur allein unterwegs. Ob da jetzt noch eine Person zusätzlich mitfährt,

the World. Hitchwiki is a collaborative website for gathering information about hitchhiking and other ways of extremely cheap ways of transport. It is maintained by many active hitchhikers all around the world. We have information about how to hitch out of big cities, how to cover long distances, maps and many more tips.“

¹⁴ Die Befragung in voller Länge ist der Arbeit angehängt (Anhang V. Befragung Experte *Abgefahren e. V.*)

ändert den Verbrauch nicht merklich; das Fahrzeug ist ja schon unterwegs.“

Der Experte erwähnt Werte, welche die Entwicklung der eigenen Persönlichkeit betreffen, auch als einen Nachhaltigkeitsaspekt, der als gesamtgesellschaftliche Auswirkung als wünschenswert zu erachten wäre.

Frage: „Welche Rolle spielt das Medium Internet in der Praxis des Trampens?“

„Es gibt immer wieder Bestrebungen, Smartphone-Apps zu entwickeln, die das Trampfen erleichtern sollen. Ich habe selbst mal so ein Projekt mit Freunden begonnen. Und ziemlich bald wieder eingestellt. Letztendlich stellt man sich einfach an die Straße und hält den Daumen raus. Dazu braucht man nur ein freundliches Lächeln und einen Daumen. Das Internet spielt da keine kritische Rolle. Es ist jedoch ein gutes Hilfsmittel für Einsteiger. Das Hitchwiki-Projekt ist da besonders zu erwähnen, denn dort findet man sowohl Tipps und Ermutigung zum Trampfen als auch eine riesige Datenbank mit Trampstellen auf der ganzen Welt. Ein erfahrener Trampfer wird sich trotzdem einfach an den Straßenrand stellen und losfahren.“

Der Experte bewertet die Rolle des Internets als relativ unwichtig für die Praxis selbst, es liefere allerdings für Einsteiger Informationen. Relevantes Wissen wird auf der Datenbank *Hitchwiki* gesammelt.

5.3 Auswahl der Interviewpartner

Als nächstes stellte sich die Frage, wer am besten interviewt werden sollte? Woher sollten die Kontakte kommen? Nach welchen Kriterien die geeigneten Interviewpartner*innen ausgewählt werden? Schließlich ist der Umfang jeder Arbeit limitiert, das heißt, die Zahl der Interviews ist es ebenso; aus diesem Grund musste eine Auswahl einer Untergruppe von Fällen getroffen werden (Sampling). Um die Repräsentativität und damit die Möglichkeit der Verallgemeinerung der Ergebnisse zu gewährleisten, gibt es verschiedene Strategien, zum Beispiel können die Fälle nach statistischen Überlegungen, nach Quoten, oder per Zufall ausgewählt werden. Unter einem Theoretical Sampling wird die Auswahl nach theoretischen bedeutsamen Gesichtspunkten verstanden, die sich im Laufe der Forschung nach und nach herauskristallisieren. In einem dynamischen Forschungsprozess mit Wechsel zwischen Erhebung, Entwicklung theoretischer Kategorien und weiterer Erhebung kann so auf entweder minimale oder maximale Kontrastierung bei der Fallauswahl geachtet werden. Mit minimaler bzw. maximaler Kontrastierung ist die

Auswahl nach entweder relevanten Unterschieden oder bedeutsamen Ähnlichkeiten gemeint (Przyborski/Wohlraab-Saahr, 2010:177). Hier wurde zuerst, mit der Einschränkung auf Viel-Tramper*innen, auf eine Minimierung der Unterschiede geachtet, um die Datenmenge zu reduzieren. Um die deutlichen Ausprägungen des Tramper-Daseins abzudecken, wurden Interviewpartner*innen gesucht, die mindestens einmal über die Bundesgrenzen hinaus, aber auch regelmäßig europaweit oder darüber hinaus per Anhalter reisen. Als Vieltramper*innen oder erfahrener Hitchhiker konnten hier diejenigen gelten, welche über 10.000 Kilometer jährlich auf diese Weise zurücklegen. Die Grenze wurde willkürlich festgelegt. Später, als sich herausgestellt hatte, dass theoretisch mehr als genug Interviewpartner*innen zur Verfügung stehen, wurde auf eine Maximierung der Unterschiede geachtet, die nach soziodemographischen Daten erfolgte.

Über den gleichen Weg wie der Kontakt mit dem Experten konnten die Kontakte mit potentiellen Interviewpartner*innen geknüpft werden und weitere durch den Schneeballeffekt (ebd.:180) mit Freund*innen und Bekannten der bereits interviewten Personen. Es wurde allerdings darauf geachtet, dass sich diese untereinander nicht zu gut kennen und es sich nicht um einen geschlossenen Freundeskreis handelt.

Auf einen allgemeinen Aufruf meldeten sich erst wenige, dann im Laufe der Zeit immer mehr Personen. Zum einen war es schwierig nachzuprüfen, inwieweit er oder sie den Kriterien eines Viel-Trampers entsprach und zum anderen wurde es als unangebracht empfunden, denjenigen abzusagen, die diese nur halbwegs erfüllten. Als klar wurde, dass genug Interviewpartner*innen zur Verfügung stehen, wurde versucht, auf ein ausgewogenes Verhältnis hinsichtlich der Geschlechter, des Alters und des beruflichen oder sonstigen Hintergrundes zu achten. Die genauen Daten waren jedoch oft erst während oder nach den Befragungen zu erfahren. Auch wurde es für unpassend erachtet, noch vor der Einladung zum Interview nach Einkommen oder Alter zu fragen. Eine weitere Schwierigkeit, die bis zuletzt nicht ausgeräumt werden konnte, war, dass die Befragten alle in etwa den selben soziokulturellen Hintergrund hatten. Alle waren Studierende oder hatten einen akademischen Abschluss, waren in etwa im gleichen Alter und fast alle waren regelmäßige Teilnehmer*innen von Tramper-Rennen, da in diesem institutionellen Kontext gesucht wurde.

5.4 Konzeption und Durchführung der Interviews

Da es sich bei dem Gegenstand der Befragung gemäß der Vorüberlegung um subjektiv empfundene Einstellungen handelte, wurde als Forschungsmethode auf narrative, minimal auf Leitfaden gestützte Interviews zurückgegriffen, da sie die größtmögliche Offenheit hinsichtlich der Ergebnisse bieten. Der Leitfaden diente lediglich dazu, den oder die Interviewpartner*in auf gewisse Themenbereiche oder Sinnzusammenhänge hinzuweisen, falls diese*r sie nicht schon von selbst erwähnt hatte. Solche waren Vorgehensweise und Motivation der Trampler*innen. Auch das Innenleben und die Bewertung der Handlungsweisen durch die Akteure selbst und die Kontakte zwischen den Trampler*innen standen auf dem Leitfaden. Dieser ist im Anhang unter VI Interview-Leitfaden nachzulesen. Die Einleitungsfrage *„Es geht in meiner Forschungsarbeit ums Trampeln und zwar genau um Leute, die besonders viel trampeln, deswegen will ich zuerst mal fragen, wie das so bei dir war, wie du zum Trampler geworden bist und wie das heute für dich aussieht, was es für dich bedeutet, also erzähl doch mal!“* zielte auf die individuelle Trampler*innenbiographie ab und enthielt eine Erzählaufforderung. Die Befragten sollten möglichst frei in ihren eigenen Worten über ihre Erfahrungen und Bewertungen sprechen können. Die inhaltlichen Punkte, wie sie in den Fragen vorformuliert wurden, sind weniger relevant als die Kategorien, in denen gedacht wird. Das Erkenntnisinteresse ist auf die subjektiven Sinnzusammenhänge gerichtet. In der Durchführung hat sich bestätigt, dass die Interviewpartner offen und frei sprechen konnten, sie erzählten nach der Einstiegsfrage über ca. fünf bis 15 Minuten ununterbrochen. Danach wurde spontan nachgefragt, bzw. Anregungen gegeben, die thematisch nahe lagen, um zu erreichen, dass die Berichte der Interviewten die Antworten der im letzten Kapitel formulierten Fragen abdecken. Auf Zwischenfragen wurde weitgehend verzichtet, um den Redefluss aufrechtzuerhalten. Es wurde höchstens, wenn das Gespräch stockte oder etwas schon angedeutet wurde, nochmals darum gebeten, etwas auszuführen. Jedoch wurde dem narrativen Aspekt Priorität eingeräumt und nicht rigoros darauf geachtet, dass alle Fragen des Leitfadens abgedeckt wurden.

Die Interviews wurden also gemäß den Vorüberlegungen geführt und digital aufgezeichnet. Vor der ersten Frage wurde den Befragten ihre Anonymität zugesichert und die Zustimmung zur Tonbandaufzeichnung wurde erfragt. Die Länge der Tonaufnahmen

variierte pro Interview zwischen ca. 10 und 25 Minuten. Inhaltlich waren die Antworten weder zu frei und ausschweifend, noch zu stark an der Einleitungsfrage orientiert, dass befürchtet werden musste, subjektive Sinnzusammenhänge wären zu kurz gekommen. Alle Befragten sprachen in ihren eigenen Worten über ihren Tramper*innen-Werdegang und die persönliche Bedeutung, die sie diesem zumessen. Sie brachten ihr Wissen in ihren Kategorien offen zum Ausdruck und wirkten dabei aufgeschlossen und unverstellt, auch wenn es um schwierige Themen wie persönliche negative Erfahrungen ging. Die Forschung wurde offen, nicht verdeckt durchgeführt. Es wurde den Interviewpartner*innen so wenig wie möglich, aber so viel wie nötig über das Forschungsprojekt erzählt, um sie nicht in ihren Antworten zu beeinflussen. Es wurden im Leitfaden keine soziodemographischen Daten wie Beruf und Alter abgefragt, weil damit eventuell die offene Erzähl-Atmosphäre beeinträchtigt würde. Die meisten Interviewpartner*innen haben jedoch von sich aus relevante Daten erwähnt.

5.5 Transkription der Interviews

Die aufgezeichneten Interviews wurden anschließend vollständig in Textform transkribiert, wobei alle Geräusche vom Band schriftlich festgehalten wurden, auch Pausen, Lachen und non-verbale Äußerungen, wie „ähm“, „hm“, usw. mit dem Zweck, auch später nachvollziehen zu können, wie etwas gesagt wurde. Unverständliche Passagen wurden als solche gekennzeichnet.

5.6 Auswertung der Interviews

Auf die Transkription der Interviews erfolgte deren Auswertung. Hierfür wurde die Methode der Qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2007) als Richtlinie herangezogen. Das kodierende Verfahren wurde als geeignet erachtet, um Aspekte systematisch herauszuarbeiten, die den Antworten überindividuell gemein sind. Dabei wird sowohl der Inhalt, als auch ein latent vorhandener Sinngehalt auf eher im Verborgenen liegender Ebene erfasst. Die Methode lässt sich zwischen explorativer Offenheit und nachvollziehbarer regelgeleiteter Analyse verorten. Mit der qualitativen Inhaltsanalyse wurde eine Methode angewendet, die das Kommunikationsmaterial analysiert, um induktiv Theoriebausteine zu entwickeln. Die am Ende gebildeten Kategorien repräsentieren eine

innere Ordnung oder Struktur, die den Aussagen der Befragten inne ist. Die genaue Dokumentation des schrittweisen Vorgehens sichert die Nachvollziehbarkeit der Analyse (Mayring, Philipp, 2007:468f). Durch das Kodieren werden Abstraktionsniveaus erreicht. Im Prozess des offenen Kodierens werden einer Textstelle ein oder mehrere Codes zugeordnet, um die Interviewinhalte zueinander in Bezug setzen zu können. Dabei war der erste Arbeitsschritt die Assoziationsbildung. Der Text des transkribierten Datenmaterials wurde Zeile für Zeile durchgegangen und Worte oder Satzteile, die relevant erschienen unterstrichen und mit einer Paraphrasierung als Code versehen. Diese Zuordnungen oder Codes wurden Assoziationen genannt und fortlaufend mit A1, A2 usw. durchnummeriert. Textstellen wurden dabei teils mit verallgemeinernden Begriffen, aber auch mit Stichwörtern oder Konzepten assoziiert. Nicht alle dieser Assoziationen sind im strengen Sinne Paraphrasen. Im Prozess des Kodierens wurden spontan alle Gedanken zur Textstelle notiert und bei einem erneuten Lesen auf den treffendsten Begriff reduziert. So wurde der Sinn der jeweiligen Aussage möglichst in seinem Wesen erfasst und in Worten festgehalten, die möglichst nahe am Text waren. Rückkopplung und flexible Angleichung machen den Prozess dynamisch. Besondere Achtsamkeit war notwendig, um kein potentiell relevantes Textelement zu übersehen, gleichzeitig auch, um bei sich wiederholenden Aussagen an die bereits vergebenen Assoziationen zu erinnern und sie korrekt zuzuordnen. Eine Herausforderung stellte auch die Benennung der Assoziationen dar, die oft weiteres Nachdenken über alle möglichen Bedeutungsebenen einer Aussage provozierte.

Die Assoziationsbildung wurde mit allen transkribierten und ausgedruckten Interviewtexten durchgeführt, wobei sich oft für eine Textstelle mehrere Assoziationen fanden. Insgesamt wurden so 65 Assoziationen der Liste zugefügt (siehe Anhang: III Liste der Assoziationen). Als nächster Schritt erfolgte die höhere Abstraktionsstufe der Generalisierung und Kategoriefindung. Dazu wurde eine Tabelle mit drei Spalten erstellt, in der links die Textstelle steht, jeweils rechts daneben die zugeordnete Assoziation und rechts daneben die noch abstraktere Ebene der Kategorie. Die Liste der Textstellen und Assoziationen wurde dazu sorgfältig von Beginn an durchgegangen und dabei in einem Verallgemeinerungsprozess nach sinnvollen Generalisierungen und einer passenden

Kategoriebezeichnung gesucht.¹⁵ Manche Kategorien konnten auf einer Zwischenebene als Unterkategorien erfasst und einer übergeordneten Kategorie zugeordnet werden. Der Prozess der Kategorienbildung erfolgte im permanenten Vergleich aller Abstraktionsebenen, wobei auf die logische Stimmigkeit geachtet wurde. Der Prozess ist durch ständige Reflexion über die gewählten Codes und deren Beziehungen untereinander gekennzeichnet. Durch die ständige Überprüfung während des Kodierens wurde eine möglichst gegenstandsnahe Abbildung des Materials ohne Verzerrungen durch Vorannahmen gewährleistet. In die Gefahr der Verzerrung läuft der Forscher oder die Forscherin, wenn er oder sie versucht, das Datenmaterial im Vorhinein deduktiv zu kategorisieren und beispielsweise Kategorien nach Interviewfragen auszurichten. Die Kategorien wurden mit den Kürzeln K1, K2, usw. durchnummeriert. Im Anschluss wurde eine Liste erstellt, in der unter jeder Kategorie ihre Subkategorien und Assoziationen aufgelistet sind.

6. Ergebnisse

Es wurden mit den Interviews sehr viele Daten erhoben. Der Anspruch der Forschungsfrage ist hoch und der Umfang der Arbeit hat sich als zu klein erwiesen, um alle in den Interviews genannten Motive und Lebenswelten anhand der Daten genau zu erkunden und herauszuarbeiten. Dennoch lassen die Ergebnisse der systematischen Ordnung der Daten einen ersten Eindruck über die Motivation und Praxis des modernen Trampens gewinnen. Die ausformulierten Kategorien sind dabei als Theoriebausteine zu verstehen. Kategorien sind nicht statisch und haben keine festen Grenzen, die ausgeführten Interpretationen der Kategorien lassen starke Verbindungen zwischen den Kategorien erkennen.

In der Ausformulierung der aus den Interviews gewonnenen Kategorien werden bewusst viele Zitate verwendet, um den Gegenstand der Forschung dort, wo es für notwendig erachtet wurde, entweder zum besseren Verständnis oder zur Illustration in den exakten Worten der Protagonisten wiederzugeben.

¹⁵ Siehe Anhang V: eine Seite der Tabelle exemplarisch.

6.1 Kategorie 1 Wie wird man Trampler*in?

Als naheliegenderweise erster Punkt steht die Ausformulierung der Kategorie, in der es darum geht, wie die Trampler*innen angefangen haben, solche zu sein oder zu werden. Oft war der Zeitpunkt der ersten Erfahrung schon länger her, manche der interviewten Personen konnten sich kaum noch an Einzelheiten der Situation erinnern. *„Da war ich noch sehr klein, also um die 14, oder so“* (Jona), *„Also ich hab das erste Mal, ich bin das erste Mal getrampt 2005, im Sommer, in Rumänien.“* (Karla). Bei den anderen Befragten lag der Zeitpunkt der ersten Erfahrung meist ein paar, das heißt in etwa 3 - 5 Jahre zurück, mit Ausnahme der Befragten Ina, welche erst letzten Sommer (2013) mit dem Trampen begonnen hat. Die meisten der Befragten erinnerten sich, dass sie über digitale soziale Netzwerke wie Couchsurfing¹⁶, oder Facebook¹⁷ von einer Tramp-Veranstaltung erfahren haben, oder konkret von jemandem darauf angesprochen worden sind.

„...ich über Couchsurfing 'ne Anfrage bekommen hab, ob ich nicht Lust hätte zu trampen, von einem Menschen, der auch in Magdeburg gewohnt hat und er hat halt 'n Partner gesucht und ich hab halt dann ganz spontan reagiert, meinte so, 'ja, klar, warum nicht?'" (Julia)

Auch das persönliche Umfeld, also der engere Freundes- und Bekanntenkreis, spielte bei mehreren Befragten eine Rolle: Es waren unter anderem neue Mitbewohner der Wohngemeinschaft oder Freunde von Freunden, die von Erlebnissen erzählten.

„Ja, ich bin da letztes Jahr im Sommer drauf gekommen (Lachen), das kam eigentlich über 'nen Freund, der schon ein paar Jahre rumtrampelt, durch Europa und die Welt und der hat halt erzählt von diesem Hitchgathering“ (Ina)

Oft lieferten Veranstaltungen, also speziell für und von Trampler*innen organisierte Wettrennen oder Treffen¹⁸, die Gelegenheit, damit anzufangen:

„Ich bin Trampler geworden, als das Trampler-Rennen in Augsburg stattfand und hab davon gelesen, oder irgendjemand hat mich angeschrieben auf Couchsurfing und dann hab ich mir gedacht, ach machste da einfach mit“ (Christoph)

Der interviewte David hat in seiner Kindheit durch Filme vom Trampen erfahren und berichtet, durch eben diese davon fasziniert worden zu sein, auch wenn die Welt der Filme

¹⁶ CouchSurfing ist ein kommerzielles und internetbasiertes Gastfreundschaftsnetzwerk. Die Mitglieder nutzen die Website, um eine kostenlose Unterkunft auf Reisen zu finden, selbst eine Unterkunft oder auch anderes anzubieten, wie beispielsweise einem Reisenden die Stadt zu zeigen (URL 5).

¹⁷ Großes digitales soziales Netzwerk (URL 6)

¹⁸ „Hitchgathering is the name of a series of international hitchhiking gatherings held in Europe and Northern America since 2008. (URL 4).

nicht wirklich mit der eigenen Realität verbunden schien, *„Ich hab nie daran geglaubt, dass es irgendwie funktionieren könnte, dass ich selber ein Tramper sein könnte“*. Außerdem spielten die Filme in Nordamerika, so galt für ihn ein nach bestimmten Nationalstaaten differenziertes Bild, in dem die Motivation stark an die Frage des „Funktionierens“ gebunden ist. Bei David und bei einer weiteren Befragten fand die erste Erfahrung im Ausland statt. Es fiel auf, dass gedanklich oft zwischen Deutschland und bestimmten Ländern oder einfach „dem Ausland“ unterschieden wird.

„Nur war ich dann weiterhin der Überzeugung, dass es eigentlich irgendwas ist, was eigentlich in hm Nordamerika, also USA und Kanada geht und in Europa nicht wirklich anwendbar ist“ (David)

Dies änderte sich bei ihm, als er in der Schweiz am Straßenrand einen Tramper erblickte. *„Deswegen hab ich gedacht: Okay, wenn's einen Tramper in der Schweiz gibt, dann wird's wahrscheinlich funktionieren“*. Zwei der Befragten kamen zum Trampeln, als sie ihren Bus oder ihre Mitfahrgelegenheit verpassten, es war also der unmittelbaren Notwendigkeit der Fortbewegung und dem Fehlen anderer Verkehrsmittel zuzuschreiben.

„Ach, keine Ahnung, jedenfalls bin ich an den falschen Ort und stand dann da und die waren schon weg und ich hatte keine Handynummer und nichts von denen und dann hab ich mir überlegt, na ja, keine Ahnung, wie ich darauf gekommen bin, das war so ein Impuls und dann bin ich gleich so 'ne richtig weite Strecke getrampt“ (Karla)

Eine Ausnahme bildet der Befragte Jona, bei dem die Motivation aus dem Reiz des Verbotenen entstand. Er wollte schon immer mal trampen oder *„das mal ausprobieren, allein schon, weil's für [uns als] Austauschschüler verboten war“*. Als ausschlaggebenden Punkt beschrieben die Befragten ohne Ausnahme eine spontane Laune, eine Lust auf's Ausprobieren, ein „warum, nicht?“. Nachdem sie das erste Mal getrampt sind, sind sie dann alle „irgendwie dabei geblieben“, die meisten von ihnen motiviert durch den Erfolg und die positiven Emotionen der ersten Erfahrung. Beim zweiten Versuch haben sich zwei der Befragten zur Raststätte auf die Autobahn fahren lassen und sind dann eher kürzere, einfache Strecken, das heißt ohne Wechsel der Autobahn, gefahren und so erfolgreich beispielsweise von Magdeburg nach Hannover, oder von Hamburg nach Berlin getrampt. Die erste Erfahrung machten manche alleine, manche begleitet von Tramper*innen mit oder ohne Erfahrung. Alle dieser drei Möglichkeiten waren etwa gleich oft vertreten. Die Befragten, bei denen die erste Erfahrung wegen einer Veranstaltung, also einem Tramper-Rennen oder Treffen, stattfand, erwähnten auch die Motivation dafür „zu üben“. Näheres

dazu ist in dem Kapitel 6.4 Kategorie 4 Motivation nachzulesen.

6.2 Kategorie 2 Der Zufall und das Ungewisse

Ein immer wiederkehrendes Element der Interviews war — der Zufall. Hier ist mit "Zufall" das Unkalkulierbare, das Ungewisse, Unbekannte oder Unerwartete, das, was man nicht planen kann, der sogenannte Überraschungseffekt gemeint. Fast alle Befragten verwiesen positiv auf dessen Einfluss. So sind die meisten Interviewten „zufällig“ zum Trampen gekommen, etwa weil sie „zufällig“ über Couchsurfing angeschrieben wurden (Julia und Christoph). Der Zufall spielt vor allem in den sozialen Kontakten eine Rolle „*es ist ja wirklich manchmal einfach nur Zufall, was man für Leute kennenlernt (...)*“. Damit sind vor allem die Kontakte mit den PKW oder LKW-Fahrer*innen gemeint. Der Befragte Jona erklärt, die Art seines Trampverhaltens hat sich geändert. Anstatt an einer Raststätte Leute anzusprechen zieht er es nun vor, einfach den Daumen raus zuhalten, mit der Begründung:

„weil es irgendwie entspannter ist und auch, also einmal hat es auch immer bisschen mehr Überraschungseffekt, weil man wirklich tatsächlich null beeinflussen kann, wer jetzt anhält“.

Oft ist auch die Rede von einem Ausgeliefertsein und zwar dem „*Unbekannten oder irgendwelchen Leuten*“ ausgeliefert (Ina), oder einem auf Andere angewiesen sein (Karla). Steht der Trampende an einer Raststätte an der Autobahn ohne ein eigenes Fahrzeug zu haben, kommt er von dort nicht alleine weg, ist er auf die Hilfsbereitschaft ihm unbekannter Personen angewiesen. Dabei ist es gerade wichtig, dass es nicht beeinflussbar ist, wer den Trampenden dann mitnimmt. Zumindest bis zu einem gewissen Grad, denn, um nicht ganz dem Glück ausgeliefert zu sein, kann der Hitchhiker die Fahrer ansprechen und sich auf seine Menschenkenntnis verlassen, mit der er oder sie sich in wenigen Sekunden ein Urteil bilden müssen. Nicht zu wissen, mit wem man fährt, welche Route man nimmt, wann man ankommt und wo man übernachtet, ist gerade das, was das Trampen von anderen Fortbewegungsmöglichkeiten unterscheidet und macht damit sein Wesen und seinen Abenteuer-Charakter aus. Manche schreiben das, was passiert, wenn sie sich Anderen, in dem Fall den Fahrern „ausliefern“, auch dem Glück zu.

„Was es dann noch manchmal gibt sind Leute, die n bisschen komisch fahren ähm, und ja aber auch da hab ich bisher immer Glück gehabt, kein Unfall bis jetzt.“ (Jona)

In seinen eigenen Worten beschreibt der Tramper Sven diesen Zufall-Effekt mit dem Bild der Religion. Religion kann, je nach Auslegung, auch als das Gegenteil von Zufall verstanden werden, nämlich als Bestimmung, oder Schicksal.

„Und im Endeffekt, hört sich n bisschen religiös an, was ich da manchmal denke, aber es passt irgendwie so, es ist irgendwie, am Ende lernt man jemanden kennen und man merkt irgendwie der ganze Weg vorher; wo man durch irgendeine Leidensgeschichte gegangen ist, denkt man sich am Ende, boa, das hätt ich nie gedacht, dass ich jemanden so, so'n Menschen treffe, oder so'n Ort sehe, oder keine Ahnung“ (Sven)

6.3 Kategorie 3 Diskurs

Mit dem Begriff Diskurs ist hier die Darstellung des Trampens in öffentlichen Aussagen gemeint. Konkret geht es also um alles, was über das Thema typischerweise öffentlich gesagt oder damit assoziiert wird. In den Aussagen aus den Interviews handelt es sich immer um kleine Diskursfragmente, die keinen Anspruch auf repräsentative Abbildung des Gesamtdiskurses erheben, dennoch schien der Begriff Diskurs hier als Kategoriebezeichnung passend zu sein. In den Medien, Fernsehen, Zeitungen und im Internet werden Diskurse geführt und auch in digitalen sozialen Netzwerken werden sie reproduziert und geändert. In diesem Kapitel ist zusammengefasst, was die öffentliche Meinung über das Trampen ist, es geht um das, was „die Leute immer sagen“. Schon Schlebecker 1958 erwähnt in seiner *History of Hitchhiking* die Diskurse der Öffentlichkeit über Hitchhiker. Es wurden öffentliche Warnungen durch die Polizei ausgesprochen und Horrorgeschichten in Zeitungen gedruckt, während Zahlen und Daten über tatsächliche Wahrscheinlichkeiten von kriminellen Handlungen rund um das Trampen fehlten. Resultat dieses negativen Bildes in der Öffentlichkeit ist oft ein Mangel an Vertrauen von Seiten der Autofahrer*innen.

Aus den Interview-Ergebnissen wurde die Erkenntnis gewonnen, dass der öffentliche Diskurs auch anregend wirken kann, Filme weckten beim Befragten David das Interesse an dem Trampewesen. Dem Trampen werden in der öffentlichen Meinung jedoch hauptsächlich negative Vorstellungen zugeschrieben, in erster Linie sei das Trampen demnach gefährlich für die Tramper*innen selbst. *„Die Leute sagen mir immer, dass ich so mutig sei, dadurch, dass ich per Anhalter fahr', weil's so gefährlich ist.“* (David). Auch der Befragte Jona erklärte, dass er die Frage, ob es denn nicht gefährlich sei zu trampen, oft von den Autofahrer*innen, die ihn mitnehmen, gestellt bekomme und ihn das erstaune. Bei

der Befragten Ina sind es Fernsehsendungen und bei Julia ist es das äußere Erscheinungsbild selbst, das einen negativen Eindruck hinterlässt.

„...als ich jugendlich war, hab ich immer Aktenzeichen XY geguckt, und da war des halt ähm, öfter mal, dass es halt ermordete Mädchen gab, die immer von der Disko nach Hause getrampt sind und immer, irgendwann is ses halt passiert, und so.“ (Ina)

„...bevor ich das erste Mal getrampt bin, hatte ich so den Eindruck von Trampnern, wie von irgendwelchen Obdachlosen, ne, fährst mit Mutti, mit'm Auto mit, siehst so irgendwelche Menschen da steh'n, Obdachlose mit Rucksack, 'n bisschen heruntergekommen seh'n die meisten ja auch aus, und dann haste halt auf jeden Fall erst mal negative Assoziationen“ (Julia)

Bei beiden Interviewten datieren diese negativen Prägungen in die Kindheit zurück. Es gibt jedoch auch andere Geschichten zum Trampeln, zum Beispiel gibt es Autofahrer*innen: *„die dann von ihren Geschichten von damals erzählen, wo 500 Leute an einer Stelle gestanden haben“ (Sven)*. Insgesamt gesehen sind es vorwiegend negative Bilder, die zu Sprache kamen.

6.4 Kategorie 4 Motivation

Die Kategorie Motivation zielt auf die Frage: Warum wird getrampt? Was treibt die Menschen dazu an? Und zielt damit auf die Hauptforschungsfrage. Auch diese Kategorie ist schwer von anderen Dimensionen der Erkenntnisse abzutrennen, wie z. B. den Emotionen oder positiven Bewertungen, die auch letztlich immer wieder Motivationen darstellen. Die vermutlich nächstliegende Motivation wurde zuerst genannt: Die Notwendigkeit der Fortbewegung, wie bereits im Forschungsstand von anderen Studien erkannt, ist einer der Gründe zu trampeln. Es ist also auf fehlende anderweitige passende Fortbewegungsmittel zurückzuführen. Aus den Interviews wurde klar, dass es weniger der nicht vorhandene öffentliche Personennahverkehr oder die fehlenden oder zu teuren Fernverkehrsverbindungen sind, sondern der verpasste Bus, die verpasste Mitfahrgelegenheit oder der aufgrund von Streiks gestrichene Flug:

„bis ich dann einmal nach Marseille fliegen wollte, aber es nicht mehr rechtzeitig zum Flughafen geschafft hab', das war kurz vor Weihnachten und ich dacht mir, na ja, haste jetzt ein paar Tage frei, egal, trampe. Ja und dann halt ohne Plan dann nach Marseille. [...] ein Tag später war ich dann endlich in Marseille und durfte dann die ganze Strecke wieder zurück trampeln, weil sie dann an dem Tag, wo ich zurückfliegen wollte, natürlich gestreikt ham.“ (Julia)

Ganz grundlegend wird getrampt, „weil's funktioniert“, es ist die Motivation aus Erfolg die

allen Befragten gemein ist, „...des hat dann natürlich auch super funktioniert und ja und dann ist es halt zur Normalität geworden“ (David). Ob es funktioniert, das ist in erster Linie von der Bereitschaft der Fahrer*innen abhängig. Als Reisegründe wurden genannt: Termine, berufliche oder private, sowie Arzttermine. Der am meisten genannte Grund war der Wunsch, Freunde oder die Eltern besuchen. Eine Befragte trampet seit Monaten regelmäßig zweimal die Woche von Wohnort zu Studienort, eine Strecke von 90 Kilometern einfach.

„Am Anfang dacht ich, des wär so was, was man machen kann aus Spaß, Reisen, inzwischen seh' ich auch immer mehr den Nutzfaktor“ (David)

Als zweithäufigster Grund für das Trampeln wurde genannt „um zu reisen“ und dabei nicht irgendwie zu reisen, sondern auf eine besondere Art: *„einfach 'ne Art, mehr als eine Art zu reisen.“* (Sven). Dies erfolgt dann meistens in den Semesterferien und bevorzugt im Sommer. Auch ökonomische Gründe spielen eine Rolle, allerdings eher eine untergeordnete, wie alle Interviewpartner*innen bestätigten:

„natürlich, als Student hat man nicht so große finanzielle Mittel und da ich gerne reise, muss' ich schau'n, wie ich reisen kann, Es ist dann die beste Methode, um weit zu kommen, mit wenig Geld“. (David)

„Klar, es kommt ein Faktor dazu, dass es umsonst ist, aber, ich mein', Geld ist nicht das Problem“. (Sven)

“man sieht, wie weit man kommt, wie viel man von der Welt sehen kann, ohne dass man jetzt Geld ausgeben muss, was halt auf jeden Fall schon 'ne große Motivation ist“. (Julia)

Ökologische Gründe als Motivation wurden nur ein einziges Mal genannt.

„Und die andere Motivation natürlich auch, also ich bin Biologiestudent, mach' jetzt den Master in Ökologie und hab dann auch, also versuch' dann auch, einen ökologischen Lebensstil zu verfolgen“ (David)

Ein großer Punkt ist die Motivation etwas zu lernen. Man reist, um sich vielseitig zu bilden. Ein Teil davon sind Sprachen, die man beim Trampeln lernen und üben kann, andere Bereiche, über die man lernt, sind Kultur und Kenntnisse über die eigene Persönlichkeit: *„man lernt so viel, vor allem Französisch könnte man ein bisschen üben, Sprachen, ja.“* (Julia). Eine andere Befragte sagte, ihr mache es mehr Spaß, im Ausland zu trampeln, da sie dann Sprachen, die sie beherrscht, Serbokroatisch, Ungarisch, Französisch und Rumänisch, anwenden und üben kann. Aber auch interkulturelle Kompetenzen werden insbesondere beim Kommunizieren ohne gemeinsame Sprachkenntnisse, was einen großen Teil der

Kommunikation beim Trampen ausmacht, gefördert.

„ja grad wenn man in anderen Ländern unterwegs ist, wo man so richtig fremd ist, eigentlich, wo man auch viel mitkriegen will, so von der Kultur oder der Gesellschaft, ist des ein gutes Mittel, um gleich ganz tief einzusteigen, weil man sofort Kontakt hat zu Einheimischen.“ (Christoph)

Die Assoziation 55, Persönlichkeitsentwicklung, verortet sich zwischen den Feldern Emotion, Praxis und Motivation. Sie wurde hier der Kategorie Motivation zugeordnet. Die Entwicklung von persönlichen Fähigkeiten und Charaktereigenschaften wird als wichtig und besonders eingeschätzt und weiter verfolgt. Fast alle Befragten gingen ungefragt darauf ein. Die Persönlichkeitsentwicklung findet im Bereich des Selbstbewusstseins statt, *„jetzt bin ich eigentlich ganz froh, weil jetzt bin ich irgendwie psychisch so, dass ich denk', ich wage des, ja. Und das war für mich schon was Besonderes“* (Ina), aber auch im Bereich der Herausbildung bestimmter Erfahrungswerte, die einem helfen mit Situationen umzugehen, etwa beim Treffen von Entscheidungen, oder beim Aus-sich-heraus-gehen und fremde Menschen um etwas zu bitten.

„Für mich persönlich ist es auch immer 'ne richtige Herausforderung ähm, zu also, selbst irgendwie aktiv zu sein und von selber auf Leute zuzugehen. Ich bin eigentlich relativ introvertiert und wenn ich trampe, also vor allem wenn ich alleine trampe, dann ist das, dann hab ich gar keine andere Wahl, als das zu tun, also entweder ich bleib' steh'n oder ich frage Leute. Es geht, glaub' ich, auch um Entscheidungen, das heißt ähm, man trifft ja Entscheidungen, soll ich jetzt hier steh'nbleiben oder soll ich woanders hingehen? Soll ich mit dem mitfahren, der fährt eigentlich in eine ganz andre Richtung und was dabei ganz interessant war; ist, dass die Entscheidungen am Ende eigentlich immer gut sind und das ist unheimlich positiv und das gibt auch viel Kraft.“ (Christoph)

Während die Konfrontation bei Christoph recht bewusst gewählt zu sein scheint, wurde dies bei manchen der Befragten eher diffus und unbewusst beschrieben, als eine Erfahrung, deren Wert und Einfluss auf die eigene Persönlichkeit man erst im Nachhinein erkannt hat. über die man rückblickend froh ist. Die konkrete Erfahrung, um die es geht, ist das selbstbestimmte Reisen, das Aufbauen eines Selbstbewusstseins, das über eine Befreiung von Geldsorgen und Ängsten erfolgt.

„Und so, und ja. So. So kam des, und ja, für mich war des jetzt einfach so 'ne befreiende Erfahrung, weil ich halt vorher immer so dachte, also entweder hab' ich Arbeit gehabt, dann hab ich keine Zeit gehabt, oder keine Arbeit, aber dann kein Geld und ich bin eigentlich fast nicht gereist in meinem Leben (...) und dann hab ich auch gedacht, es würde mir keinen Spaß machen, alleine zu reisen, also generell schon, ja und jetzt war's nicht nur reisen, sondern auch noch trampen und ja und es hat Spaß gemacht“ (Ina)

Immer wieder wurden die sozialen Kontakte, die beim Trampen geknüpft werden, als

Motivation genannt. Diese Kontakte werden am häufigsten als Motivation genannt scheinen daher der wichtigste Beweggrund zu sein. Der Tramper und die Tramperin können zum einen von den Menschen, die sie treffen, lernen, sie lernen aber auch den Umgang mit Menschen, die anderer Meinung sind.

„Und vor allem: man bleibt irgendwie offen, man bleibt offen und tolerant für die Meinungen und Ansichten anderer Leute. Also, wenn man sich nur so in seinen Kreisen bewegt, wie jetzt hier in Halle, da beweg' ich mich ja immer in den gleichen Kreisen und da is es so, man bleibt irgendwie offen für andere Leute, auch wenn die Meinungen oft nicht übereinstimmen und das was die Leute tun, ich jetzt auch nicht unbedingt so befürworte, aber ich weiß nicht, man sitzt halt im Auto und es ist so dieser kleine Raum und man kann ja nicht weg. [...] Wenn man jetzt 'ne Diskussion über ein unbeliebtes Thema vielleicht einfach abwürgen würde, auf 'ner Party, man würde einfach weggeh'n. Wenn man dann im Auto sitzt mit den Leuten, dann, ja dann geht man da irgendwie tiefer in die Diskussion und man versucht den andern wirklich zu versteh'n und des mag ich so sehr dieses, die Menschen.“ (Karla)

Nicht nur die Befreiung von Ängsten und das Lernen von Offenheit bildet die Persönlichkeit. Auch am eigenen Erscheinungsbild und Handeln wird gearbeitet. Fahrer*innen müssen oft in sehr kurzer Zeit entscheiden, ob sie jemanden mitnehmen oder nicht, deshalb machen sich die Tramper*innen Gedanken über ihre Ausstrahlung.

„Also des sind au noch so Sachen, ne, ja, dass man halt so merkt, wie man so selber drauf ist, dass man da was widerspiegelt, ja.“ (Ina)

6.5 Kategorie 5 Der Tramper, die Tramperin

Zentral ist neben den Fragen warum und wie getrampt wird, natürlich auch die Frage: Wer trampt? Wie bei der Erläuterung zu der Interviewkonzeption schon erwähnt, wurden die soziodemographischen Daten zu den Personen nicht explizit abgefragt, doch aufgrund der biographisch narrativ orientierten Einstiegsfrage, erzählten fast alle Interviewpartner*innen einiges über sich selbst. Alle Befragten waren Studierende oder hatten einen Universitätsabschluss. Sie waren zwischen 23 und 32 Jahren alt, mit einer Ausnahme einer älteren Tramperin, die Mitte 40 war. Es fiel auf, dass ein großer Teil der Befragten einen Schüleraustausch oder Freiwilligendienst im europäischen Ausland, u. a. in Lettland, Rumänien oder ein Auslandsjahr absolviert haben. Alle sind innerhalb Deutschlands und angrenzender Länder sehr viel unterwegs, wegen des Studiums und wegen Praktika. Zwei Befragte sind Pendler*innen und pendeln regelmäßig per Anhalter zwischen Studienort und Wohnort. Vier der sieben Befragten waren zum Zeitpunkt der Interviews noch

Studierende, die aber alle kurz vor dem Abschluss standen, drei Interviewpartner*innen waren berufstätig. Einer gab an, ein eigenes Auto zu besitzen. Alle Befragten, bis auf die Anfängerin, bezeichneten sich selbst als Vieltrampfer*innen. Wie bei den Ausführungen zur Persönlichkeitsentwicklung genannt, beziehen sich viele der Befragten auf sich selbst als flexibel, spontan, „sehr reiselustig“ und an interkulturellen Erfahrungen und Sprachen interessiert. Eine der Befragten bezeichnet sich selbst ausdrücklich als nicht mehr jugendlich, eine andere stellt klar, dass für sie das Trampfen nicht auf die Jugendphase beschränkt sein muss:

„ich kann mir auch vorstellen, dass ich später noch trampe, wenn ich Kinder habe oder so und auf jeden Fall immer welche mitnehmen werde, wenn ich welche sehe.“ (Julia)

Die anderen erwähnen keine diesbezügliche Einordnung. Dennoch wird festgestellt, dass eine Abgrenzung erfolgt und zwar weniger zu „den Erwachsenen“, sondern mehr zu Werten, die typischerweise als Werte von Erwachsenen gelten. Als solche sind zu nennen: absolute Sicherheit, Pünktlichkeit, Gewissheit im Sinne eines geplanten und voraussehbaren Lebensstils.

Zusammenfassend ist der typische Trampende also im Durchschnitt Ende 20, hat einen akademischen Hintergrund und führt einen mobilen, flexiblen Lebensstil. Die Aussagekraft dieser Daten muss jedoch, aufgrund der Auswahl der Interviewpartner*innen aus einem bestimmten institutionellen Kontext, dem des Vereins Abgefahren e. V., relativiert werden. Auch kann vermutet werden, dass sich auf eine Anfrage nach Interviews für eine Forschungsarbeit eher Menschen melden, die selber Erfahrung im wissenschaftlichen Arbeiten haben.

6.6 Kategorie 6 Die Praxis des Trampens

Die Kategorie der Praxis beantwortet den Teil der Forschungsfrage, der nach dem *wie* fragt. Wie wird getrampt? Unter „Praxis“ wurden alle Hinweise auf praktische Vorgehensweisen, Strategien, Pläne und Hilfsmittel gefasst. Auch die Veränderung des Trampens in seinem Zweck, seiner Bedeutung oder Ausführung wird hier erläutert. Als letztes geht es um die Überwindung von negativen Vorstellungen und/oder Schwierigkeiten. Die meisten der Befragten machten Angaben über die Regelmäßigkeit ihres Trampens, dabei gibt es wie schon erwähnt zwei Pendler:

„dann auch regelmäßig gemacht. Also bin dann während meines Studiums alle vier Wochen bin ich immer wieder nach Deutschland getrampt“ (David)

„Naja, so, jetzt das letzte halbe Jahr war ganz witzig, weil ich jetzt in Halle wohne und noch in Magdeburg studiere und da bin ich jetzt die letzten Monate regelmäßig zweimal die Woche nach Magdeburg getrampt und wieder zurück, so dass ich dann bei vielen Fahren auch öfters mitgefahren bin“ (Julia)

Die Angaben waren ansonsten eher vage. Es wird „ab und zu“ getrampt, oder wenn man verreist.

„Aber es ist jetzt nicht so, dass ich das nur mache, also wenn ich irgendwie, ich weiß nicht. Ich nimm auch manchmal 'n Bus, weil ich einfach jetzt Zeit sparen möchte, schlafen möchte, oder ähnliches. Aber ich versuch' schon, meine Reisen so zu organisieren, dass ich dann trampen kann., (Sven)

Die interviewte Karla sagte dazu, dass sie sich seit 2009 eigentlich nur noch durchs Trampfen fortbewegt, *„fast ohne Ausnahme, es sei denn ich bin mal krank“*. Krankheit oder Schlafbedürfnis sind also Gründe, zu anderen Verkehrsmitteln zu greifen. Das Trampfen erfordert eine gewisse Fitness. Nach der Benutzung von Werkzeugen oder Hilfsmitteln wurde immer gefragt, wenn es nicht schon unaufgefordert erwähnt wurde. Alle Befragten, ohne Ausnahme nutzten die Plattform *Hitchwiki*, als „Standardwerkzeug“. Vor allem wird dies benutzt, um Punkte zu finden, an denen man gut aus großen Städten heraus trampen kann.

„das [Hitchwiki] ist eine interaktive Karte, wo Leute dann einfach ihre Erfahrungen dann hinsetzen auf der Karte, die Orte von denen sie losgetrampt sind, ob des eben gute Orte sind, schlechte Orte sind, und bis jetzt bin ich damit sehr gut zurechtgekommen.“ (David)

Hitchwiki wird aber auch genutzt, um an Informationen zu Routen und Hinweise zu Grenzübergängen oder anderen Risiken zu kommen. So hat das ein Befragter als sehr sinnvoll erachtet, um sich auf eine Reise durch Serbien und Bosnien vorzubereiten. Dieser hält es aber ansonsten für nicht unbedingt notwendig. Auch physische Karten werden genutzt und teilweise hoch geschätzt:

„also Straßenkarte ist für mich wirklich, das A und O. Also ich trampe nie ohne Straßenkarte und wenn ich in ein neues Land komme oder in eine neue Region, wo ich noch nicht war, und eine Straßenkarte nicht besitze, dann schau ich dann, dass ich auf der Tankstelle die dann kauf.“ (David)

„aber andererseits für mich spielen auch offline-Karten ganz viel eine Rolle. Also ich hab' immer meinen Atlas dabei, ich fahre nie ohne Atlas, egal wie klein die Reise nur ist, weil da sind meine Karten drin und da sind meine Tankstellen eingezeichnet. Ich hab keine Lust, irgendwie an 'ner Ecke stecken zu bleiben und nicht zu wissen, wie komm ich denn

jetzt weiter. Ich bewundere auch Menschen, die ohne Karte fahren können. Wobei ich da auch schon Leute getroffen hab, die sich völlig verfranzt ham, denen ich's dann erklären musste, ja da lang und da lang.“ (Sven)

Dabei gibt es auch da Ausnahmen. Die Befragte Karla mag als einzige der Interviewten keine Karten, hat auch nie welche dabei. Sie speichert sich die Wege und Tankstellen im Kopf ab und hat aufgrund ihrer Erfahrung schon ein ganzes Autobahn-Netz im Kopf, welches sie gelegentlich durch kleine selbst gemachte Skizzen im Notizbuch ergänzt. Gegen einen Straßenatlas spricht für sie das große Gewicht und Packmaß. Schilder als Werkzeug für die Anzeige des gewünschten Zielortes wurden von zwei Befragten erwähnt, Ina erwähnte sie und Jona meint dazu:

„Was sich bei mir auch noch verändert hat, früher hab ich irgendwie häufiger mal 'n Schild gemacht, oder fast immer, mittlerweile ist meine Meinung, dass es nicht nötig ist, und es viel zu viel Zeit verbraucht, in manchen Situationen mach ich's noch, aber eigentlich hab ich immer nur meinen Daumen dabei und den kann man auch nicht verlieren und damit kommt man auch überall hin.“

Nur ein einziges Mal erwähnt wurde Pfefferspray, das eine Befragte immer mit sich führt. Unter der Assoziation A23 wurden Aussagen zu genauem Vorgehen und auch Strategien oder Plänen, nach denen sich das Trampverhalten richtet, gebündelt. Die Informationen dazu verorten sich zwischen Wissen und Praxis, wurden aber hier unter Praxis aufgeführt. Zu dem genauen Vorgehen wurde neben dem klassischen Daumen-Zeichen („thumbing“) oder dem Leute-Ansprechen, welche von allen Befragten als normale Praxis erwähnt wurden, noch weitere Techniken oder Tricks genannt. Diese beziehen sich auf das Erkennen von möglichen Zielen der Fahrzeuge. So rannte eine Befragte einem Auto mit Alemannia-Aachen Sticker hinterher und wurde daraufhin erfolgreich nach Aachen mitgenommen. Eine andere Befragte erwähnte als Strategie, dass sie immer auf LKW-Kennzeichen achtet und dann zuerst diejenigen anspricht, die aus den Ländern kommen, in die sie unterwegs ist, bzw. dessen Sprache sie spricht. Auch als Übernachtungsgelegenheit werden von mehreren Tramp*innen LKWs genutzt:

„zuerst hab ich mir überlegt, draußen zu übernachten und aber, da es kalt war, hab' ich mir dann überlegt, ich könnte mal Lastwagenfahrer fragen, ob sie Platz hätten, da sie immer zwei Betten haben. ja und dann bin ich auf einen zugegangen“ (David)

Auch von der Tagesform ist das Vorgehen abhängig. Ein Befragter beschreibt, wie er erst an Selbstbewusstsein gewinnen muss, "reinkommen" muss in den „flow“:

„Sobald man dann einmal im flow ist, is es kein Problem, dann spricht man jeden an, jeden

Dahergelaufenen an. Da spricht man den Porsche-Fahrer an, da spricht man den Truck-Fahrer an. Aber die ersten ein bis zwei Autos sind immer so hmm und vor allen Dingen, wenn ich Leute dabei hab', schick ich die auch gerne vor zum Fragen. Wenn ich alleine bin muss ich fragen, aber wenn ich Leute dabei hab, 'frag doch mal, du kannst das besser'.“ (Sven)

Hier sieht man, dass es auch eine Strategie sein kann, Mitreisende zum Fragen vorzuschicken. Insbesondere werden Strategien von Anfänger*innen verwendet. Am häufigsten wurde dabei das allmähliche Erhöhen der Strecke erwähnt, die per Anhalter zurückgelegt werden soll. Es gibt keine „beste Praxis“, es wird von niemandem darüber gesprochen, ob etwa das Daumen-Raushalten zu mehr Erfolg führt als das Ansprechen von Fahrer*innen, oder ob es Unterschiede gibt zwischen PKW-Fahrer*innen, oder LKW-Fahrer*innen. Höchstens bei Wettrennen werden Strategien zur Geschwindigkeitserhöhung relevant, ansonsten scheint die Geschwindigkeit keine große Rolle zu spielen. Im folgenden Zitat wird eine Strategie oder Praxis erklärt, die Rücksichtnahme auf andere Tramper*innen als Wertorientierung beschreibt und davon ein bestimmtes Verhalten ableitet.

„Genau, und das ist noch das andere, das war das Sozialverhalten der anderen Tramper, weil die denken halt auch an andere Tramper, also so jetzt nicht nur an sich, sondern auch ok, zum Beispiel, wenn ich jetzt tagelang unterwegs bin und mich vielleicht nicht waschen kann, dann würd ich irgendwann ziemlich stinken, aber dann nimmt mich einer, einmal mit, dann nimmt er den nächsten nicht mehr mit, weil wenn einer einmal gestunken hat, denkt er sich. Also so, dass sie einfach auf Sachen achten und natürlich klaut man nicht, oder so was“ (Ina)

Strategien gibt es auch zum Umgang mit Misserfolg. Dabei ist der einzige erwähnte Misserfolg der, das Ziel nicht oder zu spät zu erreichen. Damit wird von allen Befragten ein flexibler und spontaner Umgang erwähnt, allerdings kommen Misserfolge laut Berichten auch nur sehr selten vor. Die Richtung wird dann geändert oder das Ziel dem der Fahrer*innen angepasst und sich gegebenenfalls ein anderer Übernachtungsplatz gesucht.

„immer wenn ich halt nicht an das Ziel ankommen bin, wo ich ankommen wollte, und irgendwo anders übernachtete, hab ich dann immer tolle Sachen erlebt“ (David)

Manche der Interviewten gaben an, ausnahmslos positive Erfahrungen gemacht zu haben. Andere erlebten höchstens Erfahrungen, die unter Umständen von anderen in derselben Situation als negativ bewertet werden könnten, sie selbst aber nicht unbedingt als negativ werten würden. Als Beispiel dafür nennt David sich spontan einen Schlafplatz suchen zu müssen. Auch der Befragte Sven relativiert:

„Negativ im Sinne von 'Mist, es regnet gerade und ich komm hier nicht weg' aber sonst negativ, in dem Augenblick seh' ich das immer als negativ an, 'ich möchte jetzt nach Hause', 'ich möchte jetzt weiter', 'ich möchte nicht im Dunkeln steh'n bleiben', blablabla, aber im Endeffekt, am Ende des Tages, wenn man am Ziel angekommen ist oder auch am nächsten Tag ist das eigentlich alles wieder vergeben und vergessen. Das ist überhaupt sowieso 'ne menschliche Eigenschaft, also, dass man die schlechten Momente einfach weglässt und die guten im Kopf behält.“

Aus den Berichten konnte auch entnommen werden, wie das Überwinden von Schwierigkeiten oder Hemmungen funktioniert. Eine Möglichkeit ist es, rational damit umzugehen und die Ursache zu finden und daraus zu lernen, also Wissen anzusammeln. Zum Beispiel könne man lernen, sich nicht an schlechten Orten absetzen zu lassen. Andere Möglichkeiten sind das praktische Lernen von anderen Tramp*innen. Dies hat zum Beispiel der Befragten Ina geholfen, ihr anfänglich unangenehmes Gefühl zu überwinden oder die Arbeit am eigenen Selbstbewusstsein, wie bei der Assoziation Persönlichkeitsentwicklung erläutert. *„Vor allem, wenn man unbedingt weiterkommen muss, weil man am Montag wieder arbeiten muss, dann hat man keine and're Chance [als auf die Leute zu zugehen]“* (Christoph).

Negative Erfahrungen, wie sie im öffentlichen Diskurs als häufig unterstellt werden, kamen bei zwei der Befragten vor. Eine weitere Befragte sagte diesbezüglich, dass sie, wenn sie ganz schlimme Erfahrung gehabt hätte, wie beispielsweise sexuelle Belästigung, es nicht mehr machen würde. Jedoch hatte sie auch Erlebnisse, die unangenehm waren:

„Und auf'm Rückweg hatt' ich so'n Belgier, der mich mitgenommen hat und der, der fing dann irgendwann an so wirres Zeug zu erzählen, so „ja, ich nehm dich jetzt mit nach Belgien, nach Brüssel, in mein Hotel, und dann geh mer schön abends essen und tanzen“ und ich so „Nee“, also, in meinem schlechten Französisch, „ich will nicht nach Belgien, ich will nach Deutschland“ und dann hab ich halt gesagt, ich möchte an der nächsten Raststätte aussteigen und dann hat er mich auch rausgelassen, dann war alles ok, er hat mir nichts getan, er hat mich nicht angefasst [...] und dann hatt' ich noch 'n paar Mal, wo mich halt irgendwelche LKW-Fahrer so, recht, doch, höflich gefragt haben, ob ich mit ihnen schlafen will und ich nur so „Nein“, und dann war das auch wieder, dann hatte es sich damit erledigt: Also, es ist jetzt nie irgendjemand handgreiflich geworden, oder so. Die ham sich sogar entschuldigt, ja „sorry, sorry, ja wir wollten's mal versuchen, aber ist ok, wir akzeptieren das. Nein, kein Ding.““ (Karla).

Keiner der Befragten wurde bestohlen oder bewusst an einer offensichtlich schlechten Stelle abgesetzt. Da die Hitchhiker sehr oft gefragt werden, was sie denn Negatives erlebt haben, haben sie manchmal auch bereits überlegte Antworten:

„Ich hab mir schon überlegt, wie ich auf diese Frage antworten kann, und ich sag immer, irgendwie, dass mir bis jetzt noch nie irgendwas passiert ist, wo ich hinterher nicht mehr

drüber lachen konnte.“ (Jona)

Ob etwas als gefährlich oder als unangenehm bewertet wird, ist von der Interpretation der Situation anhängig, so erklärt derselbe Befragte anschließend:

„Also es gab ein paar Situationen, wo ich dann in dem Moment erst mal dachte: ok, scheiße, das ist jetzt grad irgendwie unangenehm oder war brenzlich, aber es war halt nichts irgendwie in dem Sinne gefährlich, dass es irgendwie, da irgendwie bleibende Schäden davongetragen hab' oder dass mir etwas, ja, passiert ist, oder, naja Mord, Totschlag, und so, Vergewaltigung, sowas halt nich. Und klar, keine Ahnung, also, ich weiß nich, naja, eine von den Geschichten ist, dass mir halt, 'n Typ, der mich mal mitgenommen hat, sich dann auf'm Parkplatz hat ausgezogen und hat mir seinen Penis gezeigt und dann hab' ich halt meinen Rucksack genommen und bin ausgestiegen, also halt, er war schon auf'm Parkplatz. Ich dachte erst, er wollte pinkeln, aber naja, ähm und dann, ja, bin ich halt weitergetrampt. Der Witz war dann noch, dass er mich dann später nochmal mitgenommen hat, also, es war 'ne längere Geschichte, aber (lacht), da bin ich dann tatsächlich nochma eingestiegen, weil das war an einer [unverständlich] Autobahn und ich kam da einfach nich weg, ähm, und dann bin ich halt wieder mitgefahren und es ist auch weiter dann so nichts mehr passiert“ (Jona)

6.7 Kategorie 7 Soziale Kontakte

Das Trampen ist eine Reiseform, die ohne soziale Kontakte schwer vorstellbar ist. Zwar könnte man prinzipiell per Handzeichen Trampen und die Kommunikation auf ein Minimum reduzieren, doch sind es einstimmig die Kontakte, die für die Tramper*innen die wichtigste Motivation überhaupt ausmachen.

„die Suche nach dem Kontakt zu den Leuten und dadurch durch das Trampen lernt man Leute aus vielen verschiedenen Hintergründen kennen, verschiedene Religionen, Nationen und viele verschiedene Geschichten“ (David)

„Man freut sich unglaublich, wenn man irgendwo ganz alleine steht. Und den Daumen raushält und man trifft plötzlich jemanden, der, der das gleiche macht und hat auch sofort 'nen Kontakt zu den Leuten und hat sofort was, worüber man reden kann, weil man letztendlich vielleicht entweder ein Leidensgenosse ist, weil man nicht weiterkommt oder weil man bemerkt, dass man die gleiche Sache tut, das ist wie die Raucher, die sofort äh vor der Kneipentür ein Gespräch anfangen können. So können halt Tramper auf 'nem verlassenen Autobahnparkplatz, wo kein Auto mehr fährt, weil's schon Nacht ist, oder einfach niemand vorbeikommt, ja so hat man was zum sprechen.“ (Christoph)

Die zufälligen sozialen Kontakte zu anderen Tramper*innen werden unterschiedlich bewertet, manche als interessante, beiläufige Kontakte, die manchmal erhalten bleiben, manchmal nicht. Die allermeisten Kontakte sind dabei positiv oder sehr positiv. Der Umgang mit negativen Kontakten ist unter dem Kapitel Praxis nachzulesen. Zumeist werden andere Tramper*innen aber auch Fahrer*innen mit dem Attribut interessant

beschrieben, „*da waren lauter interessante Leute, mit denen ich auch so gut zurecht kam*“ (Christoph). Kontakte auf der Straße oder auf Treffen werden sehr schnell geknüpft, oft auch behalten, aber nur selten intensiv außerhalb von (digitalen) sozialen Netzwerken gehalten. Man trifft sich spontan auf dem Weg oder bei Veranstaltungen. Diese wurden von allen Befragten ausnahmslos frequentiert:

„Es gibt ja so Veranstaltungen für Trampler, von Trampern, wie die deutschen Meisterschaften oder europäische Trampertreffen oder über Couchsurfing trifft man auch ganz viele Trampler.“ (Julia)

„Also ich versuch schon Kontakte aufzubauen und durch jährliche Treffen, wie zum Beispiel das Tramp-Rennen, wo ich versuche häufig mitzumachen, also beide, Viva con Agua, wie das vom deutschen Verein, bringen mich immer wieder dazu, auch andere Trampler kennenzulernen und auch beispielsweise mit S., mit der ich das erste Mal getrampt bin, hab' ich auch noch zwischendurch Kontakt.“ (Sven)

Andere Trampler und ihre Geschichten inspirieren auch zu neuen Reisezielen. Soziale Kontakte neu kennenzulernen war für alle Interviewten eine Motivation, genauso wie alte und neue Freunde zu besuchen. Viele gaben an, nicht nur durch das Trampfen, sondern auch durch Freiwilligendienste und Auslandspraktika viele Freunde in ganz Europa zu haben, die sie regelmäßig per Anhalter besuchen.

„Und, interessanterweise trifft man dann immer wieder andere Trampler unterwegs, die einem Geschichten erzählen, was die erlebt haben, wohin sie gehen, dann denk ich mir immer, ja, das muss ich auch nochmal machen.“ (Sven)

Einige der Kontakte haben einen sehr großen Einfluss auf die Trampler*innen, sie beeindruckten sie stark und nachhaltig in ihrer Weltsicht und Lebensführung.

„Ja, und was ich halt noch super interessant fand, bei dem Hitchgathering, weil da ja lauter Hitchhiker waren und 'n paar Anfänger waren ja auch da., Die meisten natürlich schon jahrelang so dabei, oder ja, sehr unterschiedlich, aber was ich, was mir tierisch aufgefallen ist, also extrem positiv. Ja, wie soll ich sagen, was mir so 'ne ganz andere Sichtweise jetzt auf jüngere Leute und generell das Leben hat, das eigentlich für mich gebracht, also ich fand dieses Sozialverhalten der Hitchhiker extrem, also überraschend positiv und so wie ich dachte, dass eigentlich Menschen miteinander umgehen sollten und wie ich dachte, dass es eigentlich nicht ist in der Gesellschaft und wie Leute immer sagen, zum Beispiel beim [bedingungslosen] Grundeinkommen, da sagen sie, da haste 'n zu positives Menschenbild, wenn de glaubst, es funktioniert, und was ich da erlebt hab', also an Hilfsbereitschaft und so weite, und liebevoller Art, wie die Leute miteinander umgehen, ja, das war irgendwie Wahnsinn halt, also wo ich denk', diese gute Welt ist ja doch möglich.“ (Ina)

Nicht nur die Begegnungen mit anderen Trampler*innen, sondern auch mit den Fahrer*innen, werden für wichtig erachtet. Ohne sie kann das Trampfen nicht gedacht

werden. Besonders geschätzt werden von den Tramper*innen Kontakte zu Personengruppen, mit denen sie im Alltag sonst sehr wenig zu tun haben. Dabei werden die interessanten und lehrreichen Geschichten geschätzt, die diese zu erzählen haben. Dies kam in allen Interviews zur Sprache.

„Und man lernt einfach unglaublich viele verschiedene Leute aus ganz verschiedenen Altersklassen, Nationalitäten, Ethnien, Schichten, Berufsgruppen kennen. Also, keine Ahnung, von Studenten über alte Omas, und äh, Geschäftsmänner und ja, alles und ich find das einfach total spannend, was sie mir zu erzählen haben, ich hatte schon oft das Gefühl, ich müsste da wirklich mal was drüber schreiben, jetzt vielleicht kein Buch, oder so, aber mir das aufschreiben, weil man da so viel für's Leben lernt.“ (Julia)

Ein Befragter erinnert sich noch an den Kontakt mit den Fahrern bei seinem ersten Tramp-Versuch *„so 'n nettes Pärchen [..], die ham Johnny Cash gehört.“* (Jona). Ein anderer berichtet, dass es sich bei den Fahrer*innen teilweise um Personen handelt, die auch früher selber getrampt sind und jetzt heutzutage selber Tramper mitnehmen, teilweise aber auch sagen, dass sie eigentlich nie Tramper mitnehmen, aber für den Moment eine Ausnahme machen, oder aber auch ganz andere Menschen, welche, mit denen er eigentlich nicht rechnet und die ihn überraschen.

„Ich hab da teilweise Geschichte gehört, also von 'ner Frau aus dem Iran, wo die ganze Familie getötet wurde, die im Exil jetzt lebt und dann trotzdem noch Leute mitnimmt“ (Sven)

Die meisten Fahrer sind neugierig auf die Tramper*innen oder suchen Unterhaltung. Fast alle Befragten berichteten davon, wie sie oft zum Essen oder auch Übernachten eingeladen werden, mit der Zeit entwickelt sich bei ihnen dadurch immer mehr Vertrauen, so erzählen sie in den Interviews.

„Das gute beim Trampen ist, dass man auch ganz viele Menschen kennenlernt, die Fahrer zum Beispiel, und die Fahrer bringen einem auch sehr viel bei, zeigen einem das Land und ja also dadurch hab ich auch in Bulgarien die gastfreundlichste Frau getroffen, kennengelernt, ever, die nachts um 11 noch mal den ganzen Kühlschrank plündert und ja, man lernt halt auch super die Kultur kennen und ja.“ (Julia)

Drei der Befragten betonten besonders die Gastfreundschaft von LKW-Fahrer*innen. Auch hier entstehen Freundschaften. David erzählt, dass er des Öfteren eingeladen wurde, gemeinsam Bier zu trinken und zu Abend zu essen, wobei dann lange Unterhaltungen entstehen und auch Familienfotos gezeigt werden. Auch Julia erzählte davon, wie man sich gegenseitig Gesellschaft leistet, sie ist 7000 km durch Australien gefahren und hat dabei mit manchen LKW-Fahrer*innen sehr viel Zeit verbracht, *„die hat das natürlich auch sehr*

erfreut, dass sie nicht so alleine durchs Outback fahren müssen.“

„Also, Ja, ich hab mit 'n paar Leuten, die ich beim Trampen kennengelernt hab', also jetzt eher die Fahrer; jetzt nicht so die andern Trampler, die da noch standen, mit denen hab ich noch Kontakt, mit zweien, dreien. Der eine, des ist 'n tschechischer LKW-Fahrer, der hatte mich letztes Jahr mitgenommen, [...] und ich will da jetzt im Juni mal hin und dann bei ihm übernachten und dann halt zu dem Filmfestival gehen, weil der war supernett, [...] und wir ham uns echt super gut unterhalten, ein total netter. Also LKW-Fahrer sind sowieso meine Lieblinge, (Lachen) ich mag LKW-Fahrer, ja die sind irgendwie cool, ich weiß nicht. Oft ziemlich verkannt, ich glaub die ham so in der Gesellschaft 'n ganz schlechten Ruf und es herrschen auch ziemlich viele Vorurteile gegenüber LKW-Fahrern und die sind total nett meistens, die meisten.“ (Karla)

Genauso, wie man bekannte Trampler-Gesichter auf der Straße bzw. an Raststätten zufällig wieder trifft, kommt das auch mit Fahrer*innen vor, allerdings haben das nur die Pendler*innen unter den Befragten berichtet. Zuletzt kann auch Tankstellenpersonal unter positive soziale Kontakte fallen: So wurde von Tankwartern berichtet, die den Trampenden Essen und Trinken bereitstellen und ein Auge zudrücken, wenn diese auf dem Gelände schlafen möchten.

6.8 Kategorie 8 Wissen

Wissen wird als „wahre“ Tatsachen definiert; diese sind für Personen oder Gruppen durch einen breiten Konsens gerechtfertigte Meinungen, werden aber auch als ein Bestand von Fakten, Theorien und Regeln verstanden. Sachverhalte, Zusammenhänge oder Tatsachen können also allgemein, das heißt von vielen Menschen angenommen werden, als wahr gelten und damit als Wissen anerkannt sein (Knoblauch, 2005:17). Ob sie 'tatsächlich' wahr sind, darüber kann nicht endgültig entschieden werden, wenn es aber als solches anerkannt wird und Menschen auf dessen Grundlage handeln, sind sie spätestens in der Konsequenz wahr. Wissen kann auch beim Trampen nicht ganz unwichtig sein. In den Interviews wurde Wissen über vielerlei Bereiche entdeckt. Wissen über Gefahrenpotential und über die „richtige“ Praxis wird weitergegeben, aufgenommen und genutzt. Wissen in Form von Ratschlägen oder über geographische Punkte an denen „man gut wegkommt“, wird teilweise selbstständig über das Internet aufgenommen oder über soziale Kontakte erlangt, die einem etwas beibringen oder direkt etwas zeigen. Die Information aus dem Internet diente bei der Befragten Ina zur Vorbereitung vor dem ersten Trampen:

„und weil's halt so war; dass ich mich schon, eigentlich nicht sehr lange, also wirklich nur 'n paar Tage mit dem Thema befasst habe, ähm, und, ja aber doch sehr intensiv. Und so

nach und nach hatt' ich so des Gefühl, ich traue mich jetzt auch alleine“

„Da meint halt so eine Frau, so, dass das gefährlichste am Trampen irgendwie 'n Autounfall ist, wie für jeden, der Auto fährt, oder so und da sind auch nicht irgendwie mehr Kriminelle auf der Straße als jetzt sonst irgendwo im Leben, also, dass es einfach Blödsinn ist, dass man das immer denkt, da warten irgendwie ständig irgendwelche Kriminellen, die irgendwie Frauen auflesen, oder so.“ (Ina)

Auch digitale soziale Netzwerke dienen der Weitergabe von Wissen oder der Suche nach erfahrenen Tramp-Partner*innen:

„Das nutze ich, wenn ich wirklich das Bedürfnis hab', vorher was zu erfahren. Ich bin 2010 in den Balkan getrampt und wollte unbedingt nach Bosnien und nach Serbien und hab' mich dann halt vorher informiert, wie das da so ist, ich mein', immerhin war da mal Krieg, und das ist noch gar nicht so lange her und ähm, ich hab vorher davon gehört, von Minenfeldern oder von der Reihenfolge, wie man Grenzen übertreten soll, oder eben gerade nicht soll, um dann auch wieder rauszukommen, aus Serbien, da hab ich schon vorher dann mal nachgefragt.“ (Christoph).

Die Nutzung und Anwendung des Wissens manifestiert sich in „skills“, in Fähigkeiten und Fertigkeiten. Dazu zählt, zu wissen, wo die besten Tankstellen sind, welche Personen man am besten anspricht und wie man aus einer großen Stadt herauskommt. In gewisser Weise kann man dabei Fehler machen oder richtig handeln.

„da hatt' ich auch noch 'n paar Fehler gemacht mal, ja also zum Beispiel schon 'ne Stadt draufgeschrieben auf das Schild, die schon zu weit entfernt ist., Man muss erst mal auf die Autobahn kommen und dann weiter, also hab noch so 'n bisschen Erfahrung gesammelt.“ (Ina)

„wenn man dann jetzt hier zehn Autos da stehen hat und man hat 'n bisschen Erfahrung, und weiß jetzt, dass jetzt der mit dem Kennzeichen Berlin, is jetzt 'n viel zu offensichtliches Beispiel, vielleicht eher nach Berlin fährt, als irgendjemand anders, oder je nach Situation, is natürlich auch sehr unterschiedlich so, dann fragt man halt eher den.“ (Jona)

Es ist das „Gewusst wie“, was mit der Assoziation 23a – konkretes Vorgehen/Strategie/Plan – markiert wurde. Dieselbe Assoziation wurde auch im Kapitel Praxis angewendet. Man muss beim Trampen wissen, wie man Fahrer*innen auf sich aufmerksam macht, wo man irgendwo draußen schlafen kann, notfalls auch ohne Zelt, wie man auf die Autobahn kommt und wo man sich am besten absetzen lässt. Auch, wie man sich am besten kleidet gehört dazu:

„Und ja, Vorurteile gab's dann auf jeden Fall schon, weil er schon ein bisschen so aussah, wie ein Kiffer, oder so und ich glaube im Nachhinein würd ich sagen, ich hätte ihn nicht mitgenommen, wenn ich ihn am Straßenrand stehen sehe“ (Julia)

Zu dem „Gewusst wie“ gehört als wichtiger Punkt auch die Kommunikation mit den

Fahrern. Es wird Wissen darüber gesammelt, was man bei anderen Ländern beachten muss. Etwa kann es üblich sein, dass Fahrer Benzingeld verlangen, oder Handzeichen können eine andere Bedeutung haben. Diese Dinge nicht zu wissen, kann zu Missverständnissen und unangenehmen Gefühlen führen:

„dann gab's auch noch n paar Situationen irgendwie, wo ich mir dann irgendwie über die Absichten der Leute nicht so ganz sicher war, ähm also so im Sinne von, in Rumänien oder in der Ukraine, [...] weil man halt nicht weiß, also teilweise auch aufgrund von Kommunikationsschwierigkeiten, und dann is es halt irgendwie 'ne unangenehme Situation, weil man nicht weiß, woll'n die jetzt irgendwie Geld von einem, oder nicht so.“ (Jona)

Auch wo man „als Frau“ trampen kann und ob es regionenspezifische Besonderheiten gibt: *„weil irgendwo gibt's schon noch Länder, wo man jetzt vielleicht nicht als Frau alleine Trampen sollte.“* (Ina). Eine andere der weiblichen Befragten bezieht sich dabei auf ihr Erfahrungswissen, aus neun Jahren Trampen und vielen tausend Kilometern, dass ihr hilft, in einem ersten Moment zu erkennen, ob die Person, die ihr eine Fahrt¹⁹ anbietet, vertrauenswürdig ist (Karla). Auch Jonas bewertet das Erfahrungswissen am höchsten:

„weiß ich nich, also eigentlich, ich glaub beim Trampen ist sehr viel auch 'n bisschen so learning by doing, also man tramt so 'n bisschen, dann macht man irgendwie ma'n Fehler, ähm und keine Ahnung, lässt sich irgendwo raussetzen, wo man sich dann vielleicht beim nächsten Mal nicht mehr raussetzen lässt und merkt halt, das funktioniert nicht so gut, natürlich hat auch glaub' ich mir Hitchwiki 'ne Menge Anhaltspunkte gegeben, gerade so am Anfang oder auch so für Punkte, wo man so wegtrampen kann, am besten.“ (Jona)

Viel kann man dabei aber nicht falsch machen, behauptet der Tramper Christoph und genau das ist das Positive für ihn:

„Es geht glaub' ich auch um Entscheidungen, das heißt ähm, man trifft ja Entscheidungen, soll ich jetzt hier stehbleiben oder soll ich woanders hingehen, soll ich mit dem mitfahren, der fährt eigentlich in eine ganz andre Richtung und was dabei ganz interessant war, ist dass die Entscheidungen am Ende eigentlich immer gut sind und das ist unheimlich positiv und das gibt auch viel Kraft.“

Das gelernte Wissen wird weitergegeben und zwar nicht nur über das Internet, sondern auch direkt persönlich. Dazu sagt Julia:

„Letztes, da hat eine in Couchsurfing [...] geschrieben, dass sie Trampen will und dass sie halt jemanden braucht, weil sie nicht alleine trampen will und da hab ich sie auch angeschrieben und meinte so, ja, ok, komm mit, ich fahr nach Belgien, also ich will nach Belgien, ähm, ja, hättest du denn Lust?' und dann meinte sie so 'ja, ja, super, toll' [...]. Dann konnt' ich ihr natürlich ganz viel erzählen übers Trampen, konnte sie so einführen,

¹⁹ Für eine kostenlose Mitfahrgelegenheit benutzen die Tramper*innen auch die englischen Begriffe „lift“ und „ride“, für Treffen „gathering“.

konnte ihr das beibringen, das fand ich super. (Lachen). Ja, dann hab ich sie da so 'n bisschen reingeführt.“

Auch Christoph hat von anderen gelernt, vor allem hinsichtlich seiner Haltung. Andere Tramper*innen gaben ihm Coolness und Gelassenheit. Auch auf den Tramper-Treffen kann man als Anfänger*in über die Praxis viel lernen. So berichtet Ina, dass auf dem *gathering* in Gruppen vom Campingort in einem Wald in die nächste kleine Stadt gefahren wurde.

„Ja, also, ich hab' am Anfang nur so auf Tankstellen Leute angesprochen und nicht so mit Daumen irgendwo an der Straße stehen, das war mir noch unangenehm und das ham wir aber gemacht auf dem gathering, [...] und das war dann auch ganz gut, dass ich dann so mitgekriegt hab.“ (Ina)

Es kann hier von Sozialisation gesprochen werden, denn nicht nur das faktische Wissen, auch Werte werden vermittelt, es gibt eine Art Idealbild des Trampers, dieser hat ein gepflegtes Aussehen, „stinkt“ nicht, und nimmt Rücksicht auf die, die nach ihm kommen, wie Ina erklärt (siehe Kategorie Praxis). Vor allem kann er oder sie immer interessante Geschichten erzählen.

Die Fahrer*innen werden als Informationsquelle ebenfalls für sehr wichtig gehalten. Vor allem erklärten viele der Tramper*innen, dass man bei den Fahrer*innen am besten über fremde Länder und Kultur lernen könne.

„[...] hab ich dann die kosovarischen Autofahrer immer gefragt wie des denn im Kosovo ist, das Leben so ist... ob es gefährlich ist, oder ob es sich lohnen würde, dort hinzufahren und ähm, ja die Fahrer haben mir dann halt eher nur Positives erzählt und die konnten mir das dann sagen, wie das ist“ (David)

Eine andere Art Wissen sind Vorurteile über bestimmte Personengruppen: Solche wurden von mehreren Befragten thematisiert und zwar werden eben diese abgebaut, beziehungsweise durch andere Vorurteile ersetzt, wie Sven und Jona erklären.

„Na ja mit Rumänien, da hat man natürlich auch so ganz viele Vorurteile verbunden und diese Reise hat extrem viele Vorurteile abgebaut und mich dazu gebracht, dass ich eigentlich nicht mehr so in Schubladen denke. Das hat mich, muss ich schon so sagen, sehr stark verändert“ (Sven)

„das ist auch noch ne interessante Sache, früher hab ich gesagt, dass man beim Trampen sehr viele Vorurteile abbaut, heute, in einer gewissen Weise ist das immer noch so, aber heute würde ich eher sagen, dass man baut bestimmte ab und baut dafür andere auf, weil man natürlich Erfahrungswerte hat über bestimmte Personengruppen, die einen eher nicht, oder nicht so häufig mitnehmen, als andere, wenn man dann an Tankstellen steht, dann fragt man vielleicht eher den männlichen Fahrer, den man so auf Mitte 30 bis 50, was auch immer schätzt, als irgendwie das Pärchen, das zusammenfährt, oder die Familie, oder 'n Vater mit Kind, oder 'ne Mutter, oder halt 'n Rentnerpaar, so, wie auch immer.“ (Jona)

6.9 Kategorie 9 Orte, Strecken, Zeit

Kategorie 9 fragt danach, von wo und wohin die Trampler*innen heutzutage in Europa fahren. Es wurde nicht direkt danach gefragt und im Prinzip wurden die Ziele auch schon im vorangegangenen Kapitel nebenbei ausgesprochen. Die Ziele der Trampler*innen sind bei Anfänger*innen meist kürzere Strecken, jedoch haben manche ihre Tramp-Karriere auch im Ausland und auf langen Reisen begonnen. Je nach Motivation geht es von Wohnort oder Studienort los und entweder zu Studienort, Wohnort oder einem ungefähren oder spezifischen Reiseziel. Damit wird ganz Europa abgedeckt. Zwei der Befragten trampeten auch außerhalb Europas in Kanada und Australien. Oft ist sprichwörtlich der Weg das Ziel: man fährt „irgendwo Richtung Süden“ oder soweit, wie man eben kommt, bis die freie Zeit, die man hat, endet.

„und wir ham uns verabredet, so 'n Monat später, dass wir Richtung Süden trampen, er wollte bis zum Mittelmeer. [...] dann sind wir halt dann bis zum Lago di, nee, bis zum Gardasee, bis zum Gardasee sind wir dann gekommen“ (Julia).

Die Zeit ist meistens der Sommer oder auch die Ferien und das Wochenende, aber oft auch andere Jahreszeiten, wenn es sich der Akteur zum Beispiel mit seinem Studium flexibel einteilen und vereinbaren kann.

„In der Regel lässt es sich auch ganz gut planen, wenn man 'nen Tag vorher schon los trampet, dann kann man auch ganz entspannt trampen, wenn man irgendwo sein muss, weil man's dann auch ganz gut einschätzen kann, wie lang man braucht so. Aber trotzdem steh' ich am allerliebsten irgendwie im Sommer an der Straße und halt entspannt den Daumen raus.“ (Jona)

Fast alle Befragten erwähnten, dass sie ziemlich gut einschätzen können, wie lange sie für eine Strecke per Anhalter brauchen, doch gleichzeitig betonten sie, dass sie immer versuchen, nicht unter Zeitdruck zu stehen und sich auch die Möglichkeit offenhalten, die Destinationen flexibel und spontan anpassen zu können.

„Und das habe ich dann auch irgendwie verwirklicht, nachdem ich dann mein Abitur in der Tasche hatte und bin ich halt irgendwie erstmals nach Lettland getrampt, also eigentlich einmal über Dänemark bis Lettland und dann noch, weil ich in Lettland dachte, da kommst jetzt auch noch nach Helsinki und dann als ich in Helsinki war dachte ich auch noch, hey cool, wo kann ich denn jetzt noch hin? Und dann hab ich auf 'ne Karte geguckt und dann dacht so, ja geil, kann ich doch jetzt noch nach Portugal fahren. Und ähm, so bin ich halt dann irgendwie in einem Sommer, in knapp zwei Monaten wirklich einmal quer durch Europa getrampt und ja, das hat mich dann irgendwie nicht mehr losgelassen.“ (Jona)

Auch die Tramp-Rennen und -Treffen finden wechselnd in unterschiedlichen europäischen

Ländern statt. Der Befragte Sven fuhr auf einem Tramp-Rennen des Vereins *Viva con Agua* von Hamburg bis nach Rumänien. Auch die Rennen des Vereins *Abgefahren* finden jedes Jahr mit wechselndem Startort in Deutschland und wechselndem Zielort in einem europäischen Nachbarland statt. Insgesamt gab es jedoch keine exakten quantitativen Aussagen, wie das etwa zur Zahl der zurückgelegten Kilometer pro Jahr oder durchschnittlichen Wartezeiten vorstellbar wäre.

6.10 Kategorie 10 Bewertung der Praxis

Das Trampen als bewusst gewählte Praxis wird von den Akteuren ständig reflektiert und auf persönlicher Ebene bewertet. Auch vom engen sozialen Umfeld wird das Trampen beurteilt. In dieser Kategorie werden diese Bewertungen zusammengefasst und auch versucht, der Veränderung in der Bedeutung der Praxis für die Akteure selbst nachzuspüren.

Bewertungen sind ähnlich wie Emotionen, für die es eine eigene Kategorie gibt, aber rationaler und bewusster. Sie wurden deshalb gesondert festgehalten. Hinsichtlich der Fremdbewertung erwähnten zwei der Befragten, dass sich Menschen aus dem engen sozialen Umfeld wie die Eltern oder Arbeitskollegen anfangs Sorgen um die Sicherheit der Tramper*innen machten oder aber geschockt waren oder fragten, ob man sie auf den Arm nehme. Sie bewerteten es also als gefährlich. Zweimal wurde in den Interviews als Kontrastfolie der All-Inclusive-Urlaub in Mallorca genannt. Anstatt dessen will der Hitchhiker möglichst wenig Planung, er will in eine bestimmte Richtung, *„mal sehen, wann ich losfahre [...] da sind irgendwie Leute, die ich zwar nicht kenne und ich will da hin.“* (Christoph)

Häufig kam auch die Bewertung A32 „Bewertung als normal“ vor. Die Akteure verwiesen dabei auf eine Art Selbstverständlichkeit, die das Trampen für sie durch die häufige Nutzung über viele Jahre hat. Auch wird die Bewertung „normal“ für die Erfüllung ihrer Erwartung, dass die Reise per Anhalter „funktioniert“, dass man „natürlich“ gut angekommen ist, verwendet. Diese Aussagen wurden auch von der Tramperin mit der geringsten Erfahrung so ausgesprochen.

Die Assoziation 31 verlinkt Aussagen zum Trampen, die dies als eine mögliche

Fortbewegungsart unter vielen ausgeben.

„Am Anfang dacht' ich, des wär so was, was man machen kann aus Spaß, reisen, inzwischen seh' ich auch immer mehr den Nutzfaktor.“ (David)

„im Endeffekt, is es schon, irgendwie 'ne Variante, wie ich von A nach B komme, anstatt Mitfahrgelegenheit, zum Beispiel.“ (Julia)

Oft wird das Trampen mit anderen Fortbewegungsarten verglichen. Eine davon ist die Mitfahrgelegenheit²⁰. Dabei wird das Trampen entweder als gleichwertig angesehen oder persönlich bevorzugt.

„Ich will jetzt nicht irgendwie, das eine, oder das andere verteufeln, also Leute, die jetzt sagen, ich trampe nur, klar, legitim, Leute, die jetzt sagen, ich trampe gar nicht, auch legitim. Jedem nach seiner Fasson.“ (Sven)

Jona macht eine qualitative Aussage, in der er das Trampen in Deutschland ähnlich wie U-Bahn-Fahren bewertet und stellt damit die Alltäglichkeit der Praxis für ihn heraus.

„So mit diesem Reisen so und in andern Ländern, was irgendwie noch mehr Spaß is, oder noch entspannter ist, als irgendwie, wenn ich dann in, äh, keine Ahnung, in Deutschland dann ne Strecke trampe, die ich halt dann doch schon tausend mal getrampt bin, ist so n bisschen wie U-Bahn fahren, also man steigt am Punkt A ein und dann steigt man am Punkt B aus und steigt um quasi, ich weiß nicht, ob's an den Deutschen liegt, oder woran's liegt, aber trotzdem hab ich den Eindruck, dass ich andern Ländern immer verrücktere Sachen passieren.“ (Jona)

Zwei der Befragten geben auch Gründe dafür an, warum sie kommerzielle Mitfahrgelegenheiten und die deutsche Bahn ablehnen:

„Ich mag nur keine Mitfahrgelegenheiten, ich hab irgendwie des Gefühl, da bin ich in dem Auto eingesperrt, und wenn mir der Fahrer nicht gefällt, muss ich da drin bleiben. Beim trampen kann ich einfach sagen, pff, gefällt mir nich, nimm ich den nächsten.“ (Sven)

„ein Kostenpunkt, 'n bisschen mehr noch, weil in Deutschland die deutsche Bahn ist einfach teuer und ja, hm, Mitfahrgelegenheiten is auch nich so meins, weil naja, beim Trampen halten halt Leute an, die einen mitnehmen wollen und die da Bock haben auf einen und ich finde, mit denen kann man besser quatschen, als bei der Mitfahrgelegenheit und ähm, je nachdem gibt's halt auch Strecken, wo man bei Mitfahrgelegenheiten niemanden findet und wenn man dann immer nur die Hälfte der Strecke mit Mitfahrgelegenheit macht und dann mit Bahn, dann kann man auch direkt trampen.“ (Jona)

Alle Befragten gaben an, dass es für sie nun schwierig ist, sich etwas anderes als Hauptfortbewegungsart vorzustellen, da sie sich zum Einen sehr daran gewöhnt haben und zum Anderen die positiven Aspekte, die sie dem Trampen zuschreiben, nicht missen möchten. Die Bedeutung des Trampens steht für die Akteure unter ständiger Entwicklung

²⁰ Damit sind Mitfahrgelegenheiten bei kommerziellen Carsharing Anbietern gemeint.

bzw. Veränderung. *„Ich glaube ja. Also es ist von diesem Ausbrechen, was es am Anfang war, ist es ja tatsächlich zu einem Teil von mir geworden“* (Christoph). Zum einen wird berichtet, dass die Angst vor dem Nicht-Ankommen, und/oder das Unbehagen mit Unbekannten mitzufahren, welche anfangs noch spürbar waren, nachgelassen haben und die Ungewissheit zu etwas geworden ist, was bewusst gesucht und positiv gewertet wird. Viele gaben auch an, die Kostenersparnis beim Trampen im Vergleich zu konventionellem Reisen mit der Zeit immer mehr zu schätzen lernen und daraufhin immer häufiger verreisen.

„Für mich war das Trampen immer etwas Positives, aber inzwischen, ja, ich würd mal sagen, also es hat sich eher zum Besseren verändert, das heißt, es hat mich immer mehr fasziniert. Immer bessere Sachen, positivere Aspekte, eigentlich auch der Utilitätsfaktor.“
(David)

Genauso, wie der Blick oder die Einstellung auf das Trampen einer Veränderung unterliegt, verändert das Trampen auch den Trampenden selbst. Beides ist eng verbunden, wie aus mehreren Interviews hervorgeht.

„Dadurch, dass ich mich selber [durch das Trampen] verändere, hat sich mein Blickpunkt natürlich auch geändert und meine Einstellung zum Trampen auch. Das ist jetzt nicht irgendwie als Stein der Weisen und jeder muss es mal gemacht haben, und, aber wenn man es gemacht hat, verändert es die eigene Persönlichkeit und wie man mit Menschen umgeht und auch wie man mit schwierigen Situationen umgeht, weil man weiß, es wird irgendwie 'nen Ausweg geben.“ (Sven)

Oft ist die Bewertung der Praxis Trampen auch mit einer rationaler Abwägung von Vor- und Nachteilen verbunden. Nachteile des Fahrens per Anhalter sind es zum Beispiel, nicht wie in der Bahn einfach schlafen zu können oder eventuell länger für eine Strecke zu brauchen. Es erfolgt auch eine Bewertung des Risikos. Negative Vorstellungen werden kognitiv überwunden, durch Akzeptanz des Risikos und adäquate Vorbereitung auf Eventualitäten oder durch den Fokus auf positive Erfahrungen, die die negativen kompensieren.

„Und ja klar, dann hört man natürlich auch von anderen Leuten, auch Leute, die noch krassere Sachen erlebt haben, als man selber. Ähm aber ich glaube, dadurch, dass man selber oder wenn man so viel trampt, dann weiß man, dass a) was passieren kann und b) hat man auch so viele positive Erfahrungen, dass es dann halt im Endeffekt egal ist und wenn's ma auch irgendwie was schlimmeres passiert, war man halt a) drauf vorbereitet und b) ist trampen halt trotzdem cool, so und es gehört so 'n bisschen dazu so, dass etwas passieren könnte.“ (Jona)

Eine positive Bewertung erfährt das Trampen oder das Tramper*in-geworden-Sein

zweifellos dann, wenn es als eine Art Schlüsselerfahrung zu einer neuen, besseren Weltsicht (Ina) geführt hat oder auch sonst als wichtiger Teil der eigenen Identität oder des Lebensstils gesehen wird. Mehr dazu ist nachzulesen im Kapitel 14 *Trampen als Lebensstil*.

6.11 Kategorie 11 Genderspezifische Unterschiede

Für die meisten Menschen spielt es im alltäglichen Leben eine Rolle, ob man mit einem Mann oder mit einer Frau zu tun hat, beziehungsweise als solche handelt. Schlebecker schreibt in der *History of Hitchhiking*, dass durch mehrere Quellen belegt, ist, dass Frauen, Kinder und Großmütter ab dem 1930er Jahren zwar nicht in gleicher Zahl wie Männer, doch durchaus in einem bemerkenswerten Anteil unter den Hitchhikern vertreten sind. Er erwähnt auch diesen besonderen Fall einer Frau, die sich als Mann verkleidete: *„A married woman, dressed as a man, was arrested on a charge of vagrancy after hitchhiking from Westerly, Rhode Island to New York in 1927“*. Es war also schon in den 30ern möglich und üblich für Frauen zu trampen, auch wenn es mit dem Erscheinungsbild eines Mannes eventuell einfacher war, wie die Verkleidung nahelegt (Schlebecker, 1958:310). In der Konzeption der Interviews wurde, auch wenn ungefähr gleich viele Männer wie Frauen interviewt wurden, nicht von einem bedeutsamen Unterschied zwischen dem Trampen für Männer bzw. Frauen ausgegangen und daher keine Fragen zu dem Themenbereich konzipiert. Die Notwendigkeit auf geschlechterbezogene Unterschiede zu achten, ergab sich in der Auswertung der Interviews. Die Befragte Ina erwähnte des Öfteren diesbezügliche Besonderheiten, weshalb die Assoziation *„als Frau“* (A 54) gebildet wurde.

„Und deswegen dachte ich immer, ich würde das ja nie machen, als Frau alleine und so, also war ich sehr vorurteilsbehaftet, aber durch diesen Freund, der auch in verschiedenen WGs gewohnt hat, mit jungen Leuten und eben auch Frauen, hab' ich mich vorher auch schon mit Frauen so unterhalten, ohne dass ich des vor hatte zu machen, also es war schon 'n bisschen vorher, und die ham halt einfach so ihre Erfahrungen und Sichtweisen erzählt.“
(Ina)

Bei einem erneuten Blick in die wissenschaftliche Literatur wurde auch im Bericht des BKA Frauen ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis konstatiert. *„Offensichtlich tritt das erhöhte Sicherheitsbedürfnis weiblicher Trammer hinter ihrem Bedürfnis, mobil sein zu wollen,*

zurück.“ (Fiedler, et al.,1989:184). Offenbar gibt es bei den Ratschlägen, die unter Tramp*innen ausgetauscht werden auch welche, die speziell an Frauen gerichtet sind und auch Vorstellungen davon, in welchen Regionen man „als Frau“ zumindest alleine lieber nicht trampen sollte.

„Naja, also so und dann hab ich halt auch im Internet gelesen, von einer ziemlich bekannten, hab ich jetzt vergessen wie die heißt, ich glaub 'ne Kanadierin, die auch für Frauen, die trampen, so Ratschläge gibt. Und diese ganzen Ratschläge hab ich mir reingezogen.“ (Ina)

„Aber jetzt wo ich weiß, dass man auch übers Internet Hitchhiking-Partner finden kann, also so gesehen kann man auch als Frau überall sozusagen alleine hin, indem man dann halt so Kurzzeit-Partner sucht, oder so.“ (Ina)

Wenn es genauere Vorstellungen davon gibt, wie man sich als Frau verhalten sollte und wie nicht, so wird das in den Interviews nicht direkt genannt. Diese Ratschläge existieren jedoch, wie Ina erklärt, und werden im Internet weitergegeben. Ob sich das Verhalten der weiblichen Tramp*innen einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis anpasst, hängt vermutlich eng mit der persönlichen Bewertung des Risikos zusammen. Es wurde festgestellt, dass nur die Anfängerin unter den Interviewten Bedenken hatte, in manchen Regionen als Frau alleine zu trampen und Besonderheiten für das für Frauen empfohlene Verhalten ansprach. Alle anderen interviewten Frauen sowie auch die männlichen Hitchhiker haben keinerlei Differenzierung genannt. Die „Gender-Frage“ konnte also nicht ausreichend geklärt werden. Was für diese Arbeit auch ein sehr hoch gegriffenes Ziel gewesen wäre.

6.12 Kategorie 12 Soziale Netzwerke

Es ist nicht selbstverständlich, dass es überhaupt eine Vernetzung von Tramp*innen gibt, denn das Trampen wird auch viel im Alleingang durchgeführt. Dass soziale Netzwerke als Institutionen beim Trampen aber durchaus eine relativ große Rolle spielen und so etwas wie eine virtuelle Trampkultur existiert, wurde bereits vor der Datenerfassung durch Interviews während der Erkundung des Forschungsfelds klar. Aus den Interviews wurden dann tiefer gehende Erkenntnisse über die Bedeutung digitaler sozialer Netzwerke und Webpages als Informationsquelle und digitale Vernetzungsplattformen sowie von Netzwerken außerhalb des Internets gewonnen. Als die wichtigsten Instrumente werden im Internet *Hitchwiki* und die jeweiligen Gruppen auf *Couchsurfing* und *Facebook* genannt. Die genannten Internetportale und -netzwerke verschaffen einerseits den Zugang zu

Informationen und Ratschlägen über die Praxis des Trampens und dienen gleichzeitig dem Erfahrungsaustausch zwischen Tramp*innen und der Tramp-Partnersuche.

„Immer, wenn ich auf Reisen geh, schreib ich auf Couchsurfing-Foren oder ähnlichem, oder bei Facebook in den Trampgruppen, hey, ich fahr' jetzt dahin, jemand Lust sich zu treffen, oder zusammen zu fahren?“ (Sven)

Einer der Befragten nutzt die digitalen sozialen Netzwerke zwar nicht um neue Kontakte herzustellen, aber doch um ihn zu halten, da er dies viel einfacher findet, als zum Beispiel E-Mail- oder Briefkontakt. Außerhalb des Internets werden vor allem die Vereine *Viva con Agua* und *Abgefahren* genutzt. Die Veranstaltungen von und für Tramp*innen, also Rennen und die Gatherings finden oft jährlich statt. Sie werden zur Kontaktaufnahme und zum Halten von Kontakten besucht.

„Also ich versuch schon Kontakte aufzubauen, und durch jährliche Treffen, wie zum Beispiel das Tramp-Rennen“ (Sven).

*„dann hab ich zum ersten Mal an der deutschen Trampmeisterschaft mitgemacht. Ahm, das war zum Zeitpunkt, ach so ja das ist so 'n kleines Rennen gewesen noch, also das waren glaub 20 Leute, die da mitgemacht haben und das war megageil, also das war ein super cooles Erlebnis, auch weil da ganz viele Tramp*innen waren, die einem verrückte Geschichten erzählt haben und dadurch hab ich dann auch richtig Bock bekommen, noch mehr zu trampen.“ (Jona)*

Eine der interviewten Personen hat dort schon praktisch bei der Organisation von solchen Rennen mitgeholfen, ein anderer versucht Internet-Datenbanken auch offline verfügbar zu machen.

„Wie ich schon gesagt hab, ich versuch gerne was zu organisieren, dabei, oder; nutz' natürlich auch Hitchwiki und ähnliche Ressourcen und will aber da auch, mit dem Programm, wo man verschiedene Sprachen hat, und zudem will ich mich mal mit P. unterhalten, der das Hitchwiki ja auch mitgebaut hat, ob man da noch irgendwie auch mal ne offline-Version aufbauen kann. Das wär natürlich auch 'ne interessante Sache. Da will ich mich mit ihm mal in Verbindung setzen. Dass man auch ohne Internet klarkommen kann. Weil im Moment sind die ganzen Ressourcen nur im Internet zu finden.“ (Sven)

Die Bedeutung der Vernetzung ist relativ, nicht alle sind ständig vernetzt. Oft wurde betont, dass diese Netzwerke zwar genutzt werden, doch eher lose und unverbindlich; das eigentliche Abenteuer findet, abgesehen von den Wettrennen, alleine statt. Ob die Akteure auch mobil auf der Straße auf GPS oder Netzwerke zugreifen, wie es durch moderne Technologie der Mobiltelefone mit Internetzugang möglich ist, oder dies nur zu Hause bei der Vorbereitung tun, ist unklar, dazu lagen keine Aussagen vor.

6.13 Kategorie 13 Emotionen

Nachdem in den vorhergehenden Kategorien in erster Linie rationale Handlungen und Bewertungen besprochen wurden, geht es jetzt um das Gefühlsleben der Akteure. Von Gefühlen verschiedener Art war bereits an vielen Stellen die Rede. So sind zum Beispiel Motivation und Emotion in den Aussagen manchmal kaum auseinander zu halten, oft ist der Trampende durch gegenwärtige oder erwartete Emotionen motiviert, etwas zu tun. Auch die Kategorie Bewertung steht hier in engem Zusammenhang. Den Unterschied zu Emotionen kann man darin suchen, dass Bewertungen eher bewusste Zuschreibungen sind, während Emotionen oft spontan oder irrational anmuten. Doch gibt es keine klare Trennlinie. So können die Aktivist*innen beispielsweise das Trampeln wegen dem Abenteuer-Gefühl machen, oder er kann im Nachhinein von der Praxis des Trampens als einer Art Abenteuer sprechen. Als erstes zu erwähnen ist das positive Gefühl, das aus dem ersten Erfolgserlebnis resultiert, welches bei allen Befragten gleich von ihrem ersten Mal Trampeln ausgelöst wurde. Es wird beschrieben als „*echt richtig cool*“, „[habe] *gemerkt, es macht echt Spaß*“ „*es war 'n toller Beginn*“, „*hat super gut funktioniert*“, „*eine extrem positive Erfahrung*“. Unter der Assoziation A8: *Emotion, positiv* wurden alle allgemein positiven Emotionen zusammengefasst. Neben solchen, wie den bereits genannten wurde auch eine „*Lust auf mehr*“ und eine „*befreiende Erfahrung*“ beschrieben. Viele positive Gefühle werden durch zufällig kennengelernte andere Tramper*innen ausgelöst.

die meisten Tramper, die ich kennengelernt hab', sind auch Leute, die auf meiner Wellenlänge sind, die ich, also Leute, nach denen ich suche, mit denen ich meine Freizeit verbringen möchte, mit denen man sich austauschen kann, die einen befeuern, die mich befeuern, die mir irgendwie was geben, das ist viel einfacher unter Trampnern, als unter anderen Menschengruppen.“ (Christoph)²¹

Viele Male wurde in den Interviews ein Abenteuergefühl erwähnt:

„Weil dadurch, dass ich nicht weiß, wo ich die Nacht verbringe, ja entsteht eigentlich, gut, dann kommen wir wieder auf das Abenteuergefühl zurück, entsteht halt schon so 'ne Art Abenteuergefühl“ (David)

²¹ Nicht zu übersehen ist die Ähnlichkeit der Aussage Christophs mit der meistzitierten Aussage des Protagonisten aus Jack Kerouacs Roman, *On the road*, der sein Reiseverhalten hauptsächlich darauf auslegt, für ihn besondere Menschen zu treffen: *“the only people for me are the mad ones, the ones who are mad to live, mad to talk, mad to be saved, desirous of everything at the same time, the ones who never yawn or say a commonplace thing, but burn, burn, burn like fabulous yellow roman candles exploding like spiders across the stars.”*. Nach dem Interview gab der Tramper auf Nachfrage an, natürlich von dieser Literatur beeinflusst zu sein.

„für mich ist es einfach, mir macht es einfach Spaß, ich liebe es einfach, es ist immer wieder ein Abenteuer.“ (Sven)

Auch eher negative Emotionen tauchen im Zusammenhang mit dem Trampeln auf. Dies beschrieben die meisten Trampeler*innen als ein Phänomen der Anfangsphase, das sich später gelegt hat. Es handelt sich eher selten um Angst, öfter um Ungewissheit oder Nervosität. Wie mit Schwierigkeiten umgegangen wird, wurde in den Kapiteln Praxis und Wissen bereits ausführlich erläutert.

„Als er mir diese Tipps gegeben hat [...] und das so natürlich gewirkt hat, so auch, wie wenn das etwas ganz normales ist, dann hab ich dieses Gefühl mir mich dann auch entwickelt, dass es eigentlich was natürliches ist. Also, oder so, dass man da jetzt nicht so 'ne Angst haben muss und ja: Es war schon ambivalent noch, aber ich hatte das Gefühl das will ich jetzt“ (Ina)

Ist die Angst überwunden, zum Beispiel durch die Strategie erst kürzere, einfache Strecken zu fahren, oder durch Gespräche mit erfahrenen Akteuren und Ratschlägen aus dem Internet, stellt sich oft ein Gefühl des vorbereitet-Seins oder sich-Trauens ein. Mehrere Interviewte sprachen von einer Art Instinkt oder Intuition. Gemeint ist ein Gefühl, das sie bereits haben und das sich weiter entwickelt und auf das sie lernen, zu vertrauen. Dieses Gefühl sagt ihnen, wie sie die Fahrer*innen einschätzen können und vor allem ob eine Person vertrauenswürdig ist.

Abgesehen von der Angst, erwähnten manche Trampeler*innen ein unangenehmes Gefühl, das sie am Anfang begleitete.

„ich hatte da so 'n Gefühl so 'n bisschen, wie 'n Bettler auf der Straße zu sein, wenn man da so 'n Daumen raushält, also so für mich war das am Anfang noch unangenehm“ (Ina)

Trampelerin Julia erzählte, wie sie als Kind Trampeler*innen mit Obdachlosen assoziierte. An der Straße zu stehen und vom guten Willen fremder Personen abhängig zu sein, ist anscheinend unangenehm, da ungewohnt und vielleicht auch unerwünscht. Zwei Befragte erwähnten die ablehnende Haltung ihrer Eltern gegenüber dem Trampeln. Diese schwache Form von sozialer Kontrolle durch gesellschaftlich dafür autorisierte Personen weist auf den Normcharakter des „normalen“ Reisens hin. Meist ist diese Haltung zum Trampeln durch Sicherheitsbedenken begründet.

Es geht für den Trampeler Christoph um ein Ausbrechen aus der „normalen“ Welt, um ein Zurückweisen des durchgeplanten, auf Zweckrationalität ausgerichteten Alltags:

„Was man ja loslassen muss, oder wovon man sich verabschieden muss, ist dieses festgefahrene, ich geh dann und dann los und bin dann und dann da und weiß genau wie

alles wird, und wann ich 'ne Pause mach', oder wann 'n Rastplatz kommt oder wann der Zug irgendwann ankommt oder der Flieger, oder was auch immer und ja dadurch gewinnt man 'ne unheimliche Lockerheit. Auch, weil es klappt am Ende irgendwie, hm, und man braucht das gar nicht so, dieses vorgefertigte, sich in festen Bahnen zu bewegen“

Der Freiheit willen, Sicherheiten zurückzuweisen und den Weg als Ziel zu deklarieren steht in einem Gegensatz zum Effizienzdenken der Mehrheitsgesellschaft und auch der Elterngeneration.

6.14 Kategorie 14 Das Trampen als Lebensstil

Zum Schluss, als letzte Kategorie, wird noch einmal auf das Thema der vorliegenden Forschungsarbeit eingegangen, welches das Trampen zwischen Individualtourismus und Lebensstil verortet. Bei allen Befragten herrscht eine starke Identifikation mit dem Trampen-Dasein, fast alle sagten, dass sie sich ein Leben ohne Trampen auch gar nicht mehr vorstellen könnten.

„Viele meiner Freunde sehen mich inzwischen auch als „den Tramp““, dadurch dass ich meine Geschichten dann auch mit andern Leuten teile, von meinen Erlebnissen erzähl. Also inzwischen, da ist Trampen ein großer Teil von meinem jetzigen Leben.“ (David)

Bei manchen führte die Einführung in die Welt der Tramp*innen sogar zu einer neuen Sicht auf das Weltbild, wie bereits an vielen Stellen zu Tage kam. Das Trampen wird als Lebensstil verstanden, der die Orientierung an Spaß, Freiheit, Abenteuer und interkulturellem Lernen vereint.

„Also ich glaub', ich identifiziere mich auf jeden Fall, zum Beispiel jetzt, um einen Vergleich zu bringen, ich identifiziere mich mehr mit dem Trampen, als mit dem Deutsch-Sein, also mir ist es echt 'n großer Teil meiner Identität und das ist aus dem Grunde, weil ich damit Freiheit verbinde.“ (Karla)

„Also, wie gesagt, es hat mich dazu verändert, ich will jetzt nicht sagen, ich bin der Tramp, oder der Hitchhiker schlechthin, aber es gehört einfach zu meinem Leben, Lifestyle, mit dazu. Ich würde jetzt nicht, ich würde ungern ohne trampen weiterreisen. [...] für mich ist es einfach, mir macht es einfach Spaß, ich liebe es einfach, es ist immer wieder ein Abenteuer.“ (Sven)

Die interviewten Tramp*innen kamen aus einem ähnlichen Milieu. Es ist eine Tramp-Szene vorhanden, in der neue Tramp*innen vor allem durch soziale Netzwerke sozialisiert und Werte und Wissen vermittelt werden.

Zu der Vermutung, dass Trampende als Drifter definiert werden können, kann mit den Daten der Interviews eine Bestätigung ausgesprochen werden. Wie in Cohens Definition

haben auch sie selten feste Zeitstrukturen, nach denen Reisen getaktet werden. Auch sind sie an kulturellem Austausch mit Einheimischen interessiert und lehnen konventionellen Tourismus und Verkehrsmittel zumindest teilweise ab. Nach der Einteilung in *Drifter*-Typen von Cohen, trifft auf die befragten Tramper*innen wohl der Typ der *Part time drifter* und eher der *Weekend hippies* zu.

7. Kritische Reflexion der Forschung

Es ist als Forschende*r unverzichtbar, sein Tun ständig kritisch zu reflektieren, um sich die Qualität der eigenen Arbeit bewusst zu machen und die Grenzen der Reichweite der eigenen Forschung zu kennen. Oft werden Herausforderungen und Grenzen nicht vorhergesehen und erst während des Forschungsprozesses erkannt. Als methodische Herausforderung stellte sich die Auswahl der Interviewpartner*innen heraus. Hier hätte von Anfang an eine bewusste Auswahl nach den überlegten Auswahlkriterien Alter, Gender und soziokulturellem Hintergrund der Hitchhiker erfolgen können, wenn sichergestellt worden wäre, dass genug Interviewpartner*innen zur Verfügung stehen. Die Durchführung der Interviews ist immer ein delikater Moment für die Forschung. Diese verlief jedoch besser als erwartet und wurde als sehr angenehme, anregende Tätigkeit wahrgenommen. Es konnte großes Vertrauen aufgebaut werden, was ermöglichte auch intimere Erlebnisse rund um das Trampen zu erforschen. Die Grenzen, an die die Forschung vor allem gestoßen ist, sind die der selbstgesetzten Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes. Sowohl der Interviewleitfaden, der sehr offen gestaltet war, als auch die nahezu unbegrenzte Gesprächsbereitschaft der Befragten führten zu einer großen Menge an Material. Hinsichtlich der Aussagekraft der Ergebnisse ist klar, dass bei einer qualitativen Untersuchung aufgrund der geringen Fallzahl, die untersucht werden kann und dem anderen Fokus kein Anspruch auf Repräsentativität noch auf jegliche Aussagen quantitativer Art erhoben werden kann noch will. Die Arbeit brachte wegen der offenen Konzeption eher breit gestreute Erkenntnis, was als Einstieg in ein kaum erforschtes Feld sehr wertvoll ist, da es einen Überblick schafft. Mit jeder qualitativen Forschung dieser Art geht eine Reduktion von Komplexität einher, dies ist auch hier der Fall. Doch die Antworten auf die Forschungsfrage sind noch sehr komplex. Es wäre vorstellbar, dass

mittels einer weiteren Einschränkung der Forschungsfrage Erkenntnisse zu gewinnen wären, die tiefer gehen. Insgesamt wird das Forschungsunternehmen als erfolgreich gewertet. Es wurde insbesondere aus der Empirie neues Wissen generiert, das nur durch Theoriearbeit nicht zugänglich war. Vorhandene bisherige Forschung, die durchaus als lückenhaft und veraltet angesehen werden kann, konnte durch die vorliegende Arbeit bestätigt, ergänzt, oder auf bisher unerforschte Gebiete erweitert werden.

Blickt man über die Grenzen der eigenen Arbeit hinaus, finden sich mögliche Anknüpfungspunkte für aufbauende Forschungsarbeiten. Diese gibt es im Prinzip in jeder der gebildeten Kategorien. Insbesondere kann Forschung dort ansetzen, wo die vorliegende Erhebung nur sehr oberflächlich Aufschluss geben konnte. Das ist zum Beispiel hinsichtlich des Einflusses von Geschlechterrollen auf die Tramp-Praxis der Fall. Auch die Motivation der Fahrer*innen, die Hitchhiker mitnehmen, ist ein möglicher Ansatzpunkt an dem vorhandenes Wissen ergänzungsbedürftig wäre. Institutionen wie die Hitchgatherings oder Wettrennen²² könnten per teilnehmender Beobachtung untersucht werden. Die digitalen Medien bieten ein weiteres großes Feld. Hinsichtlich Strecken und Entfernungen könnten interkontinentale Bewegungen von Hitchhikern betrachtet werden, die dann auch den Seeweg einschließen. Als letzter Vorschlag ist es sicherlich sinnvoll, bei künftiger Forschung nach möglichen Trampler*innen-Typen zu suchen.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Warum und wie wird heutzutage in Europa auf längeren Strecken getrampt? Die recht ausführlichen Erkenntnisse werden hier abschließend kurz zusammengefasst. Trampler*innen werden meist spontan zu solchen, entweder durch Eigeninitiative oder Kontakte aus dem sozialen Umfeld, die dazu einladen. Der Zufall und Glück haben die Finger im Spiel, ihr Einfluss wird bewusst gesucht, als Abgrenzung zum ansonsten sehr voraussehbaren Leben. In der Kategorie Diskurs wurden hauptsächlich Sicherheitsbedenken festgestellt und im Kapitel Bewertung, das den Protagonist*innen

²² Das das Thema eine gewisse gesellschaftliche Relevanz aufweist lässt sich auch daran erkennen, dass die *Deutsche Trampsport Gemeinschaft* DTSG von der Europäischen Union finanziell unterstützt wird. Konkret handelt es sich dabei um das *Jugend in Aktion* Programm der Europäischen Union. Verantwortlich dafür ist die Exekutivagentur Bildung, Audiovisuelles und Kultur (EACEA) der EU (vgl. URL 3).

eigene Verständnis der Praxis erläutert, welche für sie persönlich eine wertvolle Alternative zu anderen Fortbewegungsarten darstellt. Die wichtigste Motivation für die Trampler*innen ist es, soziale Kontakte zu knüpfen. Zwischen KFZ-Fahrer*innen und Trampenden werden Kontakte eher nach Unterschieden (Alter, Kultur, Lebensstil), zwischen Trampler*innen untereinander eher aufgrund von Gemeinsamkeiten (eine Wellenlänge) gesucht. Wie die Forschung ergab, ist es weniger der Drang nach Abenteuer im Sinne der Suche nach Grenzerfahrungen oder das Erleben von Gefahren. Auch ist die Intention weniger die Demonstration einer Gegenkultur, die auf Geld und eigene Autos verzichtet, sondern die Suche nach Abenteuern im Sinn von lehrreichen Erlebnissen und spürbarer Freiheit. Beides, die Konsumkritik und der Wunsch beim Reisen Kosten zu sparen, sind vorhanden. Die größte Rolle spielen die spontanen Begegnungen, sie machen den besonderen Reiz für die Akteure aus. Die Praxis dient zum Aufbauen persönlicher menschlicher Stärken wie Selbstsicherheit im Umgang mit Angst und Vertrauen, Spontanität oder Geduld. An die Erläuterungen über die sozialen Kontakte schließt die Kategorie Vernetzung an. Diese findet über Vereine und im Internet statt, wobei sie mehr ein nützliches und gern genutztes Beiwerk der Trampkultur darstellen, als eine notwendige Komponente. Ob und inwiefern Gender einen Unterschied macht, ist umstritten. Die Daten reichen nicht aus um hierzu sinnvolle Aussagen zu treffen.

Insgesamt kann man die Hitchhiker des 21. Jahrhunderts zwischen dem Individualtourist und dem Inhaber eines alternativen Lebensstils verorten. sie ist in einem allgemein gefassten Sinne Tourist, sie sind „alternativ“-Reisende, Backpacker, aber auch Pendler*innen, oder einfach jemand, der zu einem Termin fährt. Das Trampen kann als ein spezielles Freizeitverhalten verstanden werden, jedoch gehen die interviewten Trampler*innen nebenbei noch einer beruflichen/studentischen Tätigkeit nach, das heißt, Freiheit und Sicherheit werden nur temporär eingetauscht. Das Trampen kann durchaus als Möglichkeit gesehen werden, mit diesem Spannungsverhältnis umzugehen. Hat man genug vom sicheren, durchgeplanten Leben, stürzt man sich in ein Tramp-Abenteuer, bis man wieder zu den Vorzügen und Gegebenheiten des Berufslebens oder Studiums zurückkehrt, welche dadurch nicht gefährdet zu sein scheinen. Das Trampen ist ein Lebensstil, es bietet die Möglichkeit, sich vom „normalen“ Tourismus und auch von „normaler“ Alltagsmobilität abzugrenzen, es ist eine sehr flexible Form der Bewegung.

Es konnten keine unterscheidbaren Tramper*innen-Typen gefunden werden. Sowohl die individuellen Biographien der Tramper*innen, als auch deren Aussagen wiesen starke strukturelle Ähnlichkeiten auf, die keine Abgrenzung untereinander zulassen. Entweder, so wird vermutet, gibt es keine Typen, da die Akteure sehr individuell sind und sich wie auch in dem Experteninterview erwähnt, nicht einordnen lassen oder es fehlen Daten um die Tramper*innen in charakteristische Typen einteilen zu können. Nicht zuletzt muss bedacht werden, dass die Befragten alle aus studentischem Milieu kommen, weshalb die Ergebnisse wohl vor allem für Tramper*innen mit diesem Hintergrund gelten.

Wie aufgezeigt wurde, bietet das Feld unzählige Ansatzpunkte, weiter zu forschen. Im Kontext von Carpooling und Carsharing als moderne Möglichkeiten, Geld zu sparen, die Verkehrsstraßen zu entlasten und das Klima zu schonen sind zum Beispiel Ideen zur Einrichtung von offiziellen Anhalter-Sammelpunkten an Raststätten, die die Mitnahme von Hitchhikern institutionalisieren würden, interessant. Solche könnten mit dem Wissen der Forschungsergebnisse besser geplant werden.

Anhang

I. Literaturverzeichnis

- Bertsch, Anja: *Alternative (in) Bewegung. Distinktion und Transnationale Vergemeinschaftung im alternativen Tourismus*. In: Reichardt, Sven/ Siegfried, Detlef (2010): *Das alternative Milieu. Antibürgerlicher Lebensstil und linke Politik in der Bundesrepublik Deutschland und Europa 1968 – 1983*. Wallstein Verlag: Göttingen.
- Betz, Gertrude (1977): *Die Beat Generation als literarische und soziale Bewegung*. Verlag Peter Lang: Frankfurt.a.M.
- Binder, Jana (2005): *Globality. Eine Ethnografie über Backpacker*. LIT Verlag: Münster
- Braun, Ottmar in: Hahn, Heinz/ Kagelmann, Hans Jürgen (Hrsg.), (1993): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*. Quintessenz: München..
- Chatwin, Bruce (1984): *In Patagonien*. Rowohlt Verlag: Hamburg.
- Cohen, Albert K. (1959): *The Study of Social Disorganization and Deviant Behavior*. Pages 461–484 in Robert K. Merton et al. (editors), *Sociology Today*. Basic Books: New York.
- Cohen, Albert K. (1968): *Deviant Behavior* in: *International Encyclopedia of social sciences*. Vol. 4. Macmillan: New York.
- Cohen, Erik (1973): *Nomads from Affluence. Notes on the Phenomenon of Drifter-Tourism*. *International Journal of Comparative Sociology* Bd. 14, S. 89 – 103
- Corsten, Michael (2011): *Grundfragen der Soziologie*. UVK-Verlags-Gesellschaft: Konstanz
- Fiedler, Jochen et al. (1988): *Anhalterwesen und Anhaltergefahren: unter besonderer Berücksichtigung des "Kurztrampens"*, BKA: Wiesbaden.
- Gebhardt, Winfried/ Hitzler, Roland/ Schnettler, Bernt in: Gebhardt/ Hitzler (Hrsg.) (2006): *Nomaden, Flaneure, Vagabunden. Wissensformen und Denkstile der Gegenwart*. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Girtler, Roland (2009): *Methoden der Feldforschung*. UTB GmbH: Stuttgart.
- Gläser, Jochen/ Grit, Laudel (2009): *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Gueguen, Nicolas (2007): *Bust Size and Hitchhiking: A Field Study. Perceptual and Motor Skills*, 105, 1294-1298.
- Großmann, Margitta/ Rochlitz, Manfred in: Hahn, Heinz/ Kagelmann, Hans Jürgen (Hrsg.), (1993):

Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft. Quintessenz: München.

- Hahn, Heinz/ Kagelmann, Hans Jürgen (Hrsg.), (1993): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft.* Quintessenz: München.
- Keller, Reiner (2009): *Das interpretative Paradigma. Eine Einführung.* VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden
- Kerouac, Jack (1991): *On the road.* Penguin Books: Harmondsworth.
- Knoblauch, Hubert (2005): *Wissenssoziologie.* 2.Auflage. UTB GmbH: Stuttgart.
- Lamnek, Siegfried (2007): *Theorien abweichenden Verhaltens.* 8. Auflage, Paderborn.
- Mayring, Phillip: *Qualitative Inhaltsanalyse* in: Flick, Uwe; Kardoff, Ernst von; Steinke, Ines (Hrsg.) (2007): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch.* Rowohlt: Reibek bei Hamburg
- Mortensen, Erik (2011): *Capturing the Beat Moment.* Southern Illinois University Press
- Müller-Schneider, Thomas (1994): *Schichten und Erlebnismilieus: Der Wandel der Milieustruktur in der BRD.* Dt. Universitätsverlag: Wiesbaden.
- Otte, Gunnar/ Rössel, Jörg (Hrsg.) (2012): *Lebensstilforschung.* Sonderheft Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Opaschowski, Horst W. (2006): *Einführung in die Freizeitwissenschaft.* VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Pomazal, Richard/ Clore, Gerald (1973): *Helping on the Highway: the effects of dependency and sex.* Journal of Applied Social Psychology 3, S.150-164.
- Przyborski, Aglaja/Wohlraab-Saahr, Monika (2010): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch.* 3.Auflage. Oldenburg Wissenschaftsverlag: München
- Purkis, Jonathan: *The Hitchhiker as a Theorist: Re-thinking Sociology and Anthropology from an Anarchist Perspective.* In: Kinna Ruth (Hrsg.) (2012) *The Continuum Companion to Anarchism.* Bloomsbury Companions: London.
- Reichardt, Sven/ Siegfried, Detlef (2010): *Das alternative Milieu. Antibürgerlicher Lebensstil und linke Politik in der Bundesrepublik Deutschland und Europa 1968 – 1983.* Wallstein Verlag: Göttingen.
- Richter, Rudolf (2005): *Die Lebensstilgesellschaft.* VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Rinvoluceri, Mario (1974): *Hitch-hiking,* selbst veröffentlicht: London.
- Rosa, Hartmund (2012): *Beschleunigung. die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne.* Suhrkamp: Frankfurt a. M.

- Schlebecker, John (1958): *An informal History of Hitchhiking*. The Historian 20, S.305-327.
- Schroer, Markus in: Gebhardt/ Hitzler (Hrsg.) (2006): *Nomaden, Flaneure, Vagabunden. Wissensformen und Denkstile der Gegenwart*. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Schmidt in: Kagelmann, Hans Jürgen (Hrsg.), (1993): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*. Quintessenz: München.
- Schulze, Gerhard (1992): *Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*. Frankfurt a.M.: Campus
- Snyder, Mark et. al. (1974): *Staring and Compliance: a field experiment in hitchhiking*. Journal of Applied Psychology 4, S.165-170.
- Trescher, Ursula; König, Hermann (1987): *Trampen: bekannt – unbekannt – verkannt. Eine umweltplanerische Untersuchung*. Projektarbeit am Institut für Landesplanung und Raumforschung: Hannover.
- Vester, Michael: *Alternativbewegungen und neue soziale Milieus* In: Reichardt, Sven/ Siegfried, Detlef (2010): *Das alternative Milieu. Antibürgerlicher Lebensstil und linke Politik in der Bundesrepublik Deutschland und Europa 1968 – 1983*. Wallstein Verlag: Göttingen.
- Viard, Sylvian (1999): *Autostop. Approche géographique*. Université de Paris X – Nanterre.

II. Internetquellen:

- URL 1: §18 StVO <http://dejure.org/gesetze/StVO/18.html> [letzter Zugriff 13.3.14]
- URL 2: Abgefahren e.V. www.abgefahren-ev.de [letzter Zugriff 13.3.14]
- URL 3: DTSG: <http://www.sporttrampen.de/p/kontakt.html> [letzter Zugriff 13.3.14]
- URL 4: <http://Hitchwiki.org> [letzter Zugriff 15.4.14]
- URL 5: <http://Couchsurfing.org> [letzter Zugriff 15.4.14]
- URL 6: <http://Facebook.de> [letzter Zugriff 15.4.14]

III. Liste Assoziationen

- A0: Veranstaltungen (Tramper-Rennen/ Gatherings)
- A1: Erste Erfahrung
 - A1a) alleine
 - A1b) nicht alleine
- A2: Zeitpunkt erste Erfahrung
- A3: Motivation: Notwendigkeit der Fortbewegung
 - A4a): Davon erfahren, Netzwerk
 - A4b): Davon erfahren, Filme
 - A4c): Davon erfahren, enges soziales Umfeld
 - A5a): digitales soziales Netzwerk: Hitchwiki
 - A5b): digitales soziales Netzwerk: couchsurfing
 - A5c) digitales soziales Netzwerk: facebook
- A6: Motivation: spontane Laune, ausprobieren, „warum, nicht“
- A7a: Erfolgserlebnis: erstes Mal
- A7b: Erfolgserlebnis erstes Mal in Europa/Deutschland
- A8: Emotion, positiv
 - A9a: Soziale Kontakte andere Tramper, positiv
 - A9b: Soziale Kontakte andere Tramper: gesehen
 - A9c: Soziale Kontakte andere Tramper: neu
 - A9d: Soziale Kontakte andere Tramper: negativ
- A10a: Ort: europäisches Ausland
- A10b: Ort: Zielort: diffus (z.B. Nur Richtung klar), spontan
- A11: Erste Erfahrung Bundesgrenze-überschreitend
- A12: Bundesgrenze-überschreitend, trampen im Ausland
- A13: Ort, Startort: Wohnort
- A14: Aussage über Fahrer, die einen Mitnehmen
- A15: Soziodemografische/biographische Daten der Tramper
- A16: Motivation: Reiz des Verbotenen
- A17: Nicht-digitales soziales Netzwerk, Verein
 - A18a: Assoziation Trampen bevor man's gemacht hat: Orte
 - A18b: Assoziation Trampen bevor man's gemacht hat: Unglaube
- A19: Assoziation Trampen von anderen Trampern
- A20: Ideen zum Weltbild
- A21: Motivation aus Erfolg, weil's funktioniert
 - A22a: Angabe von Entfernungen: kurze Strecke
 - A22b: Angabe von Entfernungen: lange Strecke
- A23: Vorgehen/Strategie/Plan: (Strecke erhöhen)
- A24a: Reisegründe Freunde/Eltern besuchen
- A24b: Reisegründe: Termine
- A25: Angabe über Regelmäßigkeit des Trampens
- A26: Jahreszeit
- A27: Zeitraum den es zu füllen gilt (Ferien)
- A28a): Fahrer als Informationsquelle
- A28b) Andere Tramper als Informationsquelle

- A29: Verweis auf Selbstverständlichkeit/Erfüllung der Erwartung
- A30: Vgl. mit anderen Fortbewegungsmitteln: Mitfahrgelegenheit
- A31: Trampeln als ein Fortbewegungsmittel
- A32: Bewertung als „normal“
- A33: Schwierig sich was anderes vorzustellen/Alternativlosigkeit
- A34: Veränderung/Entwicklung der Bedeutung d. Trampens
- A35: (rationale) Abwägung der Vor- und Nachteile
- A36: Motivation: ökonomische Gründe
- A37: Motivation: ökologische Gründe
- A38: Aussagen zu Lebensstil
- A39: Fremdzuschreibung / öffentlicher Diskurs
- A40: Abenteuer
- A42: negative/positive Vorstellungen
- A41: Emotion: Angst/Ungewissheit
- A43: Kritische Position zur eigenen Erfahrung
- A44: Umgang mit Misserfolg: Ziel nicht erreicht
- A45: Erlebnis/Erfahrung
- A46: Werkzeuge (Straßenkarten, digitale Medien, etc)
- A47: Zufall, Unerwartetes, Ausgeliefertsein
- A48: Motivation: Geschichten/Erlebnisse anderer Tramper
- A49: Unwissen
- A50: Bewertung: Vorurteile
- A51: Zeit: Wartezeit
- A52: Emotion Mut (vorbereitet sein, sich trauen)
- A53: Information (darüber lesen/lernen)
- A54: „als Frau“
- A55: Persönlichkeitsentwicklung
- A56: Emotion/Intuition, Gefühl, dass sich entwickelt
- A57: Überwinden von Schwierigkeiten/Hemmungen
- A58: Emotion: unangenehm
- A59: Soziale Kontakte: Tankstellenpersonal
- A60: Motivation Sprachen lernen
- A61: Jemandem Etwas beibringen
- A62: Richtungsänderung
- A63: Motivation: Kultur
- A64: Motivation: Soziale Kontakte (wie A24a)
- A65: Bewertung des Risikos

IV. Befragung Experte *Abgefahren e.V.*

- Frage: „Was sind denn ihres Eindrucks nach die typischen Vereinsmitglieder von abgefahren e.V. für Menschen, wie lassen sie sich charakterisieren?“
- „Den typischen Tramper gibt es nicht. Jeder Einzelne hat seine ganz eigene

Motivation zu trampen. Die einen tun es aus finanziellen Gründen, andere aus Überzeugung oder Neugier. Allen Mitgliedern gemeinsam dürfte eine sehr differenzierte Haltung zu Lebensgestaltung, Mobilität und dem Thema Reisen sein.“

- Frage: „Können Sie bitte nocheinmal kurz zusammenfassen, warum Sie die Trampkultur unterstützenswert finden?“
- *„Das Trampen fordert und fördert den kommunikativen, selbständig denkenden, sich entwickelnden Menschen. Trampler sind oft Menschen, die nicht blind und stumm konform sind mit der Welt, in der sie leben, sondern Fragen stellen (und sei es nur „Können Sie mich ein Stück mitnehmen?“). Das finde ich eine unterstützenswerte, nachhaltige Lebensweise. À propos Nachhaltigkeit: In dem Zeitalter, in dem ständig verfügbare Mobilität und sparsamer Umgang mit Energieressourcen ungefähr den gleichen, hohen Stellenwert haben, rücken alternative Ansätze zur Fortbewegung viel stärker in den Fokus. An das Trampen denkt man in solchen Diskussionen anfangs nicht und das ist schade. Beim Trampen nutzt man vorhandene Ressourcen sehr gut und spontan aus; und zwar ohne sich vorher lange zu verabreden oder einen Zeitplan zu beachten. Das Auto wird wohl erst in ferner Zukunft ersetzt. Bis dahin können wir uns zum Beispiel überlegen, wie wir die Verkehrsdichte reduzieren. Schauen Sie sich doch auf einem Autobahnrastplatz mal um, wie viele Plätze in den Autos besetzt sind. Viele Menschen sind mit immer größeren Autos zu zweit oder nur allein unterwegs. Ob da jetzt noch eine Person zusätzlich mitfährt, ändert den Verbrauch nicht merklich; das Fahrzeug ist ja schon unterwegs.“*
- Frage: „Sie beschreiben das Bild des Trampens im öffentlichen Diskurs mit dem Wort „Hippemuff“, was genau ist damit gemeint?“
- *„Kommt man mit den Menschen, die einen mitnehmen, ins Gespräch, erzählen viele, dass sie früher selbst getrampt sind. Gleichzeitig wundern sie sich jedoch, dass es auch heute noch viele Trampler gibt. Heute sei es viel leichter, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen und viel mehr junge Menschen hätten bereits ein Auto. Vor allem wenn man bereits im Berufsleben steht, vielleicht sogar ein Auto hat, trifft man auf Unverständnis. Ich selbst begreife das Trampen als alternative Form des Reisens. Dann wird man schnell in die Hippie-Schublade gesteckt. Viele Trampler wählen diese Fortbewegungsart ganz bewusst. Wahrscheinlich auch, um sich gegenüber den gesellschaftlich geforderten Maximen Pünktlichkeit, Vorhersehbarkeit, Schnelligkeit usw. abzugrenzen. Im Vergleich mit anderen Gesellschaften – und dabei kann man ruhig in Europa bleiben und muss nicht nach fernen, exotischen Ländern schielen – trifft das Bild das exakten Deutschen tatsächlich zu. Will man sich in der Freizeit davon abgrenzen, wird man wieder ganz schnell in eine Schublade gesteckt. Ich denke, man kann die Schubladen in den Köpfen öffnen, oder wenigstens ein bisschen vergrößern, wenn man die Wahrnehmung stärkt. Je mehr die Menschen mit Trampfern in Kontakt kommen, desto weniger hält sich das Bild des muffigen Hippie. Letzten Sommer bin ich mit einem Mann aus dem Saarland mitgefahren, der über die Freisprechanlage*

mit seiner Frau telefoniert hat und ihr erzählte er habe gerade einen Tramper an Bord. Er selbst war ziemlich aufgeschlossen, aber seine Frau hatte Angst um ihn. Ich konnte alles mithören und fand es erst ziemlich unfair von ihr; mir zu unterstellen ich wolle ihren Ehemann umbringen und ausrauben. Aber dann habe ich mir gedacht, dass sie vielleicht ihre Sichtweise ändert, wenn ihr Mann erstmal wohlbehalten zu Hause ist. Ich habe nicht mit diskutiert und es den beiden überlassen, etwas aus der Situation zu machen. Vielleicht nimmt sie ja auch irgendwann mal jemanden mit oder verzieht wenigstens nicht den Mund, wenn sie am Straßenrand jemanden den Daumen raushalten sieht.“

- Frage: „Denken Sie, als Experte, dass das Trampen ein Phänomen ist, dass an Popularität gewinnt, „im Kommen ist“, oder eher im Austerben begriffen?“
- *„Heute sind Mitfahrforen im Internet sehr beliebt und viel mehr junge Menschen als früher können sich ein eigenes Auto leisten. Trotzdem gibt es unzählige Tramper. Ich glaube aber nicht, dass das daran liegt, das Trampen „im Kommen“ oder stärker als früher ausgeprägt ist. Ich denke, dass Trampen vor allem eine Lebensart oder Ausdruck einer solchen ist. Etwa 50% der Menschen, die Tramper mitnehmen, tun das weil sie früher selbst getrampt sind. Diese 50% lassen sich nicht über eine Altersgruppe definieren; insofern war und ist das Trampen immer Populär. Durch die Vereinsarbeit versuchen wir natürlich, die Popularität weiter zu steigern.“*
- Frage: „Welche Rolle spielt das Medium Internet in der Praxis des Trampens?“
- *„Es gibt immer wieder Bestrebungen, Smartphone-Apps zu entwickeln, die das Trampen erleichtern sollen. Ich habe selbst mal so ein Projekt mit Freunden begonnen. Und ziemlich bald wieder eingestellt. Letztendlich stellt man sich einfach an die Straße und hält den Daumen raus. Dazu braucht man nur ein freundliches Lächeln und einen Daumen. Das Internet spielt da keine kritische Rolle. Es ist jedoch ein gutes Hilfsmittel für Einsteiger. Das Hitchwiki-Projekt ist da besonders zu erwähnen, denn dort findet man sowohl Tipps und Ermutigung zum Trampen als auch eine riesige Datenbank mit Trampstellen auf der ganzen Welt. Ein erfahrener Tramper wird sich trotzdem einfach an den Straßenrand stellen und losfahren.“*

V. Ausschnitt Tabelle

TEXTSTELLE	ASSOZIATION	KATEGORIE
„Ich bin Tramper geworden, als das Tramper-Rennen in Augsburg stattfand“ (Christoph)	A1b): Erste Erfahrung nicht alleine/ A0: Veranstaltung Tramper-	K1: Wie wird man Tramper*in/ Wie sind die Leute zum

„und bin dann da auch das erste mal auch selber getrampt, beim Tramp-Rennen vom abgefahren e.V.“ (Sven)	Rennen/ A17: Nicht-digitales soziales Netzwerk, Verein	Trampen gekommen? K12: Soziale Vernetzung
„das war 2010“ [vor 3,5 Jahren] (Christoph)	A2: Zeitpunkt erste Erfahrung	K1: Wie wird man Trampler*in/ Wie sind die Leute zum Trampen gekommen?
„ich habe nicht alleine angefangen, also meine erste Tramp-Erfahrung, das war eben in Kanada da sind wir zu dritt getrampt und wir waren alle drei unerfahrene Trampler, das heißt für uns drei war das alles das erste mal.“ (David) „Jemanden kennengelernt in Stuttgart, zusammen getrampt, gemerkt das macht echt Spaß.“ (Sven)	A1b): Erste Erfahrung: nicht alleine	K1: Wie wird man Trampler*in/ Wie sind die Leute zum Trampen gekommen?
„das liegt jetzt auch schon ne Weile zurück, ich kann mich eigentlich gar nicht mehr so richtig erinnern“ (Jona)	A2: Zeitpunkt erste Erfahrung	K1: Wie wird man Trampler*in/ Wie sind die Leute zum Trampen gekommen?
„da hab ich den Bus verpasst“ (Jona)	A3: Motivation: Notwendigkeit der Fortbewegung	K4: Motivation
„hab davon gelesen, oder irgendjemand hat mich angeschrieben auf Couchsurfing“ (Christoph)	A4a): Davon erfahren, Netzwerk	K1: Wie wird man Trampler*in/ Wie sind die Leute zum Trampen gekommen?
„ich bin da eigentlich dazu gekommen durch meinen Mitbewohner, ich bin in seine WG gezogen, er hat mir vom trampen und vom <i>couchsurfen</i> erzählt“ (Sven)	A4c): Davon erfahren, enges soziales Umfeld	K1: Wie wird man Trampler*in/ Wie sind die Leute zum Trampen gekommen?

VI. Interview-Leitfaden

- Sind ökonomische oder ökologische Faktoren ausschlaggebend oder wird primär das Erlebnis gesucht?
- Wird das Trampen als eine pragmatische Form der Mobilität angenommen oder geht es um das Abenteuer?
- Wie werden negative Vorstellungen überwunden?
- Wird das Internet als Informationsquelle zu tramp-spezifischen Themen genutzt?
- Welche Relevanz haben das Internet und digitale soziale Netzwerke für Hitchhiker?
- Wie werden Hitchhiker als solche sozialisiert?
- Welche Rolle spielen beim Trampen Flexibilität, der Zufall, Unwissenheit und informelle soziale Relationen?
- Wie steht der erfahrene Akteur selbst zu der Praxis des Trampens und unterliegen diese Motive einer Veränderung?
- In wie weit wird das häufige Trampen von dem Akteur als Teil seiner Identität oder seines Lebensstils wahrgenommen?

VII. Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, Christine Kath, an Eides statt, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Augsburg, den 25. Mai 2014

Unterschrift