

# Emotionen in Fahrt

## Zur Rolle von Gefühlen in der Transformation der Mobilität

*Melissa Büttner und Anke Klaever*

Der Verkehrssektor stellt eine zentrale Herausforderung für die sozial-ökologische Transformation dar. Denn aufgrund der Dominanz des privaten Pkw trägt er nach wie vor massiv zur Verschärfung der Klimakrise sowie diverser sozialer und ökologischer Krisen bei. Allerdings werden mittlerweile – wenn auch oftmals nur auf diskursiver Ebene – auch Anzeichen des Wandels sichtbar. Die EU beispielsweise hat sich der Herausforderung angenommen und versucht durch neue Policies die sozial-ökologischen Kosten des Verkehrssektors zu reduzieren (siehe Beitrag von Mathias Krams in diesem Band). Umkämpft jedoch ist die Frage, wie tief die Transformation gehen soll. Drei zentrale Konzepte dominieren die Debatte: die Antriebswende, die Verkehrswende und die Mobilitätswende. Die Antriebswende konzentriert sich auf den Wechsel von fossilen zu alternativen Antriebsformen, um die Verkehrsemissionen zu reduzieren. Die Verkehrswende zielt darauf ab, den privaten Autoverkehr durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Förderung aktiver Mobilitätsoptionen und Mobility-as-a-Service zu verringern. Die Mobilitätswende geht noch einen Schritt weiter: Sie nimmt nicht nur die zurückgelegten Wege, sondern auch die Zwänge und Treiber von Mobilität in den Blick (Manderscheid 2020).

Unabhängig von der Zielvorstellung bringt der Wandel von Verkehr und Mobilität bereits jetzt und auch zukünftig Widersprüche, Interessenskonflikte und Ungerechtigkeiten mit sich und ist damit nur ein Beispiel der umkämpften Verhältnisse in liberalen Demokratien (siehe Beitrag von Kristina Dietz und Markus Wissen in diesem Band). Denn die Transformationsprozesse sind keine rein technologischen Veränderungsprozesse, sondern gehen gerade aufgrund des Dispositivcharakters der Automobilität (Manderscheid 2012) mit lebensweltlichen Veränderungen für Individuen einher.

Für eine Analyse der Persistenz des Privat-Pkws – und damit der Schwierigkeit (Auto-)Mobilität zu transformieren – vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Machtstrukturen, verstehen wir Automobilität als Dispositiv und nicht nur als Summe aller Autos (Manderscheid 2012, 2020). Automobilität als aktuell dominante Form der Fortbewegung ist ein Vergesellschaftungsmodus, ein Ensemble

aus Wissensordnungen, Praktiken, Technologien und materiellen Artefakten sowie Schauplatz einer spezifischen Subjektivierung. Das »automobile Normal-subjekt« (Manderscheid 2013: 108) ist ein Effekt von Machtverhältnissen, die seine Praxismuster, Denkweisen, Moralorientierungen, Begehrensstrukturen und Empfindungsweisen prägen. Eine Transformation des Automobilitätsdispositivs betrifft somit nicht nur Subjekte in ihrer automobilen Praxis, sondern auch in ihrer Emotionalität. Herrschende Muster des Fühlens – etwa die Begeisterung für Beschleunigung oder die Sehnsucht nach dem sicheren Rückzugsraum des Autos – sind ebenso Gegenstand der Kämpfe um Transformation wie die Praktiken, in die sie eingebettet sind. Gefühle sind ein konstitutiver Bestandteil der hegemonialen automobilen Ordnung und essenziell für die Analyse der Persistenz der Automobilität, wie die Mobilitätssoziologin Mimi Sheller betont: »emotional investments in the car go beyond any economic calculation of costs and benefits, and outweigh any reasoned arguments about the public good or the future of the planet« (Sheller 2004: 236). Für ein umfassendes Verständnis der Transformationskonflikte rund um Automobilität ist es demnach wesentlich, mobile Subjekte nicht als rational Entscheidende zu betrachten, sondern auch ihre Gefühlswelten mit ihren Ambivalenzen in den Blick zu nehmen.

Deshalb zielen wir mit unserem Beitrag darauf ab, erste Erkenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Emotionen und den verschiedenen Transformationsperspektiven empirisch darzulegen und in ein theoretisches Modell einzubetten. Aufbauend auf qualitativen Interviews mit E-Autofahrenden (Antriebswende) und Anwohnenden von Straßenraumumgestaltungen (eine Maßnahme der Mobilitätswende) diskutieren wir, wie diese Transformationsprozesse emotional erlebt werden. Inwiefern stellen die Emotionen ein Anzeichen für das sich stabilisierende oder gar verändernde Automobilitätsdispositiv dar?

## Gefühle im Automobilitätsdispositiv

Um die Wechselwirkungen zwischen Emotionen<sup>1</sup> bezüglich unterschiedlicher Transformationsperspektiven im Mobilitätssektor und der diesen zugrundeliegenden Machtstrukturen zu untersuchen, scheinen bisherige psychologische Theoriemodelle von Emotionen im Zusammenhang mit Automobilität (z.B. Steg

1 In der Emotionsphilosophie (z.B. Massumi 2002) wie auch in der Psychologie (z.B. Schachter 1964) wird oftmals zwischen Affekt und Emotion unterschieden, wobei Affekte als prä-reflexiv, prä-sozial sowie physiologisch und Emotion als kognitive, subjektive, oftmals versprachlichte Bewertung dieser Affekte definiert werden. In Anlehnung an Ahmed (2004) sowie dem poststrukturalistischen Gedanken folgend, dass auch der Körper stets sozial geprägt oder diszipliniert ist, argumentieren wir, dass diese Trennung zwischen Kognition und Physis nicht zielführend ist. Die Begriffe Affekt, Emotion und Gefühl nutzen wir deshalb synonym.

2005) nur bedingt Antworten zu liefern. Denn dieser Blickwinkel ist vor allem deskriptiv und fragt nach einzelnen Empfindungen bezüglich bestimmter Mobilitätsformen. Dabei wird außer Acht gelassen, in welchen gesellschaftlichen Verhältnissen ein bestimmtes Fühlen erst möglich wird. Außerdem wird nicht berücksichtigt, inwiefern bestehende Gefühlswelten von Machtverhältnissen geprägt sind und wie sich Strukturen des Fühlens verändern könn(t)en. Deshalb schlagen wir ein soziologisches, poststrukturalistisches Verständnis von Emotionen vor, das Gefühle als konstitutiven Bestandteil des Automobilitätsdispositivs begreift (vgl. Manderscheid 2012, 2020).<sup>2</sup>

Gefühle sind geformt von der sozialen Welt, in der wir leben. Sheller beschreibt die Ambiguität der Körperlichkeit und Sozialität von Gefühlen im Kontext von Mobilität wie folgt: »Emotions are felt in and through the body, but are constituted by relational settings and affective cultures; they are shared, public and collective cultural conventions and dispositions« (Sheller 2004: 226). Für Sheller basieren Emotionen auf kulturspezifischen, inkorporierten Dispositionen des Fühlens. Um die sozialen Konflikte rund um Mobilität und die unterschiedlichen emotionalen Reaktionen auf ihre Transformation (Fritz/Eversberg 2024) besser zu begreifen, schlagen wir in Rekurs auf Bourdieu (1982), Scheer (2019), von Maur (2018) sowie Räsänen und Kauppinen (2020) vor, diese emotionalen Dispositionen als affektive Dimension des Habitus zu verstehen. Dies bedeutet, sie als milieuspezifische, durch die soziale Position geprägte Muster des Fühlens zu begreifen. Es geht darum zu erfassen, wie Emotionen wahrgenommen, verhandelt, bewertet, reguliert und ausgedrückt werden. Emotionale Dispositionen drücken sich in bestimmten emotionalen Praktiken aus, etwa dem echauffierten Sprechen über Straßenraumumgestaltung oder das eigene Auto, der Mimik und Gestik beim Fahren und Gehen, dem Posten von Social-Media-Beiträgen oder der sozialen Interaktion auf den Straßen. Das Fühlen selbst ist aus dieser Perspektive eine kultur- und milieuspezifische Praxis.

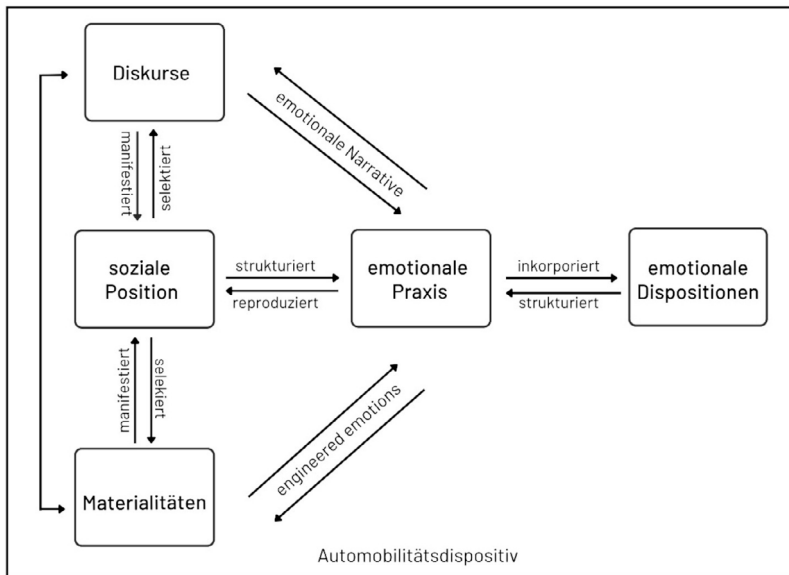
Doch wie genau verändern sich diese – eigentlich zur Persistenz neigenden – Dispositionen im Zuge der Antriebs- bzw. Mobilitätswende? Bettet man dieses praxistheoretische Verständnis von Emotionen in den Theorierahmen eines Foucault'schen Dispositivs ein (siehe Abb. 1),<sup>3</sup> so lassen sich Transformationen als Prozess des Hegemonieverlustes des Automobilitätsdispositivs begreifen (Manderscheid 2012). Denn im Zuge der Maßnahmen der Antriebs- bzw. Mobilitätswende ändert sich auch das Dispositiv; zunächst die Diskurse, die Mobilität umgeben, sowie meist später die Materialitäten – etwa die Infrastrukturen und genutzten

2 Das im Folgenden dargestellte Theoriemodell ist im Rahmen des Promotionsprojektes von Melissa Büttner entstanden.

3 Für eine ausführliche Diskussion der Kompatibilität der Bourdieu'schen und der Foucault'schen Theorien, insbesondere bezüglich der emotionalen Strukturierung von Subjekten, siehe Reckwitz 2011.

Verkehrsmittel sowie deren Antriebe. Doch diese Veränderungen sind nicht für alle Menschen gleichermaßen erlebbar, sondern unterscheiden sich erneut zwischen sozialen Milieus: So werden mediale Diskurse über Nachhaltigkeit und soziale Gerechtigkeit von Straßenraumumgestaltungen in unterschiedlichen Milieus auf verschiedene Weise wahrgenommen, aufgegriffen und prägen mobile Subjekte somit auf unterschiedliche Weise. Zudem ist auch der Zugang zu veränderten Materialitäten – etwa Elektroautos – häufig ungleich verteilt und deren Nutzung milieuspezifisch. Dies betrifft auch die oftmals weniger versprachlichten *engineered emotions*, also jene Empfindungen, die in der Interaktion mit der Materialität entstehen. Denn in den meisten Fällen sind Materialitäten so designt, dass sie ein bestimmtes Fühlen hervorrufen *sollen* (was allerdings nicht immer gelingt). So ist ein Oberklasse-SUV so gestaltet, dass die fahrende Person sich recht wahrscheinlich sicher und überlegen fühlt. Die verkehrsberuhigte Zone begünstigt hingegen ein Empfinden von Entspannung und Sicherheit für Fußgänger\*innen. Die Möglichkeit dessen, was erlebbar und fühlbar ist, ist somit von jenen Machtstrukturen vorgegeben, die die Ausgestaltung der Materialitäten prägen.

Abbildung 1: Theorierahmen von Gefühlen im Automobilitätsdispositiv (eigene Darstellung)



Ebenso wie die Materialitäten prägen auch sich verändernde Diskurse das Fühlen, denn sie (re-)produzieren bestimmte emotionale Narrative, also sozial geteilte Erzählungen von Empfindungen oder Schablonen des Fühlens, wie beispielsweise

das Narrativ der automobilen Freiheit. Ebenso wie beim Begriff der *engineered emotions* ist mit emotionalen Narrativen nicht das Phänomen des Fühlens selbst gemeint, sondern das, was das Fühlen prägt, also eine analytische Kategorie, die beschreibt, durch welche Mechanismen das scheinbar individuelle Fühlen sozial geformt ist. Die Unterscheidung zwischen emotionalen Narrativen und *engineered emotions* ist dabei eine primär heuristische. Da Diskurse und Materialitäten sich wechselseitig bedingen, sind ebenso die emotionalen Narrative eng verbunden mit den entsprechenden Materialitäten und deren *engineered emotions* und vice versa.

## Gefühle empirisch greifbar machen

Wie verändern sich nun emotionale Praktiken und emotionale Narrative im Zuge unterschiedlicher Transformationsperspektiven und was bedeutet dies für das Dispositiv der Automobilität? Um diesen Fragen nachzugehen, analysieren wir vergleichend Material aus zwei Forschungsprojekten: erstens einer Studie zum Wandel automobiler Emotionen im Zuge der Elektrifizierung und zweitens der Begleitforschung zu zwei Straßenraumumgestaltungen im Berliner Innenstadtbereich (Tabelle 1). Während die Studie zu Elektroautomobilität einer Antriebswende zugeordnet werden kann, die auf individuellen Konsum- und Mobilitätspraxen fußt, sind die Maßnahmen der Straßenraumumgestaltung in Berlin als Teil einer umfassenden Mobilitätswende anzusehen. Denn bei letzteren geht es nicht nur um die ökologischere Verkehrsgestaltung, sondern auch darum, die Mobilitätswänge zu reduzieren, indem der Ort vor der Haustür als angenehmer Aufenthalts- und Begegnungsort gestaltet wird. Beide Projekte sollen kurz skizziert werden.

Das Material zur Antriebswende umfasst zehn Interviews mit Elektroautofahrenden aus unterschiedlichen Regionen Deutschlands. Da das zugrunde liegende und aktuell noch andauernde Projekt an die Methodologie der Grounded Theory (Strauss/Corbin 2015) angelehnt ist, folgte die Fallauswahl Überlegungen des theoretischen Samplings, insbesondere der Herstellung maximaler Kontraste. So ist das Sample bewusst heterogen bezüglich des Wohnortes und dessen Siedlungsstruktur, des Alters und Familienstands, des Bildungshintergrunds und des Berufs der Interviewten. Faktisch ist im Sample die soziale Heterogenität durch die sozial spezifische Verteilung von E-Autos eingeschränkt, da der E-Auto-Besitz von finanziellen Ressourcen und Gegebenheiten des Wohnortes abhängt sowie von einer milieuspezifischen Offenheit bzw. Ablehnung der Nutzung von technischen Innovationen und »grünen« Technologien (Hardman u.a. 2016). Folglich setzt sich das Sample vorwiegend aus Angehörigen der tendenziell pro-ökologischen, in gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Fragen progressiv geneigten Milieus der sozio-ökonomischen Mitte zusammen. Zudem gibt es drei Fälle, die ökologisch indifferenten, besitzindividualistisch geneigten Milieus der unteren Mitte zuzurechnen sind. Die

Interviews wurden zwischen Februar und August 2023 geführt. Alle Interviewten besitzen zum Zeitpunkt des Gesprächs seit mindestens einem halben Jahr ein E-Auto, das einen Pkw mit Verbrennungsmotor abgelöst hat. Verändert haben sich dadurch sowohl die Materialität des eigenen Autos und der genutzten Ladeinfrastruktur als auch die Wahrnehmung von und Eingebundenheit in automobile und nachhaltigkeitsbezogene Diskurse, insbesondere die Debatten über den Sinn und Unsinn von Elektroautos (siehe Beitrag von Nina Schlosser und Markus Wissen in diesem Band).

Das Material zur Mobilitätswende besteht aus zwei Datensätzen zu Straßenraumumgestaltungen im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Der erste Datensatz umfasst 18 semi-strukturierte Interviews mit Anwohnenden einer im Jahr 2021 neu eingerichteten Fußgänger\*innenzone (Klaever/Verlinghieri 2024.). Im Rahmen dieser Umgestaltung wurden alle Parkplätze zu Flächen für urbanes Grün und Sitzgelegenheiten umgewidmet sowie die Straßen für Fußgänger\*innen geöffnet und für den Pkw-Verkehr größtenteils gesperrt. Die Interviews wurden ein Jahr nach Beginn der ersten, aber noch fortdauernden Umbaumaßnahmen geführt. Das Sample enthält Befürworter\*innen, Unentschlossene und Gegner\*innen der Maßnahme und weist eine große sozio-ökonomische Vielfalt in Bezug auf Alter, Familienstand, Bildungsniveau, Beschäftigung und Einkommen auf.

Der zweite Datensatz zur Mobilitätswende enthält zwei Fokusgruppen: eine mit mobilitätseingeschränkten Menschen (FG1) und eine mit Frauen aus einer Wohnsiedlung (FG2), die laut Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas besonders stark von Luft- und Lärmbelastung betroffen ist (Klaever u.a. 2024). In der Gruppe FG1 nahmen acht Personen teil, die nach Selbstauskunft entweder aufgrund einer körperlichen Behinderung oder ihres Alters mobilitätseingeschränkt sind. Die zweite Fokusgruppe umfasste neun mehrsprachige Teilnehmerinnen unterschiedlichen Alters, einige von ihnen nehmen Sozialleistungen in Anspruch. Alle Teilnehmenden der Fokusgruppen wohnen in einer Nachbar\*innenschaft, in der im Jahr 2023 zwei Straßenzüge umgestaltet wurden. Auch wenn der Durchgangsverkehr dort weiterhin gestattet ist, wurden Parkplätze in Flächen für geteilte Mobilitätsangebote, Kiezterrassen, Lieferzonen und urbanes Grün umgewandelt. Die Fokusgruppen wurden leicht versetzt, aber unmittelbar nach der Umgestaltung durchgeführt. Unabhängig von der konkreten Straßenraumumgestaltung, bei der sich die Anwohnenden aktiv in die Gestaltung der neu gewonnenen Flächen einbringen konnten, haben sich für alle Befragten die Materialität und der Diskurs der (Auto-)Mobilität verändert.

Tabelle 1: Übersicht der Forschungsprojekte

	Projekt 1	Projekt 2
Transformationsvision	Antriebswende	Mobilitätswende
Maßnahme	Individueller Umstieg von Pkw mit Verbrennungsmotor auf E-Auto	Straßenraumumgestaltung von automobilen Flächen hin zu Flächen für aktive Mobilität, Klimaschutzanpassung und Aufenthaltsqualität
Einbindung	Individuelle Entscheidung	Top-down-Prozess mit Partizipationsmöglichkeiten
Ort	Deutschlandweit, städtisch und ländlich	Berlin, Lausitzer Platz; Berlin, Graefekiez
Anzahl der Befragten	n=10	n=35
Soziale Positionen der Befragten	Unterschiedliche Milieus der sozio-ökonomischen Mitte	Sehr heterogen

Die beiden Forschungsprojekte eignen sich gut, um vergleichend aufzuzeigen, wie sich mit einer Antriebswende und einer Straßenraumumgestaltung das Fühlen verändert. Da die Datenerhebung im Forschungsprojekt zur Antriebswende noch nicht abgeschlossen ist, ist das Sample hier deutlich kleiner und umfasst nur Menschen, die selbst aktiv Teil der Veränderung sind. Kritik an und negative Emotionen gegenüber den E-Autos, die es sowohl in stark konservativen als auch in links-grünen Milieus gibt, kommen hier nicht zur Sprache. Beide Interviewsets wurden deduktiv-induktiv analysiert, und zwar mit den Leitfragen, welche emotionalen Praktiken im Zuge der Veränderung aufkamen, welche emotionalen Narrative bezüglich Mobilität und Transformation dem zugrunde liegen und wie sie mit *engineered emotions* verknüpft sind. Die entsprechenden Kategorien des Theoriegerüsts sind induktiv aus dem Projekt zu E-Autos entstanden und wurden für eine deduktive Analyse des Materials zu Straßenraumumgestaltung genutzt. Die spezifischen emotionalen Narrative wurden für beide Datensets induktiv rekonstruiert.

Gefühle in Transformationsprozessen

Antriebswende: Neue e-automobile Emotionen

Wie verändert sich das Fühlen im Zuge des Wechsels vom Verbrenner auf ein Elektroauto? Die materielle Beschaffenheit des Elektromotors, insbesondere das hohe Drehmoment, hat zur Folge, dass die Beschleunigung unmittelbar und zugleich ge-

räuscharm vonstatten geht. Das Beschleunigungsgefühl, das als *engineered emotion* verstanden werden kann, unterscheidet sich deutlich vom gewohnten Empfinden von Geschwindigkeit in einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. So wird die erste Fahrt im E-Auto oft als »Aha-Erlebnis« (Interview 3, 17.5.2023) und Auslöser für eine Rekonfiguration der Haltung zu (E-)Autos beschrieben. Eine befragte Person formuliert es so: »Dann hat er mal Gas gegeben und das hat mein Leben schon ein bisschen umgekrempelt« (Interview 4, 8.8.2023). Das neue Fahrerlebnis löst bei vielen eine Welle intensiver Gefühle aus: Man sei nun »angesteckt« mit dem »E-Auto Fieber« (Interview 4, 8.8.2023); man sei nun, wie es in der Online-Community oft heißt, elektrifiziert. Dies ruft Abneigung gegen den eigenen alten Verbrenner hervor: »[D]as fühlte sich einfach komplett falsch an. Ich dachte nein, der geht einfach nicht mehr« (Interview 3, 17.5.2023) und zugleich Begeisterung und ein Verlangen nach dem Besitz eines eigenen E-Autos.

Dies ist insofern bemerkenswert, als dass dieses Narrativ auch und besonders von jenen Interviewten, die sich in pro-ökologische, eher progressive Milieus verorten lassen, reproduziert wird. Das milieutypische ökologisch-moralisch fundierte Desinteresse am Auto, die deutliche Abgrenzung von »Autofans«, die ostentative Betonung des Autos als »Gebrauchsgegenstand« (Interview 10, 7.8.2023), das »nur ein Nutzfahrzeug« (Interview 6, 29.6.2023) sei, habe sich mit dem Umstieg aufs E-Auto in verhaltene bis euphorische Begeisterung gewandelt. Bisherige Routinen des Fühlens gegenüber dem eigenen Auto werden auf den Kopf gestellt. Dass nun ein elektrisch angetriebener Kleinstwagen einen Sportwagen mit Leichtigkeit überholen kann, kehrt zudem die gewohnten Hierarchien auf den Straßen um und affirmiert dabei das Dominanzverhalten und die Lust an Beschleunigung, von der sich zuvor abgegrenzt wurde. Automobile Begeisterung und Überlegenheitsgefühle entstehen, wo vorher keine waren. Dass dieses Zusammenspiel aus Adrenalin und Endorphinen im Moment der Beschleunigung in den meisten Fällen als Überraschung und Rausch im positiven Sinne und nicht als Stress empfunden wird, liegt an der emotionalen Sozialisierung innerhalb einer automobilen Gesellschaft. Es ist ein sozial erlernter Genuss. Wie häufig dieses Gefühl gezielt durch extreme Beschleunigung aufgesucht wird, variiert und folgt dabei oftmals vergeschlechtlichten und insbesondere altersspezifischen Mustern. Dies zeigt, dass Körperlichkeit und Sozialität beim Fühlen kaum voneinander zu trennen sind und dass selbst der vermeintlich rein körperliche Geschwindigkeitsrausch ein erlerntes lustvolles Empfinden darstellt. Auch die Bedeutung, die dem Beschleunigungsgefühl in der Alltagspraxis, aber auch bei der Kaufentscheidung zugeschrieben wird, variiert, und zwar in diesen Falle stark milieuspezifisch: Je bildungsbürgerlicher und pro-ökologischer das Milieu, desto größer ist die Abgrenzung davon, dass man sich vom Reiz des Beschleunigungsgefühls habe lenken lassen, während ein unproblematisches Anerkennen der Bedeutung des Fahrspaßes in besitzorientierten Mitte-Milieus stärker ausgeprägt zu sein scheint.



Doch auch die emotionalen Narrative um das Auto unterliegen im Zuge der Antriebswende einem Wandel, der die normative Grundlage und Voraussetzung für den Genuss dieser *engineered emotions* in pro-ökologischen Milieus ist. Denn mit der Elektrifizierung wird nicht nur der Antrieb gewechselt, sondern auch um die Symbolik und das Wissen über E-Autos gerungen. Das Narrativ, das als latente Sinnstruktur insbesondere jene Interviewten, die sich (moderat) pro-ökologischen Milieus zuordnen lassen, durchzieht, ist eine Erzählung des Stolzes auf die eigene Fortschrittlichkeit, die moralische Integrität und den eigenen Mut. Es handelt sich um den Mut, sich selbstbestimmt gegen die gesellschaftliche Norm und die eigene Gewohnheit des Verbrenners entschieden zu haben. Im Bewältigen der ersten Ladeprobleme und dem Vertrautmachen mit der neuen Laderoutine vermengt sich mit diesem Stolz zudem ein Gefühl der Selbstwirksamkeit und der Freude darüber, neue technische und alltagspraktische Herausforderungen meistern zu können und damit den E-Auto-Kritiker\*innen, die behaupten, dass dieses ja nicht alltagstauglich sei, zu trotzen. Performativ hervorgebracht wird dieses Fühlen etwa in Posts und Blogs in sozialen Medien über die ersten Langstreckenfahrten und Urlaubsreisen mit dem neuen E-Auto: Hier werden der Stolz und die Freude in Bild, Text, Emoji und Video ausgedrückt, durch Likes von anderen sozial bestätigt und verstärkt. In Rekurs auf den in E-automobilen Kreisen dominanten Diskurs, dass E-Autos *die* Autos der Zukunft seien, und dem unerschütterlichen Glauben daran, dass es nur noch eine Frage der Zeit sei, bis auch der\*die letzte Verbrennerfahrer\*in dies einsehen werde, festigt sich das Gefühl, Vorreiter\*in zu sein. Durch die eigene Praxis und das dabei angesammelte Erfahrungs- und Fachwissen fühlt man sich dem Rest der automobilen Bevölkerung einen Schritt voraus und überlegen. Es kristallisiert sich ein emotionales Narrativ heraus, das als »Pioniergefühl« beschrieben werden kann: Das e-automobile Subjekt fühlt sich als stolze\*r Wegbereiter\*in einer neuen, besseren Zukunft. Das Pioniergefühl ist damit eingebettet in die größere Erzählung einer gesellschaftlichen Transformation vom fossilen Zeitalter hin zur »grünen« Elektroautomobilität. In modernen kapitalistischen Gesellschaften, in denen Fortschritt und Innovation als positive Werte gelten, ist der\*die Pionier\*in – als Sozialfigur, die den Wandel vorantreibt und für andere »Pionierarbeit« (Interview 8, 6.8.2023 & Interview 6, 29.6.2023) leistet – bereits an sich eine positiv besetzte Figur. Verbindet sich dies noch mit dem moralischen Argument der CO<sub>2</sub>-Reduktion und dem Beitrag zur Bearbeitung der ökologischen Krise, so wird dies zusätzlich moralisch untermauert. Im Narrativ der Pioniergefühle verschmilzt in pro-ökologischen Milieus der Stolz auf die eigene Fortschrittlichkeit mit dem guten grünen Gewissen, Teil einer Veränderung in die richtige Richtung zu sein, dem Gefühl, »auf der richtigen Seite der Geschichte« (Interview 6, 29.6.2023) zu stehen, und dem Empfinden moralischer Erleichterung, durch die eigene Mobilität nun endlich nicht mehr so viele Emissionen zu verursachen. Dieses Empfinden wird auch durch alltagspraktische Erfahrungen reproduziert und verstärkt: Denn beim

alltäglichen Konkurrenzkampf um Geschwindigkeit »gewinnt« der\*die E-Mobilist\*in den allermeisten Fällen. So wird aus der sprichwörtlichen Fortschrittlichkeit auch eine praktisch erlebbare. Das E-Auto verheißt nicht nur ein neues körperliches Fahrgefühl, sondern bietet auch ein neues Identifikations- und Subjektivierungsangebot als Fortschrittstreiber\*in und moderne\*r, moralisch rechtschaffene\*r, ja grünere\*r Autofahrer\*in – was für eben jene bürgerlichen, moderat pro-ökologisch orientieren Milieus besonders anschlussfähig ist.

## Mobilitätswende: vielschichtige Emotionen

Die mit der Mobilitätswende einhergehende Straßenraumgestaltung hat zur Folge, dass sich die Wahrnehmung und das Empfinden des Raums und der eigenen Bewegung darin verändert. Da der öffentliche Raum gezielt durch Sitzgelegenheiten, Begrünung etc. so gestaltet wird, dass sich die Aufenthaltsqualität verbessern und man sich auf der Straße nun wohlfühlen soll, kann auch hier von *engineered emotions* gesprochen werden.

Die durch diese Transformationsperspektive evozierten Aufenthalts- und Bewegungsgefühle unterscheiden sich maßgeblich davon, wie Menschen gewöhnt sind, sich in einem automobilgeprägten Raum zu bewegen und zu sein. Dabei zeigt sich aber, dass das *emotional engineering* nicht immer im Sinne der Planer\*innen gelingt.

Das Bewegen und Sein im neu gestalteten Raum wird häufig als entspannter und als erfrischende Neuerfahrung beschrieben, die in starkem Kontrast zu den früheren, vom Auto dominierten Verhältnissen stehe. Diese neue Aufenthaltsqualität weckt eine Vielzahl positiver Gefühle: Die Befragten berichten, dass sie sich in den grüneren und ruhigeren Umgebungen deutlich entspannter fühlen. Zudem wird der Blick nicht mehr von zahlreichen parkenden Autos verstellt, was neue Freiheitsgefühle in Bezug auf die Sicht und die Bewegung im Raum ermöglicht. Auch beschreibt eine interviewte Person, dass sie nun ein »totales sicheres Gefühl, so ein richtiges Freiheitsgefühl« (Datensatz 1, Interview 14, 12.6.2023) bei Bewegung im Raum empfinde. Diese Veränderungen lösen Begeisterung und Euphorie aus und stellen das bisherige Empfinden in Frage. Dass nun ein entspanntes Verweilen und fast erholsames Bewegen im Raum möglich ist, kehrt zudem das bislang gewohnte Gefühl von Anspannung und Stress in diesem Raum um.

Auf der anderen Seite wird das Bewegen und Sein im neugestalteten Raum von einigen Interviewten auch mit einer Vielzahl negativer Gefühle besetzt, da die neue Materialität das vorherige Gefühl der Vertrautheit erodiert. Diese empfundene Entfremdung entstehe vor allem dadurch, dass die wahrgenommene gesteigerte Aufenthaltsqualität mehr Menschen und Tourist\*innen anziehe, was den ohnehin existierenden Gentrifizierungsprozess weiter beschleunige. Vor der Umgestaltung kannte man die Menschen, konnte die Kinder unbesorgt draußen spielen lassen, da die Nachbar\*innen auf sie achteten, und man saß gern in den Cafés, Restaurants

und Kneipen, weil man die anderen Menschen dort kannte – man fühlte sich also insgesamt vertraut. Die »Amüsier- und Party-Meile« (Datensatz 2, FG1, 24.8.2023), als welche die umgestaltete Straße empfunden wird, erschwere gar die Bewegung im Raum. Gefühle von Sorge, Angst und Genervtheit gegenüber der Veränderung lassen der alten Materialität eine neue Wertschätzung zukommen – sie scheint gar eine emotionale Renaissance zu erleben.

Diese positiven und negativen Gefühle variieren und folgen dabei oftmals altersspezifischen und sozio-ökonomischen Mustern. Insbesondere scheint die Wahrnehmung und Bewertung von Mobilität und Raum in hohem Maße milieuspezifischen Faktoren zu unterliegen: In bildungsbürgerlichen und ökologisch orientierten Milieus wird das Erleben des neuen Raums tendenziell positiver bewertet. Diese positive Bewertung kann aber erheblich komplexer werden, wenn innerhalb dieser Milieus Diskriminierungsebenen wie etwa Mobilitätseinschränkungen vorliegen, die mit einem Zwang zur Automobilität einhergehen. In solchen Fällen berichten Interviewte zwar von einer positiven Wahrnehmung des Raumes, jedoch von einer negativen Empfindung hinsichtlich der Bewegung. So beschreibt eine Person: »Ich bin auf das Auto angewiesen [...] Ich kann maximal gut 200 Meter laufen. Das [Projekt] macht das Viertel für mich unbewohnbar« (Datensatz 2; FG 1, 24.8.2023). Eine weitere Abweichung der doch eher klassischen milieuspezifischen Empfindung entsteht auch in Abhängigkeit von ökonomischem Kapital. Wenn aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen der Alltag bereits seit Jahren ohne Auto bestritten wird, ist die Empfindung in Bezug auf die Bewegung zwar positiv, aber in Bezug auf den Raum eher negativ, weil Angst vor Gentrifizierung besteht. Das Viertel werde »immer mehr zu Kneipenviertel« und es gebe »immer weniger so normale Läden« – so die Befürchtung (Datensatz 2, FG 1, 24.8.2023).

Ähnlich umkämpft wie die beiden zuvor beschriebenen *engineered emotions* sind auch die emotionalen Narrative, die im Zuge der Mobilitätswende einen Wandel erleben. Denn mit der Umgestaltung des Raums wird auch um die Deutungshoheit im Diskurs über die Zukunft der Mobilität und insbesondere das gute Leben in der Stadt gerungen. So scheinen sich die emotionalen Narrative insbesondere am Empfinden über den Diskurs der urbanen, sozial-ökologischen Nachhaltigkeit zu entfachen. In diesem Diskurs wird die Notwendigkeit verhandelt, die Klimakrise im urbanen Kontext zu adressieren. Er wird derzeit von dem Wissen dominiert, dass Automobilität mit ökologischen und sozialen Problemen einhergeht und entsprechend angegangen werden sollte. Wenig verwunderlich ist daher, dass die Umgestaltung des Straßenraums innerhalb dieses Diskurses als eine Maßnahme zur Förderung einer nachhaltigeren und gerechteren Gesellschaft angesehen wird. Mit dieser diskursiven Verschiebung gehen jedoch widersprüchliche emotionale Narrative einher.

So können sich einige Interviewte mit dem Diskurs und der daraus entstehenden neuen Subjektformierung des multimodalen autofreien Subjektes gut identi-

fizieren. Sie verstehen sich als Treiber\*innen dieser Veränderung, von der ja letztlich alle profitierten. Es entsteht ein Gefühl der moralischen Rechtschaffenheit aufgrund der eigenen Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit – man fühlt sich nahezu überlegen gegenüber denjenigen, die sich nicht für eine nachhaltigere Zukunft des eigenen Kiezes einsetzen. Hier in der Nachbar\*innenschaft sei man nun in der Lage, besser mit den Folgen des Klimawandels umzugehen. Damit geht auch ein gewisser Stolz einher, da hier ein Bewusstsein für die richtigen und wichtigen Maßnahmen für eine nachhaltige Zukunft vorhanden sei. Man hat nun Freude am Gärtnern auf den umgestalteten Flächen, den skeptischen Blicken trotzt man und auf neugierige Nachfragen antwortet man gern. Wenn dann die Maßnahmen der nachhaltigeren Zukunft, für die man sich gemeinsam eingesetzt hat, umgesetzt werden, entsteht ein Gefühl der (politischen) Selbstwirksamkeit und Euphorie. Das Engagement trägt Früchte. So empfinden die Interviewten nun Freude, wenn sie durch die umgestalteten Straßen laufen, Menschen auf den Bänken sitzen und Kinder auf der Straße spielen sehen. Gleichzeitig gehen den Interviewten schon neue Gedanken durch den Kopf, wie es noch schöner werden könnte. In ihrem Zusammenspiel ergeben diese positiven Arten des Fühlens ein neues emotionales Narrativ, nämlich Transformationsstolz, der Neckels Konzept der »ökologischen Distinktion« nicht unähnlich ist (Neckel 2018).

Andere wiederum können sich mit dem Diskurs um urbane Nachhaltigkeit und damit auch mit den Umgestaltungsmaßnahmen nicht identifizieren. Das ist wenig überraschend, da durch die diskursive Verschiebung nun das automobilen Subjekt nicht mehr das »Normalsubjekt« ist, sondern die Abweichung. Zudem wird die Umgestaltung als eine Art Elitenprojekt wahrgenommen, das von einer privilegierten, »jungen, gesunden« Gruppe (Datensatz 2, FG 1, 24.8.2023) vorgebracht werde, der man selbst eben nicht angehöre. Dieses Gefühl des Nicht-Dazugehörens, löst nicht nur Reaktanz und Aggression gegenüber der Straßenraumumgestaltung aus, sondern auch gegenüber den Gruppen, die diese diskursive und materielle Verschiebung vorantreiben. Dabei kann diese Reaktanz mit ganz unterschiedlichen und fluktuierenden Gefühlen einhergehen, die von Traurigkeit und Angst bis hin zu Trotz und Wut reichen, denn schließlich werde man selbst und die eigene Lebensrealität ja nicht gesehen. Es zeigt sich ein emotionales Muster des Sich-abgehängt-Fühlens und des Frusts über das Nicht-gehört-Werden, das für prekäre Milieus und besitzorientierte Milieus der sozio-ökonomischen unteren Mitte nicht untypisch ist (Mau u.a. 2023). Diese intensive emotionale Gemengelage entsteht, weil »die Politiker da oben« und »die Grünen« vermeintlich den Menschen ihre Vorstellungen überstülpten (Datensatz 2, FG 2, 30.10.2023). Nicht nur werde einem die Vorstellung, wie man selbst hier in der Nachbar\*innenschaft zu leben habe, aufgedrückt, man fühlt sich auch bevormundet. Denn anscheinend wisse man ja selbst nicht mehr, was gut und richtig für einen ist, obwohl man selbst die Gentrifizierung am eigenen Leibe erlebe und Angst vor weiterer Entfremdung habe.

Das hier dominante emotionale Narrativ kreist um das Empfinden des Abgehängt-Werdens und führt ebenfalls zu einer emotionalen Praxis. So wird dem Gefühl zum einen durch Protestaktionen Form verliehen, unter anderem durch Graffiti oder öffentliche Beleidigungen. Zum anderen wird durch die Initiierung einer öffentlichen Gegenbewegung versucht, Diskurshoheit zurückzuerlangen.

## Gefühle als Hemmnis und Treibstoff sozial-ökologischer Transformation

Welche Schlussfolgerungen lassen sich aus diesen Ergebnissen nun in Bezug auf den hegemonialen Status der Automobilität ziehen? Insbesondere in bürgerlichen, (moderat) pro-ökologisch orientierten Milieus kommt es durch den E-Antrieb zu einer Entdämonisierung des eigenen Autos. Auch wenn soziale und ökologische Probleme der E-Automobilität anerkannt werden, wird gern hervorgehoben, dass es im Vergleich zu den Verbrennern immerhin lokal emissionsfrei sei, nicht lärme und nicht stinke. Das vorherige (latente) schlechte Gewissen kann erfolgreich beiseitegeschoben werden, es wird nun überlagert vom Stolz auf den eigenen Beitrag zu einer Veränderung in die richtige Richtung. Die oben beschriebenen Pioniergefühle von E-Autofahrenden sind eine emotionale Schablone, ein Narrativ, das – plakativ gesprochen – »die Liebe zum Automobil« (Sachs 1990) auch in Zeiten der Klimakrise weiterträgt. Dieses Narrativ macht das Auto nun für gesellschaftliche Milieus anschlussfähig, die ihm eigentlich distanziert bis kritisch gegenüberstanden. Zudem gewinnt es auch im öffentlichen automobilen Diskurs abseits pro-ökologischer Milieus zunehmend an Bedeutung. Das auflagenstarke Magazin *Auto Bild* schreibt beispielsweise, dass einer der wichtigsten Gründe für ein E-Auto »ein grünes Gewissen und die Gewissheit, schon zum Teil mit grüner Energie unterwegs zu sein« sei (Brügge 2024). Auch wenn dieses emotionale Narrativ nicht in allen gesellschaftlichen Milieus anschlussfähig ist und um die Elektro-Automobilität etwa in fossil-affinen subalternen Milieus sich auch diverse negative Narrative etablieren (siehe Beitrag von Julian Niederhauser in diesem Band), zeigt sich, dass der moralische Konsens über Klimaschutz auch das Automobilitätsdispositiv beeinflusst. Durch den Nexus aus Nachhaltigkeit und Fortschrittlichkeit, der sich im Narrativ der Pioniergefühle abzeichnet, werden das Auto und das automobile Subjekt nicht nur entdämonisiert, sondern auch in ein positives Licht gerückt. Das Autofahren erlangt etwas von seinem Pioniergeist, seiner Abenteuerlust und Unschuld aus den Anfangszeiten der Automobilität zurück. Das Automobilitätsdispositiv wird dadurch letztlich konsolidiert und unter grünem Vorzeichen stabilisiert.

Dass das Automobilitätsdispositiv starke Beharrungskräfte aufweist, zeigt sich auch im negativen Empfinden gegenüber den beiden untersuchten Straßenraumumgestaltungen. Denn durch diesen Angriff auf die Vormachtstellung des PrivatPkws zeigt sich, wie groß der Widerstand dagegen sein kann, das Gewohnte, wel-

ches Sicherheit in der Alltagsbewältigung vermittelt, hinter sich zu lassen. Der antizipierte Lebenswandel, der mit dieser Transformation einhergeht, wird als Verlust eigener (Entscheidungs-)Freiheit, Sicherheit und gar Gerechtigkeit empfunden – zumindest von jenen, die in ihrem Alltag stark abhängig vom Auto sind und/oder sich so wahrnehmen.

Der infrastrukturelle Lock-in der Automobilität übersetzt sich auch in eine emotionale Festgefahrenheit: Es zeigt sich die Schwierigkeit, Freiheit, Sicherheit und Gerechtigkeit in einer Mobilität abseits des Privat-Pkws zu empfinden und damit neue Routinen des Fühlens zu erlernen.

Gleichzeitig wird deutlich, dass mit der Umgestaltung des vormals automobil-dominierten Raums – was ja bereits ein deutliches Anzeichen für das Wanken des Automobilitätsdispositivs zumindest in urbanen Räumen ist – auch neue emotionale Narrative entstehen, die wiederum jenen Pioniergefühlen der E-Autofahrenden nicht unähnlich sind: der Stolz darauf, Teil einer Transformation zu sein, und die Freude und Selbstwirksamkeit, die entsteht, wenn die Transformation im umgestalteten Raum auch erlebbar und spürbar wird. Sich als Subjekt durch eigene Alltagspraxen oder durch Beteiligung an Gestaltungsprozessen als Teil einer Transformation zu sehen, die sowohl moralisch notwendig als auch alltagspraktisch von Nutzen ist und mit der man sich identifizieren kann, geht einher mit einem positiven Fühlen und neuen emotionalen Narrativen bezüglich des öffentlichen Raums und der (Auto-)Mobilität.

Aber dieses Fühlen ist ein voraussetzungsreiches emotionales Muster: Es ist vor allem in jenen Milieus bereits erprobt und Teil der emotionalen Dispositionen, die aufgrund der eigenen Ressourcenausstattung, der eigenen Absicherung und des dadurch größeren Gestaltungsspielraums für das eigene Leben, Veränderungen nicht mit Verunsicherung und Sorge, sondern mit Offenheit begegnen können. Es scheint sich zu bestätigen, dass Veränderungsaversion und -erschöpfung milieuspezifisch sind (vgl. Mau u.a. 2023). So betonen auch Kohler und Manderscheid:

[I]t must be acknowledged above all that participation in a real-world experiment, which intervenes so deeply in everyday life, required a high level of mental and temporal resources. Especially the pandemic exhausted many people and dimmed enthusiasm to try something new. Against the background of multiple, ongoing crises, continuity, absence of change and perpetuation of the normal give the feeling of stability and security. (Kohler/Manderscheid 2024: 12)

Mit unserem Beitrag haben wir aufgezeigt, wie wichtig die Rolle von Gefühlen in Transformationsprozessen ist und, dass sie sowohl in wissenschaftlichen als auch in praktischen und politischen Kontexten stärkere Berücksichtigung erfahren sollten. Denn Gefühle können Hemmnis, aber auch Treibstoff einer sozial-ökologischen Transformation sein. Um dieses Zusammenspiel zu analysieren, ist

es sinnvoll, Fühlen nicht nur als biologisch bestimmte, sondern als sozial erlernte Praxis in einem machtförmig strukturierten Raum zu verstehen. Die Begriffe der emotionalen Narrative und der *engineered emotions* liefern sinnvolle Konzepte für das Zusammenspiel von Macht und Gefühl, die es anhand weiterer empirischer Forschung zu schärfen gilt. Zudem haben wir gezeigt, dass die Gefühls-Brille in Transformationsprozessen hilft, um die damit verbundenen Konflikte analytisch besser zu begreifen. Es scheint nicht auszureichen, der sozial-ökologischen Transformation rational zu begegnen; vielmehr ist die Anerkennung der Emotionalität aller Transformationsprozesse von Nöten. Sich die Emotionalität der sozial-ökologischen Transformationen zu eigen zu machen, bedeutet zu reflektieren, welche neuen emotionalen Narrative für wen (nicht) anschlussfähig sind und welche Konsequenzen dies hat. So zeigt sich, dass Scham- und Schuldzuweisungen bezüglich bestimmten Alltagshandelns selten zu Verhaltensänderungen, sondern eher zu Reaktanz und Ohnmachtsgefühlen führen. Möglichkeiten für Selbstwirksamkeitserfahrungen hingegen können eine Identifikation mit Transformationsprozessen unterstützen, sofern sie anschlussfähig an bestehende emotionale Dispositionen sind.

## Literatur

- Ahmed, Sara (2004): *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh.
- Bourdieu, Pierre (1982): *Die feinen Unterschiede: Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt a.M.
- Brügge, Matthias (2024): Was sind die Vorteile, Was sind die Nachteile von Elektroautos? (11. 05 2024). URL: <https://www.autobild.de/artikel/elektroauto-pro-und-kontra-e-auto-1263896.html> – -67310330, Zugriff: 17.7.2024.
- Corbin, Juliet/Strauss, Anselm (2008): *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. Los Angeles.
- Fritz, Martin/Eversberg, Dennis (2024): Mentalities, classes and the four lines of conflict in the social-ecological transformation. In: *European Political Science* 23(1): 39–55.
- Gössling, Stefan u.a. (2016): Urban Space Distribution and Sustainable Transport. In: *Transport Reviews* 36(5): 659–679. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1147101>.
- Hardman, Scott u.a. (2016): Comparing high-end and low-end early adopters of battery electric vehicles. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 88: 40–57. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.03.010>.
- Klaever, Anke u.a. (2024): Lived Expertise of structurally disadvantaged: Towards a more just participatory transport planning process. In: *Mobilities*: 1–18. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2426554>.



- Klaever, Anke/Verlinghieri, Ersilia (2024): Who is (not) in the room? An epistemic justice perspective on low-carbon transport transitions. In: *Journal of Environmental Policy & Planning*: 1–16. DOI: <https://doi.org/10.1080/1523908X.2024.2422842>.
- Kohler, Martin/Manderscheid, Katharina (2024): Who do we mobilise? Applied transformative mobilities research in a real-world laboratory. In: *Applied Mobilities* 9(2): 187–205. DOI: <https://doi.org/10.1080/23800127.2024.2345981>.
- Manderscheid, Katharina (2012): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Füller, Henning/Michel, Boris (Hg.): *Die Ordnung der Räume*. Münster, 145–178.
- Manderscheid, Katharina (2013): Automobile Subjekte. In: Scheiner, Joachim u.a. (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten*. Essen, 105–120.
- Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In: Brunnengräber, Achim/ Haas, Tobias (Hg.): *Baustelle Elektromobilität*. Bielefeld, 37–67.
- Massumi, Brian (2002): *Parables for the Virtual. Movement, Affect, Sensation*. Durham/London.
- Mau, Steffen u.a. (2023): *Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft*. Berlin.
- Maur, Imke von (2018): *Die epistemische Relevanz des Fühlens: habitualisierte affektive Intentionalität im Verstehensprozess*, Universität Osnabrück.
- Neckel, Sighart (2018): Ökologische Distinktion. In: Neckel, Sighart u.a. (Hg.): *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit: Umriss eines Forschungsprogramms*. Bielefeld, 59–76.
- Nielsen, Kristian Steensen u.a. (2021): How psychology can help limit climate change. In: *American Psychologist* 76(1): 130–144. DOI: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/amp0000624>.
- Räsänen, Keijo/Kauppinen, Ilkka (2020): Moody habitus: Bourdieu with existential feelings. In: *Journal for the Theory of Social Behaviour* 50(3): 282–300. DOI: <https://doi.org/10.1111/jtsb.12234>.
- Reckwitz, Andreas (2011): Habitus oder Subjektivierung? Subjektanalyse nach Bourdieu und Foucault. In: Šuber, Daniel u.a. (Hg.): *Pierre Bourdieu und die Kulturwissenschaften. Zur Aktualität eines undisziplinierten Denkens*. Konstanz, 41–62.
- Sachs, Wolfgang (1990): *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek bei Hamburg.
- Schachter, Stanley (1964): The interaction of cognitive and physiological determinants of emotional state. In: *Advances in experimental social psychology* 1: 49–80. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60048-9](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60048-9).
- Scheer, Monique (2019): *Emotion als kulturelle Praxis*. In: Kappelhoff, Hermann u.a. (Hg.): *Emotionen. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Berlin, 352–362.



- Sheller, Mimi (2004): Automotive Emotions: Feeling the Car. In: *Theory, Culture & Society* 21(4-5): 221–242. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Steg, Linda (2005): Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39(2-3): 147–162. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>.

