

Forschungsprojekt

Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts

Die Wahl des Verkehrsmittels angesichts der Mobilitätswänge und normativen Ansprüche der heutigen familiären Lebensweise

Abschlußbericht

von

**Hartwig Heine
Rüdiger Mautz**

unter Mitarbeit von
Wolf Rosenbaum

Das Forschungsprojekt wurde im Rahmen der „Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftliche Technikforschung Niedersachsen“ durchgeführt. Die Projektleitung lag bei Prof. Dr. Michael Schumann.

Göttingen, im Juli 2000

Gliederung

	Seite
Einleitung	1
Der unaufhaltsame Siegeszug des Automobils	1
Erklärungen	3
Makrosoziologische Erklärungen	8
Eine mikrosoziologische Erklärung: der Rational choice-Ansatz	10
Unsere Erkenntnisinteressen	12
Das Untersuchungsfeld	19
Eingrenzungen des Forschungsfeldes	22
Die Interviews: methodisches und inhaltliches Vorgehen	24
Die Gliederung	27
1. Automobilität als integraler Bestandteil familiärer Lebensweise	27
Erste Phase: Der Weg zur familiären Autonutzung	28
Zweite Phase: von der Geburt des Kindes bis zur Kindergartenzeit	32
Dritte Phase: Kindergarten und Schulanfang	48
Vierte Phase: vom Grundschüler zum fähigen Jugendlichen	61
Automobile Sozialisation von Kindern oder: Ist das Mountainbike eine Alternative?	67
Resümee	72
2. Die Autonutzung im Spannungsfeld von Normen und gesellschaftlich legitimierten Ansprüchen	76
2.1. Schneller, rationeller, autonomer, privater – die Bedeutung zeitlicher Zumutbarkeitsstandards bei der Verkehrsmittelwahl	78
Der Anspruch auf Zeitgewinn	80
Die Rationalisierung des Alltagslebens unter dem Diktat des Zeitgewinns	84
Der Anspruch auf Zeitsouveränität	89
Der Anspruch auf sinnvolle Zeitverwendung	93
Ein Zwischenfazit	97
2.2. Der kindzentrierte Diskurs, oder: Was gute Eltern zu tun haben	98
2.3. Die Mütter und das Auto – oder der Spagat zwischen geschlechtsspezifischer Aufgabenteilung und Erwerbsarbeit	109
2.4. Der Drang an die Peripherie – zur Wohnortwahl junger Familien	118
2.5. Das Auto als Schutzraum transportierter Privatheit	126
2.6. Das Auto im Kontext von individueller Entfaltung und Gemeinschaftspflege	139
Fahrziel sozialer Kontakt	143
Das Auto als Ort der Gemeinschaftsbildung	148
Fazit	153

2.7. Exkurs: die Urlaubsreise, ein deutsches Menschenrecht	153
Urlaub und Familienauto	154
Die Wahl des Urlaubsziels	157
Die Wahl des Urlaubsvehikels	165
3. Ökomoral und Autogebrauch	170
3.1. Das Alltagsverhalten: gegenüber ökomoralischen Rücksichten bereits normativ besetzt	171
3.2. Eine Frage der Einstellung: Ist Autofahren umweltschädlich?	175
3.3. Die Erkennbarkeit ökomoralisch motivierten Verhaltens	181
3.4. Ökomoralisch interpretiertes Verkehrsverhalten: ein weites Feld mit weißen Flecken	184
3.5. Die Unselbständigkeit der Ökomoral: Sie wirkt nur in Begleitung	190
3.6. Inseln ökomoralisch umkämpften Verhaltens	194
3.7. „Da ist ein Bruch drin“: Die Reflexion der Dissonanz	199
3.8. Das Maß der Anderen: Integration, Distinktion und Stachel	207
3.9. Fazit: Die domestizierte Moral	214
4. Der verkehrspolitische Umweg zur Verhaltensänderung	217
4.1. Mobilitätsverhalten und verkehrspolitische Option	218
4.2. Die Gründe der Abweichung	228
Ein Zwischenfazit	248
4.3. Bedingungen und Einschränkungen	251
Der liberal-individualistische Vorbehalt	252
Das Hindernis Politikmisstrauen	254
Stolperstein soziale Gerechtigkeit	256
Stolperstein Arbeitsplätze	265
Kompensation statt Schikane	272
4.4. Fazit	275
5. Automobilität, Moral und Politik	279
Warum fahren die Menschen nicht weniger Auto?	280
Exkurs: Low-Cost und High-Cost	291
Die veralltäglichte Ökomoral	294
Der Weg über die Politik – eine bedingte Chance der Öffnung	299
Eine abschließende Erwägung: bedrohte ‚Natur‘, unverbesserliche ‚Gesellschaft‘?	307
Leitfaden Telefoninterview	312
Leitfaden Hauptinterview	313
Literatur	323

Einleitung

Der unaufhaltsame Siegeszug des Automobils

Der Siegeszug des Autos ist, so scheint es, nicht zu bremsen - seit langem entfällt in hoch industrialisierten Ländern wie Deutschland der Löwenanteil des Verkehrsaufkommens auf den privaten PKW-Verkehr¹, wobei die Gesamtzahl der Autos von Jahr zu Jahr weiter zunimmt.² Und alle Prognosen gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr auch zukünftig weiter expandiert. Dies gilt nicht nur weltweit, sondern auch für die westlichen Industrieländer, in denen es bereits heute eine vergleichsweise hohe Dichte an privaten PKW gibt.³ Eine Prognose der OECD besagt, dass sich der Fahrzeugbestand in Westeuropa von 1995 bis zum Jahre 2015 noch einmal um 21 % erhöhen wird;⁴ eine „Sättigungsgrenze“ ist vorerst nicht in Sicht (Läpple 1997, 197).

So verwundert es nicht, dass der Verkehrssektor aus ökologischer Perspektive nach wie vor einer der zentralen Problembereiche ist: Technische Verbesserungen, z.B. die Einführung des Katalysators oder die Entwicklung verbrauchsärmerer Motoren, haben den Schadstoffausstoß des einzelnen PKW zwar teilweise reduzieren können⁵, doch werden diese Effekte in der Gesamtbilanz durch die stete Zunahme des Straßenverkehrs wieder konterkariert. Hinzu kommt - sowohl bei der Modellpolitik der Automobilunternehmen als auch bei den Anforderungen der Konsumenten -, dass der weiterhin dominierende Trend zu immer schwereren und PS-stärkeren Autos⁶ dafür mitverantwortlich sein

1 PKWs machen in der Bundesrepublik Deutschland etwas mehr als 80 % des gesamten motorisierten Fahrzeugbestands aus, vgl. Statistisches Bundesamt 1999, Tab. 13.7, S. 304.

2 So nahm der PKW-Bestand in Deutschland zwischen 1994 und 1999 um knapp 2 Mio. Fahrzeugen zu, und zwar von 39,765 Mio. auf 41,717 Mio. PKW, vgl. ebenda.

3 So kommen in Deutschland 1998 auf einen Haushalt im Durchschnitt 1,1 Fahrzeuge, vgl. Heyder/Klemm 1999, 293.

4 Weltweit wird für den gleichen Zeitraum ein Anstieg des Automobilbestands um mehr als 50 % prognostiziert, vgl. ebenda, S. 292.

5 Inwieweit der bei den Neuzulassungen seit Ende der 90er Jahre wieder überdurchschnittliche Anteil der Diesel-PKW (21 % im ersten Halbjahr 1999, vgl. VDA 1999, 25) als ein Beitrag zu mehr Umweltfreundlichkeit zu werten ist, ist umstritten (vgl. z.B. VDA 1999, 142 ff.).

6 Zu diesem dominanten Trend gibt es - auf niedrigerem Niveau - einen Gegentrend: In den unteren Hubraumklassen (bis zu 1,5 l Hubraum) kommt es am Ende der 90er Jahre zu einer Gewichtsverschiebung zugunsten der Kleinwagen (Hubraum unter 1 l) und zu Lasten der nächsthöheren Hubraumklasse. Im ersten Halbjahr 1999 erreichten die Kleinwagen bei den Neuzulassungen immerhin einen Anteil von knapp 7 %. Die Haupttendenz bleibt jedoch die Anteilsteigerung der oberen

dürfte, dass sich seit Mitte der 80er Jahre der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch (hier bezogen auf PKWs und Kombis aus deutscher Produktion) „lediglich in einem zu vernachlässigenden Maße verringert hat“ (Heyder/Klemm 1999, 296).⁷ So änderte sich denn auch an der hohen Umweltbelastung durch den Straßenverkehr wenig: Während es bei einigen anderen Schadstoffen nur zu geringfügigen Veränderungen kam, verringerte sich der Anteil der vom Autoverkehr verursachten Emissionen lediglich bei den flüchtigen organischen Verbindungen deutlich;⁸ beim Treibhausgas Kohlendioxid ist der Anteil des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes weiter gestiegen.⁹

Somit besteht kein Grund zur Entwarnung - technioptimistische Zukunftsbilder einer „schönen neuen Autowelt“ ohne nennenswerte Schadstoffbelastungen, wie sie die Automobilindustrie immer wieder ausmalt (Canzler/Knie 1998, 16), haben mit der derzeitigen Entwicklung nicht viel zu tun. Zwar ist das Dreiliter-Auto inzwischen auch in der Autoindustrie in aller Munde, zwar wird hier und da mit alternativen Kraftstoffen oder Antriebsarten experimentiert, doch ein ökologischer Paradigmenwechsel ist noch wenig

Hubraumklassen: Allein zwischen 1994 und 1998 stieg bei den Neuzulassungen der Anteil der PKWs mit einem Hubraum von über 2 l von 15,4 auf 16,4 %. Auch die Produktionszahlen von PKWs in Deutschland zeigen, dass die traditionell dominierende Hubraumklasse zwischen 1,5 und 2 l vor allem „von oben“ her ausgedünnt wird: Während der Anteil dieser Hubraumklasse zwischen 1991 und 1998 von 62,5 auf 59,7 % fiel, stieg der Anteil der PKWs mit über 2 l Hubraum im gleichen Zeitraum von 19,3 auf 23,7 % (und von PKWs mit über 3 l Hubraum von 3 auf 5 %), während der Anteil der PKWs mit weniger als 1,5 l Hubraum (der die Kleinwagen umfasst) von 18,2 auf 16,6 % sank. Vgl. VDA 1999, 25 und 32, und Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, 1995 und 1999.

- 7 So sehen Canzler/Knie (1998) „die ungebrochene Tendenz der Anbieter“, trotz aller Versprechungen für künftige Sparmobile die Fahrzeuge zu vergrößern, mit gewichtssteigernden Extras wie z.B. Klimaanlage auszustatten und höhere Sicherheitsstandards zu setzen (S. 18). Die „Aufrüstungsspirale“ bekomme noch dadurch eine weitere Drehung, dass die Standardlimousine zunehmend durch spritschluckende ehemalige „Nischenfahrzeuge“ wie z.B. Geländewagen und Pick-ups ersetzt werde, wobei die USA hier den Vorreiter spielten (S. 19).
- 8 Dieser Anteil sank von 44,7 % im Jahre 1990 auf 26,5 % im Jahre 1997, vgl. Statistisches Bundesamt 1999, Tab. 26.8, S. 711.
- 9 Der Anteil des Straßenverkehrs am gesamten Kohlendioxidausstoß in Deutschland ist von 14,8 % im Jahre 1990 auf 18,3 % im Jahre 1997 gestiegen, vgl. Statistisches Bundesamt 1999, Tab. 26.8, S. 710. Die Entwicklung bei einigen anderen Schadstoffen im gleichen Zeitraum: Bei der Emission von Stickstoffoxiden ist der Straßenverkehr nach wie vor einsamer Spitzenreiter, wobei der Anteil am Gesamtausstoß 1997 bei 46,9 % lag (1990: 46,3 %; das Maximum lag 1994 bei 51 %); auch beim Kohlenmonoxid liegt der Straßenverkehr vorn, wobei der Anteil an der Gesamtemission in den letzten Jahren leicht gesunken ist, und zwar von 59,4 % im Jahre 1990 auf 52,2 % im Jahre 1997; der Anteil des Straßenverkehrs an der Emission von Schwefeldioxid war schon immer gering, ist aber seit 1990 leicht gestiegen (von 1,4 % auf 2,2 %). Alle Zahlen: Statistisches Bundesamt 1999, Tab. 26.8, S. 710/711.

greifbar.¹⁰ Zur Schadstoffbelastung addieren sich weitere Folgeschäden der wachsenden Automobilität: die menschlichen und materiellen Kosten der Verkehrsunfälle; der durch den Massenverkehr verursachte Lärm, der längst zur dominierenden - und auch gesundheitsgefährdenden - Geräuschbelastungsquelle geworden ist (Heyder/Klemm 1999, 297); der zunehmende Flächenverbrauch und die Zerschneidung von Lebensräumen, Landschaften und Stadtquartieren durch Straßen und Parkplätze.

Die Frage ist, was den Siegeszug des Automobils trotz seiner vielfältigen „externen Kosten“ vorangetrieben hat und weiter vorantreibt. Bemerkenswert ist, dass dieser Siegeszug, der in der Bundesrepublik in den 50er Jahren begonnen hat, weder durch den Ölpreisschock Mitte der 70er Jahre noch durch die ungefähr gleichzeitig beginnende ökologische Autokritik ernsthaft gefährdet werden konnte.

Erklärungen

Eine erste, aber wohl nicht ausreichende Antwort rückt die spezifische ökonomische und politische Konstellation in den Vordergrund, die nach dem zweiten Weltkrieg die Automobilindustrie zu einer Schlüsselbranche des bundesdeutschen Wirtschaftswunders und der weiteren konjunkturellen Entwicklung machte. Die staatliche Förderung des Automobilität sowie die ökonomische Machtposition der Autoindustrie verschränkten sich in wechselseitiger Verstärkung zu einem „Automobilpakt“ (Canzler/Marz 1996), der über viele Jahre die Konjunktur vorantrieb und zugleich die Weichen in

10 Folgt man Canzler/Knie (1998), so verlaufen die gegenwärtigen Entwicklungslinien im Automobilbau nach dem Prinzip „mehr vom Gleichen“; das Muster „größer, schwerer, schneller“ sei nach wie vor bestimmend. Sparmodelle würden vermutlich auch zukünftig nur Randsegmente des Automarktes bilden; Innovationsprojekte zur Entwicklung alternativer Antriebsarten seien in den letzten Jahren „extrem zusammengeschmolzen“, im Vordergrund stehe nach wie vor die Verfeinerung der konventionellen Technik (S. 23f.). Der „Spiegel“ berichtet, dass die amerikanische Autoindustrie mit Prototypen neu entwickelter Sparmobile zur Zeit zwar „kräftig ins Öko-Horn“ blase, was aber Zukunftsmusik bleibe, die „in schroffem Kontrast zur gegenwärtigen Realität des amerikanischen Straßenverkehrs“ stehe: „Allein General Motors produziert pro Tag etwa 8.000 Achtzylindermotoren - von so genannten Drei-Liter-Autos gibt es auf der ganzen Welt nicht einmal halb so viele“ (Wüst 2000, 196).

Richtung auf vom Auto dominierte Verkehrsstrukturen stellte, wie wir sie heute vorfinden. Die in den 80er Jahren beginnende umweltpolitische Regulation des Autoverkehrs (Katalysator-Verordnung, Einführung von Abgasgrenzwerten, Sommersmog-Verordnung, Öko-Steuer usw.) zielte nicht auf Überwindung dieser Verkehrsstrukturen, sondern war eher darauf ausgerichtet, die Legitimität und ökonomischen Zukunftschancen des Automobilität dadurch zu sichern, dass einige Dysfunktionalitäten und externe Kosten eingedämmt wurden.

Eine solche Erklärung setzt stillschweigend voraus, dass der Dritte im Bunde, nämlich die Masse der Verkehrsteilnehmer, beim Automobilpakt dauerhaft mitspielt. In der Tat spricht vieles für diese Einschätzung, und zwar nicht nur die schlichte Tatsache, dass die Zahl der zugelassenen PKW auch in Zeiten größter öffentlicher Aufmerksamkeit für gravierende Umweltschäden, wie z.B. das Waldsterben, von Jahr zu Jahr weiter zunahm. Alle Untersuchungen über das ökologisch relevante Alltagsverhalten gelangen immer wieder zu dem Ergebnis, dass Autobesitz und Autonutzung die Bereiche des Alltagshandelns sind, die sich gegenüber ökologischen Besorgnissen am widerständigsten erweisen. Aufgrund einer Literaturübersicht kommen auch de Haan/Kuckartz (1996, 119) zu dem Schluss, dass „jegliches Bemühen, zu einer besseren Umwelt beizutragen“, genau dann aufhöre, „wenn es ums Auto geht.“ Andere Autoren konstatieren aufgrund eigener Befunde eine nur „geringe ‘kausale’ Wirkung eines gesteigerten Umweltbewusstseins“ auf die Autonutzung (Brüderl/Preisendörfer 1995, 83). Neuere Umfragen des Umweltbundesamtes kommen zu dem Ergebnis, dass sich die Umweltrücksicht in einigen Bereichen des (selbstberichteten) Alltagsverhalten in den letzten Jahren zwar stabilisiert habe, aber eben mit Ausnahme des Verkehrsverhaltens (Mierheim/Wehrspaun 2000, 16; Preisendörfer 1999, 70). Nimmt man hinzu, dass die Umweltsorge in den 90er Jahren sowieso gesellschaftlich rückläufig ist und der Umweltschutz immer seltener als ein ungelöstes Problem höchster Priorität angesehen wird¹¹, liegt der Schluss

11 Miersheim und Wehrspaun sprechen von einer „Entemotionalisierung“ der ökologischen Themen in der Bevölkerung und von einer „Routinisierung“ des umweltorientierten Handelns im Alltag, mit Ausnahme des Bereiches der Mobilität (Mierheim/Wehrspaun 2000, 16). Vgl. auch Preisinger 1999, 27 ff.

nahe, dass sich daran auch in naher Zukunft kaum etwas ändern wird. Biss sich die Umweltsorge am Auto schon die Zähne aus, als sie noch die Spitzenposition in der gesellschaftlichen Problemagenda einnahm, so wird sie erst Recht wirkungslos bleiben, wenn ihr diese Position abhanden gekommen ist. Die Umfragen belegen, dass es nicht nur die sich verschärfenden ökonomischen und sozialen Probleme sind, welche die Umweltsorge zurückgehen lassen, sondern auch „die Einschätzung der Bevölkerung, dass sich die Umweltverhältnisse in Deutschland im Verlauf der 90er Jahre verbessert haben und Fortschritte in verschiedenen Bereichen des Umweltschutzes erzielt wurden“ (Preisendörfer 1999, 31). Auch wenn sich diese Einschätzung nicht auf die abnehmende Intensität der eigenen Autonutzung stützen kann, dann aber doch auf eine Reihe anderer, zur Beruhigung beitragender Faktoren: z.B. die offenbar verbesserte Sauberkeit der Luft und Reinheit der Gewässer, die inzwischen erreichte Regelungsdichte des gesetzlichen Umweltschutzes, der Katalysator, eigene Verhaltensänderungen wie z.B. die Mülltrennung usw. (a.a.O., 33 ff.). Womit der Abstufung des Umweltproblems in der gesellschaftlichen Prioritätenliste auch das Odium genommen wird, die eigenen natürlichen Lebensgrundlagen auf dem Altar der industriellen Lebensweise, der Arbeitsplätze und des Wachstumsfetischs zu opfern. Statt des deprimierend ausweglosen *Entweder-oder* scheint es ein *Sowohl-als-auch* geben zu können.

Damit ist jedoch nur erklärt, warum sich Menschen damit arrangieren können, dass sie im Wissen, dass Autofahren eigentlich umweltschädlich ist, es trotzdem weiter tun. Nicht erklärt ist damit, warum es überhaupt zu diesem Widerspruch kommt, d.h. was gerade die Automobilität für die Menschen so attraktiv macht, dass auch ökologische Überzeugungen¹² dagegen nicht anzukommen vermögen.

12 Dass die Überzeugung, man müsse etwas gegen die ökologischen Gefährdungen tun, in der deutschen Bevölkerung weit verbreitet ist, ist ein seit Jahren immer wiederkehrendes Ergebnis von Umfragen und Untersuchungen, vgl. etwa de Haan/Kuckartz 1996, 69 ff.. In der bereits oben erwähnten Untersuchung zur Verbreitung umweltfreundlichen Verhaltens in verschiedenen Alltagsbereichen kommt z.B. heraus, dass mehr als 75 % derjenigen, die über keine besonderen Umweltrücksichten bei der Autonutzung berichten können, positive Umwelteinstellungen erkennen lassen (vgl. ebenda, 119 f.).

Recht verbreitet sind Erklärungen, die auf die gewissermaßen anthropologisch festgelegte und somit kaum wirksam zu behebende Liebe des Menschen zum Auto hinweisen: Eine „Abschaffung des Automobils“, so Schmidt (1999, 13), werde nicht so rasch gelingen, da „des Menschen Wunsch nach Selbstbeweglichkeit und Komfort“ sowie „der evolutionäre Druck in Richtung Optionalisierung von Raumbeherrschung und Umweltverfügung“ zu einer „nachhaltigen Widerständigkeit“ des Autofahrers führten. Für Wüst (1999), der sich in einem „Spiegel“-Artikel über die Geschichte der Massenmotorisierung auf den Philosophen Sloterdijk beruft, ist der Siegeszug des Automobils auch deswegen nicht zu stoppen, weil es mehr als jedes andere Fortbewegungsmittel „den archaischen Drang des schwachen Menschen“ befriedige, „sich durch die Nutzung fremder Kräfte zu einem mächtigeren Hybridwesen zu erheben“ (S. 162). Dass Automobilität mit den Tiefenstrukturen menschlichen Verhaltens verwoben ist, klingt gelegentlich auch in psychologischen Erklärungen an: Hilgers diagnostiziert - im Rahmen einer „Psychoanalyse des Autofahrens“ - eine hochgradige, aus der Perspektive rationaler Entscheidungen nur unzureichend erklärbare Fixierung der (bundesdeutschen) Bevölkerung auf das Auto (Hilgers 1992, 7 ff.), das längst zum „Gefährt der Seele“ geworden sei. Denn es komme in geradezu idealer Weise tief sitzenden psychischen Bedürfnissen entgegen, z.B. dem Wunsch nach Selbstwertgefühl, der Lust am Thrill sowie dem Streben nach Kontrolle und nach Kompensation sozioökonomischer und psychosozialer Schwäche (a.a.O., 117 ff.).

Solche Ansätze neigen dazu, bestimmte, wenngleich nicht unwichtige Aspekte des Automobilismus hervorzuheben, andere Aspekte dagegen in ihrer Bedeutung systematisch zu unterschätzen. Handlungstheoretisch ausgedrückt: Im Vordergrund steht hier der spezifische Nutzen des Autos als *‘primäres Zwischengut’*, d.h. seine Fähigkeit, bestimmte menschliche Bedürfnisse *unmittelbar* zu befriedigen, z.B. das Bedürfnis nach Wohlbefinden (z.B. die von Hilgers diagnostizierte „Lust am Thrill“) oder nach sozialer Anerkennung („Auto als Statussymbol“ usw.). Vernachlässigt wird dabei, dass das Auto im Alltag auch *mittelbar* in die Befriedigung vieler menschlicher Grundbedürfnisse eingebunden ist - und es wäre ein fataler Irrtum, diese Einbindung wegen ihrer Mittelbarkeit für die schwächere Triebkraft zu halten. Noch einmal in der Sprache der Handlungstheorie: Es scheint notwendig zu sein, den PKW auch als *‘indirektes Zwischengut’*

ins Auge zu fassen, wenn er als Fortbewegungs- und Transportmittel die Voraussetzungen dafür schafft, andere 'primäre Zwischengüter' zur Befriedigung vitaler Bedürfnisse und Interessen verfügbar zu machen (z.B. wenn der PKW für Großeinkäufe eingesetzt wird, wenn es der Aufrechterhaltung sozialer Kontakte dient oder wenn man sich mit Hilfe des Autos den Traum vom Wohnen im Grünen erfüllt).¹³ Einige Autoren sind sich darin einig, dass der zuerst genannte Aspekt in den letzten Jahren an relativem Gewicht verloren, der zweite an relativem Gewicht gewonnen hat - trotz weiter zunehmender Automobilität seien die affektiven Bindungen ans Auto sowie die „ideologiebildenden Einflüsse des Automobilismus schwächer“ geworden (Schmidt 1999, 14). So weiche die „libidinöse Bindung“ ans Auto zunehmend „einer rationalen, aber eben auch normaleren Haltung“ (Projektgruppe Mobilität 1999, 11).¹⁴ Dass die Autogesellschaft insgesamt „reifer“ geworden sei, zeige sich nicht zuletzt daran, dass inzwischen auch viele Frauen und Ältere wie selbstverständlich hinter dem Steuer säßen, d.h. gesellschaftliche Gruppen, die lange Zeit einen nur eingeschränkten Zugang zum Automobil hatten (ebenda); gleichzeitig, so Schmidt (1999, 14), habe die ideologisch aufgeladene Autobegeisterung der automobilen Aufbruchphase der Bundesrepublik nachgelassen und sei zunehmend in die „subkulturellen Nischen“ von Markenfan- oder Oldtimerclubs abgewandert.¹⁵

Wenn dies richtig ist, reicht es nicht aus, die anhaltende Erfolgsgeschichte des Autos und die Prognose, dass sie sich auch künftig fortsetzen wird, vor allem auf seine anthropologischen, psychologischen sowie ideologischen Aspekte zu gründen. Mindestens genauso wichtig wäre es, auch die Implikationen zu berücksichtigen, die sich aus der vielfältigen und komplexen Verwendbarkeit des Autos als 'indirektem Zwischengut' im lebensweltlichen Kontext ergeben.

13 Zu den Begriffen 'primäre Zwischengüter' und 'indirekte Zwischengüter' und ihrer handlungstheoretischen Verwendung vgl. Esser 1999, 97 ff.

14 Ähnlich argumentieren Dick/Wehner 1999, 78.

15 Auch unsere eigenen Befunde weisen darauf hin, dass sich die autoliberale Ideologie auf dem Rückzug befindet (siehe Kapitel 4).

Makrosoziologische Erklärungen

In einigen neueren soziologischen Deutungsversuchen des Phänomens Massenmotorisierung stehen denn auch die lebensweltlichen Kontextbedingungen von Automobilität im Vordergrund, die zunächst in makrosoziologischen Kategorien erfasst werden. So wird betont, dass der Automobilismus erst vor dem soziokulturellen Hintergrund der sich entfaltenden Moderne verständlich werde, und es wird eine „Affinität von Automobilität und Moderne“¹⁶ im Sinne eines wechselseitigen Bedingungsverhältnisses diagnostiziert. Die Entwicklungsdynamik, die für die Industriegesellschaften des 20. (und des beginnenden 21.) Jahrhunderts typisch sei und in fortschreitender Individualisierung und funktionaler Differenzierung zum Ausdruck komme, habe die Automobilität zur Voraussetzung und wirke umgekehrt auf ihre Intensität und Geschwindigkeit zurück (Projektgruppe Mobilität 1999; Rammler 1999; Canzler 1999). Hervorgehoben wird nicht nur die wechselseitige und prozesshafte Verschränkung von Automobilität mit wichtigen Strukturmomenten der Gesellschaft, sondern auch mit der Alltagspraxis und Lebensweise der Menschen sowie den darauf bezogenen kulturellen Werten, Interessen usw. Einig ist man sich darin, dass die Automobilität einer ganzen Lebensweise ihren Stempel aufdrücke (Burkart 1994, 220; Canzler/Marz 1996, 9 f.), was wiederum die strukturellen Voraussetzungen dafür schaffe, dass das Auto noch weiter in den Alltag vordringen könne (Kuhm 1997, 9). Mehr als jedes andere Verkehrsmittel habe das Auto individuelle Handlungsoptionen vergrößert und den räumlichen Aktionsradius der Menschen erweitert; umgekehrt mache ein so konstituierter Aktionsraum auch Automobilität erforderlich, um räumlich auseinander liegende Aktivitäten am Wohnort, am Arbeitsort, beim Einkaufen, bei der Pflege sozialer Kontakte oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten dauerhaft in einen Lebenszusammenhang zu integrieren. Für Canzler sind es diese „sozialintegrativen Leistungen des Automobils“, die es heute zur „Grundausrüstung eines vollwertigen Gesellschaftsmitglieds“ machen. Die Autonutzung sei nicht nur zur Alltagsroutine vieler Menschen - und damit zum konstitutiven Element ihrer Lebenswelt - geworden, sondern verbürge überdies „gesellschaftliche Zugehörigkeit“, es erleichtere „gesellschaftliche Partizipation“, weil es den Zu-

16 Vgl. Knie/Rammler 1999, zit. nach Canzler 1999, 21.

gang zu Arbeitsplätzen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen usw. sichere, und es schaffe die „Verbindung zum kulturellen Wertsystem“ (Canzler 1999, 23 f.).

Folgt man dieser Argumentation, so beruht der Siegeszug des Autos weder allein auf den freien Willensentscheidungen der autofahrenden Menschen noch ausschließlich auf den strukturellen Zwängen einer sich sozial und räumlich ausdifferenzierenden Gesellschaft. Charakteristisch ist vielmehr die Verschränkung von Zwang *und* Freiwilligkeit, die der Aufwärtsspirale der Automobilität ihre Dynamik verleiht - einerseits vergrößert das Auto die individuellen Entscheidungsmöglichkeiten (z.B. im Hinblick auf Arbeits-, Wohn-, Einkaufs- oder Freizeitorte oder im Hinblick auf Zeitpunkt und Dauer außerhäusiger Aktivitäten); andererseits steigen mit der Intensität und Routinisierung der Autonutzung die Opportunitätskosten eines Autoverzichts. Das individuelle Bestreben, sich möglichst viele Optionen offen zu halten, wird zum Moment eines Gesamtprozesses, aus dem niemand ausscheren kann - es wird immer *zwingender*, am Auto und seiner vielfältigen Nutzung festzuhalten.

Aus systemtheoretischer Sicht (Kuhm 1997) verschwindet diese individuelle Entscheidungsebene. Das Phänomen des Automobilität sei nicht „vom Autofahrer her zu denken und zu erklären“, sondern erschließe sich nur von gesellschaftlichen Strukturen und Kräften her, die sich individueller Entscheidungsgewalt entziehen (S. 216). Der „Hypermobilität“, wie er vor allem im zunehmenden Autoverkehr zum Ausdruck komme, erkläre sich aus der funktionalen Differenzierung der Gesellschaft und ihrem Bedarf an Kommunikation; Hypermobilität sei notwendig, um die erreichte Interdependenz und soziale Vernetzung, kurz den erreichten Grad an gesellschaftlicher Komplexität sowie ihre Reproduktion über Kommunikation aufrechtzuerhalten. Aus dieser Sicht vollzieht sich der Prozess der Automobilität mit einer Zwangsläufigkeit, der niemand entringen kann und die somit auch nicht intentional, z.B. aus ökologischen Motiven, unterlaufen werden könne. Die Menschen befänden sich in der paradoxen Situation, dass ihnen der Automobilität zwar „eine in Ungeheure gesteigerte Vielfalt von Handlungsoptionen“, z.B. im Bereich der Freizeitmobilität oder bei der Wahl des Arbeits- und Wohnortes, ermögliche, aber ihnen eben auch eine „Homogenisierung und Formalisierung des Alltagshandelns“ sowie eine „hohe Folgebereitschaft auf dem einmal eingeschlagenen

Weg“ zunehmender räumlicher und sozialer Mobilität abverlange. Der Autoverkehr sei sowohl Produkt wie auch Produzent gesellschaftlicher Differenzierung und mittlerweile ein eigendynamisches System geworden: „Verkehr schafft aus sich heraus Verkehr“. Die konkreten Verlaufsformen sowie mögliche Modifikationen dieser Entwicklung folgten der Logik des Systems und nicht etwa individuellen Handlungslogiken (a.a.O., 4 f., 11 f.).

Die sozialintegrative Funktion des Autos macht es verständlich, warum es ökomoralische Überzeugungen so schwer haben, die Autonutzung zu beeinflussen: Wenn die ökologische Autokritik fordert, dass sich die Menschen bei ihren Verkehrsmittelentscheidungen umorientieren sollen, stellt sie gleichzeitig ein ganzes Geflecht gesellschaftlich vorherrschender und legitimierter Alltagspraktiken und Lebensformen in Frage. Ein ökomoralisch ‘aufgeladenes’ Individuum müsste sich der Schwerkraft einer ganzen gesellschaftlichen Lebensweise mitsamt ihrer alltagskulturellen Einbettung, ihren Wertorientierungen, Routinen, Verregelungen und Sachzwängen entgegenstemmen, um die eigene Autonutzung zumindest einzuschränken oder sich gar ganz von ihr zu verabschieden. Ein Unterfangen, das aus systemtheoretischer Sicht sowieso zum Scheitern verurteilt ist.

Eine mikrosoziologische Erklärung: der Rational choice-Ansatz

Die „Soziologie des Automobilismus“ (Burkart 1994) näherte sich bisher ihrem Gegenstand noch weitgehend auf der *makrosoziologischen* Analyseebene. Zwar gerät ihr dabei, wie sich zeigte, die individuelle Handlungsebene der Verkehrsmittelentscheidungen durchaus in den Blick, doch steht die Frage, wie sich allgemeine gesamtgesellschaftliche Entwicklungstendenzen mit dem Phänomen zunehmender Automobilität prozessual verschränken, im Vordergrund der Untersuchung. Weitgehend offen bleibt das *mikrosoziologische* Problem, wie die „Diffusion des Automobils in die ganz verschiedenen Lebensbereiche und in die Alltagswelten der Menschen“ im einzelnen verläuft¹⁷ und was dabei die treibenden Kräfte sind, d.h. über welche Prozesse und Mecha-

¹⁷ Canzler/Marz (1996, 9) sehen hier zurecht eine Forschungslücke.

nismen Automobilität in die verschiedenen Bereiche des Alltagslebens hineinverwoben ist und die Texturen der Verkehrsmittelnutzung prägt.

Ein Ansatz, der diese Lücke füllen will und in den letzten Jahren eine erstaunliche Karriere machte, verbindet sich mit dem Begriff der *Rational choice*. Er entstammt selbst nicht den Sozialwissenschaften, sondern der Ökonomie, und konstruiert in seiner einfachsten Variante ein Verhaltensmodell, das als handelndes Individuum den konsequent seinem egoistischen Interesse und persönlichen Kosten-Nutzen-Kalkül folgenden *homo oeconomicus* unterstellt.¹⁸ Seinen Charme bezieht dieser Ansatz daraus, dass er auf der Mikroebene entgegen allen psychologisierenden Erklärungsansätzen dezidiert die „Rationalität“ des Verhaltens, auch bei Verkehrsmittelentscheidungen, betont, und zu der umweltpolitisch wichtigen Konsequenz führt, dass es nicht der Einzelne sei, der sich irrational verhält, sondern die Institutionen, welche durch die von ihnen gesetzten Rahmenbedingungen Irrationalität erzeugen. Denn da das Individuum nun einmal egoistisch handelt, hänge alles von den gesellschaftlichen Institutionen ab, welche diesem Handeln derartige Rahmenbedingungen setzen müssten, „dass selbst der Pawlowsche Kosten-Nutzen-Hund von alleine in die richtige (ökologische) Richtung laufen würde“ (de Haan/Kuckartz 1996, 219).

In einer elaborierteren Variante wird dieser Ansatz mit einigen Ergänzungen ausgestattet, die das Modell auch realanalytisch fruchtbar zu machen versprechen: Das handelnde Individuum folgt nicht nur dem ökonomischen Kosten-Nutzen-Kalkül, sondern auch außer-ökonomischen *Präferenzen* im Sinne von Werten, Einstellungen, Ängsten, die im Prozess der Sozialisation entstanden sind und gegenüber externen Interventionen „als weitgehend konsistent und stabil betrachtet“ werden; und sein Verhaltensspielraum unterliegt je nach gegebener Situation *Restriktionen*, die *verkehrspolitisch* zu steuern sind (de Haan/Kuckartz 1996, 223). So werden die Kategorien von Kosten und Nutzen auch auf nicht-monetäre Gewinne und Verluste bezogen, und die unterstellte Rationalität der Wahl (*rational choice*) erweitert sich zur individuellen Gewinn- und Verlustrechnung *im Rahmen* der jeweils vorgegebenen Restriktionen und *auf der Grundlage* der individuellen Präferenzen. Was eine erhebliche Dehnung des *Rationalitäts*-Begriffs bedeutet,

denn in diesem erweiterten Ansatz wird sie dadurch „gerettet“, dass alles, was sich dieser Rationalität entzieht - also auch Werte, Ängste, Vorurteile usw. -, in der *black box* der Präferenzen versenkt wird, welche die Rahmenbedingungen des konkreten Handelns abgeben.

Unsere Erkenntnisinteressen

Schon de Haan/Kuckartz sehen einen „Schwachpunkt“ des eben skizzierten elaborierteren *rational choice*-Ansatzes darin, „dass die Frage der Herkunft der Präferenzen systematisch ausgeblendet wird und in der Theorie keinen Platz hat“ (a.a.O., 229). Auch wenn dieser Ansatz das einfache Schema der Kontraposition von ökomoralischer Verhaltensanforderung und dem egoistisch-rationalen Kalkül des *homo oeconomicus* bereits hinter sich gelassen hat, bleiben wichtige Fragen offen. Denn natürlich ist die Frage, ob zu diesen „Präferenzen“ z.B. auch gesellschaftlich respektable Normen gehören, mit denen die ökologischen Anforderungen in Konkurrenz treten müssen und die ihnen, um einen heutigen gängigen Ausdruck zu benutzen, moralisch *auf gleicher Augenhöhe* begegnen, von erheblichem Interesse. Für die Widerständigkeit der alltäglichen Automobilität gegen die Einsicht in ihre Umweltschädlichkeit eröffnet sich somit ein weiteres Erklärungsfeld.

Damit sind wir bei dem *ersten* zentralen Erkenntnisinteresse der vorliegenden Untersuchung: Zum besseren Verständnis dieser Widerständigkeit wollen wir auf mikrosoziologischer Ebene einen Teil der lebensweltlichen Kontexte untersuchen, in denen Automobilität heute relevant ist, um so die vielfältigen funktionalen und alltagspraktischen Gründe zu verstehen, welche die ‘Automobilitätsspirale’ aufrecht erhalten. Darüber hinaus vermuten wir, dass die alltägliche Automobilität von einer ganzen Reihe verkehrsrelevanter Präferenzen getragen wird, die gesellschaftlich geltende Normen reproduzieren, ohne auf die bekannten Topoi der „Autofixierung“ reduziert werden zu können. Dabei kann es sich gleichermaßen um altruistische Normen, z.B. die Fürsorgepflicht für die Kinder, wie auch um von der Gesellschaft inzwischen legitimierte Ansprüche auf

18 Krol (1992) spricht explizit von einer „ökonomischen Verhaltenstheorie“; vgl. de Haan/Kuckartz

Lebensqualität und Emanzipation, z.B. das Recht auf eine Wohnung im Grünen, auf Freizeit und Urlaub, auf weibliche Erwerbsarbeit usw. handeln. Die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen wären somit von gesellschaftlichen Normen und Verhaltenserwartungen 'gerahmt', welche die lebensweltliche Einbettung der Autonutzung auch *normativ* abstützen.

Das *zweite* Erkenntnisinteresse bezieht sich auf die Frage, was unter diesen Umständen aus der ökologischen Anforderung des - vollständigen oder wenigstens partiellen - Autoverzichts wird. Auf den ersten Blick handelt es sich dabei um eine Anforderung, die genauso *normativ* (um nicht zu sagen: *moralisch*) ist wie die gesellschaftlich legitimierte Ansprüche und Normen, welche die alltägliche Automobilität unterstützen und mit denen sie in Konkurrenz treten muss. Diese Konkurrenzsituation ist es, die schon eine wichtige Erklärung dafür liefert, warum eine solche *ökologische* Verhaltensanforderung zur verbindlichen 'Rahmung' von Situationen, in denen es um Verkehrsmittelentscheidungen geht, nur einen begrenzten Beitrag leisten kann. Was aus ökologischer Sicht geboten erscheint, kann aus anderer, ebenfalls *normativ* legitimer Perspektive inakzeptabel erscheinen. Ein im Kontext familiärer Autonutzung typisches Beispiel sind die alltäglichen Wege der Kinder und die zugehörigen Begleitsdienste der Eltern: Aus ökologischer Perspektive sollte man das elterliche Auto auch für solche Aufgaben möglichst wenig einsetzen; aus der Perspektive elterlicher Fürsorgepflicht kann das Gegenteil geboten erscheinen.

Die moralische Konkurrenzsituation, in welche ökologische Anforderungen bei ihrer Konfrontation mit der alltäglichen Mobilität eintreten, ist angesichts der bisherigen gesellschaftlichen Umweltdiskussion allerdings keineswegs selbstverständlich. Der ökologische Diskurs der vergangenen Jahrzehnte wollte mehr: Den aus ihm abzuleitenden Forderungen sollte Priorität, d.h. eine höhere Form der Unbedingtheit zugesprochen werden, als sie anderen konkurrierenden Anforderungen zukam - was lohnen *elterliche Fürsorge, Güte, Nächstenliebe, Emanzipation, Gerechtigkeit, Arbeitsplätze* usw., wenn die Zukunft der Menschheit und der sie auf diesem Erdball tragenden belebten Natur auf dem Spiel stehen? In einer Zeit, in der die Umweltdiskussion mit apokalyptischen

Bestandsaufnahmen¹⁹ dramatisiert wurde, schien es mehr als überfällig zu sein, im gesellschaftlichen Bewusstsein dieses (Über-)Leben zu einem neuen *fundamentalen* Wert zu machen. Nachdem sich die ökologische Kritik bei der Suche nach den Verursachern zunächst auf bestimmte Sektoren (vor allem die Industrie) konzentriert hatte, geriet zunehmend die gesamte gesellschaftlich vorherrschende *Lebensweise* auf die Anklagebank, womit die verschiedenen Aspekte umweltrelevanten Alltagsverhaltens - umweltschädliche und abfallintensive Konsumformen, häuslicher Wasser- und Energieverbrauch, das Auto - in den Blickpunkt rückten. Der lange vorherrschenden Linie der *Dramatisierung* entsprach es, für jeden dieser Aspekte möglichst eindrucksvolle Darstellungen ihrer Umweltrelevanz zu liefern und daraus apodiktische Imperative der *Vermeidung*, der *Verminderung* und notfalls auch des *Verzichts* abzuleiten.²⁰ Wobei die Apodiktik schon dadurch gerechtfertigt zu sein schien, nur so allen antizipierbaren Tendenzen zur Relativierung und Kleinarbeitung entgegentreten zu können. Zwar ist nicht erst seit heute bekannt, dass die vorherrschende *Lebenspraxis* dem dergestalt dramatisierten *Ernst der Lage* keineswegs gerecht wird. Aber diese Diskrepanz schien wenigstens die abstrakte *Hoffnung* auf eine allgemeine Lebensreform offen zu halten, mit welcher die aufgerissene Kluft eines Tages wieder geschlossen werden könnte.

Es ist inzwischen offensichtlich, dass die erhoffte Umwälzung in der Hierarchie der Werte nicht stattgefunden hat, und einiges spricht dafür, dass es - unter anderem - gerade die Widerständigkeit der Alltagsmobilität war, welche die Ökomoral zu einer normativen Anforderung werden ließ, die eher unter *Ferner liefern* zu verbuchen ist. Aus sozialwissenschaftlicher Sicht ist es eine *empirische* Frage, welche Rolle die Anforderungen der Ökomoral in den alltäglichen Verkehrsentscheidungen spielen, in welchem Ausmaß man sich der Umweltschädlichkeit des Autofahrens bewusst ist und wie die geringe Verhaltensrelevanz dieses eventuell vorhandene Wissens individuell verarbeitet

19 Man denke an Buchtitel wie *Der stumme Frühling* (1962), *Seveso ist überall* (1978), *Es war einmal ein Fluss* (1983), *Die deutsche Landschaft stirbt* (1983), *Was die Erde befällt... - Nach den Wäldern sterben die Böden* (1984), *Nach den Bäumen stirbt der Mensch- von der Umweltverschmutzung zur Weltkatastrophe* (1984), *Logik der Rettung - Wer kann die Apokalypse aufhalten* (1987) usw.

20 Ein Beispiel für diese gewissermaßen *flächendeckenden* Dramatisierung bietet die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ (Bund/Misereor 1996), deren *Was ist*-Teil erstaunlicherweise in *allen* untersuchten Sektoren einen Reduktionsbedarf von 90 % ausmacht - vermutlich ein Ausdruck des Bestrebens, allen Sektoren die gleiche Wichtigkeit und Nichtverhandelbarkeit zuzuweisen.

und reflektiert wird. Dass eine Diskrepanz zwischen den ökologischen Überzeugungen der Menschen und ihrem tatsächlichen Handeln besteht, ist altbekannt und für zahlreiche Bereiche ökologisch relevanten Alltagshandelns belegt (de Haan/Kuckartz 1996) - die Verkehrsmittelwahl bildet hier keine Ausnahme. Es liegen empirische Befunde dafür vor, dass diese Diskrepanz unter bestimmten Bedingungen kleiner wird (bzw. manchmal sogar ganz verschwindet), sei es unter dem Druck milieutypischer normativer Ansprüche und Verhaltenserwartungen in Sachen Ökologie, die sich - bei aller Konkurrenz der Normen - auch im individuellen Verhalten niederschlagen können, sei es in Situationen, in denen das umweltfreundlichere Verhalten wenig (an Aufwand, Mühe, Geld usw.) „kostet“²¹, sei es in Handlungskontexten, in denen ökologisch verträgliche Entscheidungen schon aus ganz anderen Motiven getroffen werden.²² Zwar gilt die Automobilität unter dem Aspekt ökologischer Rücksicht als ein besonders 'schwieriger' Handlungsbereich - doch scheint es ebenfalls zu stimmen, dass ihre Intensität bei Angehörigen unterschiedlicher Milieus zum Teil erheblich variiert²³, dass der Autoverzicht von Fall zu Fall weniger oder mehr „kosten“ kann²⁴ und dass schließlich die ökologische Überzeugung, man sollte „eigentlich“ weniger Auto fahren, z.B. dort ein Echo findet, wo der Wunsch, den Staustress im Berufsverkehr oder den alltäglichen Bewegungsmangel zu vermeiden, ebenfalls einen (teilweisen) Autoverzicht nahe legt. Überdies: Genauere Kenntnisse darüber, ob und auf welchen Wege ökologische Rücksichten in die alltägliche Verkehrsmittelnutzung gelegentlich doch

-
- 21 Zu den Kosten ökologischen Verhaltens und zur Unterscheidung von Low-cost- und High-cost-Bereichen ökologischen Verhaltens vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992; de Haan/Kuckartz 1996, 121 ff.
- 22 So dass es hier zu 'Bedürfnis- bzw. Interessenkoalitionen' zwischen ökologischen Überzeugungen und sonstigen 'Partnermotiven' kommen kann. Ein Beispiel ist das Energiesparen im Haushalt, das (auch) von *finanziellen* Anreizen geleitet sein kann; ein weiteres Beispiel ist der Wunsch nach *gesundem* Wohnen, wodurch auch *ökologische* Wohnmöglichkeiten attraktiv(er) werden können. Das Gewicht der ökologischen Motive innerhalb solcher 'Koalitionen' ist meist nur schwer zu bestimmen; vermutlich wirken sie entscheidungsverstärkend, indem sie im Rahmen derartiger Motivverkopplungen 'umweltgerechte' Entscheidungen zusätzlich unterstützen; vgl. Gestring u.a. 1997, 75 ff.
- 23 Unter Anwendung des Milieukonzepts von Schulze (1992) kommt Franzpötter (1999) zu dem Ergebnis, dass sich das „Selbstverwirklichungsmilieu“ in Sachen Automobilität in zwei „Fraktionen“ teilt (wobei sich beide Fraktionen noch einmal deutlich von der Automobilität der anderen Milieus unterscheidet): Die eine Fraktion sei „empfindlich“ für „Vernunftautos“ und schätze dabei das Auto als „nützlichen Alltagsgegenstand“; in der anderen Fraktion „wird das Auto geradezu geächtet, d.h. man besitzt ein Auto, vermeidet aber seinen Gebrauch, wann immer es geht“ (56 f.).
- 24 Im Falle kurzer Alltagswege dürfte der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder auf die eigenen Füße, zumal wenn das Wetter mitspielt, leichter fallen als z.B. der Verzicht auf das Auto beim alljährlichen Familienurlaub an einem einsamen norwegischen Fjord.

‘einsickern’, dürften zugleich den Blick für die *Grenzen* des ökomoralischen Einflusses weiter schärfen.

Das *dritte* Erkenntnisinteresse wiederholt die Frage nach der Rolle der Ökomoral, aber nicht mehr auf der Ebene des individuellen *Verkehrsverhaltens*, sondern der individuell vertretenen *verkehrspolitischen Option*. Wer - wie wir - diese Frage nicht als Einstellungsuntersuchung konzipiert, sondern im Anschluss an eine Untersuchung über das Verkehrsverhalten aufwirft, unterstellt damit zumindest eine *mögliche* Differenz: Aus der Prämisse, dass der Einfluss der Ökomoral auf das konkrete Verkehrsverhalten gering ist, folgt nicht zwingend, dass dies auch für die jeweils bevorzugte Verkehrspolitik gilt.

An diese zunächst noch sehr abstrakte Feststellung kann sich die weitreichende Hoffnung knüpfen, für das Problem einer ökologisch motivierten *Verkehrswende*, das sich durch Appelle an die individuelle „Vernunft“ der Verkehrsteilnehmer offenbar nur unzureichend lösen lässt, in der *Politik* über einen alternativen und erfolgversprechenderen Ansatzpunkt zu verfügen. In der gesellschaftlichen Umweltdiskussion, die inzwischen ihre eigene Geschichte hat, ist diese Hoffnung in unterschiedlichen Formen immer wieder aufgeflammt.²⁵ Eine der letzten Varianten liefert der bereits erwähnte *Rational choice*-Ansatz, dessen Begriff der *Handlungs-Restriktionen* dazu erfunden scheint, um etwa die Verkehrspolitik unter den kategorischen Imperativ zu stellen: Gestalte die Rahmenbedingungen für das alltägliche Verkehrsverhalten so, dass der *homo oeconomicus* von selbst in die richtige Richtung läuft! Auch eine der wichtigsten Erklärungen, die dieser Ansatz für die alte Rätselfrage der Umweltverhaltensforschung nach der *Lücke* zwischen Wissen und Tun anbietet, unterstützt indirekt die „politische“ Lösung: das sog. *Kollektivgut-Dilemma*. Denn dieses begründet gegenüber dem Kollektivgut, beispielsweise der Reinhaltung der Luft, ja nicht nur die „Rationalität“ des *Trittbrettfahrers*, der sich ausrechnet, dass es ihm am meisten nützt, wenn alle anderen aufs Auto verzichten, er selbst aber nicht. Genauso „rational“ - und vielleicht realitätsnäher - ist die Erwägung, was denn der eigene Autoverzicht nützt, wenn alle anderen sich *nicht* daran halten (de Haan/Kuckartz 1996, 224). Hier scheint die politische Regulierung des

25 Vgl. hierzu auch Kapitel 4.

Umweltschutzes in der Tat einen Ausweg zu bieten: Gesetzlich auferlegte Maßnahmen gelten für *alle* in gleicher Weise, so dass der Einzelne nicht mehr - oder zumindest nicht mehr so stark - vor dem Dilemma steht, in das er als nur individuell Handelnder gerät. Wo man gezwungenermaßen das tut, was auch die anderen tun *müssen*, gibt es kein Kollektivgut-Dilemma mehr.

Aber auch ohne solche theoretische Begründung werden Hoffnungen in eine *umweltorientierte Verkehrspolitik* gesetzt: Durch entsprechende Vorgaben (etwa steuer- und ordnungspolitischer Art) soll sie mehr oder minder „harte“ Rahmenbedingungen für ein ökologisch verträglicheres Verkehrsverhalten schaffen. In der wissenschaftlichen und politischen Diskussion fehlt es nicht an Empfehlungen und Konzepten, die in ihrer umweltpolitischen Stoßrichtung zum Teil weit über die bisher praktizierte Verkehrspolitik hinausweisen und deren Ziel es ist, den PKW-Verkehr einzuschränken bzw. so weit wie möglich auf den sogenannten „Umweltverbund“ (d.h. auf öffentliche Verkehrsmittel, auf das Fahrrad und auf die eigenen Füße) zu verlagern.²⁶

Der Einwand, der allen diesen Hoffnungen entgegengesetzt werden kann und vermutlich gerade in der Politik auf Resonanz stößt, ist ebenso schlicht wie potentiell desillusionierend: Haben solche Versuche, das individuelle Verkehrsverhalten politisch derartig umzusteuern, eine Chance, von der Bevölkerung *akzeptiert* zu werden? Denn zumindest in unserer Gesellschaft ist es nun einmal so, dass der einzelne Bürger und die einzelne Bürgerin nicht erst dann ins Spiel kommen, wenn es darum geht, im Rahmen „von oben“ gesetzter Bedingungen die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen zu treffen. Als Wähler nehmen sie auch - steuernd oder bestrafend - Einfluss auf die Gestaltung dieser Rahmenbedingungen selbst, und wehe den Politikern, die das vergessen. Die breite Empörung, die z.B. den Grünen vor der Bundestagswahl '98 nach ihrem Fünfmark-Beschluss in Sachen Benzinpreis entgegenbrandete, sowie die Abstrafung, die sie dann tatsächlich bei der Wahl erlitten, scheinen hier eine deutliche Sprache zu sprechen. Es klingt wie eine Vorwegnahme dieser Erfahrung, wenn de Haan/Kuckartz 1996 in ihrem Buch über das „Umweltbewusstsein“ gegenüber der

26 Als einige Beispiele unter vielen vgl. etwa die von Koenigs/Schaeffer (1991), Behrendt/Kreibich (1994) und Pastowski/Petersen (1996) herausgegebenen Sammelbände zu umweltorientierten Verkehrskonzepten.

Politiklastigkeit des *Rational choice*-Ansatzes die Frage stellen: „Welche Regierung, die wiedergewählt werden wollte..., könnte sich die Verordnung solcher Rahmenbedingungen schon erlauben, ohne hohe Verluste an Wählerstimmen zu riskieren?“ Bei den Wahlen, in denen auch über verkehrspolitische Konzepte abgestimmt wird, kämen, so ihre Erklärung, „die Präferenzen der einzelnen... durch die Hintertür wieder ins Spiel“ (S. 225f).

Diese Erklärung ist es wert, genauer unter die Lupe genommen zu werden. Konsequenzgedacht müsste sie im Gegensatz zu dem zuvor dargestellten verkehrspolitischen *Optimismus* zu einer radikalen *Politikskepsis* führen: Wenn es die gleichen „Präferenzen“ sind, welche das alltägliche Verkehrsverhalten *und* die verkehrspolitischen Optionen bestimmen, können dann letztere etwas anderes sein als die schlichte Abbildung des ersteren, und gäbe es dann überhaupt noch irgendwelche Spielräume für eine das Verkehrsverhalten *umsteuernde* Politik?

Neuere quantitative Untersuchungen²⁷ gemahnen hier zur Vorsicht, denn sie führen zu dem überraschenden Befund, dass die persönliche Umweltsorge zwar nur geringe Auswirkungen auf das individuelle Verkehrsverhalten, aber offenbar deutliche Auswirkungen auf die jeweilige verkehrspolitische Option hat. Oder schlichter gesagt: dass die Menschen im Durchschnitt eine ökologisch „fortschrittlichere“ Verkehrspolitik befürworten, als ihr eigenes Verhalten erwarten lässt. Wie ist dieser Befund zu interpretieren? Wenn sich *dort*, beim eigenen Verhalten, die Umweltsorge *nicht* (oder *so wenig*) auswirkt, warum dann doch *hier*, bei der verkehrspolitischen Option? Ist die „Hintertür“, von der de Haan/Kuckartz sprechen und durch welche die alltäglichen „Präferenzen“ auch in die Wahlkabine Eingang finden, wider Erwarten doch verschlossen? Oder ist das Verhältnis zwischen den Ebenen komplexer, d.h. gibt es vielleicht weder wechselseitige Abgeschlossenheit noch ein einfaches Abbildungsverhältnis?

Auch dieser Frage wollen wir wiederum *empirisch* nachgehen, wobei wir die Möglichkeiten einer qualitativen Untersuchung nutzen, die es erlaubt, auch *individuell* Verkehrsverhalten und verkehrspolitische Option miteinander in Beziehung zu setzen und

27 Vgl. dazu genauer unten, Abschnitt 4.2.

überdies der Frage nachzugehen, *warum* es hier gegebenenfalls zu Abweichungen kommt.

Insgesamt geht es uns um die Frage, inwieweit und mit welchen praktischen Konsequenzen die Automobilität aus individueller Sicht zur Disposition steht bzw. stehen *kann*. Schon vor Beginn unserer empirischen Erhebungen vermuteten wir, dass die Bereitschaft, einen individuell bereits erschlossenen und habitualisierten Mobilitätsraum wieder einzuschränken, nicht sehr hoch ist - auch nicht der Umwelt zuliebe. Diese Vermutung hat sich durch die vorliegende Untersuchung bestätigt, was die Frage einengt: Beim alltäglichen Verkehrsverhalten steht bestenfalls die Frage zur Disposition, *wie und mit welchen Mitteln* (uns interessiert vor allem: mit mehr oder weniger Auto) die Mobilität stattfindet, was es notwendig macht, auch den Möglichkeiten zu „kleinen“ Verhaltensänderungen nachzuspüren. Und auch bei den verkehrspolitischen Optionen ist der Bereitschaft nach „kleineren“ Veränderungen des *Status quo* nachzugehen.

Das Untersuchungsfeld

Wir konzentrieren unsere Untersuchung auf ein bestimmtes Bevölkerungssegment: auf *Familien mit Kindern*, von denen mindestens eines noch zu Hause wohnt und in seiner Mobilität noch keine vollständige Selbständigkeit erlangt hat (das heißt in denen wenigstens ein Kind noch unter 14 ist). Unter dem Gesichtspunkt einer möglichst breiten Bestandsaufnahme alltäglicher Autonutzung bedeutet dies den Ausschluss einiger nicht unerheblicher Bevölkerungssegmente: Zum Beispiel „Singles“, die in manchen Großstädten schon die Hälfte aller Haushalte ausmachen und deren Mobilitätsverhalten sicherlich einer eigenen Untersuchung wert wäre, fallen unter den Tisch. Auch ältere Menschen, die von der allgemeinen Automobilisierung bisher weniger stark erfasst worden sind, wurden nicht in die Untersuchung aufgenommen. Konstellationen, in denen in den Haushalten neben der Kernfamilie auch Vertreter der dritten Generation leben, sind wir kaum - und wenn, dann nur zufällig - begegnet; in die Befragungen haben wir sie nicht einbezogen.

Warum also die Konzentration auf Familien mit Kindern? Dies hat verschiedene Gründe. Zunächst vermuteten wir, gerade bei der Untersuchung solcher Haushalte der Gefahr einer allzu psychologisch 'aufgeladenen' Interpretation der Gründe der Autonutzung entgehen zu können, und gerade in diesem Bevölkerungssegment Material für unsere Annahme zu finden, dass es auch jenseits der primären „Autofixierung“ normativ hoch aufgehängte Gründe gibt, an der alltäglichen Automobilität festzuhalten. Anders als bei dem Segment jugendlicher (männlicher) Autofahrer, denen das Auto als Selbstzweck oder als Mittel der eigenen Identitätssuche dient und deren eher „erlebnisorientierte“ PKW-Nutzung Tully und Wahler (1998, 171) beschrieben haben, wird es hier stärker instrumentell - als das schon erwähnte *indirekte Zwischengut* - benutzt (was nicht ausschließt, dass man auch in Familienhaushalten auf begeisterte Autofahrer - und Autofahrerinnen - stößt).

Zweitens befinden wir uns hier im Hinblick auf die Intensität der Automobilität keineswegs in einer windstillen Ecke: Zwar machen Familien mit Kindern heute nur noch eine Minderheit aller Haushalte aus²⁸, doch bei der bisherigen und vermutlich auch weiteren Automobilisierung der Gesellschaft sind sie Vorreiter. Mehr als 90 % der bundesrepublikanischen Haushalte mit drei oder mehr Personen verfügen über mindestens ein Auto (Burwitz/Koch 1996, 69); 40 % aller westdeutschen Haushalte, in denen es zwei Führerscheinbesitzer gibt, verfügen bereits über einen Zweitwagen, mit offenbar unaufhaltsam steigender Tendenz (Hautzinger u.a. 1994, 46 f.).

Drittens kommt gerade die in solchen Familien vorhandene Konstellation unserem grundlegenden Erkenntnisinteresse entgegen, bei der Analyse alltäglicher Verkehrsmittelsentscheidungen nicht - wie der *Rational choice*-Ansatz - von einem isoliert abwägenden und handelnden (und somit meist fiktiven) Individuum auszugehen, sondern von komplexeren Einheiten, in denen von vornherein persönliche Interdependenzen in die Untersuchung einzubeziehen sind. In Haushalten mit Kindern bündeln sich Problemsituationen, die gerade durch eine solche Komplexität und Interdependenz gekennzeichnet sind. Vor allem in ihnen kann die Frage untersucht werden, inwieweit

28 'Vollständige' Familienhaushalte, in denen beide Elternteile mit noch nicht volljährigen Kindern zusammenleben, machten 1996 24,7 % aller Haushalte aus, vgl. DER SPIEGEL 4/1999, Graphik S. 84/85.

die „sozialintegrativen Leistungen des Autos“ (siehe oben) noch einmal *geschlechtsspezifisch* zu differenzieren sind. Wir vermuteten, dass es zu einer solchen Differenzierung insbesondere dann kommt, wenn Kinder, möglichst noch kleine, im Haushalt zu versorgen und zu betreuen sind. Das Problem, die Aufzucht der Kinder mit andauernder Erwerbsarbeit zu vereinbaren, stellt sich zwar abstrakt der ganzen Familie, aber die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung dürfte hier Väter und Mütter vor sehr unterschiedliche Mobilitätsanforderungen stellen.

Vor noch nicht allzu langer Zeit wäre die Frage nach der Geschlechtsspezifik noch ganz anders zu beantworten gewesen - nämlich mit dem Hinweis darauf, dass es ja ganz überwiegend die Männer sind, die über Führerschein und Auto verfügen und damit überdurchschnittlich von den Vorteilen profitieren, die das Auto und der von ihm ermöglichte Aktionsraum (etwa unter beruflichen, freizeitbezogenen oder statusrelevanten Gesichtspunkten) bieten. In den letzten zwei Jahrzehnten hat sich das Bild gewandelt, insofern die Frauen, was Führerscheinbesitz und Motorisierungsgrad angeht, deutlich aufgeholt haben. Eine weitere Frage ist, ob die Autonutzung der *Männer* - wieder bezogen auf den familiären Kontext - von dieser Entwicklung unberührt bleibt. Dies dürfte nicht zuletzt davon abhängen, ob sich die Automobilisierung der Frauen vor allem über den Zweitwagen vollzieht oder aber auch in den Familien zu beobachten ist, die nur über *ein* Auto verfügen. Im letzten Fall sind Arrangements der innerfamiliären Autonutzung zu erwarten, in die auch der Mann eingebunden ist - und die somit zur wichtigen Rahmenbedingung auch seiner Verkehrsmittelwahl werden können.

Und schließlich gibt es noch einen vierten Grund, warum uns gerade Haushalte mit Kindern als Forschungsgegenstand interessieren: Hier konnten wir erwarten, auch etwas über die *automobile Sozialisation* von Kindern und Jugendlichen, und zwar in der Aufeinanderfolge der verschiedenen Phasen ihres Älterwerdens, zu erfahren.

Eingrenzungen des Forschungsfeldes

Damit die äußeren Rahmenbedingungen, unter denen die Haushalte ihre Mobilitätsentscheidungen treffen, für die empirische Analyse nicht zu disparat ausfallen, sondern vergleichbar sind, haben wir die Untersuchung auf einige ausgewählte *räumlich-soziale Konstellationen* konzentriert.

Im Hinblick auf die *räumlichen* Randbedingungen haben wir die Untersuchungsregion auf den großstädtischen Ballungsraum *Hannover* sowie sein näheres Umland beschränkt. Die *räumliche Konstellation Wohnort-Arbeitsplatz* ist ein zentraler Punkt der Sample-Bildung: Der Arbeitsplatz mindestens eines Elternteils liegt in bzw. am Rande Hannovers; der Wohnstandort ist weit genug vom Arbeitsplatz entfernt, um die Wahl des *Verkehrsmittels* für den Arbeitsweg zu einer relevanten Frage zu machen (wir haben also Situationen ausgeschlossen, in denen der Arbeitsplatz „um die Ecke“ liegt); der Wohnstandort liegt entweder Hannover-zentral, Hannover-peripher oder im Hannoverschen Umland. Eine solche Auswahl gewährleistet eine gewisse, aber immer noch überschaubare Bandbreite unterschiedlicher Aktionsräume²⁹ und verkehrsinfrastruktureller Rahmenbedingungen. Die Palette der Grundtypen reicht vom *Innenstadtbewohner* mit zahlreichen relativ kurzen Wegen und der Möglichkeit, auf ein gut ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel zurückzugreifen, über den *Stadtrandbewohner* mit einer typischen Mischung aus längeren und kürzeren Alltagswegen und einer (im Durchschnitt) schon weniger günstigen ÖPNV-Anbindung bis hin zum *Dorf- und Kleinstadtbewohner*, dessen Aktionsraum zum Teil von recht weiten Alltagswegen gekennzeichnet ist und dem ein nur sehr weitmaschiges Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht.

Die *soziale Konstellation* ist dadurch charakterisiert, dass zumindest ein Elternteil der untersuchten Haushalte erwerbstätig ist, und zwar entweder in dem Hannoverschen VW-Werk oder in der niedersächsischen Landesverwaltung. Das hatte einerseits den forschungspragmatischen Grund, dass wir unsere Interviewkandidaten über diese Arbeitsstätten rekrutieren konnten; dahinter stand andererseits aber auch die Absicht, bei der Untersuchung des Mobilitätsverhaltens den möglichen Einfluss von sozialer Lage und Milieuzugehörigkeit sowie (im Fall der VW-Beschäftigten) auch der 'Produzentenperspektive' gegenüber dem Auto berücksichtigen zu können. Um hier im Hinblick auf Ausbildung und Einkommen eine gewisse Bandbreite zu erreichen, haben wir in der Landesverwaltung Beschäftigte (vor allem Beamte) sowohl aus dem mittleren als auch aus dem gehobenen und dem höheren Dienst einbezogen; im Fall von VW handelt es sich in erster Linie um Arbeiter und Arbeiterinnen aus der Produktion, es sind aber auch einige Industriemeister sowie freigestellte Interessenvertreter aus dem Produktionsbereich vertreten.

29 Unter dem „Aktionsraum“ einer Person in einer gegebenen Lebenslage verstehen wir die Gesamtheit seiner - verketteten oder nicht verketteten - alltäglichen Wege unter Angabe ihres räumlichen Radius und ihrer zeitlichen Häufigkeit, wobei wir Arbeitswege, Reproduktionswege (v.a. Einkäufe), Kindertransporte und Freizeitwege (ohne die Urlaubsreise, die wir gesondert aufnahmen) unterschieden und auch bereichsübergreifende Verkettungen berücksichtigten.

Dass unser Sample keinerlei Ansprüche auf *Repräsentativität* erfüllt, auch nicht für die Gruppe der „Haushalte mit kleinen Kindern“, wird schon an der Selektivität der von uns einbezogenen räumlich-sozialen Konstellationen deutlich. Hinzu kommt die relativ geringe Anzahl an Haushalten, die untersucht wurden: Unser Sample umfasst insgesamt 60 Haushalte bzw. - da darunter auch zwei „Alleinerziehende“ fallen, wir aber ansonsten meist Mann *und* Frau in die Erhebung einbeziehen konnten - 115 Personen. 41 Haushalte entfallen auf Beschäftigte in der Landesverwaltung, 19 Haushalte auf VW-Beschäftigte. Überdies sind durch das Auswahlverfahren einige nicht unerhebliche *Verzerrungen* entstanden: Bei der Auswahl der Familien, zu denen die VW-Beschäftigten gehören, war uns der Betriebsrat des Hannoverschen VW-Werkes behilflich, was eine gewisse ‘IG Metall-Lastigkeit’ der Kandidaten vermuten lässt.³⁰ Außerdem dürfte in unserem VW-Sample der Anteil derjenigen, die mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln - und nicht mit dem Auto - zur Arbeit fahren, überdurchschnittlich hoch sein, da wir auch Nicht-Autofahrer (zumindest was den Weg zur Arbeit betrifft) einbeziehen wollten und diese gezielt angesprochen haben. Andererseits ist aufgrund des Auswahlverfahrens in der Landesverwaltung nicht auszuschließen, dass eher Interviewkandidaten zur Teilnahme an der Untersuchung ermuntert wurden, die sich im Hinblick auf ihre Verkehrsmittelnutzung unter ökologischen Gesichtspunkten für halbwegs ‘präsentabel’ halten.³¹ Bei der Interpretation unserer Ergebnisse müssen wir dies im Auge behalten, obwohl wir hier auch gezielt einige ‘harte’ Autofahrer in unsere Befragung einbezogen haben.

Die Interviews: methodisches und inhaltliches Vorgehen

Wie deutlich wurde, interessiert uns nicht eine möglichst repräsentative Bestandsaufnahme des in der Bevölkerung anzutreffenden Verkehrsverhaltens, sondern die Frage,

30 So berichteten unsere bei VW beschäftigten Interviewpartner auch häufig, dass die Teilnahme an Vertrauensleute-Treffen und -Tagungen zu ihrem „Aktionsraum“ gehöre.

31 Hier wurde in allen Dienststellen ein Rundschreiben ausgehängt, das darauf hinwies, dass wir Interviewpartner für eine Befragung suchen, bei der es um die alltägliche Verkehrsmittelwahl, z.B. beim Weg zu Arbeit, geht. Dabei wurde auch auf den Zusammenhang mit dem sog. *Job ticket* hingewiesen, ein in der Landesverwaltung vorhandenes Angebot, das die Berechtigung zur Nutzung eines Parkplatzes an der Dienststelle mit dem Kauf einer verbilligten Monatskarte für öffentliche

von welchen wichtigen Determinanten die alltägliche Verkehrsmittelwahl, insbesondere die Entscheidung für das Auto, bestimmt wird. Oder genauer: Welche Bedeutung haben dabei subjektive Präferenzen einerseits, situative Rahmenbedingungen und objektiv-normative Kontexte - einschließlich ökomoralischer Normen - andererseits? Wie wirken diese Faktoren zusammen und welche Konsequenzen hat dies für die individuelle bzw. die familiäre Autonutzung? Die Beantwortung dieser Fragen erfordert ein methodisches Vorgehen, das nicht die Breite eines allgemeinen Surveys hat, sondern in die Tiefe einer mikrosozialen Analyse von Entscheidungssituationen, Handlungskontexten und -motiven usw. geht. Dazu sind *qualitative* Erhebungsmethoden erforderlich, was wiederum die relativ kleinen Fallzahlen begründet. Unser Forschungsinstrument waren *thematisch strukturierte Leitfadeninterviews*³², die das günstigste Verhältnis von Erhebungsaufwand und Forschungsertrag versprochen. In der Praxis lief dies auf jeweils zwei- bis dreistündige Interviews hinaus, die wir in der Regel mit beiden Ehepartnern gemeinsam führten. Die Gespräche wurden auf Band aufgenommen, schriftlich fixiert und anschließend in einem iterativen Verfahren interpretativ ausgewertet.

Ein erstes wichtiges Ziel unserer Interviews, die wir im Sommer und Herbst 1997 durchführten, bestand darin, die alltäglichen Mobilitätsmuster des jeweiligen Haushalts - nach Mann und Frau getrennt - zu rekonstruieren. Dazu gehörte zum einen die Bestandsaufnahme und Begründung des individuellen wie auch gemeinsamen *Aktionsraums* im Alltag, d.h. aller im Wochen-, Monats- oder Jahresturnus regelmäßig - oder zumindest hin und wieder - aufgesuchten außerhäusigen Aktivitätsorte und ihrer Entfernung, sei es die Arbeitsstätte, seien es Einkaufsorte oder die Ziele, zu denen man die Kinder begleitet, oder seien es schließlich die außerhäusigen Freizeitaktivitäten. Gemeinsam mit unseren Interviewpartnern versuchten wir, diese Aktionsräume auch *graphisch* darzustellen, um ihre Ausdehnung und Differenziertheit, die Länge und Verkettung der zugehörigen Wege usw. transparent zu machen.

Wenn wir hier zugleich nach „Begründungen“ fragten, so ging es uns um die Bedeutung, welche die Befragten mit ihren verschiedenen Aktivitäten und deren Entfernungen verbinden - warum sie sich z.B. für einen peripheren Wohnstandort so weit entfernt von ihrer Arbeitsstätte (oder umgekehrt) entschieden hatten; warum sie nur einmal in der Woche einen Großeinkauf in einem Supermarkt machen; warum sie sich einen Kinderarzt ausgesucht haben, dessen Praxis 10 km entfernt ist; warum sie in ihrer Freizeit genau den Aktivitäten nachgehen, über die sie berichten, und soziale Kontakte pflegen, für die solche Entfernungen überwunden werden müssen, usw. usw.

Verkehrsmittel verknüpfte. Man kann unterstellen, dass die *Job Ticket*-Besitzer im Durchschnitt etwas ökologisch aufgeschlossener sind.

32 Die Interviewer waren Hartwig Heine und Rüdiger Mautz, in zwei Fällen auch Wolf Rosenbaum. Vgl. den Leitfaden unserer Befragungen im Anhang.

Zum anderen erfragten wir die Verkehrsmittel, die bei den berichteten Wegen normalerweise - unter Umständen wetter- oder jahreszeitabhängig - benutzt werden.³³

Da es das Hauptziel der Interviews war, der Frage nach dem *Warum* der alltäglichen Verkehrsmittelwahl nachzugehen, fragten wir zunächst nach den allgemeinen Präferenzen und Antipathien gegenüber den drei wichtigsten Verkehrsmitteln (Auto, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel), um dann hier ebenfalls zu den situativen Begründungen für die jeweilige Verkehrsmittelwahl überzugehen.

Ein solche Untersuchung stößt auf das Problem, dass die Verkehrsmittelnutzung (wie viele andere alltägliche Aktivitäten) häufig längst zur *Routine* geworden ist, die dem Handelnden komplexe Entscheidungs- und Reflexionsprozesse erspart. Das notwendige Handlungswissen, über das der Einzelne verfügen muss, um z.B. morgens von seiner Wohnung zu seinem Arbeitsplatz oder am Freitagabend in das Stammlokal zu kommen, ist normalerweise - mit Giddens - in seinem „praktischen Bewusstsein“ sedimentiert, welches all das umfasst, „was Handelnde stillschweigend darüber wissen, wie in den Kontexten des gesellschaftlichen Lebens zu verfahren ist“ (Giddens 1988, 36). Ein Kernanliegen unseres methodischen Vorgehens war es, dieses „stillschweigende Wissen“ im Verlauf des Interviews freizulegen; es zielte darauf ab, das normalerweise routinisiert ablaufende Verkehrsverhalten unserer Interviewpartner und -partnerinnen gewissermaßen ‘begründungspflichtig’ zu machen - auch auf die Gefahr hin, unsere Interviewpartner zu *ex-post-Konstruktionen* solcher Begründungen zu provozieren.

Wir stellten deswegen nicht nur die Frage nach dem *Warum* der berichteten Verkehrsmittelwahl, sondern spielten im Interview auch mögliche *Alternativen* durch.³⁴ Beispielsweise fragten wir den Autofahrer, ob er es sich vorstellen könne, auch mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu fahren, welche Gesichtspunkte für ihn dabei ins Spiel kämen, ob dies überhaupt gehe bzw. ob er es schon einmal ausprobiert habe usw.; oder wir fragten die (autobesitzende) Radfahrerin, warum sie für diesen oder jenen Weg *nicht* das Auto nehme; die Familie, die am Wochenende gern mit dem Auto in diverse Freizeitparks fährt, sollte uns erklären, warum sie für diese Wege keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzt etc. Im Rahmen einer solchen *ex-post-Analyse* sollten die jeweils subjektiv relevanten Entscheidungskriterien expliziert werden und die Verkehrsmittelwahl als Ergebnis eines (teilweise fiktiven)

33 Zwar war es uns wichtig, die Aktionsräume und Verkehrsmittelnutzungen der Familien möglichst realitätsnah zu erfassen, doch kam es uns nicht auf ein *vollständiges* Nachzeichnen sämtlicher täglicher Wege und Verkehrsmittelnutzungen an. Dies wäre in einem Interview auch gar nicht zu leisten, sondern würde den Probanden die Führung eines ‘Verkehrstagebuchs’ abverlangen - ein sehr aufwendiges Verfahren, das die Zahl der Haushalte, die in die Untersuchung hätten einbezogen werden können, vermutlich noch einmal erheblich reduziert hätte.

34 Vgl. die im angelsächsischen Raum entwickelte Technik *Household Activity-Travel Simulator (HATS)*, P.M. Jones (1979), und ihre Weiterentwicklung bei E. Ruppert (1983) und (1986).

Abwägungsprozesses nachgezeichnet werden, in welchem den erwarteten Gewinne (z.B. an Zeit, an Geld, an Bequemlichkeit, an Autonomie) die wahrgenommenen Kosten (z.B. Zeitverluste, finanzielle Mehrbelastungen, Unbequemlichkeit, Fahrplanabhängigkeit) gegenüberstehen. Auf diese Weise haben wir nicht nur versucht, die Beweggründe und Motive von Verkehrsmittelentscheidungen aufzudecken, sondern auch das Ausmaß des 'Zwangs' zu thematisieren, der aus Sicht des Einzelnen von bestimmten mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen, insbesondere vom Zuschnitt des eigenen Aktionsraums, ausgeht (z.B. von der Lage des einmal gewählten Wohn- und Arbeitsorts, vom Standort der Schule oder des Kindergartens, von Dauer und Lage der Arbeitszeit, vom Wohnort der Freunde usw.).

Aus der Fülle der möglichen Motive, die bei den alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen eine Rolle spielen, interessiert uns - siehe unser bereits formuliertes *zweites* Erkenntnisinteresse - die Bedeutung *ökomoralischer Erwägungen* in besonderer Weise. Gerade hier ist, zumal in der Interview-Situation, die Gefahr von *ex-post-Konstruktionen* besonders groß.

Wir haben deshalb darauf geachtet, in den Interviews nicht mit der Tür ins Haus zu fallen und gleich gezielt nach der Rolle solcher Erwägungen bei den einzelnen Verkehrsmittelentscheidungen zu fragen, sondern die Befragten ermuntert, zunächst ohne Vorgaben die aus ihrer Sicht jeweils entscheidenden Gründe darzulegen, um höchstens beiläufig in den Nachfragen auch dieses mögliche Motiv anzutippen. Erst gegen Interviewende warfen wir das Problem der Umweltschädlichkeit des Autos auf und fragten in diesem Zusammenhang nach der Selbsteinschätzung, inwieweit ein hier evtl. gegebenes Problembewusstsein das eigene Verkehrsverhalten beeinflusst.

In diesem Kontext erkundeten wir dann auch - siehe unser *drittes* Erkenntnisinteresse - die verkehrspolitischen Optionen unserer Interviewpartner.

Auf die hermeneutischen und erkenntnistheoretischen Probleme, welche die Frage nach der Rolle der Ökomoral in den alltäglichen Mobilitätsentscheidungen aufwirft, werden wir noch einmal zurückkommen (Unterabschnitt 3.3).

Die Gliederung

Die folgende Präsentation unserer Untersuchungsergebnisse folgt im wesentlichen unseren dargelegten Erkenntnisinteressen. Das *erste* Kapitel beschränkt sich darauf, die Rolle des Autos in Familien mit Kindern zu beschreiben, und folgt dabei den verschiedenen Altersphasen der heranwachsenden Kinder, in denen sich jeweils charakteristische Anforderungen an die elterliche Mobilität stellen. Auf dieser Grundlage versucht das *zweite* und bei weitem umfangreichste Kapitel, die *normativen* Grundlagen, die in solchen Familien für das Festhalten an der Automobilität sprechen, systematisch herauszuarbeiten. Das *dritte* Kapitel untersucht die Frage, welche Rolle unter diesen Umständen noch die ökomoralische Forderung nach Autoverzicht in den konkreten Verkehrsmittelentscheidungen spielen kann und wie die hier erfahrene Dissonanz verarbeitet und reflektiert wird. Das *vierte* Kapitel stellt schließlich die Frage, ob und unter welchen Bedingungen die Ökomoral in einer auch „von unten“ getragenen Verkehrspolitik eine Art zweiter Chance erhält.

1. Automobilität als integraler Bestandteil familiärer Lebensweise

Wir wollen untersuchen, über welche Prozesse und Mechanismen sich die ‘Automobilisierung des Alltags’ vollzieht, wobei wir den lebensweltlichen Kontext des *Familienhaushalts* in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken. In keiner Bevölkerungsgruppe ist Autobesitz so verbreitet wie bei Familien mit Kindern. Zudem wird gerade in dieser Gruppe besonders deutlich, dass die Integration des Autos in den Alltag auch eine *bio-*

graphische Dimension hat, der wir in diesem Kapitel nachgehen wollen. Dabei wird sich zeigen, dass der Prozess zunehmender familiärer 'Autoabhängigkeit' im erheblichen Maße von den verschiedenen *Altersphasen der Kinder* bestimmt wird. Wir unterscheiden vier Phasen: die Zeit vor der Geburt des ersten Kindes; die Zeit von der Geburt des Kindes bis zu seinem Eintritt in den Kindergarten; die Kindergarten- und Schulanfängerzeit; die Zeitspanne vom Grundschüler bis zum fäherscheinfähigen Jugendlichen. Die Gliederung der folgenden Abschnitte orientiert sich an dieser Phaseneinteilung; beginnen wollen wir aber mit der vorfamiliären Phase, soweit wir sie in den Interviews rekonstruiert haben, da sie für die Frage der Automobilnutzung der späteren Familie nicht unwichtig ist.

Erste Phase: Der Weg zur familiären Autonutzung

Der individuelle Einstieg in die Automobilität geschieht normalerweise vor der Familiengründung; die Entwicklung der letzten Jahrzehnte geht dahin, dass er mit dem Erreichen des fäherscheinfähigen Alters zusammenfällt. Mitte der 90er Jahre besitzen 89 % der 18-25jährigen den Fährerschein, wobei fast alle (95 %) den Fährerschein bereits im Laufe des 18. bzw. 19. Lebensjahrs erwerben (Tully 1998, 154, 97). Zehn Jahre vorher war der Anteil der fährerscheinbesitzenden Jugendlichen noch geringer, lag aber immerhin auch schon bei ca. 75 % (ebenda, 155). Geschlechtsspezifische Differenzen gehen zurück; heute verfügen fast ebenso viele junge Frauen wie junge Männer über einen Fährerschein (ebenda). Eine aktuelle Studie zur Autonutzung Jugendlicher zeigt, dass bereits 90 % der jungen Fährerscheininhaber zumindest zeitweise auf ein Fahrzeug zurückgreifen zu können, und zwar mehr als 50 % auf einen eigenen PKW, die übrigen auf das Auto der Eltern oder auf ein eigenes Motorrad (ebenda, 154). Tully zufolge resultiert die hohe Wertschätzung der Jugendlichen für das Auto nicht nur daraus, dass sie mit ihm über ein schnelles und bequemes Verkehrsmittel verfügen, das sie bei den Wegen zur Ausbildungsstätte, zum Arbeitsplatz usw. von öffentlichen Verkehrsmitteln, vom Fahrrad oder von Bringdiensten der Eltern unabhängig macht. Vielmehr ermöglicht und symbolisiert das Auto ganz allgemein Bewegungsfreiheit, Selbständigkeit, soziale Teilhabe, kurz: das Hineinwachsen in die Erwachsenenrolle; nicht selten wird es zum wichtigen Statussymbol in der *peer group* (ebenda, 94 f.).

Angesichts der hohen - praktischen wie symbolischen - Bedeutung, die das Auto für Jugendliche und junge Erwachsene hat, verwundert es nicht, dass auch in unserem Sample fast alle Paare von Beginn an über mindestens ein Auto verfügten. Nicht selten besaßen *beide* Partner, bevor man zusammenzog, ein eigenes Auto. Es sind dann häufig Kostenüberlegungen sowie die Lage des gemeinsamen Wohnstandorts, von denen abhängt, ob man jetzt eines der Autos abschafft oder sich auch weiterhin zwei Autos hält. Die Paare unseres Samples, die sich im städtischen Bereich Hannovers ansiedeln, beschränken sich zunächst überwiegend auf *ein* Auto. Dagegen behalten diejenigen, die im ländlichen Bereich wohnen, häufiger beide Autos - z.B. weil beide Partner bei ihrem Weg zur Arbeit ihr eigenes Auto nutzen oder weil man angesichts des mageren ländlichen Angebots an öffentlichen Verkehrsmittel auch in der Freizeit unabhängig bleiben möchte. So berichtet eine Erzieherin (zur Zeit im Erziehungsurlaub): „Als wir noch nicht zusammen gewohnt haben, hatte ich ein Auto, um zur Arbeit zu fahren, ich habe damals in Haste im Kindergarten gearbeitet, da war etwas schlecht hinzukommen, also auch mit Elternabenden, Dienstbesprechungen und sonstigen Sachen, und dann also auch spät abends, und Einkaufen. Ja und dann habe ich das (Auto) hier mit hergebracht, und so hatten wir dann zwei Autos.“ Ihr Mann, ein Verwaltungsangestellter, ergänzt: „Wir haben auch nie dran gedacht, ein Auto zu verkaufen. Jeder hatte die möglichen Freiheiten, ich habe damals noch aktiv Sport getrieben. Dass also immer die Möglichkeit für den einen oder anderen bestand, abends außerhalb von X (Dorfname) Angebote wahrzunehmen“ (M 17).

Also schon in der Zeit vor der Familiengründung - und häufig schon, bevor das Paar zusammenzieht - werden mobilitätsrelevante Entscheidungen getroffen, die für die Frage der Autoabhängigkeit von hoher Relevanz sein können. Dabei offenbart sich bereits hier der spezifische *Doppelcharakter* des Autos, der uns auch in späteren Familienphasen begegnen wird: Ist ein Auto erst einmal vorhanden, so erweitert es die Mobilitätsspielräume erheblich und ermöglicht z.B. Standortentscheidungen, die ohne Auto nicht in Betracht kämen. So erleichtert das Auto dem jungen Erwachsenen, der bei seinen Eltern auf dem Lande wohnt, einer Ausbildung oder einer Arbeit in der Stadt nachzugehen, Mitglied im städtischen Fitness-Center und nicht im dörflichen Sportverein zu

werden usw. Auch für den Stadtbewohner vervielfältigt das Auto die Optionen, etwa bei der Wahl eines Arbeitsplatzes oder beim Aufbau eines Netzes von Freundschaften und Bekanntschaften weit über das Stadtgebiet hinaus. Es ist die Kehrseite all dieser Entscheidungen, dass aus ihnen, sind sie einmal getroffen, mehr oder minder harte räumlich-zeitliche Mobilitätsverpflichtungen erwachsen können, die - aus subjektiver Sicht - die Autonutzung zu einem Muss werden lassen und die alltägliche Autoabhängigkeit erhöhen.

Ein solcher Einstieg in die Autoabhängigkeit ist bei einem ländlichen Wohnstandort heute geradezu vorgezeichnet - es sei denn, der Jugendliche oder junge Erwachsene orientiert sich im Hinblick auf Ausbildung, Arbeitsplatz, Freizeit, Freunde usw. ganz überwiegend auf den dörflichen Rahmen, was meist nicht zu erwarten und häufig auch faktisch unmöglich ist. Anders sieht es bei einem innerstädtischen Wohnstandort aus: Er schließt zwar nicht aus, dass ein Jugendlicher alle Möglichkeiten eines Autos, sofern es ihm zur Verfügung steht, nutzt; doch oft ermöglicht die Stadt ein Leben der kurzen Wege, das auch ohne Auto zu bewältigen ist. Hinzu kommt das öffentliche Verkehrsnetz, das in der Stadt weniger weitmaschig als auf dem flachen Lande ist. In der Stadt ist es eher möglich, sich auch ohne eigenes Auto oder mit nur begrenzter Autonutzung eine Vielzahl mit Mobilität verbundener Optionen offen zu halten. Dies gilt für eine Reihe unserer Interviewpartner, die heute in der Landesverwaltung beschäftigt sind und während ihrer Ausbildung (z.B. einem Studium) in der Innenstadt von Hannover - zum Teil bereits als Paar in einer gemeinsamen Wohnung - wohnten. Das innerstädtische Wohnen war Teil des Lebensstils als junge Erwachsene; hier war man in das gewünschte Milieu mit Kneipen, Cafés und Kinos integriert, man hatte es nicht weit zur Ausbildungsstätte, konnte in der Nähe einkaufen usw. Viele Wege waren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit der Straßenbahn gut zu erledigen. Sofern man damals bereits ein Auto hatte (was meist der Fall war), spielte es im Alltag häufig eine nur relativ geringe Rolle und wurde im wesentlichen am Wochenende oder im Urlaub (dann aber zum Teil intensiv) genutzt.

Zu einer wichtigen Weichenstellung kommt es oft erst mit dem Eintritt ins Erwerbsleben: Das Auto - das man sich vielleicht erst jetzt anschafft - ermöglicht es, auch größere

Distanzen, z.B. in das nähere oder weitere Umland, zu überbrücken, ohne gleich die innerstädtische Wohnung in Hannover aufgeben zu müssen. Ein Ehepaar (sie Beamtin, er Verwaltungsangestellter) berichtet, während ihrer Ausbildung noch ohne Auto gelebt zu haben. „M35: Zu dem Zeitpunkt, als ich noch studiert habe, da haben unsere ganzen Freunde und Bekannten in fünf Kilometer Entfernung gewohnt maximal, das war List, Vahrenwald, dieser Aktionsradius. F: Alles bequem zu erreichen. M: Und auch was man gemacht hat: Wir haben in der Nähe vom Cinemax gewohnt, das dann erst entstanden ist, also wirklich direkt. Also Kino, Sport, Squash, das war alles super erreichbar“. Dann änderte sich die Situation: „F: Ich habe nach dem Studium in Nienburg gearbeitet und mir das (Auto) damals eigentlich angeschafft, kann man sagen, weil ich da halt zum Teil mit dem Auto hingependelt bin. Das war so der erste Wagen. M: Da haben wir in der Innenstadt (Hannovers) gewohnt. F: Das ist jetzt auch schon knapp zehn Jahre her; das war so das erste Auto“ (M16).

Wem es jedoch gelingt, nach Abschluss der Ausbildung einen Arbeitsplatz im Stadtgebiet Hannovers (z.B. in der Landesverwaltung) zu bekommen, wird es noch leichter gemacht als der eben zitierten Pendlerin, an der innerstädtischen Wohnlage, sofern man ihr weiter den Vorzug gibt, festzuhalten, so dass sich am Grad der Autoabhängigkeit erst einmal wenig ändert.

Mit dem ersten Kind wandelt sich allerdings für viele - in der Stadt und auf dem Land - die Situation grundlegend.

Zweite Phase: von der Geburt des Kindes bis zur Kindergartenzeit

Die Geburt des ersten - und auch jedes weiteren - Kindes ist für die Eltern in vielerlei Hinsicht ein wichtiger Einschnitt, der nicht zuletzt die bisher gewohnten Abläufe und Routinen des Alltags betrifft. Dies hat erhebliche Konsequenzen für die Muster der alltäglichen Mobilität, wobei die Veränderungen für beide Elternteile zum Teil recht unterschiedlich ausfallen können. Die wichtigste Konsequenz ist, dass das neugeborene Kind

35 Wir werden im folgenden Ausführungen des Mannes durch ein vorgesetztes 'M', Ausführungen der

noch nicht allein gelassen werden kann, sondern bis auf weiteres die ständige Präsenz mindestens eines Elternteils erfordert, zumal Großeltern, die die zeitweilige Betreuung des Kindes übernehmen könnten, heute nur noch selten im gleichen Haus oder in erreichbarer Nähe wohnen. Sofern Mann *und* Frau vor der Geburt des ersten Kindes berufstätig sind - in unserem Sample der Normalfall -, wird nun ein neues Arrangement der innerfamiliären Arbeitsteilung notwendig. Meist läuft es darauf hinaus, dass es die Frau ist, die nicht nur wegen der Geburt, sondern auch wegen dieser durchgehenden Präsenzpflcht zumindest vorübergehend aus der Erwerbstätigkeit ausscheidet. Damit rücken das Kind, der Haushalt und die damit zusammenhängenden Reproduktionswege³⁶ nun ganz ins Zentrum ihrer Alltagsaktivitäten. Nach dem 14-wöchigen Mutterschaftsurlaub beginnt der (maximal dreijährige) Erziehungsurlaub, den laut Gesetz auch der Mann nehmen kann - dass es in unserem Sample nur Mütter sind, die dieses Recht wahrnehmen, und wir nur einem einzigen Vater begegnen, der zumindest die Möglichkeit erwägt, auch seinerseits für eine begrenzte Zeit in den Erziehungsurlaub zu gehen, belegt die nach wie vor bestehende Selbstverständlichkeit einer in diesem Punkt fortbestehenden *geschlechtsspezifischen* Arbeitsteilung.

Das Muster der alltäglichen Mobilität ändert sich somit für die *Mütter*, auf die wir uns zunächst konzentrieren, beträchtlich: Der tägliche Weg zur Arbeit entfällt fürs erste; bei den Reproduktionswegen müssen sie berücksichtigen, dass das kleine Kind noch nicht allein zu Hause bleiben kann, sondern auf fast jedem Weg mitzunehmen ist. Neue Wege kommen hinzu: zum Arzt, zu Krabbel- oder Mutter-Kind-Gruppen. Oder einfach nur Spaziergänge, die jetzt häufiger mit dem Kind unternommen werden.

Die Rundum-Betreuung des Kindes kann zur wichtigen Quelle der Autonutzung werden, was die familiäre Autoabhängigkeit - insbesondere die der Frau - entsprechend erhöht. Neben den kindbedingten Zielen im engeren Sinn wird die Mitnahme des Kindes bei Einkäufen und Besorgungen, bei Verwandtenbesuchen usw. zum Hauptanlass. Dies hängt vor allem davon ab, ob sich die Infrastruktur (Einkaufsorte, Ärzte usw.) so-

Frau durch ein vorgesetztes 'F' markieren.

36 Unter Reproduktionswegen sollen hier und im weiteren Text alle Wege verstanden werden, die weder freizeit- noch berufsbedingt sind, sondern im weitesten Sinne der Versorgung und Funktionsfähigkeit des Haushalts sowie dem Transport bzw. der Begleitung *anderer* Haushaltsmitglieder (vor allem der Kinder) zu und von den für sie relevanten Aktivitätsorten dienen.

wie der soziale Kontaktkreis im näheren Umfeld befinden oder aber weiter gestreut sind. Im ersten Fall lässt sich viel zu Fuß und mit dem Kinderwagen erledigen; im zweiten Fall wird dies aus Gründen von Zeit und Aufwand problematisch. Auf dem Rad können die Kleinen zunächst noch nicht mitgenommen werden, und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit Kleinkind und Kinderwagen wird von vielen Müttern, auch von denen, die sonst mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, als Zumutung empfunden. Eine Mutter berichtet: „Also ich bin öfter Bus gefahren früher, auch durch die Kinder bedingt. Aber wie gesagt, ich habe da nur schlechte Erfahrungen gemacht, was die Kinder mit Kinderwagen oder so (betrifft). Dass da sowieso nie geholfen wird oder die Leute noch reinfallen (in den Kinderwagen, d.Verf.), wenn sie sich nicht festhalten, und ich dann gesagt habe: dann gehe ich lieber zu Fuß oder fahre halt dann mit dem Auto“ (M14).

Es ist insbesondere die disperse Siedlungsstruktur der städtischen Peripherie oder des Umlands, die hier viele Mütter dazu veranlasst, Reproduktionswege, bei denen das Kind dabei sein muss, mit dem Auto zu machen, da der Weg zum nächsten Supermarkt oder zu wichtigen Dienstleistern (Banken, Ämter, Ärzte usw.) häufig deutlich weiter als bei städtisch-zentralen Wohnlagen ausfällt. Wohnt die Familie zentrumsnah, so lässt sich bei einer günstigen Nahinfrastruktur der Löwenanteil der Reproduktionswege auch mit Kind autolos bewältigen; in peripheren Stadtteilen oder in den Dörfern ist es, wenn überhaupt, vielleicht noch der kleine „Laden um die Ecke“, der zu Fuß oder mit der Kinderkarre erreichbar ist, in welchem die Familie, vor allem wenn sie rechnen muss, aber nur einen kleinen Teil ihres Einkaufsbedarfs deckt. Hinzu kommt, dass viele zwar außerhalb, aber noch im Dunstkreis des urbanen Zentrums lebende Familien von dessen umfassendem Versorgungsangebot profitieren wollen, und zwar auch dann, wenn der eigene Wohnstandort eine Nahinfrastruktur bietet, die jedoch unter qualitativen Gesichtspunkten als suboptimal empfunden wird. Dies betrifft nicht nur die Versorgung des Haushalts mit Gütern des täglichen Bedarfs, sondern kann, sobald ein Kind zur Familie gehört, z.B. auch die Wahl eines „guten“ Kinderarztes berühren. Im Zweifelsfall geht hier - meist stärker noch als in anderen Belangen - Qualität vor Nähe: „F: Jetzt mit den Kindern kann ich mir das eigentlich ohne Auto nicht mehr vorstellen, allein so Arztbesuche. Hier vor Ort gibt es Kinderärzte, die nicht gerade den besten Ruf haben.

Also wenn man ein Auto hat, dann hat man schon die Möglichkeit, sich bessere Ärzte auszuwählen“ (M 3; die Familie wohnt an der Hannoverschen Peripherie in einem Neubauviertel; die Kinder sind ein halbes und zweieinhalb Jahre alt).

Das Problem des Einkaufens *ohne* Auto verschärft sich, sofern zur Familie *zwei* kleine Kinder gehören: Mit einem Kind mag es noch möglich sein, auch größere Einkäufe zu Fuß nach Hause zu transportieren und dabei das Kind in der Karre mitzunehmen, oder das Kind, wenn es sich dort schon halten kann, im Kindersitz des Fahrrads zu platzieren. Mit zwei Kindern sei das nicht mehr praktikabel: „Also das ist halt immer das Problem, wenn beide Kinder beim Einkaufen dabei sind, dann ist man eigentlich auf dem Fahrrad schon voll und hat vielleicht noch Platz für zwei Henkel oder eine kleine Tasche, und das lohnt sich dann einfach schon wieder nicht“ (M16; die Kinder sind zwei und vier Jahre alt). Spätestens jetzt werde das Auto für die Einkäufe unverzichtbar.

Es sind aber nicht nur solche praktischen Erwägungen, die Familien mit kleinen Kindern zur Intensivierung der Autonutzung veranlassen - auch das *Sicherheitsmotiv*, d.h. der Wunsch, die Kinder zu behüten und zu beschützen, spielt eine wichtige Rolle. Das Auto wird zum Schutzraum des Kindes, wo es vor den Unbilden des Wetters, der Enge und Drängelei in öffentlichen Verkehrsmitteln oder den besonderen Gesundheits- und Unfallgefährdungen des Straßenverkehrs sicher ist. Auch wenn die Familie in einem verkehrsberuhigten Wohngebiet wohnt - in der Stadt, am Stadtrand und manchmal auch in (größeren) Dörfern sind vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen nicht weit und können aus Sicht vieler Eltern den nicht-motorisierten Aktionsradius, der mit dem Kleinkind zu bewältigen ist, erheblich einschränken. Oft wird es z.B. als problematisch angesehen, Wege mit dem Kind im Kindersitz oder im Anhänger des Fahrrads zurückzulegen, falls auch Teilstrecken vielbefahrener Straßen ohne getrennte Radwege zu befahren sind.

Im Zeichen der nach wie vor bestehenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung sind es also vor allem Mütter, die sich nach der Geburt eines Kindes mehr als vorher auf das Auto angewiesen sehen. Dass dies zu ganz erheblichen Gewichtsverlagerungen in der familiären Verkehrsmittelnutzung führen kann, wird deutlich, wenn ein Ehemann be-

tont: „Und meine Frau fährt jetzt extrem viel mehr Auto als Fahrrad vorher, wegen der Kinder, weil sie beide mitkriegen muss“ (M 3).

Dass es zu solchen veränderten Mustern weiblicher Verkehrsmittelnutzung kommt, setzt voraus, dass die Mütter im Alltag über ein Auto verfügen können. In unserem Sample ist diese Voraussetzung weitgehend erfüllt - was die schon bekannte Trendbestimmung, dass wir uns gegenwärtig in einer Phase der *‘nachholenden Motorisierung der Frauen’* befinden³⁷, mehr als bestätigt. Dabei zeigt es sich, dass diese Motorisierung schon weiter vorangeschritten ist, als es die Indikatoren Führerscheinbesitz und Existenz eines familiären Zweitwagens (der schon 1989 bei knapp 40 % lag³⁸ und seitdem weiter steigt, Hautzinger u.a. 1994, 46 f.) erwarten lassen. Denn zumindest in unserem Sample steht den Frauen nicht nur in den Haushalten, in denen es *zwei* Autos gibt, durchweg ein PKW für die alltäglichen Wege zur Verfügung. Auch in den Familien, die nur *ein* Auto besitzen (das vermutlich meist auf den Namen des Mannes eingetragen ist), ist es die überwältigende Mehrheit der Frauen (gut 80 %), die zumindest tagsüber und im Alltag den primären Zugriff auf den PKW haben. Dies gilt sowohl für die schon wieder erwerbstätigen Mütter als auch - und sogar noch stärker - für die Mütter, die (noch) nicht wieder in die Erwerbstätigkeit zurückgekehrt sind und denen es zur Bewältigung ihrer alltäglichen Reproduktionswege nahezu uneingeschränkt zur Verfügung steht.

In der gegenwärtig von uns untersuchten Phase beruht diese Verfügung auf einer Art innerfamiliärer Vereinbarung, die ihrerseits von zwei Säulen getragen wird: *Erstens* geht es den Eltern um den *Schutz des Kindes*. Das Auto wird zu einer Art „Sicherheitsfaktor“, weil es im Falle einer plötzlichen Erkrankung oder einer Verletzung des Kindes mehr als jedes andere Verkehrsmittel den unverzüglichen Transport des kleinen Patienten zum nächsten Arzt oder ins Krankenhaus gewährleistet. Das Argument, dass dem Kind „doch einmal etwas passieren kann“, wird zur letzten unbezweifelbaren Appellationsinstanz dafür, dass es zumindest ein Auto geben muss, welches „für den Fall der Fälle“ Tag und Nacht vor der Haustür und damit im Zugriffsbereich der Mutter bleibt. Normalerweise sind sich Mann und Frau in diesem Punkt einig, auch wenn es gelegentlich die Frau ist, die mit besonderem Nachdruck auf die Schutzfunktion des

³⁷ Vgl. dazu auch unten, Abschnitt 2.3.

Autos verweist, wie z.B. im folgenden Fall, bei dem der Mann schon einmal die Abschaffung des Autos ins Auge fasste, inzwischen aber, nicht zuletzt aufgrund der skizzierten Sicherheitserwägungen, seine Meinung geändert hat: „Also mein Mann hat früher immer auf dem Standpunkt gestanden: Wir bräuchten eigentlich kein Auto, weil diese ein oder zwei Großeinkäufe, die wir machen, da könnten wir uns eine Taxe nehmen, weil das wäre dann kostenmäßig das gleiche, ob ich so ein Auto unterhalte oder die Taxe dann zweimal im Monat bezahle, und dann schreie ich immer auf und sage: Nein! Auch wenn wir das nicht überwiegend nutzen, stellt es für mich einen Sicherheitsfaktor dar. Ich habe zumindest die Möglichkeit, wenn mal etwas ist, auf die Schnelle ins Auto zu steigen und los zu fahren, sei es nun die Kinder, mir fällt da einer runter und ich fahre schnell zum Kinderarzt oder so. Es ist beruhigend zu wissen, das Auto steht vor der Tür. M: Richtig. F: Deswegen würde ich es auch nicht aufgeben wollen, auch wenn ich es schon möglichst einschränke, die Nutzung“ (M16, S. 36).

Geht es hier somit eher um den potentiellen - im *Ernstfall* kaum zu überschätzenden - Nutzen des Autos sowie um die Beruhigung elterlicher Ängste, so erstreckt sich die Vereinbarung darüber, wer wann das Auto bekommt, *zweitens* auf die ganz praktische Frage der *innerfamiliären Verteilung der alltäglichen Reproduktionsarbeit*. Wir haben gesehen, dass die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung spätestens mit der Geburt des ersten Kindes insofern ‘funktioniert’, als es fast immer die Frau ist, die zumindest zeitweise aus der Erwerbsarbeit aussteigt und sich nun unter der verschärften Bedingung, dass der Haushalt größer geworden und ein Kind zu versorgen ist, überwiegend um die jetzt umfangreichere und zugleich anspruchsvollere Reproduktionsarbeit kümmert. Das Auto hat in diesem Arrangement eine doppelte Funktion: Erstens soll es der Frau dabei helfen, die anfallende Reproduktionsarbeit sowie alle damit zusammenhängenden Wege zu bewältigen, so dass sich ihr Aufgabenvolumen mit Hilfe des Autos noch erweitern kann; zweitens dient das Auto als schnelles und flexibles Transportmittel aber auch der Entlastung der Frau, wodurch das beschriebene Arrangement für sie wiederum akzeptabler wird. Etwas zugespitzt formuliert lautet der (meist nur implizite) *Deal* zwischen den Ehepartnern somit: *Auto gegen familiäre Mehrarbeit*. Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung - auch dies gehört zum *Deal* - scheint sich dabei zumindest im Hinblick

38 Bezogen auf Haushalte mit mindestens zwei Führerscheininhabern.

auf die Reproduktionswege noch zu verstärken: Die Männer, die nun für den Weg zur und von der Arbeit weitgehend ohne Auto auskommen müssen, überlassen den Frauen nicht selten sämtliche Einkaufswege und Kindertransporte oder beteiligen sich nur noch sporadisch an diesen Erledigungen, z.B. wenn sie nach der Arbeit einen kleineren auch ohne Auto zu bewältigenden Einkauf machen, oder wenn sie alle 14 Tage am Samstag Vormittag mit dem Auto den Getränke-Großeinkauf erledigen.

Anhand unserer Interviews lässt sich nur schwer rekonstruieren, inwieweit das innerfamiliäre Arrangement, das im Alltag der Frau das Auto zugesteht, bereits durch das kindzentrierte Sicherheitsmotiv entschieden wurde oder noch eigener Aushandlungsprozesse zwischen den Ehepartnern bedurfte. Einige der Interviews legen es nahe, dass dazu gelegentlich sanfter Druck seitens der Frau nötig war - etwa wenn eine Mutter betont, sie habe der von ihrem Mann aus Kostengründen gewünschten Abschaffung des Zweitautos nur zugestimmt, weil er ihre „Bedingung“ akzeptierte, „dass ich dann im Prinzip das Restauto der Familie überwiegend für mich habe, weil ich eben durch Familie, Sport, Kind und was da eben alles so ist, doch ziemlich mobil sein muss“ (M31). Eine andere Mutter berichtet: „Ich muss ganz klar sagen: Als unser Passat damals den Geist aufgab, da war ich diejenige, die gesagt hat, wir müssen schnellstens ein Auto wieder haben. Ich hätte es mir hier nicht vorstellen können, längerfristig ohne Auto zu sein“ (M26).

Dass das skizzierte Arrangement zwischen Ehepartnern mit jüngeren Kindern so verbreitet ist, hängt nicht zuletzt mit der bevorzugten *Wohnlage* zusammen. Insbesondere junge Familien in großstädtischen Ballungsräumen zieht es an die Peripherie oder ins dörfliche Umland, was häufig mit dem Erwerb eines Eigenheims verbunden ist. Andere haben den peripheren oder ländlichen Wohnort mit dem Elternhaus 'geerbt'. Und auch wenn sie hier nicht durchgehend gewohnt haben, wird der heimatliche Ort spätestens zum Zeitpunkt der Familiengründung wieder attraktiv, zumal nicht wenige die Möglichkeit haben, sich hier günstig ein Eigenheim zu bauen (etwa auf elterlichem Grund und Boden). Verglichen mit innerstädtisch wohnenden Familien handeln sich solche *Stadtflüchtlinge*, wie bereits deutlich wurde, eine zumeist ausgedünnte Infrastruktur, längere Alltagswege und eine verschlechterte Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ein, was die Autonutzung wesentlich zwingender als in innerstädtischen Wohnlagen

macht - es ist kein Zufall, dass die zwei autolosen Familien unseres Samples in der Innenstadt Hannovers leben, die Zweitwagenquote dagegen bei den Familien im dörflichen Umland noch einmal deutlich höher als bei den Stadtrandfamilien ist. Wenn zur Familie ein kleines Kind gehört, erhöht sich der Zwang zum Auto weiter. Zu dem *Deal Auto gegen familiäre Mehrarbeit* kann es schon in den innerstädtischen Wohnquartieren kommen, aber er kann hier insofern folgenlos bleiben, als das Auto im Alltag kaum bewegt wird. Im Zeichen geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung ist er an der Peripherie und auf dem Land, wo es viele Familien mit Kindern hinzieht, bittere Notwendigkeit.

In vielen Fällen, in denen die Familiengründung mit dem Umzug an die Peripherie oder aufs Land verbunden war, ist dieser *Deal* bereits integraler Bestandteil des Umzugsbeschlusses, und von ihm hängt auch häufig die Entscheidung über die endgültige Wohnlage ab. Denn soll es bei *einem* Familienauto bleiben, wird es zu einem wichtigem Kriterium für die Wohnlage, dass die anvisierte innerfamiliäre Autoverfügung auch praktikabel ist, d.h. der Mann den täglichen Weg zur Arbeit mit zumutbarem Aufwand *ohne* Auto bewältigen kann. Eine 40 km von Hannover entfernt wohnende Ehefrau berichtet: „Dadurch, dass meine Schwiegereltern da gewohnt haben, haben wir hier gebaut, auch aus dem Grund, weil er (der Mann) dann zu Fuß zur Bahn gehen und mit der Bahn nach Hannover fahren kann. So habe ich mir das überlegt. Also damit kann ich leben, wenn ich das Auto habe, und ich bin flexibel“ (H12).

Die subjektiven Vorstellungen darüber, was zumutbar ist, können recht unterschiedlich ausfallen. Für den einen muss es die zu Fuß schnell erreichbare Bus- oder Bahnanbindung sein; der andere ist bereit, zwei oder drei Kilometer bis zur nächsten Haltestelle bzw. zum Bahnhof zu radeln; der dritte kann beschließen, von nun an täglich 12 km mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Es erleichtert ein solches Arrangement und erweitert den Spielraum bei der Wahl eines geeigneten Wohnstandorts, wenn der Mann schon eine gewisse Vorliebe für öffentliche Verkehrsmittel oder fürs Fahrrad mitbringt. Einige der Männer sind bereits in der Vergangenheit - aus welchen Gründen auch immer - beim Weg zur Arbeit zumindest hin und wieder, andere sogar ganz vom Auto auf Bus, Straßenbahn oder Rad umgestiegen und inzwischen zu routinisierten Nutzern dieser Verkehrsmittel geworden, so dass die Veränderung, die sie nach dem Wegzug aus der In-

nenstadt in Kauf nehmen müssen, vor allem in längeren und zeitaufwendigeren Arbeitswegen besteht. In anderen Fällen nimmt der Mann, der eigentlich eher als *Autofahrer* einzustufen ist, die tägliche Bus- oder Bahnfahrt zur Arbeit als notwendiges Übel auf sich (weil z.B. ein Zweitwagen aus finanziellen Gründen vorerst nicht in Betracht kommt). Was sich mit dem Bedauern verbinden kann, auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (oder des Fahrrads) auch dann festgelegt zu sein, wenn z.B. die Fahrt mit dem Nahverkehrszug bei Verspätungen oder sommerlicher Hitze besonders beschwerlich sei: „Also wenn es jetzt so heiß ist und mitunter die Züge so starke Verspätung haben, dann überlege ich mir schon, mit dem Auto zu fahren. (...) Das Problem wäre dann allerdings, dass meine Frau den Wagen nicht zur Verfügung hätte, das geht eigentlich nicht, jedenfalls an den Tagen, an denen sie zu Hause ist. F: Einmal im Monat vielleicht, wenn wir abends in Hannover was vorhaben, dann fährt mein Mann gleich morgens mit dem Auto, und ich fahre mit dem Zug, aber das kommt sehr selten vor“ (R1).

Die bisher skizzierten Arrangements beruhen auf der Entscheidung, auch nach dem Wegzug aus der Innenstadt mit *einem* Auto auszukommen - z.B. weil man aus prinzipiellen Erwägungen heraus den Schritt zum Zweitauto scheut oder dies der Geldbeutel nicht zulässt. In zahlreichen anderen Fällen, insbesondere bei eher abgelegenen dörflichen Wohnstandorten, bewältigt man die alltäglichen Mobilitätsanforderungen dagegen mit *zwei* Autos. Dabei handelt es sich meist um Konstellationen, in denen es für den Mann entweder unmöglich ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu kommen, oder dies mit einem unzumutbar erscheinenden Aufwand an Zeit und Mühe verbunden wäre. Ein auf dem Dorf wohnender Schichtarbeiter von VW, der täglich 38 Kilometer zur Arbeit fährt, erläutert: „Damit ich pünktlich in der Firma bin, müsste ein Zug um halb fünf fahren. Und das tut er nicht. Das hieße auch für mich wieder: früher aufstehen. Und so stehe ich erst viertel nach vier auf und fahre zehn nach fünf los. (...) Der erste Zug nach Hannover ist praktisch um Punkt sechs (und damit zu spät, Anm. d.Verf.) in Hannover Hauptbahnhof. Eine Alternative ist da also nicht da. Es gab mal früher einen Pendelverkehr, einen Werksbus, der hier über die Dörfer fuhr. Aber wenn ich heute meine Kollegen angucke, die mit dem Bus fahren: Die sind auch so lange unterwegs. Denn der Bus hat einen Startpunkt, wo er die ersten Leute einsammelt, und es ist klar,

dass er da früher sein muss. Und irgendwann auf der Tour holt er dann mal den letzten ab und dann fährt er los. Und die Kollegen, die aus Nienburg kommen, sind auch fast anderthalb Stunden unterwegs. Und das bin ich nicht bereit, in Kauf zu nehmen. Ich bin froh, wenn ich zu Hause bin“ (H23).

Auch in diesen Fällen besteht zwischen den Ehepartnern Konsens darüber, dass der Frau wegen des kleinen Kindes jederzeit ein Auto zur Verfügung stehen müsse. Oft erscheint dies vor dem Hintergrund dörflicher Abgeschlossenheit (oder schlecht angebundener Stadtrandlagen) besonders zwingend: einerseits für den „Fall der Fälle“, dass dem Kind „etwas passiert“, andererseits aber auch wegen des Gefühls der Mutter, bei ihrem durch das Kind eingeschränkten Bewegungsspielraum „irgendwie gefangen“ zu sein (M13). In einigen Fällen konnten sich die Ehepaare mit einem Auto arrangieren, solange es nur ein Kind in der Familie gab; mit zwei kleinen Kindern erschien es jedoch nicht mehr möglich, so die täglich anfallenden Reproduktionswege, den Arbeitsweg des Mannes sowie die Rundum-Betreuung der Kinder (z.B. ihre Mitnahme bei Einkäufen und sonstigen Wegen) zu bewältigen. Der Vater einer auf dem Land wohnenden Familie sagt dazu: „Vorher mit einem Kind war noch viel mit dem Fahrrad zu schaffen für denjenigen, der zu Hause war. Hinten drauf ein Kind ist kein Problem, aber mit zwei Kindern. Wir haben ja nichts hier im Dorf, sei es ein Kinderarzt oder, wir müssen immer weiter weg fahren, und dann ist es mit zwei Kindern nicht zu schaffen“ (H21).

Kehren die Frauen nach dem Mutterschafts- bzw. Erziehungsurlaub wieder ins Berufsleben zurück, können sich die an sie gestellten Mobilitätsanforderungen noch einmal beträchtlich erhöhen. In vielen Fällen wird das Auto zur Alltagsbewältigung noch wichtiger. Einige der von uns interviewten Frauen vollziehen diesen Schritt, noch bevor das Kind das Kindergartenalter erreicht hat. Was bedeutet, dass dessen Rundum-Betreuung weiterhin, d.h. auch während der arbeitsbedingten Abwesenheit der Mutter, sichergestellt sein muss. Wir sind hier verschiedenen Lösungswegen begegnet, denen gemeinsam ist, dass die Frau auf jeden Fall nur in Teilzeit arbeitet. Auch wenn es kaum noch vorkommt, dass die Drei-Generationen-Familie in einer Wohnung zusammenlebt, wohnen die *Großeltern* (bzw. Oma oder Opa) doch gelegentlich im gleichen Haus oder in der Nähe, so dass es zumutbar erscheint, das Kind zeitweilig in ihre Obhut zu geben. In

anderen Fällen wird für diese Aufgabe eine *Tagesmutter* engagiert. Häufig entscheidet sich die Mutter aber auch für ein Arbeitszeitmodell, das zeitliche Kollisionen mit der Ganztagsarbeit des Mannes - die in diesen Fällen fast immer als unantastbare Größe behandelt wird - zu vermeiden sucht. Weshalb sie oft zunächst nur stundenweise arbeitet bzw. einen 620-DM-Job übernimmt, z.B. nach dem Arbeitsende des Mannes, der sich dann um das Kind kümmern kann. Arbeitet die Frau auf einer Halbtags- oder gar auf einer Zweidrittelstelle, wird es schon schwieriger, die ständige Präsenz einer der Ehepartner zu gewährleisten. Hier kann es zu einem regelrechten „Gegenschicht-Modell“ kommen. So wird eine der von uns befragten Frauen nach dem Ende ihres Mutterschaftsurlaubs ihre Zweidritteltätigkeit bei einem Hannoverschen Industriebetrieb wieder aufnehmen, und zwar dergestalt, dass sie an vier Wochentagen von 5.45 Uhr bis 12.15 Uhr arbeitet, während ihr Mann an den gleichen Tagen von 14 Uhr bis 20 Uhr und an dem Wochentag, an dem seine Frau frei hat, von 7 Uhr bis 19 Uhr arbeitet. Das auf dem Lande wohnende Ehepaar, das zweimal täglich einen Arbeitsweg von jeweils 45 km bewältigen muss und dazu auf zwei Autos zurückgreifen kann³⁹, beschreibt die Folgen für die tägliche Zeitplanung: „F: Da kann ich es mir echt nicht erlauben, auch nur eine Viertelstunde oder 10 Minuten zu spät zu kommen. M: Nee, das geht nicht. Weil ich dann auch den Zug nicht mehr kriege, nachmittags (er fährt mit dem Auto bis zum nächsten Bahnhof, d.Verf.). Das ist wirklich Minutenarbeit“ (H29).

Auch wenn die Intensität der Automobilnutzung in der Zeit *vor* dem ersten Kind und auch später von Familie zu Familie erheblich variiert, so gilt doch in fast allen Fällen, dass sie nach der Geburt des ersten Kindes zunimmt. Einige, die bereits die Abschaffung des Autos beschlossen hatten, haben es, als das Kind kam, dann doch nicht getan; andere, die vorher kein Auto hatten, haben es sich bei der Geburt des Kindes zugelegt. Es ist die generelle Tendenz, dass die Frau das Auto nun deutlich mehr als früher nutzt, in einigen Fällen in Form des – unter Umständen neu angeschafften - Zweitwagens, in den meisten Fällen aber in der Form, dass sie sie nun tagsüber vorrangig über das *eine* Familienauto verfügt. Und wenn die Familie mit kleinen Kindern von der Innenstadt ins Grüne zieht, dann handelt sie sich sowieso ein höheres Maß an Autoabhängigkeit ein.

39 In diesem Fall teilt man sich ein zweites Auto mit dem Bruder des Ehemannes, der im gleichen Haus wohnt. Anlass, sich neben dem Erstwagen noch ein „halbes“ Auto zuzulegen, war die Geburt des zweiten Kindes.

Das Auto zeigt sich hier erneut und in aller Deutlichkeit von seinen zwei Seiten: Einerseits werden viele Alltagsroutinen und -entscheidungen überhaupt erst dadurch praktikabel, dass die Familie über ein oder auch zwei Autos verfügt - z.B. der Familieneinkauf, den die Mutter während der arbeitsbedingten Abwesenheit des Mannes erledigt, ohne die zwei kleinen Kinder allein zu Hause lassen zu müssen, die Wahl des Kinderarztes nach Qualitäts- und nicht nach Entfernungsgesichtspunkten, der Umzug der Familie von der Stadt aufs Land, die möglichst frühe Rückkehr der Frau in die Erwerbstätigkeit usw. Sind die entsprechenden Entscheidungen erst einmal getroffen, so hat sich andererseits die Notwendigkeit, für bestimmte Wege zum Auto zu greifen, deutlich erhöht - bis zu dem Punkt, dass bestimmte Aktivitäten nur noch mit dem Auto zu erledigen sind.

Wir haben das bisherige Hauptaugenmerk darauf gerichtet, wie sich nach der Geburt eines Kindes die familiären Mobilitätsanforderungen im Bereich *reproduktiver Tätigkeiten* und im Kontext von *Erwerbsarbeit* verändern und welche Rolle dabei das Auto spielt. Dabei blieb vorerst offen, inwieweit sich nach der Geburt von Kindern die Autonutzung in der familiären und persönlichen *Freizeit* ändert. Das Bild ist hier weniger eindeutig als im Bereich der reproduktiven und arbeitsbedingten Wege: Der Einschnitt, den die Geburt eines Kindes bedeutet, kann durchaus zur zumindest vorübergehenden *Reduktion* freizeitbedingter Autonutzung führen. Denn zunächst wird die Bewegungsfreiheit der Eltern durch die durchgehende häusliche Präsenz wenigstens eines Elternteils erheblich eingeschränkt. Auf viele bisher *gemeinsam* unternommene Freizeitaktivitäten muss man fürs erste verzichten, sofern man keinen Babysitter engagiert und auch keine Großeltern, die einhüten könnten, verfügbar sind. Dadurch entfallen auch Wege, die vorher mit dem Auto gemacht wurden. Nicht wenige berichten, nach der Geburt des ersten Kindes wesentlich „häuslicher“ geworden zu sein. Bei den verbliebenen gemeinsamen Freizeitunternehmungen handelt es sich jetzt um Aktivitäten, bei denen man das Kind mitnehmen kann, was oft heißt, dass sich der „Aktionsradius“ in der Freizeit gegenüber früher erheblich verkleinert: „F: Also wir sind mehr im direkten Umfeld unterwegs eigentlich. M: So im Fünf-Kilometer-Bereich. F: So im örtlichen Bereich und nur kaum darüber hinaus, was wir also vorher weniger waren. Zumindest bevor wir die Kinder hatten, sind wir halt häufig übers Wochenende

einfach mal ins Auto gestiegen und sind irgendwo hingefahren. (...) Also insofern: Es ist teilweise enger geworden“ (M26; das Ehepaar ist nach der Geburt des zweiten Kindes aufs Land gezogen).

Andere wollen dem Kleinkind die sonntäglichen „Fahrten ins Blaue“, die man früher mit dem Auto machte, (noch) nicht zumuten und lassen nun lieber den Wagen stehen, um „mit dem Kleinen was (zu) unternehmen, sei es bis zur nächsten Ecke zu laufen, auf dem Spielplatz oder je nachdem“ (M15). In manchen Fällen ändert sich der Freizeitstil grundlegend, etwa wenn man ein breites Spektrum an gemeinsamen kulturellen, geselligen oder sportlichen Aktivitäten aufgibt und sich in der Freizeit fast nur noch dem Kind (bzw. den Kindern) widmet: „Theater, Kino selten, die Bowlingmannschaft vernachlässigt, solche Sachen, das ist erledigt für ein paar Jahre“ (M31). Ein Ehepaar berichtet, nur noch einen Teil der früheren Aktivitäten aufrechterhalten zu können: „Also irgendwelche Kulturveranstaltungen oder so was fällt im Moment eigentlich völlig aus, weil wir wegen der Kinder nicht außer Haus gehen können, jedenfalls nicht ohne die Kinder aus dem Haus gehen können. Wir haben auch nicht die Möglichkeit, sie irgendwo kurzfristig irgendwo abzugeben zur Betreuung, und insofern beschränken sich die Freizeitaktivitäten eigentlich im wesentlichen auf Besuche von Freunden und Bekannten oder Verwandten und dann noch so Veranstaltungen, die vom Verein aus durchgeführt werden“ (M13).

Auch wenn in der familiären Kleinkindphase die Nutzung des Autos für zuvor gewohnte Freizeitaktivitäten häufig erst einmal zurückgeht, kann es doch umgekehrt auch in der Freizeit zu neuen Mustern der PKW-Nutzung kommen, die in erster Linie mit dem Kind begründet werden. Hierzu zählen vor allem Besuche bei Verwandten oder Freunden, die nun möglicherweise gerade wegen des Sprösslings intensiviert werden - z.B. weil man auch den weiter entfernt wohnenden Großeltern das Enkelkind nicht vorenthalten möchte - und für die man wegen des jetzt mitzunehmenden Gepäcks (Kinderspielzeug, Kinderwagen oder -karre, Windeln, bei Übernachtungen unter Umständen ein Kinderbett) das Auto braucht.

Für die Autonutzung in der Freizeit ist aber auch zu berücksichtigen, dass selbst in der Kleinkindphase nur ein Teil der Eltern die gesamte Freizeit dem Kind und der Familie widmet; noch kleiner ist der Anteil derer, die die ganz aufs Kind ausgerichtete Familienfreizeit auch später zum selbstgewählten Dauerzustand machen. Weitaus verbreiteter ist es, dass die Ehepartner sich einen *individuellen* Raum von Freizeitaktivitäten zu erhalten bzw. nach einer Übergangszeit im Anschluss an die Geburt neu zu schaffen suchen (und dabei meist an frühere Aktivitäten anknüpfen). Hier ist allerdings ein geschlechtsspezifischer Unterschied zu beachten, der bei Ehepaaren mit kleinen Kindern besonders ins Gewicht fällt: Während bei den meisten Frauen die mit Familie und Kind verbrachte Freizeit schon zeitlich eine große Rolle spielt und persönliche Freizeitaktivitäten von ihnen vorerst (wenn auch meist nicht vollständig) zurückgestellt werden, gelingt es den Männern eher, solche Aktivitäten auch weiterhin aufrechtzuerhalten. Mit der 'Arbeits'-Teilung korrespondiert also auch eine 'Freizeit'-Teilung: In Extremfällen verbringt die Frau ihre 'Freizeit' jetzt fast nur noch mit der Kinderbetreuung und -begleitung und schafft es vielleicht gerade, alle 14 Tage einmal ins Schwimmbad, zu einem Freundinnen-treff o.ä. zu gehen, während der Mann nach wie vor fast jeden Abend seinen Hobbies nachgeht. Wenn er für diese Wege vorher schon das Auto benutzt hat, so tut er es in den meisten Fällen auch weiterhin - besitzt die Familie zwei Autos, so bedarf es hier keiner weiteren Absprache; besitzt sie nur ein Auto, so steht es jetzt zwar normalerweise tagsüber der Frau zur Verfügung, doch in der Regel gibt es auch einen Konsens darüber, dass abends oder am Wochenende beide gleichermaßen auf den PKW zugreifen können und sich nur terminlich absprechen müssen. So gut wie alle der von uns interviewten Ehepaare sehen in diesem Punkt keine nennenswerten Koordinierungsprobleme, zumal die Frauen während der Kleinkindphase nur wenige eigene Freizeitwege, die mit denen des Mannes abgestimmt werden müssten, zurücklegen.

Abschließend wollen wir auf zwei weitere Tendenzen hinweisen, die die Automobilnutzung in den ersten Jahren nach der Familiengründung betreffen. Die *erste* Tendenz besteht darin, dass sich mit dem ersten, spätestens mit dem zweiten Kind viele Eltern im Hinblick auf die eigene automobilen Ausstattung umorientieren und sich die geräumige, 'kindgerechte', mit möglichst hohen Sicherheitsstandards ausgestattete *Familienkutsche* zulegen. Das neue Auto wird den veränderten familiären Bedingungen angepasst - und

wer sich beim Autokauf bisher nicht unbedingt an Zweckmäßigkeitskriterien orientiert hat, der tut es spätestens jetzt. Wichtig wird nun, dass das Auto über genügend Stauraum verfügt, damit stets ein Kinderwagen und andere Kinderutensilien mitgenommen werden können und auch längere Familienausflüge bzw. die Fahrt in den Urlaub nicht am Gepäckproblem oder an allgemeiner Enge und Unbequemlichkeit scheitern (weshalb man sich häufig für ein Kombi-Modell entscheidet). Wichtig wird überdies, dass Kleinkinder sicher und möglichst komfortabel im Auto transportiert werden können, so dass viele Eltern einem viertürigen Modell sowie im Zweifelsfall einem Auto mit Klimaanlage den Vorzug geben, „damit die armen Kinder hinten nicht so schwitzen“ (H21). So kommt es in dieser Situation oft zu einer ‘automobilen Aufrüstung’: Dort, wo der Kleinwagen, den man als junger Erwachsener und vielleicht auch noch in den ersten Ehejahren gefahren ist, wird nun durch ein wesentliches größeres, schwereres und damit nicht selten auch PS-stärkeres Modell ersetzt: „Dadurch, dass die Familie größer geworden ist, sind die Autos im Endeffekt auch mitgewachsen“ (M8).

Und in den Fällen, in denen die Ehepartner von vornherein über zwei Autos verfügten, kommt es nach der Geburt des ersten Kindes oft zu der typischen Konstellation, dass einem deutlich kleineren Auto, das dann häufig die Frau als ‘Zweitwagen’ für sich nutzt, ein als Familienkutsche dienendes und natürlich vom Mann gefahrenes ‘Erstauto’ zur Seite gestellt wird.

Allerdings bedeutet der Umstieg auf die Familienkutsche nicht in jedem Fall, dass man sich nun ein (noch) stärker motorisiertes Auto zulegt. Die Einsicht in die Notwendigkeit, zu einem familiengerechteren PKW zu wechseln, kann bei denen, die vorher PS-starke und sportliche Modelle besaßen, aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zum Umstieg auf ein Modell mit ‘abgespeckter’ PS-Zahl führen. So berichtet die Frau eines VW-Vertrauensmannes: „Na ja, ich muss sagen, früher, als man noch in etwas jüngeren Jahren war, da hatte man doch ein paar PS mehr. Das wird aber, glaube ich, von Jahr zu Jahr weniger, weil durch die Kinder kann man und möchte man es auch gar nicht“ (M29). Ein Vater berichtet, mit einem „uralten“ VW-Käfer angefangen und sich dann „langsam gesteigert“ zu haben, bis er „ausgeflippt“ sei und

sich einen BMW zugelegt habe. Mit dem Kind sei dann, wie seine Frau ergänzt, „der Umschwung“ gekommen: „Da hatten wir immer solche Schwierigkeiten, den Kinderwagen unterzubringen, hinten im Kofferraum. (...) Der heutige ist ein VW Passat Variant“ (H12).

Eine *zweite* Veränderung, die oft mit der Familiengründung einhergeht und zu der skizzierten Umorientierung im Hinblick auf die bevorzugten Automodelle beiträgt, betrifft das *männliche Verhältnis zum Automobil*. Folgt man Tully (1998), so sind junge Männer in den ersten Jahren nach dem Führerscheinerwerb eher „erlebnisorientierte“ Autofahrer; entsprechend *sportlich* fallen Fahrweise und bevorzugter Autotyp aus. Dagegen gehen junge Frauen von vornherein zweckorientierter an das Autofahren heran, was allerdings nicht ausschließt, dass es ihnen auch Spaß machen kann, hinter dem Steuer eines PKW zu sitzen. Die eigentlichen ‘Spaßfahrer’ sind aber die männlichen jungen Erwachsenen; nach Tully waren es mehr als 50 % der von ihm befragten jungen Männer, die den Hauptakzent auf das „Erlebnis Auto“ legen (ebenda, 173). Unter den Familienvätern scheint sich dagegen das Verhältnis zum Auto bereits abgekühlt zu haben. Zwar erklärt ein gutes Drittel aller von uns befragten Männer, nach wie vor und ohne Einschränkung gern Auto zu fahren (bei den Frauen gilt dies für etwa ein Viertel); doch mindestens ebenso groß ist die Gruppe derjenigen, die betonen, dass sie *früher* mehr Spaß am Autofahren hatten. Hierbei scheint es sich vor allem um ein ‘Männerphänomen’ zu handeln - in unserem Sample berichtet nur eine Mutter über einen ähnlichen Sinneswandel.⁴⁰ Während nicht wenige der Männer erklären, früher begeisterte Autofahrer, sogar „Autonarren“ und „Ausgeflippte“ gewesen zu sein, die das Auto „nicht nur als Fortbewegungsmittel“ gesehen hätten, sondern mit ihm häufig mal einfach so „ins Blaue“ gefahren seien usw. Inzwischen sei ihr Verhältnis zum Auto jedoch „distanzierter“ geworden, man habe „Abstand“ zum Autofahren gewonnen und setze sich nun unter „sachlicheren Gesichtspunkten“ hinters Steuer. Einige erklären

40 Eine Bibliothekarin, die zwei Töchter im Alter von 4 und 7 Jahren hat, berichtet über einen solchen Perspektivwechsel: „Früher bin ich gerne Auto gefahren. Also schön laute Musik, und auf der Autobahn sausen, das fand ich Klasse früher. Bei mir ist es aber auch so: Je weniger ich Auto fahre, desto mehr wird mir so die Gefährlichkeit bewusst. Also wenn wir dann so fahren, auch auf der Autobahn, dann habe ich richtig auch zum Teil Ängste, weil ich das inzwischen anders wahrnehme. Und diesen ganzen Aufwand inzwischen auch für mich selber: die Kinder anschnallen, mich selber anschnallen, einsteigen, Parkplatz suchen und und und - also ich habe da nicht mehr die Lust zu, das merke ich richtig. Das ist so eine Veränderung, die so sukzessive im Laufe der Jahre gekommen ist“ (H7).

diese Abkühlung im Verhältnis zum Auto damit, dass ihnen der zunehmende Straßenverkehr den Spaß mehr und mehr vergällt habe, andere führen es darauf zurück, dass sie mit zunehmendem Alter eben „ruhiger“ geworden seien usw.

Als wichtigster Grund schält sich heraus, dass es die Verantwortung für die Familie und die Kinder sei, weswegen sie heute das Autofahren mit anderen Augen betrachten. So äußert sich ein Vater, der früher „Renner“ (Scirocco, Golf GTI) bevorzugte, heute zur Frage der Höchstgeschwindigkeit so: „Aber 180 fahren, das ist für mich mit Stress verbunden. Denn wenn ich die Familie im Auto habe und 180 fahre: Ich übernehme ja auch eine gewisse Verantwortung. Ich meine: Ob ich bei 180 gegen einen Baum fahre oder bei 100. Aber ich sage mal: Bei 100 fahre ich stressfreier, es ist angenehmer zu fahren“ (H20).

Welche Auswirkungen dieser Sinneswandel auf die gefahrenen Kilometer hat, die die Männer im Auto zurücklegen, lässt sich im Einzelfall nur schwer beantworten, zumal sich die familiären Muster der Autonutzung nach der Geburt des ersten oder auch weiteren Kindes insgesamt stark verändern - z.B. wenn die neue Familiensituation zu einem Umzug an die städtische Peripherie führt. Was aber in der familiären Kleinkindphase meist zurückgeht, sind Häufigkeit und Radius der *freizeitbedingten* Autonutzung. Dies kann einerseits besonders die Frauen betreffen, da es vor allem sie sind, welche für die Kinder die eigenen Freizeitaktivitäten einschränken (siehe oben). Andererseits kann es aber auch bei den Männern noch stärker zu Buche schlagen, weil gerade sie es waren, die vorher zu ihrem Vergnügen mit dem Auto „unabhängig von der Entfernung am Wochenende mal schnell irgend jemand besuchten“ oder auch regelrechte Spaßfahrten ins Blaue unternahmen. In der Phase nach der Familiengründung scheint es nicht selten zu einem *domestizierteren* männlichen Mobilitätsverhalten in der Freizeit zu kommen, etwa wenn sich ein Vater jetzt als inzwischen „verkehrsberuhigt“ erklärt, weil das Kind „da auch so eine andere Ebene“ reinbringe, oder wenn ein anderer Vater, der sich bei der Freiwilligen Feuerwehr engagiert, berichtet: „Früher (...) bin ich auch ein bisschen rumgejökelt, mal hier geguckt, mal da geguckt, mal spaßeshalber zum Gerätehaus gefahren, das hat also etwas abgenommen durch die Familienbande“ (H11).

Dritte Phase: Kindergarten und Schulanfang

Wir haben gesehen, dass die familiäre Autoabhängigkeit in der Kleinkindphase meist - je nach Wohnstandort mit unterschiedlicher Intensität - zunimmt, wobei es hier allerdings zu familieninternen Differenzierungen kommt. Denn es sind vor allem die *Frauen*, die nun die Organisation ihres Alltags stärker als vorher auf das Auto stützen. Bei den Männern kann, sofern nur *ein* Auto im Haushalt vorhanden ist, der skizzierte *Deal* sogar zu einer verringerten Autonutzung führen. In der Freizeitmobilität kommt es in dieser Phase zu einer Überlagerung verschiedener Entwicklungstendenzen.

Was ändert sich, wenn das Kind in den Kindergarten kommt, außer dass für die Eltern ein zusätzlicher Begleitungsweg anfällt? Für viele *Frauen* steht spätestens jetzt die folgenschwere Entscheidung an, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Ausmaß sie wieder ins Erwerbsleben zurückkehren. Nur ein Teil der verheirateten Mütter scheidet nach der Geburt des ersten Kindes (oder eines weiteren Kindes) *dauerhaft* aus dem Erwerbsleben aus, was einerseits daran liegen kann, dass sie aufgrund der gegebenen Arbeitsmarktsituation keine Arbeit finden, die ihren gegenwärtigen Bedürfnissen entspricht, andererseits aber auch daran, dass sie sich nun „ganz“ dem Kind (den Kindern) sowie dem Haushalt widmen. In unserem Sample ist diese Gruppe deutlich in der Minderheit. Ein ebenfalls kleiner Teil der Frauen hat die Arbeit schon wieder aufgenommen, als das Kind noch zu jung für den Kindergarten war (siehe oben). Für die meisten Mütter gilt, dass sie dann, wenn das (jüngste) Kind in den Kindergarten kommt, wieder ins Berufsleben zurückkehren, wobei sie jedoch meist – zunächst - nur eine Teilzeitarbeit übernehmen (was im Öffentlichen Dienst, in dem viele Frauen unseres Samples beschäftigt sind, relativ unproblematisch ist). Dies kann eine halbe, eine Zweidrittel- oder Dreiviertelstelle sein, oder auch - außerhalb des Öffentlichen Dienstes - eine geringfügige Beschäftigung auf 620-DM-Basis. Für die Männer gilt, dass sie bis auf ganz wenige Ausnahmen weiterhin an der vollen Erwerbstätigkeit festhalten - auch jetzt sind es in erster Linie die Frauen, die ihren Wiedereinstieg ins Berufsleben den Erfordernissen der familiären Reproduktionsarbeit anpassen.

Mit der Rückkehr in den Beruf und der Aufnahme des Kindes in den Kindergarten verschärfen sich die *zeitlichen Koordinierungsanforderungen*, welche die Frauen im Alltag zu bewältigen haben - was in einigen Fällen noch dadurch verschärft wird, dass Verwandte pflegebedürftig werden und, sofern sie in erreichbarer Nähe wohnen, täglich oder mehrmals pro Woche zu besuchen und zu betreuen sind.⁴¹ Zwar müssen sie ihre Arbeitszeit nicht mehr mit der ihres Mannes daraufhin abstimmen, dass zu Hause mindestens ein Elternteil *ständig* präsent ist - was bei den Frauen, die schon frühzeitig ins Erwerbsleben zurückkehrten, solange notwendig war, wie das Kind noch nicht zum Kindergarten ging (siehe oben). Ein festes Datum, an dem sie sich orientieren müssen, bildet nun aber der vom Kindergarten (bzw. später von der Schule) vorgegebene Zeitrahmen, sofern hier nicht der Mann bestimmte Kinderbetreuungen übernimmt (siehe unten). Spätestens jetzt wird der Spagat zwischen Haushalt, Beruf und Kindern für die meisten Frauen zur täglichen Pflichtübung, wobei sie nicht nur die berufs- und haushaltsbedingten Anforderungen und Zeitordnungen aufeinander abstimmen, sondern auch noch mit den zunehmenden außerhäusigen Aktivitäten der Kinder vereinbaren müssen. Hierbei geht es nicht nur um Kindergarten und Schule, sondern auch um diverse Freizeitaktivitäten, für die sich die Kinder nun zunehmend interessieren (Besuch von Freunden) oder die ihnen die Eltern nahe bringen möchten (Kindersport, Musikunterricht, Ballett usw.). Dies macht es aus Sicht der Eltern meist erforderlich, dass man die Kinder, zumindest solange sie im Kindergartenalter sind, zu diesen Aktivitäten begleitet und sie anschließend wieder abholt.

Das Zusammenspiel von Wiedereinstieg ins Berufsleben, expandierender Kinderbegleitung und zunehmenden Reproduktionswegen potenziert das Interesse der Frauen an einer möglichst *flexiblen* Mobilität. Für sie kann in dieser Phase die Verfügung über ein Auto sowie der mit ihm verbundene Zugewinn an Zeitsouveränität noch wichtiger als während des Erziehungsurlaubs sein. Während für einige Ehepaare nun der Moment gekommen ist, sich ein zweites Auto anzuschaffen, bleibt es in anderen Fällen, in denen es weiterhin nur ein Auto gibt, bei dem schon beschriebenen *Deal*, dass es die Frau ist, die darüber im Alltag verfügt. Gerade bei eigener Berufstätigkeit profitiert sie von dem

41 Allerdings ist die Übernahme solche Pflege- und Betreuungsdienste zumindest in unserem Sample nicht *frauenspezifisch* und nicht die Folge geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung: Auch einige der Männer kümmern sich regelmäßig um die eigenen pflegebedürftigen Eltern (bzw. Elternteile).

„Kern-Benefit des Autos“ (Götz u.a. 1997, 265), mit ihm das zeitliche Korsett eines durchorganisierten Alltags etwas flexibler gestalten zu können. Immer wieder stoßen wir bei den Müttern auf die Feststellung, dass die Autonutzung für sie „einfach eine Zeitfrage“ sei, so z.B. bei einer halbtags arbeitenden Mutter von zwei Kindern, von denen das eine in den Kindergarten, das andere schon in die Schule geht: „Für mich als Hausfrau und Mutter und berufstätig, für mich ist halt Zeit ein ganz wichtiger Aspekt, und es ist oft wirklich so, dass ich auf den letzten Drücker losfahre, wenn ich irgendwo hin muss, wenn ich die Kinder jetzt auch zum Sport bringe oder so, weil ich halt alles oft nicht so unter einen Hut bringe, was man so zu erledigen hat tagsüber. Und da stellt sich für mich auch gar nicht die Frage eigentlich, wenn das Auto dann hier steht. Und wie gesagt, ich habe wenig Zeit, da nehme ich das Auto“ (M23).

Dies muss nicht heißen, dass berufstätige Mütter nun sämtliche Reproduktionswege mit dem Auto erledigen. Doch es bekommt, auch bei kürzeren Wegen, ein größeres Gewicht als vorher. Es unterstützt die Rationalisierung des Alltags, indem es - dank seiner flexiblen Einsatzmöglichkeiten - die zeitsparende Verkettung von Wegen begünstigt. So erklärt eine Mutter von zwei Kindern, warum sie mit dem Auto zu ihrer Halbtagsstelle fährt: „Also man ist einfach schneller, das ist wirklich ein Zeitfaktor, das ist wirklich das einzigste, was bei mir da zählt im Moment, und weil ich auf dem Rückweg dann auch wieder die Kinder vom Kindergarten abhole“. Deshalb brauche sie das Auto „jetzt nicht nur aus Bequemlichkeit“ mehrmals am Tag, „sondern um das bewältigen zu können dann auch, zeitlich, in einem guten zeitlichen Rahmen das unter einen Hut zu bringen“. Wie viele andere Mütter in ähnlicher Situation sieht sie im Grunde keine brauchbare Alternative zum Auto, zumindest wäre das mit zwei kleinen Kindern „schon schwierig“ (M22). Die Funktion des *Autos als Zeitpuffer* wird mit Blick auf die Kinder, die jetzt den Kindergarten oder die Schule besuchen, besonders wichtig: Erstens können zeitliche Unwägbarkeiten des kindlichen Verhaltens - beispielsweise „Trödeleien“ der Kinder beim Anziehen und beim Frühstück - mit der auch für sie geltenden festen Zeitordnung leichter in Einklang gebracht werden; zweitens sind die Eltern bestrebt, den Kindern einen möglichst verlässlichen Tagesrhythmus zu gewährleisten, was z.B. bedeutet, sie pünktlich vom Kindergarten oder vom abendlichen Sport abzuholen, das Mittagessen zur gewohnten Zeit aufzutischen usw. All dies scheint

häufig nur mit dem Auto bewältigbar. So erklärt ein Vater, warum er den siebenjährigen Sohn mit dem Auto vom Judo abholt: „Das wäre möglich, das mit Öffis zu machen. Da hat also die Entscheidung, das mit dem Auto zu machen, den Hintergrund, dass das einfach auch eine zeitliche Frage ist. Weil das ist dann auch erst um halb acht vorbei, und wenn man mit dem Auto fährt, ist man eigentlich kurz vor acht hier wieder zu Hause, und da unser Sohn immer ein bisschen trödelt, hat er wenigstens noch eine halbwegs reelle Chance, dass er um halb neun wirklich im Bett liegt. Wenn man das ganze mit Öffis machen würde, würde sich das noch mal locker eine halbe Stunde hinauszögern, das ist uns eigentlich ein bisschen spät“ (M25).

Häufig ist die Autonutzung teilzeitbeschäftigter Mütter in die Bemühung eingebettet, ihre Arbeitszeit so zu legen, dass sie mit den Anforderungen, die Haushalt und Kinder an sie stellen, noch grundlegender vereinbar wird. Dies muss sich nicht nur auf die Kindergarten- und Schulzeiten, sondern kann sich auch auf die Freizeitermine der Kinder beziehen. So steht hinter der Feststellung einer Mutter: „Ich habe meine Arbeitszeit den Hobbies der Kinder angepasst“ eine Wochenorganisation, in der sie ihren Halbtagsjob an zwei vollen und einem halben Tag abarbeitet, um in der verbleibenden Zeit ihre Kinder im Auto begleiten zu können (M22). Dies ist kein Einzelfall: Eine andere Mutter, die auf einer Eindrittelstelle arbeitet, hat ihre Arbeitszeit kompakt auf zwei Arbeitstage verteilt, um an den verbleibenden Wochentagen für die Begleitung ihrer Kinder zur Verfügung zu stehen (M16).

Auch wenn es vor allem die Frauen sind, auf denen die Verantwortung lastet, Berufstätigkeit, Haushaltsarbeit, Reproduktionswege und Kinderbetreuung unter einen Hut zu bekommen, so bleibt auch der Alltag vieler *Männer* hiervon nicht ganz unberührt - und zwar über den *Deal* hinaus, der ihnen tagsüber das Auto vorenthält. In der neuen familiären Situation - kleine Kinder, beide Ehepartner berufstätig - kommt es zu Bewältigungsstrategien, die auch den Mann involvieren. Aber hier gibt es eine Grenze, die auch heute nur selten überschritten wird: Dass es der Mann ist, der voll beschäftigt ist und es auch bleibt, während die Frau auf reduzierter Basis in den Beruf zurückkehrt, hat nach wie vor fast den Status einer Selbstverständlichkeit. Nur in zwei Familien unseres Sam-

ples gibt es Arrangements, in denen auch der Mann seine Arbeitszeit reduziert hat.⁴²

⁴² In einem Fall arbeitet er halbtags und sie auf einer Dreiviertelstelle, in dem anderen Fall ist er auf einer Zweidrittel-, sie auf einer Eindrittelstelle beschäftigt.

Verbreiteter und üblicher ist es da schon, und dies betrifft in unserem Sample die knappe Hälfte aller Fälle, dass der Mann einen Teil der Reproduktionswege übernimmt, womit sich die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung zumindest in diesem Punkt *abmildert*.⁴³ Einem solchen Arrangement begegnen wir gelegentlich auch dann, wenn die Frau nicht - bzw. noch nicht wieder - erwerbstätig ist; vor allem betrifft es jedoch Familien, in denen die Frau wieder berufstätig geworden ist, insbesondere wenn sie wieder voll oder zumindest mehr als halbtags arbeitet, was ihre Zeitspielräume für Reproduktionswege drastisch verringert. Dass es vor allem „die Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit“ sei (Buhr 1998, 97), die die Frauen zum Auto greifen lässt, scheint sich zumindest in diesen Fällen ein wenig zu relativieren.

Die Folgen für die familiäre Autonutzung fallen unterschiedlich aus: Sofern es *ein* Auto im Haushalt gibt, steht es im Alltag auch weiterhin überwiegend der Frau zur Verfügung. Hier kann die Übernahme von Reproduktionswegen durch den Mann zur Verminderung der familiären Autonutzung beitragen, wenn er etwa den Arbeitsweg mit Kinderbegleitungen (zum Kindergarten, zur Schule) oder mit Einkäufen verknüpft, was eben dann auch heißt, dass für diese Wege das Auto nicht zum Einsatz kommt. Ein solcher Substitutionseffekt bleibt aus, wenn die Ehepartner übereingekommen sind, bestimmte Wege - z.B. den Großeinkauf am Wochenende oder den abendlichen Transport des Sohnes zum Sport - *abwechselnd* mit dem Auto zu erledigen. Relativ verbreitet ist es auch, die Reproduktionswege und -aufgaben *geschlechtstypisch* so zu verteilen, dass der Mann sich dort an den familiären Versorgungswegen beteiligt, wo es um Einkäufe in Baumärkten oder „Schwertransporte“ geht, denn „ich entlaste meine Frau zum Teil vor allen Dingen bei Sachen, die schwer zu heben sind, wie z.B. alle Getränkeboxen, das übernehme ich grundsätzlich“ (M31). Wobei der Mann diese Wege normalerweise dann erledigt, wenn auch er über das Auto verfügen kann, also z.B. abends nach Dienstschluss oder am Samstag.

Zu den Bewältigungsstrategien, in die auch der Mann eingebunden ist, kann es - bei *einem* Auto - nun auch gehören, den *Deal* in gewisser Weise zu *modifizieren*: Auch

43 Empirisch abgesicherte Aussagen können wir hier nur zur innerfamiliären Arbeitsteilung bei den *Reproduktionswegen* (Einkäufe, Besorgungen, Kinderbegleitungen usw.), nicht aber zur Aufteilung der sonstigen Haushaltsarbeit machen, da sie nicht Gegenstand unserer Befragung war.

weiterhin hat die Frau in der alltäglichen Verfügung über den PKW die Priorität, aber in begrenzten Umfang nutzt es nun auch tagsüber der Mann, um mit ihm einen Teil der familiären Reproduktionswege zu erledigen. Dabei kann manchmal der abwechselnde Gebrauch des Autos mit dem Einsatz von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln auf kunstvolle Weise zu einem „ausgeklügelten System“ verzahnt werden. Zum Beispiel wenn die Frau morgens als erste aus dem Haus geht, mit dem Fahrrad zum Bahnhof fährt, es dort abstellt und mit dem Zug 30 km zur Arbeit nach Hannover fährt. Während der Mann eine Stunde später die Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bzw. zur Schule bringt, den PKW am Bahnhof abstellt und ebenfalls mit dem Zug zu seinem 15 km entfernten Arbeitsort pendelt. Die halbtags arbeitende Frau kommt mittags mit dem Zug aus Hannover zurück, nimmt das vom Mann am Bahnhof abgestellte Auto, holt die Kinder vom Kindergarten und von der Schule ab, fährt nach Hause und erledigt am Nachmittag - überwiegend mit dem Auto - Einkäufe und Kindertransporte (zu Freunden, zum Spielen, zum Turnen, „was eben alles so kommt“). Der ganztags arbeitende Mann kommt abends mit dem Zug von der Arbeit zurück und fährt mit dem Fahrrad, das seine Frau morgens am Bahnhof stehen ließ, nach Hause (M26).

In Fall eines VW-Arbeiters hängt der zeitweise Zugriff des Mannes auf das familiäre Auto von seinem Schichtplan ab: In seiner Frühschichtwoche kann die Frau, die halbtags arbeitet, tagsüber unbeschränkt über das Auto verfügen: Sie fährt mit ihm zur Arbeit, erledigt damit Kindertransporte, Einkäufe usw., während der Mann mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt. In der Spätschichtwoche des Mannes fährt die Frau morgens im Auto einer Nachbarin mit, um ins Büro zu kommen, während der Mann die Kinder mit dem Auto zum Kindergarten fährt und anschließend noch „manchmal“ Einkäufe und Arbeiten im Schrebergarten erledigt; mittags fährt er wie immer mit dem Rad zum VW-Werk, während seine Frau, die den Heimweg von der Arbeit mit Stadtbahn oder Bus zurückgelegt hat, für den Rest des Tages über das Auto verfügt, mit dem sie als erstes die Kinder vom Kindergarten abholt (M22).

Muss in den eben geschilderten Fällen der Mann - trotz Abschwächung des *Deals* - bei zahlreichen Wegen nach wie vor ohne das familiäre Auto auskommen, so kann er in den Haushalten, in denen es *zwei* PKWs gibt, für Arbeits- und Reproduktionswege jederzeit

zum Auto greifen, ohne dass dafür zwischen den Ehepartnern - auch bei abgemilderter Arbeitsteilung - besondere Absprachen nötig wären. So im Fall eines Verwaltungsbeamten, der, um seine Frau zu entlasten, die jüngste Tochter (6 Jahre) zweimal pro Woche nach der Arbeit mit dem Auto vom Hort abholt und sie anschließend einmal in der Woche zum Sport bringt; das Abholen der Tochter übernimmt er immer dienstags und freitags, weil sich seine Frau, die auf einer Dreiviertelstelle in der Verwaltung arbeitet und regelmäßig mit 'ihrem' Auto zur Arbeit (und vorher mit dem Kind zum Hort) fährt, an diesen Tagen besonders intensiv ihrer Arbeit widmen möchte, um „irgendwelche Sachen mal länger auszuarbeiten bzw. weil ich auch mal ein paar Überstunden brauche“ (H11). Gelegentlich übernimmt es auch der Mann, sich um pflegebedürftige Angehörige zu kümmern (in unserem Sample ist es jeweils die eigene Mutter), wofür er 'sein' Auto nutzt.

Nicht selten benutzt der Mann häufiger als die Frau eines der beiden Familienautos, um seinen Anteil an den Reproduktionswegen zu bewältigen. Dies kann etwa bei Schichtarbeitern der Fall sein. So ist z.B. ein Chemiarbeiter, der in zwei Schichten arbeitet, in seiner Spätschichtwoche dafür zuständig, die Kinder zum Kindergarten zu bringen und von dort wieder abzuholen. Dass er dies - auch morgens - fast immer mit dem Auto tut, obwohl er vormittags nicht arbeiten muss, begründet er mit dem „Zeitfaktor“ und den spezifischen Bedürfnissen des Schichtarbeiters: „Erst einmal kann ich (dann morgens) länger schlafen, da geht's schon los. Weil ich dann meistens von der Spätschicht komme, und vor zwölf, eins (abends) liege ich dann nicht im Bett, und dann nutze ich eigentlich schon jede Minute morgens aus. Und meistens verbinde ich das dann auch damit, dass ich von da aus (d.h. vom Kindergarten aus) irgendwohin zum Frühstück fahre oder meine Eltern besuche, ohne gleich wieder nach Hause zu fahren. So kombiniere ich das dann.“ Die Ehefrau, die halbtags arbeitet, bringt die Kinder, wenn sie „dran ist“, morgens vor der Arbeit ebenfalls mit dem Auto zum Kindergarten, lässt sich aber mittags, wenn sie ihre Arbeit hinter sich hat, mehr Zeit und holt die Kinder anders als ihr Mann meist zu Fuß vom Kindergarten ab, „weil es, wenn das Wetter schön ist, immer noch ein kleiner Spaziergang ist und den Kindern ja auch nicht schadet“ (H26).

Ansätzen dazu, dass beide Ehepartner wegen der Kinder in *Gegenschicht* arbeiten, begnügen wir bereits in der Vor-Kindergarten-Phase, wenn es schon dort zu einer (Teil-)Rückkehr der Mutter in die Erwerbsarbeit kommt und der Versuch unternommen wird, dies mit der immer noch notwendigen häuslichen Dauerpräsenz eines Elternteils zu vereinbaren. In der Phase, in der die Kinder am Vormittag den Kindergarten oder die ersten Klassen der Grundschule besuchen, entlastet dies die Eltern zumindest teilweise von der ständigen häuslichen Präsenzpflcht. Da es sich aber gleichzeitig um eine Phase handelt, in der sich die mütterliche Erwerbstätigkeit häufig schon wieder der Vollzeitarbeit zu nähern beginnt, kann der Wunsch, den Kindern einen regelmäßigen Tagesrhythmus zu sichern, nun erst recht zu einer zeitlich hoch *interdependenten* Zeitplanung beider Partner führen. Hier werden die jeweiligen Arbeitszeiten so aufeinander abgestimmt, dass der Tagesablauf kaum noch individuell gestaltbar ist und nur noch geringe Flexibilitätsmargen enthält - mit der Konsequenz, dass beide noch häufiger zum Auto zu greifen. Die Auswirkungen auf die individuelle Zeitsouveränität sind dort am größten, wo die Lage des Wohnstandorts an der Peripherie oder auf dem Lande zeitaufwendige Arbeits- und Reproduktionswege erforderlich macht. Arbeitszeiten, Fahrtzeiten und häusliche Anwesenheitszeiten müssen unter Umständen filigran aufeinander abgestimmt werden, die verfügbaren Spielräume müssen möglicherweise in Viertelstunden gemessen werden. Im Fall eines VW-Arbeiters, dessen Frau als Verkäuferin arbeitet, kann eine solche Gegenschicht wie folgt aussehen. In der Frühschichtwoche des Mannes hat er „um 14.00 Uhr Feierabend, dann gehe ich raus, setz' mich ins Auto, fahr' nach Hause. Um drei viertel drei - es kommt drauf an, wie man durchkommt - bin ich zu Hause. (...) F: Und um drei fahre ich dann (zu meiner Spätschicht) los.“ In der Spätschichtwoche des Mannes sieht es dagegen so aus: „M: Dann ist sie um kurz vor 12.00 Uhr da (d.h. von ihrer Frühschicht zurück), und ich fahre um kurz vor halb eins aus dem Haus. F: Das ist genau abgestimmt, das muss genauso eingependelt sein. Da darf auch keiner krank sein, es darf nichts dazwischen kommen“ (H24).⁴⁴

44 Hier handelt es sich um ein Ehepaar mit zwei Kindern im Alter von vier und sieben Jahren, das in einem Dorf bei Peine wohnt. Der Mann arbeitet bei VW im Zweischichtbetrieb und hat einen Arbeitsweg von 50 km, die Frau arbeitet in „Gegenschicht“ (wenn ihr Mann Spätschicht hat, von morgens 7.00 Uhr bis 12.00 Uhr, wenn er Frühschicht hat, nachmittags von 15.30 Uhr bis 20.30 Uhr) in einer Fleischerei in einem 11 km entfernten Ort.

Hier kann das Zweitauto zu einem Muss werden, um den zeitlich durchorganisierten Tagesablauf zu bewältigen, insbesondere wenn die notwendigen Reproduktionswege (zum Kindergarten, Einkäufe, Behördengänge) 'demokratisch' je nach Lage des wöchentlichen Schichtdienstes untereinander aufgeteilt werden. Was umgekehrt auch bedeutet, dass es die Verfügung über zwei Autos ermöglichen kann, die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung ein Stück weit zurückzunehmen - allerdings um den Preis eines hohen beiderseitigen Verlusts an Zeitsouveränität.

Verlassen wir nun den Bereich von Arbeit und Reproduktion und wenden uns erneut dem *Freizeitbereich* zu. Wir haben gesehen, welche Folgen die Geburt eines Kindes auf die Freizeitaktivitäten der Eltern sowie auf die damit verknüpften Autonutzungen haben kann: In der Regel stellt man zunächst viele der gemeinsamen Aktivitäten, denen man als kinderloses Paar in der Freizeit nachgegangen ist, zugunsten des Kindes und der häuslichen Dauerpräsenz mindestens eines Elternteils zurück, und auch bei den jeweils 'eigenen' Aktivitäten werden - vor allem von der Frau - fürs erste deutliche Abstriche gemacht. Zugleich kommt es mit dem Kind zu neuen Freizeitunternehmungen, bei denen dem Auto oft eine spezifische Rolle zukommt. Dieser Trend setzt sich fort, wenn das Kind älter wird und inzwischen den Kindergarten besucht. Nach wie vor können die Eltern nur sehr begrenzt an frühere Abendaktivitäten, die außer Haus stattfinden, anknüpfen, da man das Kind (oder die Kinder) immer noch nicht allein lassen möchte; doch nehmen die außerhäusigen Aktivitäten, die man *gemeinsam* mit dem Kind (mit den Kindern) unternimmt, in aller Regel zu, wodurch sich das Volumen der familiären Autonutzung wiederum erhöhen kann. Der kindliche Aktionsraum erweitert sich in dieser Altersphase somit nicht nur durch den Besuch des Kindergartens (und später der Vorschule und Schule) sowie durch die häufig jetzt beginnenden sportlichen und musischen Aktivitäten, sondern auch in der mit den Eltern - vor allem an den Wochenenden - gemeinsam verbrachten Freizeit. Das Auto wird nun meist zum integralen Bestandteil eines familien- und kinderorientierten Freizeitstils; seiner Bestimmung als 'Familienkutsche' wird es bei diesen Gelegenheiten (und im Urlaub, siehe unten) noch am ehesten gerecht.

Bei den mitunter recht wege- und autointensiven Freizeitunternehmungen am Wochenende kann es sich um den Besuch von überregional verstreuten Verwandten oder Freunden handeln, wobei möglicherweise deren gleichaltrige Kinder den eigentlichen Anlass eines solchen Besuches bilden. Es kann sich aber auch um Familienausflüge handeln, die ihren Zweck in sich selbst tragen, d.h. aus dem Wunsch der Eltern nach familiärem Zusammensein, nach Abwechslung vom Alltagstrott und nach Anregung für die Kinder geboren sein können. Ein Ehepaar berichtet, dass es an jedem Wochenende etwas mit dem sechsjährigen Sohn unternimmt: „F: Entweder fahren wir wirklich nur durch die Gegend oder wir unternehmen auch was. M: Einmal im Monat machen wir eine richtige Tour, dass wir zu den Externsteinen oder sonst wohin fahren (...). Der Hauptzweck ist es, mit dem Jungen etwas gemeinsam zu unternehmen, weil man sich in der Woche kaum sieht“ (H16; der Mann arbeitet in Wechselschicht bei VW, die Frau halbtags bei einer Speditionsfirma).

Nicht in jeder Familie werden die Wochenenden so stark wie hier auf die Kinder ausgerichtet, doch gibt es andererseits in unserem Sample kaum eine Familie, in der nicht zumindest ab und zu Ausflüge mit dem Auto gemacht werden, um gerade den Kindern etwas Interessantes zu bieten. Das kann die Fahrt zum Badesee oder ins Hannoversche Kino oder der gemeinsame Besuch einer Sportveranstaltung sein, häufiger noch ist es die Fahrt in den Zoo oder in einen der zahlreichen Freizeitparks, die es inzwischen auch im Umland von Hannover gibt.

Gelegentlich versuchen die Eltern, bei solchen Wochenendtouren Zerstreuung und familiäres Zusammensein gezielt mit der Horizonterweiterung der Kinder zu verbinden. So will ein Ehepaar, daß sich die Kinder „angucken, wofür sie Interesse haben, so wie jetzt hier mein Sohn mit den Dinosauriern“ (M29); ein anderes fährt mit dem Auto in fremde Städte, und zwar „für den Sohn“, denn er soll „ja auch was sehen, und dann wollen wir anhalten können, wo wir wollen und wie wir wollen“ (H16). Und ein drittes Ehepaar will den beiden Söhnen (3 ½ und 10 ½ Jahre) die neuen Bundesländer näher bringen, damit sie „mindestens das“ kennenlernen, „was man selber kennt oder was neu dazugekommen ist in den neuen Bundesgebieten, da gibt es noch genug Stellen, die man einfach mal sehen muß“ (H12).

Es ist aber nicht nur das Auto, das in der mit den Kindern verbrachten Freizeit eine wichtige Rolle spielt. Bereits im Vorschulalter, wenn die Kinder langsam zu alt werden, um noch im Kindersitz des Elternfahrrads mitgenommen zu werden, bekommen die meisten von ihnen das erste (Kinder-)Fahrrad geschenkt und lernen *Radfahren*. Und wenn auch das Kinderfahrrad - aus Sicherheitsgründen - zunächst bei vielen Alltagswegen ungenutzt bleibt, kann es doch für die familiären Wochenendausflüge - wie kurz sie am Anfang auch sein mögen - wichtig werden. Oft hängt es von der Wohnlage ab, ob die Fahrradtour direkt an der Wohnung startet oder ob man zunächst mit dem Auto zu einem gewünschten Ausgangspunkt fährt. Insbesondere von dörflichen und peripheren Wohnstandorten aus erreicht man mit dem Fahrrad oft problemlos Feld- und Waldwege, auf denen man mit den Kindern ungestört fahren kann. Wohnt die Familie innenstadtnäher, so steigt sie häufig erst einmal ins Auto, um die Kinder sicher ins Grüne zu bringen (wo dann vielleicht die Fahrräder ausgepackt werden). Auch wenn jetzt das Fahrrad bei den familiären Ausflügen an Bedeutung gewinnt, verdrängt es in aller Regel nicht den Ausflug mit dem Auto; zum Normalfall wird, daß beide Formen familiärer Freizeitunternehmung dauerhaft koexistieren. Die Gewichte können hier von Fall zu Fall ganz unterschiedlich verteilt sein und sich im Laufe der Zeit auch verschieben, etwa wenn eine Mutter berichtet, daß man, als die Kinder noch kaum laufen konnten, häufiger gesagt habe: „Gut, dann fahren wir eben mit dem Auto;“ mittlerweile seien die Kinder (mit acht bzw. zehn Jahren) „schon selbständiger“ und könnten auch längere Fahrten mit dem Fahrrad „aushalten“ (M7).

Nicht ganz unwichtig ist es, daß der Sinneswandel, der sich bei vielen Männern, werden sie erst einmal Familienväter, gegenüber dem Auto einstellt (siehe oben), häufig auch mit einer verstärkten familiären Hinwendung zum Fahrrad einhergeht. Natürlich gibt es Väter (und Mütter), die bereits vorher gern und viel Rad fahren und denen schon allein deswegen daran liegt, den Kindern möglichst früh das Radfahren beizubringen. Aber es gibt auch Familienväter, die von den Kinder vom Fahrradmuffel zum gewohnheitsmäßigen Freizeitradfahrer umerzogen werden. So berichtet ein VW-Industriemeister, daß bei ihm das Radfahren „ein bißchen mehr geworden“ sei, „seitdem der Sohn da ist und Lust hat, mit mir Fahrrad zu fahren“ (M19). Bei einem

Verwaltungsbeamten, der in seiner Jugend viel Fahrrad fuhr, es dann aber vor der Familiengründung weitgehend aufgegeben hatte, kommt es mit zwei Töchtern im Alter von neun und vier Jahren hier zu einer Wiederentdeckung: „Eine Zeitlang hatte ich gar kein Rad. Das habe ich jetzt wieder seit einigen Jahren und nutze es eigentlich immer intensiver inzwischen. (...) Auch durch die Kinder, ja. Früher hat man ohne Kinder auch noch andere Interessen gehabt“ (M14).

So ist denn auch nur noch eine kleine Minderheit (etwa jeder zehnte) der von uns interviewten Familienväter den Fahrradmuffeln zuzurechnen, die kaum Gefallen am Radfahren finden oder noch nicht einmal ein eigenes Fahrrad besitzen (bei den Frauen ist diese Gruppe noch kleiner). Ihnen steht eine deutliche Mehrheit gegenüber, die das Radfahren (wieder) schätzen gelernt hat und dies insbesondere an den Wochenenden auslebt. Dies mag mit dem gesellschaftlich gestiegenen Ansehen des Fahrrads zu tun zu haben; es hängt aber auch mit einem in der Elternrolle begründeten Perspektivwechsel zusammen, der - insbesondere bei einem Teil der Väter - zur Wiederentdeckung des Fahrrads sowie einer gewissen emotionalen Distanzierung vom Auto führt, obwohl die reale Autoabhängigkeit gleichzeitig sogar noch zunehmen kann.

Vierte Phase: vom Grundschüler zum fähigen Jugendlichen

Im vorigen Abschnitt wurde deutlich, dass die familiäre Autonomie mit dem Beginn der Kindergartenzeit und dem meist spätestens jetzt stattfindenden Wiedereintritt der Frauen ins Erwerbsleben normalerweise weiter zunimmt. Meist sind es die Frauen, die weiterhin die Hauptlast der durch Haushalt, Kinder und Reproduktionswege bedingten Arbeit zu tragen haben. Die zeitlichen Koordinierungsanforderungen, die sie im Zeichen der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und der sich nun wieder verstärkenden eigenen Berufstätigkeit bewältigen müssen, erreichen in dieser Altersphase der Kinder oft ihr Maximum.

Wenn das (jüngste) Kind erst einmal den Status des Schulanfängers bzw. Erstklässlers hinter sich gelassen hat, gehen die Begleitpflichten der Mütter (bzw. Eltern) zumindest für den Schulweg im Normalfall zurück. Ab der zweiten oder dritten Klasse erreicht die große Mehrheit der Schüler die Schule bereits selbständig: Liegt die Grundschule in der Nähe, dann gehen die Kinder zu Fuß oder steigen irgendwann aufs Fahrrad um; liegt sie - etwa bei denen, die auf dem Lande wohnen - weiter entfernt, dann wird meist der Schulbus genutzt. Es gibt allerdings auch Familien, in denen die Kinder weiterhin regelmäßig zur Schule begleitet werden, etwa wenn der Weg dorthin weit ist und die Eltern - meist sind es die Mütter - den eigenen Arbeitsweg gut mit dem Schulweg der Kinder verketten können.

Oft geben hier auch die elterlichen Sicherheitsbedenken den Ausschlag. So begründet ein Beamter, warum seine Frau beide Kinder, die immerhin schon sieben und neun Jahre alt sind, weiterhin täglich zur Schule bringt und von dort wieder abholt: „Wir würden die Kinder gerne schon selbständig zur Schule gehen und von der Schule nach Hause kommen lassen, aber wir haben die Vahrenwalder Straße, die den Schulbezirk im Grunde trennt und wir müssen über die Vahrenwalder Straße rüber. Und da ist der Hauptjuckepunkt, wo wir sagen: Die Kinder können gerade am Vahrenwalder Platz die Gefahrenpunkte, die dort bestehen, noch nicht überblicken, dass wir sie also ruhigen Gewissens allein laufen lassen können“ (H6). Während in diesem Fall die Kinder meist zu Fuß zur Schule begleitet werden, werden sie in anderen Fällen, in denen die Schulwege noch länger sind, mehr oder minder regelmäßig mit dem Auto transportiert, z.B.

weil die Eltern befürchten, die Kinder würden im Schulbus „niedergemetzelt“, das Radfahren in der Stadt noch zu riskant sei oder weil man die neunjährige Tochter morgens im Dunkeln „nicht unbedingt gern allein gehen lassen möchte“ (M14).

Manchmal steht eine erneute Entscheidung an, wenn die Kinder auf eine weiterführende Schule wechseln: Zumeist sind die Kinder in diesem Alter schon hinreichend ans Radfahren oder an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewöhnt. Wenn aber die neue Schule recht weit vom Wohnort entfernt liegt, es keine günstigen Busverbindungen gibt und die Verkehrsverhältnisse für jugendliche Radfahrer auch hier zu riskant erscheinen, können die Autotransporte zur Schule weiter aufrechterhalten werden. Für die Begleitperson (zumeist die Mutter) bedeutet dies, dass sich dafür der Zeitaufwand in der Regel erhöht, da die Schule nun weiter entfernt liegt. Aber insgesamt sind dies eher Ausnahmefälle, wobei einiges davon abhängt, ob und inwieweit die Eltern ihre Kinder zu selbständiger Mobilität anhalten (siehe unten, Kap. 3.1.).

Auch wenn die elterlichen Begleitungen zur Schule mit dem zunehmenden Alter der Kinder meist deutlich zurückgehen bzw. ganz aufgegeben werden, so trifft dies für die Freizeitwege der Kinder nicht im gleichen Maße zu. Das von den Eltern oft geförderte Interesse der Kinder an aktivem Sport, an Musik, an Zoobesuchen oder Freizeitparks (siehe oben) blüht häufig erst im schulpflichtigen Alter richtig auf und macht nach wie vor zahlreiche elterliche Begleitdienste erforderlich. Zwar erreicht ein Teil der etwas älteren Kinder den Ort ihrer sportlichen oder musischen Aktivitäten inzwischen selbständig, doch in anderen Fällen wird der Bring- oder Abholservice der Eltern weiterhin als unabdingbar angesehen. Denn da sich der kindliche Aktionsraum mit zunehmendem Alter erweitert, kann er - insbesondere bei peripherer Wohnlage - nun auch andere Stadtteile oder sogar andere Orte einbeziehen. Wozu das elterliche Bestreben beitragen kann, sich bei der Wahl der Sportstätte, der Musikschule, der Klavierlehrerin usw. für die Kinder nicht so sehr an der räumlichen Nähe, sondern an qualitativen Kriterien zu orientieren. Hinzu kommt, dass sich der Einzugsbereich von Freundschaftskontakten zum Teil schon während der Kindergartenzeit, in jedem Fall nach der Einschulung und erst Recht nach dem Wechsel auf eine weiterführende Schule mehr und mehr erweitert. So berichtet der Vater einer in Hiddestorf (d.h. auf dem Land) lebenden Familie: „Die

Kinder müssen irgendwann nach Hemmingen zur Schule, von daher hat man da dann diesbezüglich auch etwas mehr zu tun (...). Da wird man ein bisschen mehr in der Pflicht sein und zwangsläufig auch Kontakte zu Kindern außerhalb Hiddestorfs haben, so dass erste Bekanntschaften auch in Harkenbleck oder in umliegenden Ortschaften geschlossen werden. Da muss man die Kinder hinbringen. Das wird auf uns zukommen, das ist auf andere Nachbarn auch schon zugekommen und das wird uns nicht erspart bleiben“ (M5).

Welche Ausmaße das Netz der Freundschaftskontakte schon in jungen Jahren, teilweise bereits im Kindergartenalter, annehmen kann, schildert die in der Hannoverschen Peripherie lebende Mutter eines achtjährigen Jungen: „Da kommen ja noch so Fahrten wegen Kindergeburtstagen und sonstigen Einladungen dazu, die auch häufig außerhalb von Hannover enden, weil unser Sohn in einem Kindergarten hier in war. Und da kamen halt Familien aus allen Bezirken und auch Außenbezirken Hannovers zusammen und da bestehen teilweise immer noch sehr enge Freundschaften, so dass ich also unseren Sohn manchmal 30 oder 40 Kilometer durch die Gegend schaukele, damit er sich irgendwo die Negerküsse in die Figur haut geburtstagsfeiermäßig“ (M31).

Hier ist es der autogestützte Transportdienst der Eltern, der gewährleistet, dass die Freundschaftskontakte der Kinder aufrechterhalten werden können. Dem Auto kommt auch deswegen ein hoher Stellenwert zu, weil die Besuche oder diversen Feiern bei Freunden und Freundinnen (z.B. Kindergeburtstage) nicht selten abends - oder bis in den Abend hinein - stattfinden. Um diese Tageszeit verschlechtert sich - vor allem im ländlichen Raum - das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln spürbar; außerdem lassen viele Eltern ihre Kinder zu dieser Zeit nur noch ungern allein mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. So berichtet eine Mutter, die in einer Landgemeinde außerhalb Hannovers wohnt, dass sie ihre jüngste (neunjährige) Tochter im Normalfall mit dem Bus zu ihrer im nächsten Dorf wohnenden Freundin fahren lässt. „Nur wenn sie abends mal etwas länger bleiben möchte oder so, dann muss sie abgeholt werden. Und im Winter mache ich das grundsätzlich, weil ich nicht möchte, dass sie so spät abends und wenn es dunkel wird, alleine mit dem Bus kommt, das möchte ich dann nicht. Denn die Gefahr ist einfach zu groß“ (M11).

Alles in allem begleiten die Eltern ihre Kinder also auch in den ersten Schuljahren häufig mit dem Auto, wobei jetzt vor allem Freizeitziele im Zentrum stehen. Nicht selten kommt es hier zu einer zunehmenden Interessenkonvergenz von Eltern und Kindern: Die Eltern wollen den Kindern längere oder auch riskante Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad (noch) nicht zumuten; die Kinder beginnen, sich an die Chauffeurdienste der Eltern zu gewöhnen.

Erst mit der beginnenden Pubertät ändert sich die Situation zum Teil grundlegend: So gut wie alle Kinder besitzen in dieser Altersstufe ein eigenes Fahrrad, das nun auch für die Alltagswege immer wichtiger wird. Meist ist es nicht irgendein Rad, sondern das *Mountainbike*, an dem sich der Drang der Heranwachsenden nach autonomer Beweglichkeit festmacht. Gegenwärtig scheint es kaum noch Eltern zu geben, die nicht von ihren Kindern, wenn sie das zehnte Lebensjahr überschritten haben, wegen der Anschaffung eines solchen Fahrrads - meist erfolgreich - unter Druck gesetzt werden. Das verstärkte Bestreben der Kinder nach selbständiger Mobilität stößt zwar aus Sicherheitsgründen nicht immer auf die ungeteilte elterliche Zustimmung, doch andererseits kommt es auch dem Wunsch vieler Mütter und Väter entgegen, sich nun von der lästigen „Kutschiererei“ der Kinder zumindest teilweise zu befreien. So klingt auch Erleichterung durch, wenn Eltern berichten, dass die Kinder sich nun in Sachen Mobilität mehr und mehr „abnabeln“, der elfjährige Sohn jetzt „alles mit dem Fahrrad“ mache und es auch gar nicht mehr wolle, „dass man ihn dahin bringt“, oder dass die Kinder jetzt „erwachsen werden, selbständiger werden“ und man nun den Tag oder auch die Wochenenden „freier gestalten“ könne. Sind aus den Kindern Jugendliche geworden, fallen elterliche Transportdienste zumeist nur noch sporadisch an, etwa wenn der Sprössling, der morgens verschlafen hat, ausnahmsweise schnell zur Schule zu bringen oder nachts von der Disco bzw. einer Fete abzuholen ist.

Mit dem „Abnabeln“ der Kinder kann die elterliche Autonutzung unter Umständen spürbar zurückgehen - zumindest dann, wenn der Anteil der Kindertransporte an der gesamten familiären Automobilität bis dahin hoch war. In einigen wenigen Fällen geben von uns interviewten Ehepartner zu erkennen, dass es *vor allem* die Begleitpflichten gegenüber den Kindern seien, die sie noch am Besitz eines Autos (oder Zweitautos)

festhalten lassen, und dass sie den zu erwartenden - bzw. bereits begonnenen - Abnabungsprozess als Gelegenheit betrachten, sich auch wieder vom Auto (oder Zweitauto) zu verabschieden - was nicht heißen muss, dass es dann wirklich zu einem solchen Schritt kommt. Der Normalfall ist jedoch, dass jetzt bestimmte elterliche Transportdienste, die vorher zum Teil über viele Jahre hinweg erbracht wurden, wegfallen, sich aber an der familiären Automobilität, wie sie sich seit der Familiengründung herauskristallisierte, im Kern nichts ändert. Wir haben gesehen, dass es vor allem die Mütter sind, deren Autonutzung im familienbiographischen Verlauf zunimmt; wenn nun die Kinder ins Jugendlichenalter kommen, verfügt die überwiegende Mehrheit der Frauen - zumindest in unserem Sample - im Alltag nach wie vor über ein Auto, entweder in Form eines Zweitwagens oder im Rahmen des fortbestehenden *Deals*. Zwar lockert sich jetzt häufig ihr alltägliches Zeitkorsett, so dass sie sich nun eher einmal 'erlauben' können, bestimmte Wege gemächlich zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, was als Befreiung vom bisher omnipräsenten Autozwang empfunden werden kann. Doch bleiben sie neben ihrer Berufstätigkeit nach wie vor für das Gros der Reproduktionswege, für die Mahlzeiten der Familie, für die meisten Arbeiten im Haushalt usw. zuständig - *Zeit* bleibt ein kostbares Gut.

Nicht selten nehmen sie die zunehmende Selbständigkeit der Kinder zum Anlass, sich nun noch stärker beruflich zu engagieren und z.B. von der Halbtags- in die Ganztags-tätigkeit zu wechseln, was wiederum die zeitlichen Koordinierungsanforderungen verschärft. Manches Ehepaar sieht *jetzt* den Zeitpunkt für gekommen, sich ein zweites Auto zuzulegen - zumal ein Zweitwagen bei voller Erwerbstätigkeit beider Ehepartner eher finanzierbar erscheint und gleichzeitig die Spielräume für Mann *und* Frau erhöht, einen Arbeitsplatz auch jenseits des unmittelbaren Nahbereichs und unabhängig vom öffentlichen Nahverkehr annehmen zu können. Dies betrifft vor allem auf dem Lande lebende Familien. So gehören zu unserem Sample zwei Fälle, in denen die Männer Schichtarbeiter bei VW sind und von jeher mit dem Auto (zum Teil in Fahrgemeinschaft) zur Arbeit fahren, während die Frauen zunächst, auch nach dem Wiedereinstieg in eine nahegelegene Teilzeitarbeit, ohne eigenes Auto auskamen. Dies änderte sich, als die Frauen aufgrund der älter werdenden Kinder wieder eine Ganztagsstelle in einem der

Nachbarorte annehmen konnten, was die Anschaffung eines Zweitautos voraussetzte, da der neue Arbeitsplatz nur so mit zumutbarem Aufwand erreichbar war.

Im übrigen erweitert das Abnabeln der Kinder nicht nur die zeitlichen Spielräume, über die die Frauen in Sachen Erwerbstätigkeit verfügen, sondern auch die Möglichkeiten der Ehepartner, wieder eigenen oder gemeinsamen Freizeitaktivitäten nachzugehen - auch dies kann zu einer Quelle zusätzlicher Autonutzung werden. Und es kann ein weiteres Hindernis für den Rückgang der mütterlichen Automobilität auftauchen: Viele Mütter sind nun so lange, regelmäßig und zum Teil auch intensiv Auto gefahren, dass sie sich, wenn sie es nicht schon vorher waren, zu habitualisierten Autofahrerinnen entwickelt haben, denen es mittlerweile schwerfällt, eingeschliffene Zeit- und Wegeroutinen wieder zugunsten nicht-automobiler Fortbewegungsweisen aufzugeben. Dass es zu solchen Gewöhnungseffekten kommen kann, wird deutlich, wenn eine Ehefrau das Festhalten an zwei Autos im Haushalt unter anderem damit begründet, dass dies „natürlich auch eine Bequemlichkeit (ist), wenn man sich daran mal gewöhnt hat“ (H26), oder wenn eine Mutter von drei Kindern erklärt, sie sei durch ein ihr vom „Opa“ überlassenes Auto mittlerweile so „verwöhnt“, dass sie „nun nicht mehr auf das zweite Auto verzichten“ wolle (H27).

Ab einem bestimmten Alter beginnen die *Jugendlichen* selbst, die Motorisierung der Familie voranzutreiben. Die schon bekannte Entwicklung, dass Jugendliche - als Kinder einer hochmotorisierten Gesellschaft und autofahrender Eltern - immer früher den Wunsch nach eigener Motorisierung verwirklichen (siehe oben), bestätigt sich auch in

unserem Sample:⁴⁵ Bei den noch im Haushalt der Eltern lebenden Siebzehn- bis Zwanzigjährigen gibt es fast niemanden, der oder die nicht gerade den Führerschein macht oder ihn nicht schon besitzt. Darüber, *dass* der Führerschein so früh wie möglich erworben werden sollte, gibt es nirgends einen familiären Dissens. Eher kommt es schon mal zu unterschiedlichen Auffassungen darüber, ob dem frischgebackenen Führerscheinbesitzer auch gleich ein eigenes Auto vor die Tür gestellt wird oder es zunächst bei der Erlaubnis bleibt, sich gelegentlich des (oder der) sowieso zum Haushalt gehörenden Autos zu bedienen. So begegneten wir einerseits Eltern, die dem Wunsch des Sohnes oder der Tochter nach einem eigenen Auto sofort nachkamen („Na ja gut, dann wollte er auch ganz gern ein Auto haben, na ja, und so haben wir uns dann das zweite im Prinzip angeschafft, aber eigentlich für ihn“; M24), was gelegentlich mit der Auflage verbunden ist, für die laufenden Kosten des Autos selbst aufkommen zu müssen („Wenn es unsere Tochter nicht schafft, das zu finanzieren, dann wird das Auto am Ende des Jahres abgemeldet“, H11). Andererseits sind wir aber auch auf Eltern gestoßen, die diesem Wunsch Widerstand entgegenzusetzen versuchten - zum Teil aus praktischen (fehlender Parkraum) oder finanziellen Gründen, zum Teil aber auch mit ökologischen Argumenten.⁴⁶

Automobile Sozialisation von Kindern oder: Ist das Mountainbike eine Alternative?

Die große Attraktivität, die das Auto auf die jungen Erwachsenen ausübt, hängt mit dem enormen Stellenwert zusammen, den Automobilität heute in der Gesellschaft allgemein innehat. Er trägt dazu bei, dass das Auto - oder ein anderer motorisierter Untersatz - in den jugendlichen *peer groups* häufig zum Statusobjekt, zum Garanten sozialer Teilhabe und Kommunikation und zum Symbol des Eintritts in das Erwachsenenalter wird (siehe oben).

45 Allerdings ist unsere quantitative Basis im Bereich der Familien mit (fast) erwachsenen Kindern eher schmal, da der Schwerpunkt des Samples bei den Familien mit *jüngeren* Kindern liegt.

46 Zur Bedeutung innerfamiliärer Auseinandersetzungen zum Thema Auto und Umweltschutz siehe unten Abschnitt 3.6.

Dabei kann leicht übersehen werden, dass die Bedeutung, die das Auto für diese Altersgruppe erlangt, auch Ergebnis einer *automobilen Sozialisation* ist, die viel früher einsetzt und deren sozialer Ort nicht die *peer group*, sondern die Familie ist. Diese Sozialisation lässt sich wie ein roter Faden durch die von uns beschriebenen Phasen der Kinderaufzucht verfolgen. Wobei von vornherein klar sein sollte, dass die Frage nach dem Hauptverantwortlichen - *peer group* oder Familie - wenig sinnvoll ist; Automobilität ist gesellschaftlich viel zu omnipräsent, als dass sie sich dem jungen Erwachsenen nur auf einem Wege aufdrängt.

Diese Sozialisation beginnt schon in der Kleinkindphase, die zwar für die Eltern, wie gesehen, oft zum Anlass wird, um die eigenen Mobilitätsmuster mehr oder minder radikal zu verändern, aber denen das Kind als Objekt der elterlichen Fürsorge mit unterworfen ist: Es *wird*, wenn der betreuende Elternteil das Haus verlässt, in den Kinderwagen, in den Kindersitz des Fahrrads oder eben in den Sicherheitssitz des Autos verfrachtet, und damit auch dem jeweiligen Opportunitätskalkül der Eltern unterworfen. Und wenn die Eltern zu dem Ergebnis kommen, in Anbetracht aller Umstände sei für diesen oder jenen Weg das Auto vorzuziehen, so fährt eben auch das Kind im Auto mit. Dabei können elterliche „Fürsorge“ und elterlicher „Eigennutz“ sich in vielen Variationen verschränken: Wenn eine Mutter den Frischgemüse-Einkauf auf dem 8 km entfernten Bio-Bauernhof am liebsten mit dem Fahrrad erledigen würde, aber weder der fünfjährigen Tochter zutraut, diese Strecke schon auf ihrem Kinderfahrrad mitmachen zu können, noch sich selber zumuten möchte, ihr 8 Monate altes Kind auf dem Fahrrad mitzunehmen, fährt sie eben - und damit auch ihre Kinder - mit dem Auto (H3).

Dass es sich hier jedoch nicht nur um das passive Mitgenommenwerden der Kinder, sondern auch um die Zurichtung ihrer Subjektivität und Verhaltensorientierung handelt, wird in vielen elterlichen Berichten über den erwachenden Eigensinn ihrer Reaktionen deutlich. Selbst wenn sich gerade bei Kindern oft ein unzählbarer Bewegungsdrang zeigt, muss sich die Anpassung an die Mobilitätsmuster der Erwachsenen - den Spaziergang, die Rad-, die Autofahrt - keineswegs reibungslos vollziehen. So erzählt ein VW-Arbeiter (siebenjährige Tochter, vierjähriger Sohn): „Jetzt ist es so: Wir gehen nur zwei Schritt raus - ‘Oh, ich kann schon nicht mehr, ich bin kaputt’. So fangen sie an. Aber

mit dem Auto ist es genauso: 'Oh, ist das warm, wann sind wir endlich da'. Wie man es macht bei den beiden, ist es immer verkehrt. Fahrrad fahren ist genauso: 'Och, ich kann nicht mehr, will nicht mehr'" (H24).

Richten sich diese Reaktionen zunächst gegen alle elterlichen Mobilitätsangebote, so gibt es auch kindliche Dispositionen, die offenbar der Automobilität entgegenkommen (oder sich zumindest von den Eltern so interpretieren lassen) - und zwar insbesondere dann, wenn es die möglichen Alternativen sind, die auf Widerstand stoßen. Dass Kinder „geborene“ Fußwanderer und Spaziergänger seien und erst durch einen Dressurakt dazu gebracht werden müssten, ihre eigene Mobilität an das technische Gerät Auto abzugeben, ist ein romantisches Vorurteil. Nicht wenige Eltern, die wiederholt den Versuch machten, ihre Kinder zu gemeinsamen Spaziergängen zu ermuntern, ordnen sie schließlich resigniert der „Kategorie der Fußkranken“ zu (z.B. H26) - die Aufrechterhaltung des Familienfriedens wird zum weiteren Grund der Autonutzung. Andere kommen zu dem gleichen Ergebnis, wenn sie ihre Kinder für unfähig erklären, es längere Zeit im Zug auszuhalten. So meint eine Bibliothekarin (zwei Töchter, 4 und 7 Jahre alt): Solange die Kinder noch „relativ klein“ seien, kämen „sie immer noch leicht an einen Punkt, wo sie einfach erschöpft sind. Und im Auto, da hat man die Kinder sitzen, die können schlafen, die können jaulen, die können irgendwas machen, das ist einem egal. Aber wenn ich mir vorstelle, ich muss mit den müden Kindern mit dem Zug fahren, nach Jot-we-de, und die schlafen mir ein oder die maulen rum, das wäre einfach zuviel. Also ich finde es für manche Sachen auch noch wegen der Kinder angenehm, wenn ich das Auto habe“ (H7).

Dass aber auch hier erst einmal Gewöhnungsprozesse in Gang gebracht und durchlaufen werden, zeigen die Berichte vieler Eltern über die „Quengelei“ der Kleinkinder im Autofond, z.B. wenn die Mutter sie auf ihren Alltagswegen dabei hat, oder über das „Gernerve“ der Kinder während der familiären Urlaubsreisen. So verzichtet der bereits zitierte VW-Arbeiter schon seit 7 Jahren auf seine eigentlich bevorzugten Urlaubsziele Bodensee oder Gardasee (und fährt stattdessen immer nur an die Nordsee), weil die lange Anfahrt mit dem Auto „nichts“ für die beiden Kinder sei: „Wenn wir jetzt hier am Sonnabend losfahren, dann bin ich vielleicht in Lehrte (d.h. bei der zweiten Autobahn-

abfahrt, da die Familie am Rande von Peine wohnt, Anm. H/M), und dann (sagen sie) schon: 'Wann sind wir endlich da'. Dann könnte ich schon wieder aussteigen, könnte sie stehen lassen und sagen: Seht zu, wie ihr weiterkommt. Das ist nervig. Oder: 'Ich habe Hunger, ich will was trinken, ich will ein Bonbon, ich will das'. Das ist manchmal nervig. Oder sie sitzen da, ganz ruhig, mit einem Mal fangen sie an, sich zu kloppen. Das ist nervig. Da würde ich auch sagen: Am besten beide an den Baum binden, stehen lassen und weiterfahren" (H24).

Gerade solche dysfunktionalen Verhaltensweisen der mitfahrenden Kindern verdeutlichen, dass die mit der Automobilität gegebene Entkoppelung der Raumüberwindung von körperlicher Bewegung eine *Disziplinierung* voraussetzt, die keineswegs selbstverständlich ist. Den Kindern wird ein ganzes Ensemble von Leistungen abverlangt: Sie dürfen den Fahrer nicht ablenken, müssen, möglicherweise über Stunden, „stillhalten“ und eigene Bedürfnisse zurückstellen usw. Die Entkoppelung hat aber neben dem Disziplinierungs- auch einen *Entlastungsaspekt*, der seinerseits eine bestimmte Sozialisierung fördern kann. *Sportliche Betätigung* bildet oft einen wichtigen Bestandteil der Kindheit, und gerade auch unter diesem Gesichtspunkt ist es keineswegs selbstverständlich, bei der Raumüberwindung die körperliche Bewegung stillzulegen. Dafür liegt bei vielen Eltern - insbesondere Vätern - ein kulturelles Muster bereit, das dort sichtbar wird, wo Kinder zu ihrer körperlichen Ertüchtigung regelmäßig mit dem Auto zum Schwimmen, zum Fußballspielen oder zum Turnen gebracht werden. Viele Eltern - insbesondere Väter - begründen dies damit, dass die Kinder den Ort ihrer sportlichen Betätigung nicht „abgeholt“ erreichen dürften, und es sind oft die Mütter, die hinzufügen, dass die Kinder nach dem Sport meist zu „platt“ seien, um sich dann noch aus eigener Kraft, z.B. mit dem Fahrrad, ein paar Kilometer nach Hause bewegen zu können. Hier beginnt ein Prozess der *selffulfilling prophecy*: Angesichts der Gewissheit, hinterher mit dem Auto abgeholt zu werden, halten die Kinder vorher mit ihren Kräften nicht haus, und deshalb *müssen* sie dann mit dem Auto abgeholt werden. Selbst wenn es sich um kein bewusstes pädagogisches Konzept handelt, werden die Kinder doch daran gewöhnt, in körperlicher Bewegung einen Selbstzweck zu sehen, für deren Pflege es im Alltagsleben abgezielte Enklaven gibt, in denen man möglichst „fit“ ankommen und von denen man möglichst kräfteschonend wieder abtransportiert werden muss, also

beide Male mit dem Auto. Der Weg zum Sportplatz, zur Turn- und zur Schwimmhalle wird in diesem Kontext nicht selbst zur Bewegungschance, sondern zum Hindernis, das möglichst ohne körperliche Verausgabung zu überwinden ist. Wofür es auch bei den Kindern, insbesondere bei Jungen, einen meist sehr wirksamen Anreiz gibt: die Hoffnung auf soziale Anerkennung einer in dieser Enklave punktgenau hochgetriebenen Leistung. Dass die körperliche Erschließung des Raums, sei es zu Fuß oder mit dem Fahrrad, selbst Befriedigung vermitteln kann, geht dabei verloren. Das Pathos, mit dem gelegentlich die Wiederentdeckung dieser Erfahrungsdimension gefeiert wird⁴⁷, wird erst vor dem Hintergrund dieses vorgängigen Verlustes verständlich.

Auf jeden Fall ist es ein wichtiger Aspekt der weiteren automobilen Sozialisation, dass bis ins Jugendlichenalter hinein die Expansion des kindlichen Aktionsraums meist mit dem elterlichen Auto und den Chauffeurdiensten der Mütter und Väter verkoppelt ist. Mobilität als Mittel zur Erfüllung vielfältiger Wünsche (z.B. Besuche in Zoos und Freizeitparks), als Vorbedingung sozialer Kontakte, als Garant von Spaß und Abwechslung erscheint häufig bereits im Kindesalter an das Auto gebunden, das zum integralen Bestandteil der kindlichen Alltagsroutinen wird. Insofern verwundert es nicht, dass bereits viele Zwölf- bis Vierzehnjährige die spätere eigene Automobilität antizipieren und 90 % von ihnen das Auto zu den Selbstverständlichkeiten des Erwachsenenalltags zählen (Tully 1998, 98f).⁴⁸ Da wir unsere Interviews zumeist nur mit den Eltern geführt haben und die Kinder lediglich in Ausnahmefällen dabei waren, können wir aufgrund unsere empirischen Daten wenig über das Ausmaß der „Pro-Auto-Orientierungen“ (Tully) der Kinder und Jugendlichen sagen; hin und wieder sind wir ihnen aber doch mittelbar begegnet, etwa wenn die Mutter eines neunjährigen Jungen damit rechnet, dass ein familiäres Zweitautos dann unabweisbar werde, wenn „der Sohn soweit ist“ (M19), oder wenn der Vater eines siebenjährigen Jungen sich schon heute mit dessen Gewissheit konfrontiert sieht: „Das alte Auto kriege ich dann!“ (H8).

47 Die Tagebücher jener sechs Familien, die sich an dem von Krämer-Badoni initiierten Experiment einer einmonatigen Autolosigkeit beteiligten, scheinen hierfür eine Fundgrube zu sein (Krämer-Badoni 1991).

48 Tully beruft sich dabei auf Befunde und Interpretationen, die Flade/Limbourg (1997) vorgelegt haben.

Trotzdem ist die Adoleszenz nicht die Zeit, in der eine Sozialisation zur *totalen* Autoabhängigkeit stattfindet. Denn parallel zur Gewöhnung an das Automobil gibt es hier einerseits bei fast allen Kindern auch eine Phase, in der das *Fahrrad* wichtig wird, was von den Eltern teils gefördert, teils allerdings nur unter Vorbehalt befürwortet wird. In der *peer group* wird das Fahrrad zu einem wichtigen Statussymbol, was sich unter anderem darin äußert, dass fast alle Eltern mit dem dringenden Wunsch nach einem *Mountainbike* konfrontiert werden (dem sie in unserem Sample, wenn sie es sich leisten können, auch meist nachgeben). Die besondere Bedeutung des Fahrrads liegt in der autonomen Beweglichkeit, die es ermöglicht, und die es auf dieser Altersstufe zum funktionalen Äquivalent dessen macht, was das Auto für die Erwachsenen ermöglicht.

Trotz aller Faszination, welche von den auf Sportlichkeit und *high tech* getrimmten *Mountainbikes* ausgeht, wäre die Annahme voreilig, dass sich hier ein Pfad auftut, welcher die Jugendlichen auf Dauer am Auto vorbeiführen könnte. Die alltagspraktische und symbolische Bedeutung des Fahrrads geht mit Vollendung des 18. Lebensjahrs zu meist auf das Auto, bei vielen Jungen im Vorgriff darauf schon mit 15 oder 16 Jahren auf das Mofa bzw. Moped über.

Resümee

Wir haben in der Einleitung nach den *mikrosozialen* Triebkräften gefragt, die der expansiven Entwicklung der Automobilität zugrunde liegen und uns im vorliegenden Kapitel auf die Rolle konzentriert, die das Auto im Kontext der heutigen familiären Lebensweisen spielt. Deutlich wurde, dass der nach wie vor ungebremste Siegeszug des Automobils mit der Herausbildung bestimmter Facetten dieser Lebensweisen eng verknüpft ist. Hier kommt es zu einem koevolutiven Prozess, in dem sich Automobilität und familiäres Alltagsleben miteinander verschränken: Die Stadtflucht vieler junger Familien, das Auseinanderfallen von Wohn-, Arbeits- und Freizeitort, das Prinzip 'Qualität vor Nähe' bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen, der Aufbau weiträumiger und zum Teil überregionaler Freundschafts- und Bekanntschaftsnetze, die 'Eroberung' eines kindlichen Aktionsraums weit über den unmittelbaren Nahbereich hinaus - all dies findet in direkter Symbiose mit dem Auto statt, setzt es voraus und hat seine zunehmende Nut-

zung - zum Teil auch die Anschaffung eines Zweitwagens - zur Folge. Die besondere Relevanz, die das Auto heute im familiären Kontext besitzt, lässt sich nur unzureichend mit den oft beschworenen symbolischen und psychologischen Dimensionen von Automobilität erklären: Zwar stimmt es, dass der Erwerb des Führerscheins mit 18 Jahren heute einem Initiationsritus gleicht und das erste eigene Auto häufig zum Statussymbol in der *peer group* sowie zum emotionalen Bezugspunkt vieler (vor allem männlicher) Jugendlicher wird; im weiteren (familien-)biographischen Verlauf allerdings - auch das zeigen unsere Befunde - treten symbolischer Wert und affektive Bindungen zugunsten der praktisch-instrumentellen Seite des Autos meist in den Hintergrund. Dass das Auto zum Dreh- und Angelpunkt familiärer Alltagsbewältigung wird, hat viel mit seinem auf der instrumentellen Ebene sich entfaltenden *Doppelcharakter* zu tun: *Zum einen* ist es mehr als jedes andere Verkehrsmittel in der Kombination aus privater, individualisierter Verfügbarkeit, räumlich-zeitlich flexibler Einsatzmöglichkeit sowie hohem Geschwindigkeitspotential und großer Transportkapazität ein *ermöglichendes* Mittel, um „die inhärent begrenzten Ressourcen von Raum und Zeit“ zu nutzen (Giddens 1988, 165). Das Auto erweitert die Entscheidungshorizonte und Handlungschancen im Alltag, und dies sowohl bezogen auf die ‘großen’, familienbiographisch einschneidenden Entscheidungen über Wohnstandort, Arbeitsort, Schulort usw. als auch im Hinblick auf die vielen ‘kleinen’ Entscheidungen des Alltags, etwa bezogen auf das Wann und Wie täglicher Wege. *Zum anderen* führt das Auto gerade wegen dieser ermöglichenden Qualitäten zu der Konsequenz, dass in den Alltag nicht nur veränderte, stärker vom Automobil bestimmte Verkehrsmittelroutinen, sondern insgesamt *rigidere Mobilitätsanforderungen und -zwänge* Einzug halten können. Wer seinen Wohnort aufs Dorf verlegt hat, aber weiterhin in der Stadt arbeiten und dort einen Teil seiner Freizeit verbringen will, hat nun auf jeden Fall längere tägliche Wege zurückzulegen und sieht sich vermutlich stärker als vorher vom Auto abhängig; wer seinen Kindern erst einmal die Freizeitparks in der Umgebung nahe gebracht hat, wird vermutlich nicht mehr umhin kommen, nun regelmäßig solche Familienausflüge mit dem Auto zu unternehmen; wer die Versorgung des Haushalts mit Lebensmitteln rationalisiert und im wesentlichen auf den einen wöchentlichen Großeinkauf mit dem Auto konzentriert hat, wird sich vermutlich schwer tun, sich irgendwann wieder auf viele kleine tägliche Besorgungen umzustellen usw.

Da die Koevolution von Automobilität und familiärer Lebensweise auf einem komplexen Geflecht sich wechselseitig unterstützender und verstärkender Zwänge und Präferenzen beruht, stellt sie zwar eine typische Entwicklung dar, ohne deshalb selbst ein Zwangsverhältnis zu sein. Dies zeigt die Minderheit der „neuen Urbaniten“⁴⁹, die es auch in unserem Sample gibt und die sich dieser Entwicklungsform entzieht, indem sie aufgrund ihrer spezifischen Neigung an der innerstädtischen Wohnlage festhält, dort ihre eigentliche Heimat findet, zumindest im Alltag ein Leben der kurzen Wege führt, das weitgehend ohne Auto auskommen kann, und hier auch Selbstverwirklichungschancen für die eigenen Kinder sieht. Vor ihrem Hintergrund wird allerdings auch deutlich, welches Syndrom von Präferenzen den Drang an die Peripherie so unwiderstehlich macht: Der mit der Familiengründung verbundene Wunsch nach „Eigentum“, das noch am ehesten an der Peripherie oder im Umland erschwinglich ist, und der Traum vom Häuschen im Grünen. Und dann noch das ganze Bündel von Motiven, das sich auf die (realen oder unterstellten) Bedürfnisse der Kinder bezieht: Flucht vor den Gefahren der Großstadt, saubere Luft, Ruhe, Gärten und Straßen als Spielplätze. Dass es sich dabei zumindest teilweise um einen *Circulus vitiosus* handelt, weil die periphere Wohnlage den Verkehr mitproduziert, vor dem der Stadtrandbewohner gerade flieht, ist zwar eine korrekte Beobachtung, die aber nichts an der individuellen Logik dieser Fluchtbewegung ändert.

In gewisser Analogie zu Giddens' Theorem der Dualität von Struktur (Giddens 1988) - Struktur ermöglicht Handeln und schränkt es gleichzeitig ein - könnte man das Auto als *strukturschaffendes Artefakt* bezeichnen: Aufgrund seines ermöglichenden Charakters vergrößert es, wie wir gesehen haben, in vielerlei Hinsicht die Handlungschancen und -spielräume im Alltag und trägt dazu bei, den individuellen und familiären Aktionsraum zu erweitern und qualitativ auszudifferenzieren. Aber zugleich wirkt es daran mit, dass 'Fakten geschaffen' werden, die, sofern bestimmte Entscheidungen erst einmal getroffen worden sind, Handlungsmöglichkeiten kanalisieren und einschränken. Auf

49 Häußermann/Siebel (1987) sehen ihre sozialen Repräsentanten v.a. in den „Yuppies“ und den „Alternativen“ (a.a.O., S. 14). Sofern sie in unserem Sample auftauchen, sind sie wohl eher den (erwachsen gewordenen) „Alternativen“ zuzurechnen.

diese Weise bestimmt das Auto in hochkomplexer Weise die langfristigen Strukturen des Alltags.

Angesichts des so verstandenen Doppelcharakters des Autos ist eine erste Antwort auf die Frage möglich, warum sich die Automobilnutzung - hier im Kontext familiärer Lebensweise - als besonders resistent gegenüber ökologischen Appellen und (Selbst-)Ansprüchen erweist. Wir haben gesehen, dass sich das ermöglichende Potential des Autos gerade vor dem Hintergrund familienbiographischer Verläufe in besonderer Weise zu entfalten vermag; die Anforderung, hier mit 'weniger Auto' oder gar 'ohne Auto' auszukommen, wäre aus subjektiver Sicht vieler Familien mit realem *Verzicht* verbunden. Das ermöglichende Potential des Autos erstreckt sich dabei nicht nur auf die vielen kleinen Entlastungen, von denen etwa die Mutter profitiert, die mit dem PKW in die Lage versetzt wird, ihre Alltagswege zu beschleunigen und zu 'rationalisieren', so dass sie z.B. auch Zeit für ihre eigenen Belange gewinnen kann. Es erstreckt sich auch auf die Erfüllung zentraler Wohnwünsche eines Großteils heutiger Familien, es erstreckt sich auf Sicherheitsbedürfnisse, die man vor allem mit Blick auf die Kinder entwickelt, und es erstreckt sich auf Entfaltung und Selbstverwirklichung in Beruf und Freizeit. Überdies - und hier kommt die andere Seite des strukturschaffenden Artefakts 'Auto' ins Spiel - wäre das Übergehen zu deutlich 'weniger' oder 'keinem Auto' aus der Sicht vieler Familien gar *nicht (mehr) machbar*, da das Auto bereits zu sehr zum tragenden Element der Alltagsorganisation und -routinen geworden ist. Dies engt die Spielräume, die Autonutzung zu reduzieren, aus subjektiver Perspektive noch weiter ein, da es nicht allein darum geht, inwieweit man - generell oder in bestimmten Situationen - auf das Auto und die Vorteile, die es bietet, verzichten *will*, sondern auch darum, ob man dies, bei allem guten Willen, überhaupt *kann*.

2. Die Autonutzung im Spannungsfeld von Normen und gesellschaftlich legitimierten Ansprüchen

Im vorherigen Kapitel haben wir den Siegeszug des Automobils nicht historisch und gesamtgesellschaftlich dargestellt, sondern im Kontext biographisch aufeinander folgender familiärer Situationen nachgezeichnet: Die besondere Attraktivität des Autos rührt nicht zuletzt daher, dass es sein ermöglichendes Potential im Kontext typischer

Mobilitätsanforderungen des familiären Alltags entfaltet und dabei mehr als jedes andere Verkehrsmittel den situativen Wünschen seiner Nutzer nach zeitlicher und räumlicher Flexibilität, Komfort, Transportfähigkeit, einem Schutzraum für die Kinder usw. entgegenkommt. Über die jeweilige familiäre Situation hinaus ist die alltägliche Auto-nutzung in eine komplexe Struktur von räumlichen (Wohnlage!) und beruflichen Konstellationen eingebettet und kann sich hier zu relativ stabilen Verkehrsmittelroutinen verfestigen.

In diesem Kapitel wollen wir nun etwas systematischer die Motive untersuchen, die bei den alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen ins Spiel kommen - und zwar in der Hauptsache nicht mehr deshalb, weil sie Aufschluss über die situative Eingebundenheit dieser Entscheidungen in die eben erwähnten Konstellationen geben. Nun geht es uns um etwas anderes: Die Situationen (oder Konstellationen), in denen die Verkehrsmittelentscheidungen fallen, werden ja nicht in ihrer *Objektivität*, sondern stets erst als *subjektiv interpretierte* zur Grundlage konkreter Entscheidungsfindung. Sieht man jedoch genauer hin, so gehen in ihre Rahmung nicht nur die individuellen Bedürfnisse und Interessen der einzelnen Familienmitglieder, sondern auch eine ganze Reihe *übersituativer* und *überindividueller* sozialer Standards ein, die dabei reproduziert werden. Die individuellen Entscheidungskriterien sind vielfach normativ durchsetzt und reflektieren gesellschaftlich legitimierte Ansprüche und Wertvorstellungen, die zu den *ökologischen* Handlungsnormen in Spannung stehen; ihr Verständnis ist notwendig, um die fortbestehende Dominanz des Automobils – und seine Widerständigkeit gegenüber ökologischen Verhaltensanforderungen - zu entschlüsseln. Ob es sich z.B. um die gesellschaftliche *Anforderung* an die einzelne Person handelt, ein *guter Vater* bzw. eine *gute Mutter* zu sein, oder um das individuelle *Recht*, sich auch ein Stück *Autonomie* (z.B. in der Frage der Erwerbsarbeit, in der eigenen Freizeit) erhalten zu können: Stets handelt es sich um normativ besetzte und gesellschaftlich legitimierte Ansprüche, die nicht nur zu den Anforderungen ökologischer Moral, sondern auch untereinander in Konkurrenz treten können. Was aus ökologischer Warte problematisch ist (Kindertransporte im Auto; familiärer Zweitwagen; weite Urlaubsreisen), kann aus anderer, ebenfalls normativer Perspektive die notwendige Konsequenz gesellschaftlich positiv sanktionierter Ansprüche und Pflichten sein. Wobei die konkurrierenden Ansprüche auch individuell entsprechend

widersprüchlich verinnerlicht oder sich in widersprüchlichen Verhaltenserwartungen des sozialen Umfeldes niederschlagen können. Gerade deshalb wäre es falsch, hier ein eindeutiges und durchgängiges Determinationsmuster zu unterstellen: Es gibt Mobilitätsbereiche, in denen sich die Entscheidung für das Auto durch solche normativen Gesichtspunkte als so hochgradig *determiniert* erweist, dass die ökologisch motivierte Forderung nach Autoverzicht so gut wie keine Chance hat, um dagegen anzukommen; und es gibt Mobilitätsbereiche, in denen es noch Spielräume für einen solchen Autoverzicht gibt.

Ein interessanter Sonderfall der zuletzt genannten Konstellation ist dort gegeben, wo die mit der Ökomoral konkurrierenden Normen bzw. normativ geprägten Verhaltensorientierungen noch einmal in sich so widersprüchlich sind, dass sich schon daraus Spielräume für ein umweltfreundlicheres Verhalten ergeben. Wenn ein Beamter den 4 km langen Weg zu seiner Dienststelle täglich mit dem Fahrrad zurücklegt, obwohl der Griff zum Auto bequemer wäre, so hindert ihn nichts daran, sich dabei auch „ökologisch gut zu fühlen“. Im Normalfall würde die genauere Analyse jedoch zeigen, dass hier zugleich andere, diese Wahl begründende Ursachen und Motive ins Spiel kommen, die ihren eigenen normativen Hintergrund haben. Denn erstens steht hinter dem gewählten Wohnstandort, etwa in einem städtischen Außenviertel, oft ein Mix von Motiven, zu denen ebenso eigene Präferenzen (z.B. Stadtnähe und „Wohnen im Grünen“) gehören wie Annahmen über das, was für die Kinder gut sei. Zweitens liegt der täglichen Radfahrt zur Dienststelle oft eine weitere Entscheidung zugrunde: Die Familie hält sich „nur“ ein Auto, zwei Autos wären „zu teuer“ - was wiederum heißt, dass im Hinblick auf die Frage, wofür das verfügbare Familieneinkommen ausgegeben werden soll, konkurrierende Präferenzen zum Zuge kommen. Drittens ist es häufig die Folge einer innerfamiliären Einigung darauf, dass im Alltag der Frau die Verfügung über das vorhandene Auto zusteht, wobei auch in diese Einigung normative Gesichtspunkte eingehen: Vorstellungen über das Wohl des Kindes, über die „richtige“ geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, über die Gerechtigkeit der innerfamiliären Lastenverteilung, die Zumutbarkeit häuslicher Anbindung für die Frau usw. Viertens können die täglichen Radfahrten auch durch die Sorge um die eigene Gesundheit, den Wunsch nach Fitness und die Freude an körperlicher Bewegung begründet sein.

Darauf, dass Ökomoral zu ihrer Verhaltensrelevanz Partner braucht, werden wir später noch einmal (in Kapitel 3) zurückkommen. In diesem Kapitel wollen wir uns auf gesellschaftliche Normen konzentrieren, die der ökomoralisch begründeten Forderung nach Autoverzicht in die Quere kommen.

2.1. Schneller, rationeller, autonomer, privater - die Bedeutung zeitlicher Zumutbarkeitsstandards bei der Verkehrsmittelwahl

Wenn es einen Faktor gibt, der die situativen Abwägungen der alltäglichen Verkehrsmittelwahl bestimmt und gegebenenfalls die Autonutzung begründet, dann ist es das Kalkül der Zeit. Und weil Zeit - nicht nur in ihrer objektivierten, sondern auch in ihrer subjektiv erlebten Form - zunächst eine *quantitative* Größe ist, scheint dieses Kalkül am wenigsten normativ besetzt zu sein. Dass ich für den Weg zur Arbeit, den ich mit dem Auto in einer Viertelstunde zurücklege, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad eine Dreiviertelstunde und zu Fuß zwei Stunden benötigen würde, ist eine Feststellung, die ohne jede Aussage über das, was *sein soll*, auszukommen scheint. Analysiert man solche Feststellungen jedoch im Kontext der Alltagsentscheidungen, so zeigt sich, dass sie sich hier untrennbar mit schon bereitliegenden normativen Interpretationsrastern verbinden, deren Geltung sich nicht nur auf das Subjekt beschränkt, sondern offenbar auch gesellschaftliche Standards reproduziert. Der Unterschied liegt eben nicht nur darin, dass man mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den gleichen Weg die dreifache (und zu Fuß die achtfache) Zeit benötigen würde, sondern dass hier die Zeit der automobilen Erreichbarkeit einen Maßstab auch für das konstituiert, was als noch „erträgliche“ Anfahrzeit gilt. Dem nur quantifizierenden Zeitkalkül überlagert sich die Dichotomie von dem, was *zumutbar* und was *unzumutbar* erscheint, und erst in ihrem Lichte entfalten Feststellungen wie die eben zitierte ihre eigentliche Bedeutung.⁵⁰

50 Wir lassen hier den Tatbestand beiseite, dass in das subjektive Zeitkalkül auch charakteristische Verschiebungen der Wahrnehmung eingehen, die auf das Eigengewicht bereits eingeschliffener Mo-

bilitätsroutinen, z.B. beim Autofahren, verweisen. Wie viele andere Formen des Alltagshandelns auch, ist die alltägliche Verkehrsmittelnutzung in der Regel *Routine*, deren Praktizierung nicht jedes Mal erneut auf einen komplexen Entscheidungsprozeß angewiesen ist, in welchem die Individuen alle möglichen Stufen der Wissens- und Informationsverarbeitung durchlaufen und reflektieren (Bamberg u.a. 1995). Das notwendige Handlungswissen, über das der einzelne verfügen muss (z.B. über Wegelängen, durchschnittliche Wegezeiten der jeweiligen Verkehrsmittel, zu erwartende Behinderungen durch Staus, Verspätungen usw.) ist - mit Giddens - in seinem „praktischen Bewusstsein“ sedimentiert, welches all das umfasst, „was Handelnde stillschweigend darüber wissen, wie in den Kontexten des gesellschaftlichen Lebens zu verfahren ist“ (Giddens 1988, S. 36). Mit der Routinisierung kommt ein zwar nach wie vor subjektiver, aber doch *übersituativer* Faktor ins Spiel, der die individuelle Wahrnehmung des Zeitaspekts beeinflussen kann. Denn dann findet eine solche Wahrnehmung nicht von einem 'unabhängigen' Standpunkt aus statt, sondern aus der Perspektive eben dieser bereits routinisierten Praxis. Aus der Forschung zur Verkehrsmittelwahl ist bekannt, dass z.B. eingefleischte Autofahrer und notorische ÖPNV-Nutzer zu diametral entgegengesetzten Schlussfolgerungen kommen, was die subjektiv erwarteten Gewinne bzw. Kosten des jeweils anderen Verkehrsmittels beim Weg zur Arbeit angeht - nicht nur im Hinblick auf den Zeitaspekt, sondern auch im Hinblick auf Komfortgesichtspunkte und finanzielle Kosten. Folgt man den Befunden von Brüderl/Preisendörfer (1995, 76ff), so neigen Autofahrer dazu, die erwarteten Zeitverluste sowie weitere unangenehme Seiten der ÖPNV-Nutzung sehr hoch zu veranschlagen, während Bus- und Bahnfahrer eher dazu tendieren, mögliche Zeitverluste (z.B. durch Staus), aber auch den Stress und die finanziellen Kosten beim Autofahren besonders in Rechnung zu stellen. Es kommt somit zu spezifischen Verschiebungen der Wahrnehmung, die auch das subjektive Zeitkalkül berühren können und dazu beitragen, die eigene Verkehrsmittelroutine weiter zu festigen. Auch wir sind diesen Verschiebungen bei einem Teil der von uns Befragten, die regelmäßig mit dem Auto zur Arbeit oder zu bestimmten Freizeitaktivitäten fahren, begegnet: Kenntnisse über ÖPNV-Verbindungen und Fahrpläne waren bei ihnen nur rudimentär vorhanden, Anschlussmöglichkeiten wurden unterschätzt und die Zeitvorteile des Autos überschätzt.

Wenn wir im folgenden nach solchen übersubjektiv geltenden Zumutbarkeitsstandards im Umgang mit der Zeit fragen, so wollen wir drei Gesichtspunkte unterscheiden: den *Zeitgewinn*, die *Zeitsouveränität* und die *sinnvolle Zeitverwendung*.

Der Anspruch auf Zeitgewinn

Was in dem Gesichtspunkt des Zeitgewinns zur Geltung kommt, sind *intersubjektive* und kulturell verfestigte *Anspruchsstandards*, die die zeitlich zumutbaren Anforderungen von Mobilität betreffen und den situationsbezogenen Wahrnehmungen und Interpretationen ihren Stempel aufdrücken. Damit ist zunächst der ganz allgemeine Sachverhalt gemeint, dass sich mit den sozioökonomischen und kulturellen Umwälzungen der Moderne auch der *lebensweltliche Umgang mit Zeit* veränderte.⁵¹ Dass man Zeit *gewinnen*, aber auch *verlieren* kann, wurde nicht nur zur Triebkraft kapitalistischer Rationalisierung, sondern drang auch mehr und mehr ins Alltagsbewusstsein und in die Alltagspraxis ein. Der „sparsame“ Umgang mit Zeit wurde zu einem normativen Grundbestand unserer Gesellschaft⁵², begleitet von einem alle Lebensbereiche erfassenden Trend zur Beschleunigung. Augenfällig wird dies im Bereich des Verkehrswesens, das die Menschen - angefangen mit der Eisenbahn über die automobilen Massenmotorisierung bis hin zum modernen Flugverkehr - in die Lage versetzte, immer größere Entfernungen in immer kürzerer Zeit zu überwinden. Auf die ‚Raumvergessenheit‘ dieser Entwicklung verwies schon Heinrich Heine, als er 1843 angesichts der ersten (damals mit 30 bis 40 Stundenkilometern sich bewegenden) Eisenbahnen schrieb: „Sogar die Elementar-begriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“⁵³

Es ist ein zentraler verkehrswissenschaftlicher Befund, dass das individuelle Verkehrszeitbudget der Menschen im historischen Maßstab weitgehend *konstant* geblieben ist und bei einer durchschnittlichen Wegezeit von etwa einer Stunde pro Tag liegt (Schalla-böck 1999, 67). Dies bedeutet, dass die vom verkehrstechnischen Fortschritt und vom infrastrukturellen Ausbau ermöglichte Beschleunigung nicht zum Einsparen absoluter

51 Mit dem Siegeszug ökonomischer und wissenschaftlicher Rationalität sowie der industriekapitalistischen Verwertungs und Produktionslogik setzte sich gegenüber der traditionellen Zeitwahrnehmung im Rahmen ungezählter, in die lokalen klimatischen und vegetativen Zyklen eingebetteten Eigenzeiten die Linearität eines schließlich global vereinheitlichten Zeitmaßes durch. Zeit wurde nun zu einem von jedermann messbaren objektiven Faktum; vgl. Baeriswyl 1999, 16.

52 „Zeitökonomie, Effizienzdenken und nutzenmaximierendes Verhalten verabsolutierten sich (...) zur Umgangsform mit Zeit in allen gesellschaftlichen Lebensbereichen bis hinein in die Mikroökonomie der Gefühle. Und alles, was sich nicht der ökonomischen Vernunft, dem unerbittlichen Diktat der Uhr und ihrer beider Maß an Berechenbarkeit, Kontrolle, Nützlichkeit und Rentabilität unterwarf, galt als verdächtig;“ Baeriswyl 1999, 16.

Wegezeit, sondern zur *Effektivierung* des Zeiteinsatzes. d.h. zur Erweiterung des räumlichen Aktionsradius unter Beibehaltung der durchschnittlichen Wegedauer genutzt wird. Die persönliche Einschätzung der Verkehrsteilnehmer, welcher Wegeaufwand noch *zumutbar* erscheint und welcher nicht, orientiert sich nicht in erster Linie am Raumwiderstand, d.h. an der zu überwindenden Entfernung, sondern am *Zeitwiderstand*, d.h. an der notwendigen Zeit, um den Raum zu überbrücken. Die Margen der Zumutbarkeit mögen individuell variieren; nach Schallaböcks Einschätzung sind es „durchschnittliche Wegedauern von etwa 20 bis 25 Minuten“, die noch „akzeptiert werden“. Stünden schnellere Verkehrsmittel zur Verfügung, führe diese „zeitliche Bereitschaft“ dazu, dass entsprechend größere Distanzen überwunden würden (Schallaböck 1999, 67).

Unsere eigenen Befunde, hier bezogen auf die Verkehrsmittelnutzung beim Weg zur Arbeit, lassen zwar eine erhebliche Bandbreite bei der individuell in Kauf genommenen Wegezeit erkennen, doch betrachtet man die quantitative Verteilung *sämtlicher* angegebener bzw. einschätzbarer Arbeitswegzeiten unserer Interviewpartner, so können wir Schallaböcks Einschätzung in etwa bestätigen. Die zeitliche Dauer des eigenen Arbeitsweges einer deutlichen Mehrheit liegt bei maximal 30 Minuten, obwohl in unserem Sample die Bewohner der Peripherie und des Umlandes mit einem Arbeitsplatz *in* der Stadt gegenüber den zentrumsnäheren Stadtbewohnern überrepräsentiert sind und ca. 80 % aller einbezogenen Haushalte ausmachen. Nur etwa ein Drittel der Befragten, vor allem Bewohner des entfernteren Umlands, nennt längere Wegezeiten, die in seltenen Extremfällen mehr als eine Stunde pro Weg ausmachen.⁵⁴ Meist ist es das *Auto*, das erst die Familien in die Lage versetzt, diese zeitlichen Toleranzgrenzen einzuhalten - und sich dabei z.B. auch noch den Wunsch vom ‘Wohnen im Grünen’ zu erfüllen. Andere,

53 Zitiert nach Baeriswyl 1999, 15.

54 Die skizzierten Ergebnisse beruhen zum größeren Teil auf den Zeitangaben unserer Interviewpartner, zum Teil auf eigenen Schätzungen aufgrund im Interview angegebener Wegelängen, benutzter Verkehrsmittel, infrastruktureller Anbindungen sowie sonstiger verwendbarer Informationen. In einigen Fällen lagen weder direkte Zeitangaben vor noch waren halbwegs gesicherte Schätzungen möglich, so dass sie bei dieser Abschätzung nicht berücksichtigt werden konnten.

weniger schnelle Verkehrsmittel würden den Zeitwiderstand aus Sicht der PKW-Nutzer auf unzumutbare Weise erhöhen und damit die Vereinbarkeit von vorherrschenden Wohnpräferenzen und hinnehmbarem Zeitaufwand gefährden. Wo nur *ein* Auto zur Verfügung steht und der Mann aufgrund des schon skizzierten *Deals* für den Weg zur Arbeit auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen muss, gibt es zwei Lösungen: Entweder wird der Wohnstandort so gewählt, dass er das 'Wohnen im Grünen' mit einer ÖPNV-Anbindung verknüpft, die den Zeitwiderstand des Arbeitswegs in Grenzen hält (*intelligente* Wohnortwahl, siehe auch unten), oder aber der Mann muss das Zeitopfer einer langwierigen und möglicherweise umständlichen Bus- und Bahnverbindung auf sich nehmen, wohl wissend, dass es mit dem Auto *eigentlich* viel schneller ginge. Dass die letzte Variante, bei der zumeist finanzielle Erwägungen im Vordergrund stehen, in unserem Sample nur selten vorkommt, belegt die Relevanz der zeitlichen Zumutbarkeitsstandards.

In einer Gesellschaft, „für die der effiziente Umgang mit der Zeit Teil ihres Selbstverständnisses ist“ (Rinderspacher 1999, 60), ist der Gesichtspunkt der Zeitersparnis im Kontext räumlicher Mobilität sowohl gesellschaftliche Norm als auch legitimer subjektiver Anspruch. Einerseits ist es zur *Norm* geworden, Alltagswege möglichst zeitsparend zurückzulegen; wer „längere Fahrtzeiten auf sich nimmt als notwendig, setzt sich schnell dem Verdacht der Zeitverschwendung, der unrationellen Alltagsorganisation aus“ (ebenda, 58). Dass es der Makel der *Zeitvergeudung* ist - im Zeichen der Zeitökonomie die „erste und prinzipiell schwerste aller Sünden“ (Baeriswyl 1999, 16) -, der den umweltfreundlicheren, aber meist langsameren Alternativen Bus, Bahn oder Fahrrad anhaftet, kommt in den Interviews gelegentlich deutlich zum Ausdruck. So antwortet eine auf dem Land lebende berufstätige Mutter, die mit dem Auto zu ihrem fünf Kilometer entfernten Arbeitsplatz im Nachbardorf fährt, auf die Frage, ob für diesen Weg auch öffentliche Verkehrsmittel in Frage kämen: „Nee, die Verkehrsbedingungen sind so schlecht. Ich muss um acht da sein, der Bus fährt hier viertel nach sieben vielleicht weg, und dann die Kinder. Ja, es ist einfach auch ein reiner Zeitaufwand, man hat einfach zuviel Zeit, die eben weggeworfen ist, nur um auf den Bus zu warten“ (M5).

Andererseits gehört zu diesem Selbstverständnis auch der *Anspruch* auf rationelle Zeitverwendung; im Bereich der Mobilität ist er mit dem Auto noch am ehesten einlösbar und wird im Zweifelsfall auch gegenüber ökologischen Forderungen verteidigt. Die Gewissheit, dass Zeit ein „teures“ und „kostbares“ Gut ist, das nicht verschwendet werden darf, legitimiert den Anspruch auf zeitsparende Autonutzung. Wenn Bewohner des Hannoverschen Umlands, die in Hannover ihren Arbeitsplatz haben, mit dem Auto gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln einen Zeitgewinn von bis zu einer Stunde pro Strecke einfahren, dann entscheidet „die Zeit, nur die Zeit“ (H25). Auch von Interviewpartnern, die stadtnäher wohnen, wird die Wahl des PKW mit dem Zeitargument begründet, wobei der geschätzte quantitative Zeitgewinn des Autos von Fall zu Fall unterschiedlich sein kann, meist aber zwischen 15 und 45 Minuten pro Strecke liegt. So erklärt eine in einem Hannoverschen Vorort wohnende Justizbeamtin, dass sie „ein ganz großer Fan von denen (den öffentlichen Verkehrsmitteln, d.Verf.) wäre, wenn ich nicht umsteigen müsste, wenn ich eine direkte Anbindung mit der U-Bahn hätte gen Stadt. Aber so wie das hier ist, wo man erst zur Bushaltestelle laufen muss, wofür ich hier auch ungefähr zehn Minuten brauche, und dann erst bis Lahe mit dem Bus und dann erst in die Stadtbahn, das ist derartig zeitaufwendig, dass ich selbst, wenn ich mal im Stau stehe meistens in der Stadt, dass ich dann doch mit dem Auto letztendlich schneller bin. Ich habe mir manchmal auch schon gedacht: Könntest du ja mit (Bus und Stadtbahn, d.Verf.) fahren, hast du das ja (im Rahmen des Job-Tickets, d.Verf.) bezahlt, aber dann siegt doch der Gedanke an die Bequemlichkeit, weil es wirklich eine gute halbe bis dreiviertel Stunde schneller ist, wenn ich mit dem Auto fahre, und das auf jeder Strecke, das ist dann doch ganz schön“ (H26). Der zusätzliche Zeitaufwand, der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden wäre, wird zwar dem Auto als „Bequemlichkeit“ gutgeschrieben. Dass sich dahinter auch eine normative Zumutbarkeitsschwelle verbirgt, erhellt der Hinweis, dass nicht einmal das Sparsamkeitsmotiv dagegen anzukommen vermag.

Von dem Anspruch auf ersparte Zeit ist das gesamte Alltagsleben durchtränkt. Er kann auch die Freizeitunternehmungen betreffen, etwa den Besuch von verstreut wohnenden Freunden oder Verwandten, wo öffentliche Verkehrsmittel aufgrund des mit ihnen zu erwartenden Zeitverlusts außer Betracht bleiben: „Wenn ich für eine Fahrt, die ich mit

dem Auto in einer halben Stunde erledigen kann, dann mit Umsteigen das Doppelte benötige, das ist keine Alternative“ (M31). Hier - wie in vielen anderen Fällen auch - reicht schon der quantitative Hinweis auf die Zeitrelation, die man selbst durchprobiert habe, um implizit die *Unzumutbarkeit* aller Alternativen zum Auto zu demonstrieren. Schon deshalb verbiete sich auch ein - im Interview zur Diskussion gestelltes - Leben ohne Auto: „Also ich denke mal, in der heutigen Zeit, wo das Thema Zeit ganz teuer ist, ist das nicht mehr durchführbar (...). Die Zeit ist heute einfach zu teuer und zu kostbar, um da jetzt zu sagen, dass es für mich jetzt ohne Auto günstiger ist, das kann ich dann eigentlich nicht sagen“ (M24).

Die Rationalisierung des Alltagslebens unter dem Diktat des Zeitgewinns

Meisterinnen im Fach *Rationalisierung der Alltagsmobilität* sind die Mütter - insbesondere, wenn sie (teilzeit-)erwerbstätig sind. Wenn sie, um ihre beruflichen und familiären Pflichten unter einen Hut zu bringen, morgens auf dem Weg zur Arbeit noch schnell ihren Sprössling beim Kindergarten vorbeibringen, nach Arbeitsende zunächst beim Supermarkt vorbeifahren und anschließend das Kind vom Kindergarten wieder abholen, dann haben sie, bevor sie mittags oder nachmittags wieder ihre Wohnung betreten, *en passant* ein gutes Stück Rationalisierungsarbeit vollbracht, d.h. „in einem Abwasch“ ganz verschiedene Alltagsaufgaben erledigt und durch Wegeverknüpfung Entfernungen und Zeitkosten minimiert. Das Auto erweist sich wegen seiner Multifunktionalität für solche Wege- und Aufgabenverknüpfungen als das ideale Vehikel: Im Unterschied zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ist es nicht an bestimmte Wege, Haltestellen und Fahrpläne gebunden, und im Unterschied zum Fahrrad und zu den Füßen kann es auch größere Entfernungen überwinden, ist witterungsunabhängig, ein gutes Transportmittel für Mensch und Material und wegen seiner Abschließbarkeit auch ein Ort der Zwischenlagerung. Unter der Bedingung, dass sich die *Suche nach einem Parkplatz* an den verschiedenen Anlaufstellen nicht zu einem Problem auswächst, das diese Vorteile zweitrangig erscheinen lässt.

Hier lässt sich die Nutzung des Autos einem allgemeineren Trend subsumieren: die Rationalisierung des Haushalts, die eine säkulare Entwicklung fortschreibt. Sie beginnt im vorigen Jahrhundert mit der Herausbildung des städtischen Konsumentenhaushalts, der

einen zunehmenden Teil der traditionellen häuslichen Verrichtungen - Versorgung mit Energie und Wasser, Bereithalten von Lebensmitteln, Pflege von Kranken und Alten usw. - an die öffentliche Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur überantwortet (Gestring u.a. 1997, 98), setzt sich im Trend zur fortschreitenden Mechanisierung und Maschinisierung zumindest eines Teils der im Haushalt verbliebenen Tätigkeiten fort⁵⁵ und dürfte mit dem Einzug des Mikrochips in die modernen Küchen- und Haushaltsgeräte nicht beendet sein.

Für die Frauen, die nach wie vor das Gros der Haushaltsarbeit erledigen, brachte die Rationalisierung des Haushalts einige Arbeitsentlastungen und Zeitgewinne mit sich, die sie allerdings, wie aus der Haushaltsforschung bekannt, nur in geringem Maß zu einer Ausweitung ihrer 'Freizeit' und persönlichen Muße nutzen konnten.⁵⁶ In erster Linie führte diese Rationalisierung zu einer *qualitativen* Veränderung der Haushaltsarbeiten: Mit und durch die Technisierung haben sich Lebensgewohnheiten und Ansprüche (z.B. im Hinblick auf Körper- und Wohnhygiene, Wohnästhetik, Qualität der Nahrungsmittel und ihrer Zubereitung, Erziehung der Kinder usw.) verändert, so dass die Haushalte heute „mehr und Besseres“ produzieren „und insgesamt viel differenzierter geworden“ sind (ebenda, 14). Nach Rinderspacher (1992, 16) folgt diese Entwicklung des „Umgangs der Gesellschaft mit dem Faktor Zeit“ einer „allgemeingültigen Optimierungsregel“, die die Rationalisierung von Haushaltsarbeit auch künftig vorantreiben und, so wäre hinzuzufügen, das Interesse der Haushaltsmitglieder an einer möglichst effizienten Erledigung reproduktiver

55 Zu einem entscheidenden und bis heute nachwirkenden Rationalisierungsschub kam es in den 20er Jahren, als die Vertreter des „Neuen Bauens“ begannen, die von Taylor und Ford maßgeblich entwickelten Prinzipien der industriellen Rationalisierung nicht nur auf die Bauproduktion, sondern auch auf die Organisation des häuslichen Alltags anzuwenden; Ziel war es, die Haushaltsarbeit auf minimale Verrichtungen zu reduzieren und alles übrige von Haushaltsgeräten und der städtischen Infrastruktur erledigen zu lassen, vgl. Häußermann/Siebel 1987, 234; auch die architektonische Gestaltung von Küchen- und Wohnungseinrichtungen orientierte sich nun am Prinzip eines möglichst geringen Aufwandes für Wartung und Pflege, was z.B. in der ergonomischen Gestaltung der 'Frankfurter Küche' zum Ausdruck kam, vgl. Rinderspacher 1992, 11 f.; Selle 1993, 68 f.

56 „Technisierung und Automatisierung der Haushalte (haben) nicht zu einer generellen Reduktion des Gesamtvolumens der Hausarbeit geführt“; die erzielten Zeitgewinne werden meist dort wieder „re-investiert“, wo sie gewonnen wurden (Rinderspacher 1992, 14ff). Das Auto erfüllt hier eine erweiterte Funktion: Es ermöglicht die Verknüpfung von Hausarbeit, Kinderbegleitung und Erwerbsarbeit, und in Analogie zur Technisierung des Haushalts werden die dadurch erzielten Zeitgewinne in eine noch intensivere Begleittätigkeit für die Kinder, in die noch frühzeitigere Rückkehr der Mütter in die Erwerbsarbeit „re-investiert“.

Tätigkeiten - einschließlich der dafür notwendigen Wege - auf Dauer aufrechterhalten wird.

In diesen säkularen Trend der Haushaltsrationalisierung fügt sich das Auto ein und ist längst zu einer wesentlichen Triebkraft in diesem Prozess geworden. Besonders deutlich wird dies bei der familiären *Versorgung* mit Lebensmitteln und sonstigen Gütern des alltäglichen Bedarfs. In Kombination mit den heute in den meisten Haushalten vorhandenen Kühl- und Gefrierschränken eröffnet das Auto spezifische Möglichkeiten der Rationalisierung, insbesondere in Form des (meist wöchentlichen) *Großeinkaufs*, der nur noch durch hin und wieder anfallende Gelegenheitskäufe ergänzt werden muss. Diese Rationalisierung des Einkaufs ist zur gängigen Alltagspraxis geworden - ca. 80 % der von uns befragten Haushalte decken ihre Lebensmittelversorgung zu mehr oder minder großen Anteilen über regelmäßige und autogestützte Großeinkäufe ab. Für die meisten wäre es im Grunde *unzumutbar*, den einmal erreichten Rationalisierungsstand aufzugeben und wieder die häusliche Lebensmittelversorgung auf regelmäßige kleinere Einkäufe zu verteilen, die dann auf umweltfreundlichere Weise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt werden könnten. Angesichts der erheblichen Nachteile, die der Autoverzicht hier mit sich bringen würde, erscheint das Festhalten am Großeinkauf, der längst zur gesellschaftlichen Normalität geworden ist, völlig legitim. Dies trifft insbesondere auf die Mütter zu, bei denen solche Einkäufe oft in die effiziente Gestaltung von zeitlich hoch verdichteten Tages- oder Wochenabläufen eingebettet sind; ein Abgehen von dieser Praxis würde mit zu zusätzlichen Belastungen an Zeit, Stress und Aufwand führen, die als unzumutbar empfunden werden. So berichtet die Mutter eines elfjährigen Jungen, die vormittags putzen geht und deren Tagesablauf zusätzlich von der Schichtarbeit ihres bei VW beschäftigten Mannes geprägt ist: „Also ich stelle mir meinen Einkaufszettel für die ganze Woche zusammen, ich schreibe mir auf den Zettel, was wir die ganze Woche über essen, also Mittagessen und so, das mache ich mir für die ganze Woche fertig, weil ich das ja sonst zeitlich nicht schaffe; ich muss mir das ja auch dann einteilen, weil ich dann teilweise schon was vorbereite für den nächsten Tag. Und wenn ich dann noch jeden Tag einkaufen sollte, das schaffe ich ja zeitlich gar nicht. Am Donnerstag gehen wir groß einkaufen, und dann gehe ich meistens Anfang der Woche noch mal so Kleinkrams kaufen“ (H22).

Neben dem Zeitaspekt ist es der Wunsch, beim Heimtransport eingekaufter Waren von häufiger und mühseliger Schlepperei - sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln - befreit zu sein, der den Großeinkauf mit dem Auto attraktiv macht. So äußert die Mutter eines einjährigen Kindes, die sich im Erziehungsurlaub befindet und in einem Dorf im Umland Hannovers wohnt: „Wenn wir Großeinkauf machen, haben wir so viele Sachen, sei es nun ein Paket Windeln oder Waschpulver, das wird also ziemlich schwer“. Und ihr Mann, ein Verwaltungsangestellter, fügt hinzu: „Oder zwei Kisten Getränke, also ich kann mir nicht vorstellen, mit zwei Kisten Getränke plus Tüten usw. im Zug einzusteigen und durch die Walachei zu laufen“ (M17). So kann der Verzicht auf das Auto beim Einkauf als *zivilisatorischer Rückfall* erscheinen: „Ich kann mich noch lebhaft daran erinnern, wie meine Mutter früher gefahren ist: Rechts eine Tüte, links eine Tüte, und hinten noch was drauf, und wir mit Fahrrad hinterher. Nee, das mache ich dann doch nicht mehr“ (H16).

Wobei nicht vergessen werden darf, dass diese „neuen“ Ansprüche nur die subjektive Seite eines durch das Auto vorangetriebenen Gesamtprozesses darstellen, welcher auch seine ‘objektiven’ Seiten hat. Die Entwicklung des Einkaufsverhaltens ist mit einem seit vielen Jahren anhaltenden Konzentrationsprozess im Einzelhandel rückgekoppelt, in dessen Verlauf die kleinen Lebensmittelläden immer mehr aus den Wohnquartieren der Städte und Landgemeinden verschwanden und die Einkaufszentren ‘auf der grünen Wiese’ zunahmen - weshalb vielen Familien der autogestützte Großeinkauf nun auch mehr und mehr *zwingend* erscheint. Der Zwang zum Auto besteht in vielen Fällen nicht einfach darin, dass man in der Nahumgebung gar nicht mehr einkaufen kann - ca. zwei Drittel der von uns befragten Haushalte decken einen Teil ihres Bedarfs auch über - meist kleinere - Einkäufe in der Nähe (d.h. innerhalb eines Radius von 1 km) ab.⁵⁷ Unzumutbar erscheint es den meisten vielmehr, die familiäre Lebensmittelversorgung *überwiegend* auf solche Naheinkäufe zu stützen, weil dies bedeuten würde, die Konsummöglichkeiten auf eine - im Vergleich zu den Supermärkten und Einkaufszentren -

57 Der „Türke an der Ecke“ hat hier offensichtlich eine Marktlücke besetzt, die sich durch den Konzentrationsprozess eröffnet hat. Aufgrund des hier vorfindbaren beschränkten Angebots und der meist auch höheren Preise ist jedoch nicht zu erwarten, dass sie in absehbarer Zukunft den wöchentlichen Großeinkauf des Normalbürgers obsolet machen könnten.

quantitativ, qualitativ und nicht zuletzt auch preislich suboptimale Auswahl zu beschränken. In unserem Sample ist es nur eine verschwindende Minderheit, die solche regelmäßigen Großeinkäufe nach Möglichkeit *vermeidet* - z.B. weil sie mit zuviel Stress und Aufwand verbunden seien *und* weil man sich in der glücklichen Lage befinde, in der Nähe noch ausreichende Einkaufsmöglichkeiten zu haben.

Demgemäss ist es auch nur eine kleine Minderheit, die beim Großeinkauf im *Fahrrad mit Anhänger* ein funktionales Äquivalent zum Auto sieht. Für die weitaus meisten kommt eine solche Lösung nicht in Frage, da ein solcher Fahrradanhänger nicht genügend Transportkapazität habe, das Radeln zuviel Zeit koste und - mit Anhänger - auch zu anstrengend sei. Angesichts des Autoverkehrs gerade vor Einkaufszentren sei ein solcher Transport auch zu riskant, man könne nicht kleine Kinder dabei haben, man könne den Anhänger nicht abschließen, wenn man verschiedene Einkäufe mache, habe zu Hause keinen adäquaten Stellplatz für ihn usw. Mit der Quintessenz, dass ein solcher Umstieg unzumutbar sei.

Übrigens ist für die exotische Minderheit, die den Einkauf mit Fahrradanhänger praktiziert, dies nicht nur ökologisch motiviert. Zum einen muss es in der Nähe einen 'fahrradfreundlichen' Supermarkt oder Getränkeverkauf geben, was heute nur noch selten der Fall ist. Zum anderen müssen weitere Gesichtspunkte ins Spiel kommen, z.B. die Sparsamkeit. So hat sich eine Mutter von drei Kindern einen Fahrradanhänger zugelegt, weil sie jedes Mal ein „schlechtes Gewissen“ bekam, wenn sie den vor allem für den Urlaub angeschafften benzinschluckenden VW-Bus in Bewegung setzte, um zum 500 m entfernten Supermarkt zu fahren. Bei einem Beamten der Landesverwaltung, der mit seiner Familie in einem Vorort Hannovers ca. 400 m vom nächsten Einkaufszentrum

entfernt wohnt, spielen nicht nur zeitliche und ökologische, sondern auch autopflegerische Motive eine Rolle: Erstens habe er die Erfahrung gemacht, dass man „im Zweifel mit Fahrrad und Anhänger sogar schneller ist als mit dem Auto, denn das Einsteigen, Wenden, Parkplatzsuche usw. entfällt mit dem Fahrrad ja völlig“. Und zweitens widerstrebe es ihm, „für so eine Strecke von 300 bis 400 m gleich das Auto anzuwerfen, das ist also weder für die Umwelt noch für das Auto gut“ (H3).

Der Anspruch auf Zeitsouveränität

Bei aller Normativität, die dem Zeitsparen und den zugehörigen Toleranzen zukommt - der Zeitfaktor ist bei der Verkehrsmittelwahl auch deswegen omnipräsent, weil mit ihm ein weiterer gesellschaftlich etablierter Anspruch ins Spiel kommt, der Anspruch auf *Zeitsouveränität*. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anstatt des Autos erscheint aus dieser Sicht nicht nur häufig als Zeitvergeudung; vielmehr möchte man sich oft auch nicht von den Zeitvorgaben eines Fahrplans *abhängig* machen, sondern sich die größeren zeitlichen Handlungsspielräume erhalten, die das Auto - bei kürzeren Strecken unter Umständen auch das Fahrrad - gewährt.

In dem Wunsch nach Zeitsouveränität äußert sich das Bedürfnis nach *individueller Handlungsautonomie*, das zu einem zentralen zivilisatorischen Anspruch der Moderne geworden ist. Sich jederzeit frei bewegen zu können gehört wie die freie Wahl des Berufes, des Wohnstandorts, der Lebensform, der Weltanschauung usw. zu den essentiellen Versprechen der säkularisierten und urbanisierten Gesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts. Auch wenn damit Fremdbestimmung und sozialer Zwang nicht aus der Welt geschaffen wurden, ist es nicht bloßer Schein, dass mit dem Übergang von der traditionellen dörflich-feudalen zur urbanen Lebensweise ein Prozess der Befreiung einherging: Zurückdrängung von sozialer Kontrolle und einengenden Bindungen; rechtlich abgesicherte Freiheiten in der Wahl ökonomischer und beruflicher Aktivitäten; stärkere Unabhängigkeit von Naturzwängen sowie von Unbequemlichkeiten, Mühen und Arbeitsverpflichtungen im außerberuflichen Leben; und nicht zuletzt erweiterte räumliche Freizügigkeit (Gestring u.a. 1997, 19). Das Versprechen größerer

Handlungsautonomie *durch* Mobilität bedingt den Wunsch nach größtmöglicher Autonomie *der* Mobilität; seine 'blechgewordene' Erfüllung ist, und dies macht einen erheblichen Teil seiner Attraktivität aus, das Automobil.

Es sei hier nur angemerkt, dass sich die Automobilisierung damit in einen Entwicklungsprozess der Haushaltstätigkeiten einfügt, in dem sich eine ähnliche Entwicklung vollzog. Zwar bot sich für die Rationalisierung der Haushaltsarbeit immer auch der Weg in die *Auslagerung* von Tätigkeiten (etwa an öffentliche oder private Dienstleister) an, aber was ihre Entwicklung in erster Linie bestimmte, war die *Integration* technischer Rationalisierungsangebote in den Privathaushalt.⁵⁸ Nicht Gemeinschaftseinrichtungen wie Waschhäuser und Großküchen, auf die frühere Rationalisierungsvorschläge abzielten, setzten sich durch, sondern elektrisch betriebene Haushaltsgeräten wie Waschmaschinen und Kühlschränke, später auch Wäschetrockner, Geschirrspülmaschinen und Mikrowellen, die in die einzelnen Haushalte integriert und „privatisiert“ werden konnten (Rinderspacher 1992, 12). Die besondere Attraktivität eines solchen häuslichen Geräteparcs liegt nicht allein darin, dass er die Arbeit erleichtert und Zeit sparen hilft - ein derartiger Effekt ließe sich mit Waschhäusern und Großküchen vermutlich auch erzielen. Der entscheidende Vorteil der Haushaltsgeräte liegt vielmehr darin, dass sie zugleich ein weitaus höheres Maß an *Alltagsautonomie* gewähren, insofern sie nicht nur größere Gestaltungsspielräume beim Wann und Wie reproduktiver Tätigkeiten, sondern auch insgesamt mehr Verfügungsgewalt über Art und Mittel privater Bedürfnisbefriedigung ermöglichen (Gestring u.a. 1997, 99). Ganz ähnliche Eigenschaften weist das *Auto* auf - seine besondere Attraktivität liegt darin, dass es im Haushalt als dezentral und individuell verwendbares *Rationalisierungsmittel* nutzbar ist.

⁵⁸ Anregungen zu diesem Thema entnahmen wir Klaus Peter Wittemann: Postfordismus - Überlegungen zu einer Suchstrategie, Göttingen 1995, Ms.

So sind wir in unseren Interviews immer wieder auf die Begründung gestoßen, dass man mit dem Auto zeitlich und räumlich „flexibler“, „beweglicher“, „spontaner“ und „weniger gebunden“ als mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei. Denn „das Auto (ist) so: Da kannst du jederzeit anhalten oder woanders fahren oder, sagen wir mal, jemanden besuchen. (...) Mit der Straßenbahn und mit dem Bus kannst du dich nicht frei entscheiden, wo du überhaupt hingehen willst. Das Auto ist immer für dich da“ (M28). Die Hoffnung ökologisch motivierter Autogegner, die Begleiterscheinungen des heutigen Massentransports wie Staus, Unfälle usw. könnten dieses Autonomieversprechen ad absurdum führen, sind Wunschdenken, auch wenn sie es teilweise relativieren. So berichtet ein VW-Arbeiter, der mit seiner Familie 40 km von Hannover entfernt wohnt, von der Erfahrung des Ausgeliefertseins, als er einmal im Winter für den Arbeitsweg zwei Tage lang auf das gewohnte Auto verzichten musste: „Ich hatte im Januar zwei Tage kein Auto, musste zwei Tage zur Arbeit, zwischen Weihnachten und Neujahr. Habe dort (auf dem Bahnhof, Anm. d.Verf.) ekelhaft gefroren, lange auf ein paar Züge gewartet, also kam zu spät zur Arbeit. Eigentlich reicht es erst mal wieder für ein paar Jahre, das war nicht schön; ich war froh, wie das Auto dann wieder da war. Das waren nur zwei Tage, aber die haben mir eigentlich für das ganze Jahr gereicht, weil ich bitterkalt nach Hause gekommen bin und viel, viel später als mit dem Auto selbstverständlich. Da geht man morgens irgendwann um viertel nach vier los, damit man um fünf oder viertel vor fünf den Zug kriegt, der Zug kommt aber nicht viertel vor fünf, sondern fährt erst viertel vor sechs, und um sechs soll man ja in Hannover auf der Arbeit sein. Nachmittags genau das gleiche, und das macht man dann zwei Tage. (...) Da freut man sich richtig riesig aufs Auto und sagt: Jesses Maria“ (M19).

Auch *Fahrgemeinschaften*, die vor allem bei VW-Beschäftigten beliebt sind, können wegen des damit verbundenen Zeit- und Autonomieverlusts problematisch erscheinen. So begründet ein Schichtarbeiter seinen Ausstieg aus einer Fahrgemeinschaft damit, dass er „dadurch eine halbe Stunde früher aufstehen und früher los (musste), nur um die Kollegen einzusammeln. (...) Das hieß dann: Um halb vier, viertel nach drei aufstehen, damit man dann pünktlich loskommt. (...) Jetzt kann ich für mich alleine fahren; wenn ich zu spät zur Arbeit komme, dann ist es meine Schuld, dann kann ich keinem die Schuld geben“ (H23).

Auch in der Freizeit macht der Wunsch nach Zeitsouveränität häufig das Auto zum Verkehrsmittel erster Wahl. Man möchte die Dauer und die zeitliche Lage von Freizeitaktivitäten nicht in das Prokrustesbett der Ankunft- und Abfahrtszeiten öffentlicher Verkehrsmittel zwängen lassen, etwa wenn es um abendliche Kulturveranstaltungen oder Restaurantbesuche geht. Und die Verweildauer bei Freunden und Verwandten will man sich nicht von den Eventualitäten eines Fahrplans diktieren lassen; man möchte nicht in die Verlegenheit geraten, sich vom Bahnhof abholen lassen bzw. wegen fehlender abendlicher Rückfahrmöglichkeiten bei seinen Gastgebern übernachten zu müssen.

Dass nicht nur der Verzicht auf bestimmte Autonutzungen, sondern auch auf persönlichen *Autobesitz* als unzumutbare Einschränkung der eigenen Zeitsouveränität erscheinen kann, zeigen Vorbehalte gegen das Car-Sharing, auf die wir in einer Reihe von Interviews stießen. Man befürchtet vor allem den Verlust an Spontaneität und kurzfristigen Entscheidungsmöglichkeiten. Car-Sharing, so die Befürchtung, erfordere ein Ausmaß an Vorausplanung, und damit an Mühe, Aufwand und Zeitbindung, das den Autonomiegewinn, den das *eigene* Auto gewähre, wieder zunichte mache. Eine Beamtin charakterisiert sich als „spontanen Menschen, das wird mein Mann bestätigen, das betrifft nicht nur das Autofahren. Also ich könnte mir nicht vorstellen, mich einem Plan unterzuordnen, mich immer absprechen zu müssen (...). Also ich möchte gern, wenn ich möchte, ins Auto springen und sagen: So, jetzt fahre ich ganz spontan irgendwo hin, und weg bin ich. (...) Also ich kenne einen Richter, der das (Car-Sharing, d.Verf.) wohl praktiziert, der überhaupt sehr alternativ lebt, und der sagt, das ist für uns überhaupt kein Problem, aber man muss dann halt wohl schon ziemlich genau planen, wann man das Auto für welche Aktivitäten braucht und dann klappt das wohl auch. Nee, mir würde dann so viel an Spontaneität verloren gehen“ (M31, S. 40). Die „Spontaneität“, deren hohe Wertschätzung hier durchscheint und vor allem das Selbstverwirklichungsmilieu kennzeichnet, ist hier offenbar ein wesentlicher Bestandteil des Selbstbildes, und das jederzeit verfügbare Automobil ihr Garant.

Der Anspruch auf sinnvolle Zeitverwendung

Dass es oft der Zwang der Verhältnisse ist, der es notwendig macht, Entfernungen mit dem schnellstmöglichen Verkehrsmittel zu überbrücken, sollte nicht den Blick dafür verstellen, dass in die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen meist auch normative Vorstellungen über die *gerechten* Zeitanteile eingehen, die den verschiedenen Alltagsaktivitäten zukommen sollten. Der erste Aspekt sinnvoller Zeitverwendung betrifft die *richtige* Einteilung des alltäglichen Zeitbudgets. So steht für die Mehrheit der berufstätigen Mütter hinter der alltäglichen Autonutzung auch das Motiv, sich Zeitspielräume für eigene Interessen und Belange freihalten zu können und nicht ganz im Spagat zwischen Beruf und Familienpflichten aufzugehen. Und auch die Verkehrsmittelentscheidungen der Väter sind häufig von dem Streben nach einer Zeiteinteilung bestimmt, die ihren Alltag nicht nur auf die Berufsarbeit (samt zugehörigen Hin- und Rückfahrten) reduziert, sondern ihnen auch Zeitspielräume für anderes, z.B. für das Hobby oder für die Familie lässt, welche die entsprechenden Ansprüche erheben und worauf man ebenfalls selbst einen Anspruch zu haben glaubt. Oft genug läuft dies auf den Griff zum Auto hinaus, wie im Fall eines VW-Schichtarbeiters, der für seinen 22 km langen Arbeitsweg folgende Rechnung aufmacht: „Jetzt ist es so: Um 14 Uhr habe ich Feierabend, gehe raus, setze mich ins Auto, fahre nach Hause. Um dreiviertel drei - es kommt drauf an, wie man durchkommt - bin ich zu Hause. Mit dem Zug weiß ich nicht: Ich setze mich erst mal in die Straßenbahn, fahre zum Hauptbahnhof, und wann fährt da dann der erste Zug? Bin ich erst um fünf zu Hause. Also morgens um fünf aus dem Haus, nachmittags um fünf wiederkommen, dann habe ich erst einmal nichts mehr vom Tag, ich kann nicht mehr groß was machen, kann nicht mehr groß mit den Kindern losgehen, weil ich dann selber keine Lust mehr habe“ (H24).

Der zweite Aspekt einer sinnvollen Zeitverwendung betrifft die Bewertung der Zeit, die mit der Alltagsmobilität selbst verbracht wird. Dass diese Zeit in besonderer Weise *erspart* werden sollte (s.o.), setzt eine bestimmte Bewertung voraus: Im Unterschied zur Zeit, an der nicht „gespart“ werden sollte, weil sie mit angenehmen oder erfüllenden Tätigkeiten verbracht wird und zur Habenseite des Lebens gerechnet wird, ist diese Zeit der zeitlichen *Kostenseite* zuzurechnen, sie ist nichts anderes als instrumentell *notwendige*, also „weggeworfene“ (s.o.), *verlorene* Zeit.

Doch die subjektiven Vorstellungen darüber, was „gewonnene“ und was „verlorene“ Zeit ist, können variieren. Dass es im Zweifelsfall das *Auto* ist, das die *sinnvollste Art der Zeitverwendung* garantiert, ist die Auffassung der Mehrheit - sei es, weil es den durch die Mobilität unausweichlichen Zeitverlust minimiert und auch die größte Autonomie der Zeitgestaltung ermöglicht; sei es, weil die im Auto verbrachte Zeit auch als angenehm empfunden wird (man *fährt gern*, man kann *seine Musik hören* usw.).

Der zuletzt genannte Grund bringt allerdings einen Gesichtspunkt ins Spiel, der die rein instrumentelle Betrachtung der Mobilität und der mit ihr verbrachten Zeit transzendiert: Mobilität muss nicht *nur* Mittel zum Zweck sein (um irgendwohin zu kommen), und der mit ihr verbundene Zeitaufwand kann auch unabhängig von seiner Dauer als mehr oder weniger sinnvoll verbracht wahrgenommen werden. Es ist zu einem Kernthema der heutigen Psychologie des Autos geworden, warum der PKW „für viele Menschen ein Identifikations- und Projektionsmedium subjektiver Wünsche, Emotionen und Lebensentwürfe“ geworden ist, die das Autofahren jenseits aller Instrumentalität der Fortbewegung zu einer mit hoher Bedeutung aufgeladenen Angelegenheit machen.⁵⁹

Aber in unserem Sample sieht es eine nicht unerhebliche Minderheit in Teilbereichen der eigenen Mobilität, auch beim Weg zur Arbeit, anders: Dass sie diesen Weg normalerweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad zurücklegen, begründet sie auch damit, dass sie darin eine *sinnvollere* Art der Zeitverwendung sieht als in der Autofahrt. „Gewonnene Zeit“ heißt für sie weder, die notwendige Wegstrecke in der kürzestmöglichen Zeit zu überwinden, noch die hinzukommende Freude am Autofahren. Hier kann sich das Ensemble von frischer Luft, Körpererfahrung, Gesundheits- und Leistungsbewusstsein, welches etwa das Radfahren bietet, zu einem hedonistischen Gesamterlebnis verdichten, das man nicht mehr missen möchte. So berichtet etwa ein Verwaltungsbeamter, dass er, wenn es nur das Wetter zulässt, die 12 ½ km zur Arbeit nicht mit Auto oder Bus, sondern mit dem Fahrrad fährt: „Ich bin ein ganz anderer Mensch, wenn ich morgens Fahrrad fahren kann ins Büro, dann habe ich gute Laune. Muss ich mich in den Bus quälen oder mit dem Auto fahren, habe ich schlechte Laune“ (M5).

59 Vgl. Franzpötter 1999, 41, sowie auch Hilgers, 1992.

In anderen Fällen ist es das Bus- oder Bahnfahren, welches man genießt und als eine Zeit empfindet, in der man „entspannen“ und es „langsamer angehen“ lassen kann (M8). Ein VW-Arbeiter schildert es so: „Dann steige ich in den Bus ein, habe einen Sitzplatz, fahre zum VW-Werk durch und kann die halbe Stunde wunderbar zum Lesen nutzen. Das empfinde ich als gewonnene Zeit. Gut, es gibt Tage, wo das so heiß ist, wo es nicht so angenehm ist, aber dann ist es im Auto ja auch nicht anders. Und das ist eine Zeit, die habe ich für mich ganz persönlich, wo mir keiner in die Quere kommen kann und wo ich einfach abschalten kann und wo ich dann einfach auch anders nach Hause komme, als wenn ich im Auto sitze und mich auf den Verkehr konzentrieren muss oder im Stau stehe und dann möglicherweise mit Dampf dann hier vor der Haustür erscheine“ (M25).

Nicht selten ist es der Gewinn an aktiv nutzbarer Eigenzeit, der den Reiz von Bussen und Bahnen gegenüber dem Autofahren ausmacht, vermutlich insbesondere für Angehörige gebildeterer Schichten. Man könne sich während der Fahrt gezielt auf den Arbeitstag „einstimmen“ (H13), für den Fremdsprachenkurs „Vokabeln lernen“ (H18) oder etwas für die „Allgemeinbildung“ tun: „Es mag ja sein, dass ich vielleicht 10 Minuten länger fahre mit dem Zug (als mit dem Auto, d.Verf.), aber ich habe in der Zeit vielleicht schon 20 Minuten, wenn nicht 25 Minuten Zeitung gelesen, also diese Zeit habe ich zum Feierabend gar nicht, so dass mir entweder irgendwas an Allgemeinbildung fehlt hinterher, oder ich lese hier (zu Hause, d.Verf.), und dann fehlt mir die Zeit bei der Gartenarbeit oder sonst wo mit den Kindern“ (H12). Wie in diesem Zitat, aber auch in zahlreichen weiteren Fällen unseres Samples deutlich wird, muss es aus der Sicht einer möglichst sinnvollen Zeitgestaltung kein Makel sein, in öffentlichen Verkehrsmitteln oder auf dem Fahrrad für eine bestimmte Strecke *mehr* Zeit zu verbringen, als es im Auto notwendig wäre. Im Gegenteil: Wenn es sich in Grenzen hält, kann das größere Zeitvolumen selbst als ein Gewinn an sinnvoll nutzbarer Eigenzeit wahrgenommen werden.

Alles in allem wird deutlich, dass der gesellschaftlich legitimierte Anspruch auf Zeitgewinn und auf souveräne Zeitnutzung im Kontext der Verkehrsmittelnutzung zu unterschiedlichen - auch unterschiedlich umweltverträglichen - Strategien führen kann, deren

gemeinsames Ziel es ist, den individuellen „Zeitwohlstand“ zu erhöhen.⁶⁰ Die erste Strategie strebt an, sich durch die Effektivierung von Wegezeiten möglichst viel Zeit außerhalb des alltäglichen Verkehrs (Freizeit, Familienzeit, Reproduktionszeit) zu sichern; hierbei handelt es sich meist um eine *autointensive Strategie*. Eine zweite, zumindest in unserem Sample minoritäre Strategie versucht, die Wegezeit selbst - insbesondere beim täglichen Arbeitsweg - zur „gewonnenen“ Zeit zu machen. Solange dies an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads geknüpft ist, haben wir es mit der *ökologisch verträglicheren Strategie* zu tun. Dass eine solche Strategie - vermutlich nicht nur in unserem Sample - minoritär bleibt, verweist auf den hohen Stellenwert, den das an ‘Beschleunigung’ und an messbarem Zeitgewinn orientierte Kalkül in der Gesellschaft einnimmt. Hinzu kommt, dass der Wunsch, die Wegezeit in Bus und Bahnen oder auf dem Fahrrad sinnvoll zu verwenden, entsprechende Rahmenbedingungen voraussetzt, z.B. zumutbare Radwege, die nicht zu sehr dem Autoverkehr und den von ihm ausgehenden Umweltbelastungen ausgesetzt sind, oder erreichbare und hinreichend komfortable öffentliche Verkehrsmittel, um geistige Aktivitäten oder Entspannung zu ermöglichen (ausreichende Sitzplätze, Klimatisierung, kein zu hoher Lärmpegel usw.).

Wie bereits bemerkt, ist es keineswegs sicher, dass der Wunsch nach „gewonnener“ Zeit *in* der Mobilität auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad hinauslaufen muss. Einige der von uns Befragten versichern, dass sie sogar im Stau die im *Auto* verbrachte Wegezeit als sinnvoll und angenehm verbracht empfinden, z.B. weil sie morgens das ungestörte Musik- oder Radiohören genießen oder es als entspannender empfinden, sich in der Privatsphäre des Autos anstelle im öffentlichen Raum der Busse und Bahnen zu

⁶⁰ Unter dem Wunsch nach „Zeitwohlstand“ soll hier das Bestreben verstanden werden, sich ausreichende Zeitspielräume für die verschiedenen Aktivitäten des Alltags zu schaffen sowie die einzelnen Aktivitäten unter zeitlich möglichst zuträglichen Bedingungen ausüben zu können (d.h. ohne Zeitdruck und Hetze, mit möglichst hoher Zeitsouveränität usw.); vgl. Scherhorn/Reisch 1999.

bewegen. Eine an der Peripherie Hannovers wohnende Beamtin, die sich jeden Morgen vor der Wahl sieht, entweder im Bus oder mit dem Auto im Stau stecken zu bleiben, meint: „Dann stehe ich lieber mit dem Auto im Stau, da stinkt es nicht so, da kann ich Radio hören, aus dem Fenster gucken“ (M31). Ähnlich sieht es ein im ländlichen Umland wohnender VW-Arbeiter: „Ich habe meine göttliche Ruhe, wenn ich Auto fahre. (...) Ich habe nicht mal Stress, wenn ich im Stau stehe. Beim Autofahren kann ich richtig abschalten. (Interviewer: Auch im Stau?) Dann erst recht, denn da muss ich ja nicht fahren“ (H16).

Während die erste Strategie die Wahl des Verkehrsmittels vor allem von einem Vergleich des jeweiligen Zeitquantums abhängig macht, den die Fortbewegung „kostet“, vergleicht die zweite Strategie auch die *Qualität* der dabei verbrachten Zeit. Und dieser Vergleich kann, aber muss nicht den Ausschlag gegen das Auto und für das alternative Verkehrsmittel geben. Welcher dieser beiden Strategien man folgt, ist eine Frage der subjektiven Interpretation, die nicht wertfrei erfolgt, die aber auch durch langjährige Routinen bestimmt sein kann. Dies wird gerade in den seltenen Fällen deutlich, in denen es zu einem *Strategiewechsel* kommt. So berichtet ein DGB-Kreisvorsitzender, der zunächst mehrere Jahre mit dem Auto zu seinem außerhalb Hannovers gelegenen Dienstort fuhr, wie er sich eines Tages aus ganz anderen Gründen dazu durchrang, den gleichen Weg mit der Bahn zu fahren, und dann im wahrsten Sinne des Wortes *entdeckte*, wie viel stressfreier er so sein Ziel erreichte. Heute interpretiert er seine zeitliche Bilanz ganz anders als früher: „Also diese Zeit, diese 45 Minuten jetzt, sind etwas ganz anderes als vorher: Das ist einfach Zeitung lesen, einfach noch ein bisschen abtauchen. Es ist jetzt eher eine Zeit, die ich wirklich zur Verfügung habe, und nicht, die ich schon irgendwie arbeiten muss“ (H7).

Ein Zwischenfazit

Das Zeitkalkül, das in viele Verkehrsmittelentscheidungen eingeht und aufgrund seiner Quantifizierbarkeit Inbegriff einer rationalen Begründung solcher Entscheidungen zu sein scheint, erweist sich somit als in hohem Maß normativ strukturiert und gesteuert:

Das Gebot der Zeitersparnis, das der quantifizierenden Zeitwahrnehmung zugrunde liegt, fasst die Zeit als *kostbares Gut* und ist selbst eine gesellschaftliche Norm; wenn es um die Frage geht, welche praktische Konsequenz aus dem Zeitvergleich verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten zu ziehen ist, zeigt sich die gesellschaftliche Geltung qualitativer Zumutbarkeitsstandards; die Wegeverkettung, die insbesondere das Auto ermöglicht, erweist sich als Sonderfall des säkularen Trends zur Rationalisierung der Haushaltsarbeit; der Anspruch auf Zeitsouveränität entzieht den Gebrauch von Zeit jeder quantifizierenden Betrachtung und subsumiert ihn dem individualistischen Autonomiestreben; der Anspruch auf sinnvolle Zeitverwendung legt den Grund der Werte frei, der das Konzept der Zeitersparnis trägt, sei es dass es z.B. um das „richtige“ Verhältnis zwischen Arbeitszeit und Freizeit geht, das den von der Arbeit Heimkehrenden zur Eile treibt, sei es dass die in der Mobilität verbrauchte Zeit auch als „gewonnene“ Zeit konzipiert werden kann, was wiederum die einseitige Perspektive einer Zeitwahrnehmung unter dem Imperativ der Ersparnis erhellt.

2.2. Der kindzentrierte Diskurs, oder: Was gute Eltern zu tun haben

Wie weit die Unterstellung, der ärgste Feind eines umweltfreundlicheren Verhaltens sei der jeweilige Egoismus, an der Wirklichkeit vorbeigeht, zeigt sich an dem kindzentrierten Diskurs, der zumindest in der von uns untersuchten familiären Konstellation einen nicht unerheblichen Teil des alltäglichen Autogebrauchs begründet. Das *Wohl des Kindes* bestimmt die familiäre Diskussion spätestens von dem Moment an mit, in dem das erste Kind zur Welt gekommen ist, und beeinflusst die elterliche Verkehrsmittelnutzung nicht nur direkt - siehe die zahlreichen Kindertransporte -, sondern auch indirekt, etwa durch die Wahl eines 'kindgerechten' Wohnstandorts oder die Entscheidung der Mütter, zugunsten der Kinder erst einmal aus der Erwerbstätigkeit auszuschneiden. Auch der innerfamiliäre *Deal*, der den Müttern tagsüber den primären Zugriff auf das Familienauto zugesteht, aber auch das Gros der Reproduktionsarbeit aufbürdet, hat seine wichtigste Legitimationsbasis im Wohl der Kinder.

Im kindzentrierten Diskurs verschränken sich teils individuelle, teils überindividuelle Präferenzen in Form elterlicher Erziehungsstile und -ziele mit gesellschaftlichen Er-

wartungen und Normen, die die Kinderaufzucht betreffen. Zumindest in den Fragen, worin dieses Wohl der Kinder eigentlich besteht und welche Alltagspraxis es gewährleistet, ist die elterliche Erziehung nicht unabhängig von gesellschaftlichen Trends und den damit verknüpften normativen Rahmungen.

Im Hinblick auf die *Alltagsmobilität* ist der kindzentrierte familiäre Diskurs zuallererst ein *Schutzdiskurs*. Einschlägige Längsschnittuntersuchungen zeigen, dass seine Bedeutung in den letzten Jahrzehnten zugenommen hat. Ein Indiz ist der zunehmende Umfang bzw. wachsende Anteil *begleiteter* Wege von Kindern: Heute legen z.B. mehr als 90 % der Vorschulkinder ihre Wege in Begleitung Erwachsener zurück, etwa den Weg zum und vom Kindergarten (Beik/Spitzner 1995, 109); unter den Schulanfängern sind die Kinder, die unbegleitet zur Schule gehen, inzwischen in der Minderheit.⁶¹ Unsere eigenen, wenn auch nicht repräsentativen Befunde weisen in eine ähnliche Richtung: Wie bereits deutlich wurde, sind Kinderbegleitungen in einem Teil der Familien an der Tagesordnung, und es gibt kaum eine Familie, in der sie nicht zumindest hin und wieder stattfinden. Dass der elterliche Begleitverkehr, der überwiegend (wenn auch nicht ausschließlich) von den Müttern erledigt wird, in den letzten Jahrzehnten allgemein zugenommen hat, ist nicht nur auf den objektiven Trend steigender Verkehrsdichte zurückzuführen, der die Eltern zu größerer Vorsicht und damit zu häufigerer Begleitung zwingt. Zeitgleich dazu - vom Verkehrswachstum mitverursacht - hat sich der kindliche Lebensraum als Raum zusammenhängender *Naherfahrung* mehr und mehr aufgelöst und ist der zunehmenden „Verinselung“ und Institutionalisierung des kindlichen Lebenszusammenhangs gewichen, was mit einer Zunahme längerer Wege, auch und gerade in der

61 So hat sich der Anteil der Sechsjährigen, die allein zur Schule gehen, von 1975 bis 1984 von 56 % auf 32 % vermindert, während der Anteil der Schulwege in Begleitung Erwachsener sich 31 % verdreifacht hat; vgl. Beik/Spitzner 1995, 109. Laut einer britischen Studie hat sich der mütterliche Begleitaufwand für Kinder unter fünf Jahren von täglich durchschnittlich 17 Minuten im Jahr 1974 auf 33 Minuten im Jahr 1984 erhöht; bei Kindern zwischen fünf und fünfzehn Jahren stieg der durchschnittliche tägliche Begleitaufwand im selben Zeitraum von 14 auf 23 Minuten; vgl. ebenda, 108.

Freizeit jenseits von Kindergarten und Schule, einherging (Zeiber 1988). Mitverantwortlich für diesen Wandel sind neben allgemeinen demographischen und sozioökonomischen Entwicklungen, die in den späten 60er Jahren einsetzten, auch veränderte kulturelle Standards in Sachen Kindererziehung: Zeiber/Zeiber (1994) erkennen eine „neue Haltung Kindern gegenüber“, die sich im Laufe der siebziger Jahre zumindest in den Mittelschichten zu verbreiten begann, unter anderem gekennzeichnet durch „ein hohes Maß der Steuerung des sozialen Lebens der Kinder“ durch die Eltern; in ihr schlugen sich nicht nur die Auswirkungen der antiautoritären Bewegung, sondern auch der Bildungsreformbewegung sowie der allgemeinen Pädagogisierung im Umgang mit Kindern nieder (ebenda, 180 f.). Die Folge dieser Entwicklung ist, dass Kinder ihre Freizeit zunehmend betreut - und zwar meist außerhalb des unmittelbaren Nahraums - verbringen und mitunter bereits über einen „prall gefüllten“ Terminkalender verfügen (Baeriswyl 1999, 18), der auch Besuche bei entfernter wohnenden Schulfreunden oder die Teilnahme an musischen und sportlichen Aktivitäten umfasst. Dies alles hat dazu geführt, dass Kinderwege über den Nahraum hinaus zur gesellschaftlichen Normalität geworden sind. Wobei die allgemein zunehmende Motorisierung die paradoxe Konsequenz hat, dass sie einerseits die Teilnahme der Kinder am Straßenverkehr immer riskanter werden lässt, andererseits den Eltern aber auch ein Mittel an die Hand gibt, dieses Risiko zu mindern: das *Auto*, mit dem die Kinder zu ihren Aktivitätsorten gebracht und von dort wieder abgeholt werden können.

Dass etwas dabei ist, zur gesellschaftlichen Normalität zu werden, zeigt sich auch an den Bemühungen derjenigen, die sich dem Trend zu widersetzen suchen. Ein in einem Dorf bei Hameln lebendes Ehepaar, dessen Söhne bereits 15 und 18 Jahre alt sind, erzählt von anderen Kindern, „die jeden Tag am Nachmittag irgendwas in Hameln zu erledigen (hatten), wo die Mutter immer fahren musste. Also das habe ich (F) ja auch nicht gemacht. M: Also ich denke mal, man sollte dieses Die-Kinder-Transportieren in Grenzen halten, und ich denke, wir haben das an und für sich ganz gut hingekriegt, dass wir unseren beiden nicht alles abgenommen haben. Wir haben gesagt: Was ihr alleine erledigen könnt mit dem Fahrrad oder mit der Mofa oder so was, das machen die auch. Das sind wirklich nur Notfälle, wo wir sie transportieren, und das ist so häufig nun auch wieder nicht. (...) Wir haben diese Möglichkeit nicht gehabt, Vater oder Mutter zu fra-

gen: Fahrt uns da mal hin, das gab's bei uns nicht, wir mussten diese Wege einfach selber machen. Aber diese Zeiten sind wohl vorbei, und das ist auch Bequemlichkeit und zeitbedingt. Jetzt ist die Zeit so: Die machen das einfach von vornherein nicht mehr, wenn sie dann nicht direkt von den Eltern gesagt kriegen: Ihr habt ein Fahrrad, macht es selber. (...) Wenn die Eltern da nicht mal den Daumen drauf halten, werden sie ausgenutzt“ (H25).

So ist es schon eher die Normalität, dass mit dem Schutz der Kinder nicht nur der Besitz, sondern auch die verstärkte Nutzung des Autos argumentativ untermauert wird. Den unterschiedlichen Aspekten der Gefahrenabwehr sind wir bereits im vorigen Kapitel begegnet: Das Auto gilt als *Sicherheitsfaktor* in Notfällen des Kindes; und es dient als Schutzraum vor den Gefahren des Straßenverkehrs, wobei sowohl der Großstadtverkehr mit seinen neuralgischen Punkten als auch die ländlichen Hauptverkehrsstraßen als Gefahrenquellen betrachtet werden; es dient schließlich auch als Schutzraum vor der Gewaltkriminalität - einer der (manchmal unausgesprochenen) Gründe dafür, dass viele Eltern ihre Kinder nur ungern ohne Begleitung aus dem Haus gehen lassen und auch ältere Kinder, die bereits einen Teil ihrer Wege allein zurücklegen, bei bestimmten Anlässen nach wie vor im Auto begleiten, etwa bei Dunkelheit oder auf besonders abgelegenen Wegen.

Zum Schutzdiskurs gehört auch das Bestreben vieler Eltern, den Kindern durch den Einsatz des Autos den Alltag zu erleichtern bzw. ihnen *Belastungen zu ersparen*, denen sie bei der Wahl eines anderen Verkehrsmittels ausgesetzt wären. So kann schon die Fahrt in überfüllten Schulbussen als Zumutung betrachtet werden. Die bereits erwähnte Tendenz, die körperliche Bewegung der Kinder eigens dafür eingerichteten Enklaven vorzubehalten, ist oft in ein umfassenderes Entlastungsstreben eingebettet. So kann es überhaupt die Anstrengung längerer zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegter Wege sein, der man die Kinder nicht aussetzen möchte: Sie würden, so die Befürchtung der Eltern, beim sonntäglichen Ausflug mit dem Rad schon „zu geschafft“ im Zoo oder am Badensee ankommen, sich nach einem Restaurantbesuch auf dem Fahrrad nur noch „abquälen“, nach dem Besuch eines Kindergeburtstags zu „ausgepowert“ fürs Fahrrad sein, nach einem halbstündigen Fußweg schon „abgekämpft“ in der Schule ankommen usw.

Auch die Unbilden des Wetters werden für viele Eltern zum Anlass, um das Kind auf Wegen, die es sonst mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegt, ins Auto zu stecken. Manchmal genügt auch schon die *Möglichkeit*, dass es diesen Unbilden irgendwann ausgesetzt sein *könnte*, um es prophylaktisch - und das heißt regelmäßig - auf diese Weise zu begleiten.

Normativ aufgeladen ist der Entlastungsgesichtspunkt ebenfalls dort, wo der Nutzen des Autos von den Eltern darin gesehen wird, den Kindern einen möglichst gleichmäßigen und durchstrukturierten Tagesablauf zu ermöglichen. Als Orientierungsmarke dient hier das „*geregelt Leben*“, das man den Kindern trotz aller Zeitzwänge, z.B. der doppelten Berufstätigkeit, bieten will. Wozu gehören kann, dass die Kinder morgens nicht unzumutbar früh aufstehen müssen, dass das Mittagessen fertig ist, wenn sie aus der Schule kommen, dass die Zu-Bett-Geh-Zeiten eingehalten werden. In vielen Fällen ist es das von der Mutter genutzte Auto, mit dem dieses Ziel überhaupt erst erreichbar erscheint. So erklärt ein Verwaltungsangestellter mit zwei elf- und fünfzehnjährigen Kindern, dessen Frau in Teilzeit arbeitet und in dessen Haushalt es ein Auto gibt: „Wir haben so einen Rhythmus drin, die Kinder müssen mittags essen und sie müssen ihre warme Mahlzeit haben und die müssen auch ein geregeltes Leben irgendwo haben und von daher ist das mit dem Auto doch ein bisschen günstiger. (...) Sagen wir mal so: Wenn meine Frau auch nur (wie der Ehemann, Anm. H/M) mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren würde und kommt mittags nach Hause, dann kriegen die Kinder eben erst anderthalb oder zwei Stunden später Mittagessen. (...) Ich stehe auf dem Standpunkt, die Kinder brauchen einen bestimmten Ablauf, auch mit Mahlzeiten, Schularbeiten, Freizeit, und wenn das nicht gegeben ist, wenn sie diesen Ablauf nicht haben, dann gehen die irgendwo, sagen wir mal ganz krass, den Bach runter, dann machen die, was sie wollen irgendwann, und das ist eigentlich nicht der Sinn der ganzen Sache“ (M4).

Schließlich schützt das Auto die Kinder auch vor *sozialer Ausgrenzung*. Angesichts des heute immer üblicher werdenden räumlichen Ausfransens kindlicher Aktionsräume kann es als Garant sozialer Integration und gesellschaftlicher Normalität erscheinen. So bemerkt eine Mutter, die zwei Kinder im Alter von 8 Monaten und 5 Jahren hat, zum Thema „Leben ohne Auto“, dass man „so weltfremd nicht leben kann. Weil dann wird

man doch zum Außenseiter irgendwie. Und gerade Kindern möchte man das ja dann auch nicht antun“ (H3).

Beim kindzentrierten Diskurs geht es jedoch, wie bereits gesehen, nicht nur um den *Schutz* der Kinder, sondern auch um ihre *Entfaltung*. Zum Kernbestand des „neuen Denkens“ in Sachen Kindererziehung gehört es, ihre musische und sportliche Ausbildung möglichst umfassend zu fördern - ein Erziehungsziel, das zu weiteren Begleitdiensten mit dem Auto führen kann (Zeiber/Zeiher 1994, 180; Beik/Spitzner 1995, 109 ff.). Schon vor dem Kindergarten werden Kinder zu Krabbel- und Kindergruppen gebracht, um ihnen die sozialen Kontakte zu vermitteln, die sie in der abgeschlossenen Privatheit der Kleinfamilie nicht mehr finden. In der Kindergartenzeit fangen die Eltern an, die Kinder zu einem Sportverein, zum Musikunterricht, zur Ballettschule usw. zu schicken. Wegen des Grundsatzes *Qualität geht vor Nähe* finden sie oft an Orten statt, die einige Kilometer entfernt sind, so dass die Kinder zumindest in jüngeren Jahren dorthin begleitet werden müssen, was wiederum meist nur mit dem Auto geht. Weiterhin können auch die bereits beschriebenen Wochenend-Autotouren, z.B. in Freizeitparks oder andere Städte, mit der Entfaltung und Förderung der Kinder begründet werden, zumindest dann, wenn sich die Eltern davon ein Bildungserlebnis ihres Nachwuchses versprechen. Dies kann sich mit dem Bewusstsein verquicken, mit den eigenen Kindern weniger repressiv umzugehen, als es noch die eigenen Eltern taten. So begründet die Frau eines VW-Arbeiters, deren sechsjähriger Sohn sich gerade für Dinosaurier interessiert, die häufigen Autofahrten in Freizeitparks wie folgt: „Erziehungsmäßig hat sich schon einiges geändert. Also wenn ich bedenke, dass wir uns früher. Da wurden doch mehr Einschränkungen gemacht von den Eltern her. Da hieß es dann: Das geht nicht, das machen wir nicht. Heute muss man sagen, dass man Kinderwünschen doch eher nachgeht. (...) So wie jetzt mein Sohn mit den Dinosauriern, da muss man dann doch mal mit dem Auto fahren, das geht dann auch anders nicht, um auch den zufrieden zu stellen, man muss die Kinder ja auch zufrieden stellen, die kann man ja nicht nur in die Ecke stellen“ (M29).

Hinter das pädagogische Ziel kindlicher Entfaltung treten die elterlichen Interessen - sowie die ökologisch wünschbare Reduzierung der Autonutzung - im Zweifelsfall zu-

rück. Dies gilt z.B. für eine Mutter, die ihren siebenjährigen Sohn fast täglich mit dem Auto zu seinen diversen Aktivitäten (Freunde, Sprachschule, Schwimmbad, Sport) bringt und damit auch ihren vorläufigen Verzicht auf eigene Erwerbstätigkeit begründet. Der Vater könnte sich zwar „weniger Aktionismus in der Freizeit“ vorstellen, aber „das wäre, sage ich mal, für die Entwicklung unseres Sohns - wie üblich dreht sich alles um das Kind - dann von Nachteil. Weil man dann dem Kind etwas wegnehmen würde, was diese Dinge betrifft, die wir jetzt haben. Die Pflege mit den Freunden, mit den Bekannten, wo man hinfährt, wo man sich unterhält, wo das Kind mit anderen Kindern spielt von unseren Freunden, das würde dann flachfallen, und das wäre ein Beschneiden, das wäre ein Wegnehmen seiner Erlebnisse, das wäre nicht gut.“ Die Mutter ergänzt: „Solange er noch klein ist, solange gehen seine Interessen vor, und alles andere ist unwichtig. (...) Was meine eigenen Interessen betrifft, das sind jetzt mehr die Interessen von meinem Sohn“ (H8).

Um Entfaltung geht es auch, wenn nach der Grundschule die Auswahl der weiterführenden Schule ansteht. Wenn z.B. eine an der Hannoverschen Peripherie wohnende Familie die Kinder auf ein Gymnasium in der Innenstadt schickt, da die in größerer Nähe liegenden Schulen einen „schlechten Ruf“ hätten, so bedeutet dies auch unter Mobilitätsgesichtspunkten eine folgenreiche Entscheidung, insbesondere dann, wenn die Mutter sie zunächst mit dem Auto hin- und zurück begleitet.

Angemerkt sei, dass es sich beim Erziehungsziel kindlicher Entfaltung auch um ein *milieuspezifisch eingefärbtes Phänomen* handeln dürfte. Schon Zeiher/Zeiher (1994, 180 ff.) begegneten dem „neuen Denken“ gegenüber Kindern - z.B. dem „Fördern von sozialer Einbindung“ sowie dem „elterlichen Alltagsmanagement für die Kinder“ - in erster Linie in den gebildeteren Milieus. In einem traditionellen Arbeiterviertel dominierte immer noch die Haltung, „Kinder seien zu Hause vor allem materiell gut zu versorgen und Eltern haben aufzupassen, dass kein Unglück geschieht“; auf ein „positiv gestaltendes Eingreifen in das außerfamiliale Leben des Kindes“ stoße man hier „nirgends“. Alles in allem habe eine „ungleichzeitige Modernisierung im Elternverhalten“ stattgefunden. Auch in unserem Sample sind es vor allem Eltern aus dem Beamten- und Angestelltenmilieu und seltener „VW-Eltern“, die über musische und allgemeinbildende

Aktivitäten ihrer Kinder berichten. Wir haben allerdings den Eindruck, dass Zeiher/Zeiher die Undurchdringlichkeit der Milieu-Grenzen überzeichnen - immerhin berichtet jede vierte von uns befragte VW-Arbeiterfamilie über entsprechende Aktivitäten ihrer Kinder.

In dem Maße, wie die Bewegungsfähigkeit der Kinder und ihr Drang nach mobiler Autonomie zunimmt, erweitern sich nicht nur die Anforderungen an die elterliche Pädagogik, sondern auch ihre möglichen Optionen. Zum wohlverstandenen Schutz der Kinder kann es nun auch gehören, sie auf die *eigenständige* Mobilität und auf den *Selbstschutz* im Straßenverkehr vorzubereiten. Dem elterlichen Verhalten gegenüber dem Kind stehen nun grundsätzlich *zwei* Wege offen, die in Spannung zueinander stehen und somit eine *Wahl* erfordern: einerseits das Kind weiterhin allen Gefahren möglichst gar nicht erst aussetzen, andererseits es schrittweise dahin erziehen, dass es sie selbständig bewältigen kann. Hier vertrauen die meisten Eltern auf den gewissermaßen 'natürlichen' Prozess der Abnabelung, in dem die Kinder von selbst die Fähigkeit erwerben, sich selbständig und mit der nötigen Umsicht im Straßenverkehr zu bewegen: Es kommt der Moment, wo sich viele Kinder gegenüber ihren Spiel- und Schulkameraden zu schämen beginnen, noch immer von ihren Eltern begleitet zu werden, so dass sie dann auch aus eigenem Antrieb zu autonomen Fortbewegungsmitteln greifen. Das Vertrauen, dass dieser Moment von selbst kommt, entlastet die Eltern davon, ihn zum Ziel einer bewussten erzieherischen Anstrengung zu machen.⁶² Dabei gibt es Übergangsphasen, in denen die

⁶² Allerdings sind es unserem Sample mehr die Jungen als die Mädchen, auf die sich solche Erwartungen beziehen und bei denen sie sich auch erfüllen.

Abnabelung der Kinder schon begonnen hat, sie aber bei bestimmten Wegen nach wie vor von den Eltern begleitet werden: Etwa wenn ein auf dem Lande lebendes Ehepaar den elfjährigen Sohn gewähren lässt, wenn er alle Wege *im* Dorf selbständig zurücklegt, zumal er es anders auch gar nicht mehr will, ihn aber zu Zielen in der nahegelegenen Kleinstadt immer noch mit dem Auto bringt, weil es „schneller geht“ und dort „die Verkehrsdichte doch noch ein bisschen größer“ sei; der Sohn sei das noch „nicht gewohnt, da passt er nicht so auf, er lässt sich doch noch leicht ablenken“ (H22).

Nur eine Minderheit der von uns befragten Eltern bemüht sich, ihre Kinder gezielt zur autonomen Fortbewegung per Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln und somit zur Unabhängigkeit vom Auto zu erziehen. So eine in der Innenstadt wohnende Mutter zweier (sieben- und neunjähriger) Jungen: „Den Weg zur Schule machen wir in der Regel zu Fuß; es sei denn, ich habe im Anschluss gleich noch einen dringenden Termin, dass ich das Auto mitnehme, oder es ist ein wirklich scheußliches Wetter, dass ich die Kinder dann gleich ins Auto stecke. Aber in 90 % der Fälle zu Fuß. (...) Damit sie eben auch den Schulweg besser kennen lernen, dass sie eben die Verkehrssituation richtig einschätzen. Dass sie eben nicht, wenn sie in der achten Klasse sind, dass ich sie dann immer noch bringen muss“ (H6). Wobei hier schon anklingt, dass es oft das Bedürfnis der Mütter nach dem Rückgewinn mobiler Autonomie ist, welches die längerfristige pädagogische Perspektive unterstützt, etwa wenn die Mutter dreier Kinder zwischen sieben und dreizehn Jahren apodiktisch erklärt: „Ich will nicht der Chauffeur meiner Kinder sein“ (H28).

Es gibt auch Eltern, welche die öffentlichen Verkehrsmittel als eine besondere Sozialisationschance wahrnehmen. So sieht ein am Rand einer Kleinstadt wohnendes Beamtenehepaar den Vorteil des Zugfahrens darin, dass ihre beiden Kinder, die 8 und 12 Jahre alt sind, „ein anderes Transportmittel kennen lernen und das auch zu schätzen wissen. Das heißt die Kinder sind nicht hinten in ihrem Sicherheitssitz festgeklemmt, sondern haben die Möglichkeit, sich zu bewegen, die Fahrlandschaft zu erkunden, und auch mal das zu machen während der Fahrt, was sie möchten, rumtoben oder einfach lesen. Und die Eltern können sich auch mit den Kindern beschäftigen. Das ist auch eine

ganz wichtige Sache, denke ich mal, und was Kinder gerade überaus schätzen, dem man damit entgegenkommt: Sie schätzen das Miteinander, mit fremden Leuten, neue Situationen kennen lernen. F: neue Spielkameraden finden für die Zeit. M: Der soziale Kontakt ist besser, das Sozialverhalten überhaupt. Das Wichtige ist halt: Kennen lernen, dass es zum Individualverkehr auch das Massenverkehrsmittel gibt. Welche Vor- und Nachteile das hat, das merken Kinder auch. Kinder sind viel aufgeschlossener als Erwachsene“ (H13). Zum einen belegt dieses Zitat die pädagogische Klarheit, mit der Eltern die Absicht verfolgen können, den Kindern durch entsprechende Angebote auch Alternativen zur Automobilität offen zu halten. Zum anderen handelt es sich möglicherweise auch um eine Projektion: Beide Eltern erträumen schon für sich ein autoloses Leben, können es aber - unter anderem aufgrund der gewählten Wohnlage - nicht umsetzen. So hoffen sie auf die besondere „Aufgeschlossenheit“ der Kinder.

Aber was auf längere Sicht die eigene Entlastung von bisherigen Chauffeurspflichten verspricht, ist kurzfristig oft mit zusätzlichen Mühen verbunden. Wenn sich eine Mutter dazu entscheidet, das Kind nicht (mehr) mit dem Auto zum Kindergarten zu transportieren, sondern es mit dem Kinderfahrrad auf dem Bürgersteig fahren zu lassen, während sie selbst auf der Straße nebenher radelt, kann dies für sie durchaus zeit- und nervenraubend sein, zumal jede Querung einer Seitenstraße nun besondere Achtsamkeit erfordert. Aber dem Ziel, die eigenen Kinder zu größerer Selbständigkeit im Straßenverkehr zu erziehen, steht angesichts solcher Mühen nicht nur, wie gelegentlich explizit formuliert wird, die „Bequemlichkeit“ der Eltern im Wege - zum Problem kann ebenfalls werden, dass sich auch die Kinder längst an die Autotransporte gewöhnt haben, so dass jeder Versuch, diesen Service ab einem bestimmten Alter der Kinder wieder einzuschränken, einen zähen Prozess der ‘Umerziehung’ voraussetzt. So berichtet eine Beamtin, dass der Versuch, ihre beiden acht- und zehnjährigen Kinder an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu gewöhnen, deren „widersprüchliche“ Reaktion hervorruft: „Das versuchen wir ihnen dann ja auch immer aufzuzeigen, wenn sie sagen, sie wollen gefahren werden, weil sie andererseits ja auch für das Autofreie sind und sagen: Autogestank und pi und pa und po. Aber das jetzt auch für die eigene Handlung anzuwenden und zu sagen, deswegen werde ich auch jetzt nicht mehr gefahren oder ich bestehe nicht mehr drauf, dass ich gefahren werde, das ist manchmal noch ein bisschen

schwierig. Aber ich denke, das ist einfach ein Diskussionsgegenstand, und die Kinder beschäftigen sich auch schon sehr intensiv mit der Umwelt, sowohl in der Schule als auch bei uns, wir diskutieren ja auch drüber“ (M7).

Es scheint, dass elterliche Versuche, die eigenen Sprösslinge zumindest in ihrer Kindheitsphase an eine autolose Mobilität zu gewöhnen, nur dort konsequent sein können, wo die Autolosigkeit durch den Zwang der Verhältnisse aufgeheischt wird.⁶³ Dies gilt z.B. für eine alleinerziehende Mutter, die aufgrund knapper Finanzmittel und zeitlicher Belastungen durch Berufstätigkeit, Haushalt und zwei Kinder ihrem ältesten - inzwischen fünfzehnjährigen - Jungen jede Hoffnung auf mütterliche Begleitdienste mit dem Auto abgewöhnen musste: „Er hat sich selbst zu transportieren. Wenn er etwas machen will, dann soll er es in Fußweg- oder Fahrradentfernung machen“ (H18). Was gleichzeitig bedeutet, dass für diesen Jungen Autolosigkeit immer mit einem Regime der Knappheit und der damit verbundenen vielfältigen Verzichte verbunden sein wird.

Bei dem kindzentrierten Diskurs, der in unserer Gesellschaft zumindest in den Mittelschicht-Familien mit kleinen Kindern vorherrscht und deren Schutz und Entfaltung in den Mittelpunkt stellt, handelt es sich um ein Syndrom gesellschaftlich sanktionierter normativer Ansprüche, der den Eltern im Hinblick auf die Alltagsmobilität der Kinder einen gewissen Ermessensspielraum lässt. Denn es ist der Schutzdiskurs selbst, der ab einem bestimmten Alter der Kinder in ein charakteristisches Spannungsfeld eintritt: zwischen einer fortdauernden elterlichen Schutzhaltung einerseits und der Erziehung zum Selbstschutz im Straßenverkehr andererseits. Ob man schon das vierjährige Kind mit dem Kinderrad auf dem Bürgersteig neben sich herfahren lässt, um es möglichst schnell in die selbständige Mobilität zu ‘entlassen’, oder ob man den fünfzehnjährigen Jugendlichen immer noch zu vielen seiner Aktivitäten mit dem Auto begleitet - beides ist mit dem „Wohl des Kindes“ zu begründen, aber jeweils auch mit bestimmten Risiken

⁶³ Von den wenigen Fällen, in denen innerstädtisch wohnende Familien sich ohne finanziellen Zwang zur Autolosigkeit entschlossen haben, sehen wir dabei ab.

verbunden. Im ersten Fall besteht das Risiko, zu früh auf die autonome Verkehrssicherheit des Kindes zu vertrauen, im zweiten könnte es darin liegen, dem Kind das Erlernen einer zivilisatorischen Grundkompetenz - die souveräne Selbstbewegung im (städtischen) Verkehr - zu erschweren. Der Ermessensspielraum kann beides zur Folge haben: eine Intensivierung der familiären Autonutzung im Interesse der Kinder wie auch den Versuch, in ihrem – wohlverstandenen - Interesse die Nutzung des Autos als kindliches Transportmittel zu reduzieren. Dass sich zu letzterem nur eine Minderheit - und diese auch meist nur inkonsequent - durchringen kann, ist darin begründet, dass dieser Versuch auf starke Gegenkräfte stößt: einerseits auf einen gesellschaftlichen Trend, die Kinder um ihrer Entfaltung willen zu immer mehr Aktivitäten zu begleiten, andererseits auf eingefleischte Routinen und „Bequemlichkeiten“ der Eltern - und schließlich auch der Kinder.

2.3. Die Mütter und das Auto - oder der Spagat zwischen geschlechtsspezifischer Aufgabenteilung und Erwerbsarbeit

Lange Zeit wurde die Automobilisierung der Bundesrepublik vor allem als Angelegenheit der Männer - genauer: der erwerbstätigen Männer - angesehen. Inzwischen gibt es gute Gründe, die Gegenwart als die *Phase der nachholenden Motorisierung der Frauen* zu charakterisieren. Ein Indiz ist der Führerschein, den schon 1991 in der Altersgruppe der 25- bis 29jährigen nicht nur 92 % der Männer, sondern auch 90 % der Frauen besaßen. Schon damals musste man bis zu den 40- bis 44jährigen vordringen, um eine Altersgruppe zu finden, in welcher der Anteil der Frauen unter 80 % sank (Buhr 1998, 79). Nun bedeutet zwar Führerscheinbesitz noch nicht Autobesitz, aber auch hier holen die Frauen auf, wofür der zunehmende Zweitwagenbesitz in den Mehr-Personen-Haushalten ein deutlicher Indikator zu sein scheint.⁶⁴ Wenn es hierfür noch eines weiteren Beweises bedürfte, so ist es die in den letzten Jahren von der Autoindustrie gestartete „Frauenoffensive“, die nicht mehr von der altbekannten Annahme ausgeht, dass die Frauen bei der Entscheidung über das Familienauto ein gewichtiges Wörtchen

⁶⁴ Bereits 1989 verfügten 39,4 % aller Haushalte, in denen es einen Erstwagen und zwei Führerscheininhaber gab, auch über ein Zweitauto, und gerade dieser Anteil weist in den letzten Jahrzehnten die höchsten Steigerungsraten auf; vgl. Hautzinger u.a. 1994. 46 f.

mitzureden haben. Heute unterstellt die Industrie offenbar, dass die Frauen eine neue und eigenständige Nutzergruppe mit spezifischen Anforderungen bilden, auf welche sich nicht nur die Werbung, sondern auch das Typenangebot einzustellen hat (a.a.O., 80 ff.).

Unsere bisherigen Befunde legen es nahe, zumindest für Haushalte mit heranwachsenden Kindern einen etwas komplexeren Zusammenhang zu vermuten. Dass es in den Familien, die ihren Autobestand auf einen PKW beschränken, nach der Geburt des ersten Kindes zu dem *Deal* kommt, die Verfügung über das Auto überwiegend der Mutter zuzusprechen, lässt das familiäre Zweitauto in einem anderen Licht erscheinen. Denn zumindest dort, wo es erst einige Jahre nach der Familiengründung angeschafft wird, ist die Mutter längst motorisiert, da sie es ist, die bis zu diesem Zeitpunkt über das *eine* Familienauto verfügt, und es ist in Wahrheit der Mann, der sich nun *remotorisieren* kann. Die Anschaffung des familiären Zweitwagens *erscheint* hier als *nachholende Motorisierung der Frau*, da erst jetzt ein Auto in den familiären Wagenpark aufgenommen werden kann, das sich *ihren* Alltagszwecken anpasst. Denn solange es im Haushalt nur ein Auto gibt, ist es - und dies dürfte deutscher Standard sein - auf die Dimensionen einer Reiselimousine zugeschnitten, mit der die gesamte Familie samt Gepäck in den Urlaub fahren kann, und mit dem die Frau auch im Alltag ihre Erledigungen bewältigen muss. In diesem Sinne bedeutet das Zweitauto nun in der Tat die Anschaffung eines Wagens, das sich den Anforderungen der Frau anpasst, während das Erstauto, das meist die Dimensionen der Urlaubslimousine aufweist, wieder in die Verfügung des Mannes übergeht.⁶⁵

Aber auch in diesem etwas komplexeren Bild bleibt der besondere Zugriff der Mütter auf das Auto ein Faktum, das erklärungsbedürftig ist. Man könnte es sich einfach machen und diese Entwicklung, so bedauerlich sie aus Sicht von Umweltschützern erschei-

65 Dass es in den Fällen, in denen die Familie über zwei Autos verfügt, stets der Mann ist, der normalerweise die Urlaubslimousine fährt, während die Frau das kleinere Auto bekommt, deutet auf geschlechtsspezifische Präferenzen hin. Denn wenn es in den Fällen, in denen der familiäre Wagenpark nur aus einem Auto besteht, Klagen über dessen geringe Alltagsgerechtigkeit gibt, so stammen sie von den Frauen, während die Männer nach der Anschaffung des Zweitwagens die Urlaubslimousine offenbar wieder „klaglos“ in Besitz nehmen. Ob dies auch darauf zurückgeführt werden kann, dass die Rolle des „Kapitäns“ bzw. „großen Navigators“ eher dem männlichen Selbstbild entspricht, sei da-

nen mag, als Fortschritt weiblicher Emanzipation interpretieren. Die feministische Literatur zu diesem Thema ist jedoch skeptisch. Sie interpretiert die nachholende Motorisierung der Frauen vor allem als Resultat des weiblichen Spagats zwischen zunehmender Erwerbstätigkeit⁶⁶ und den unverändert hohen Anforderungen im Bereich der Reproduktion, d.h. jenem Bündel von Haushaltsführung, familiärer Versorgung, Kinderbetreuung und emotionaler Zuwendung, das im Zeichen der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung immer noch überwiegend in das Ressort der Frau fällt. Ausgehend von Befragungsergebnissen, die belegen, dass Frauen sich meist aus "familiären Gründen" - Einkäufe, Besorgungen, Kinderbegleitungen - ans Steuer setzen, kommt Buhr (1998) zu dem Schluss, "dass die Bedeutung des Autos für Frauen ganz wesentlich darin besteht, das Dilemma der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu lösen" (S. 97). Dabei wird gerade den Müttern die Anpassungsleistung abgefordert, das rigide Zeitregime, das durch die Erwerbsarbeit des Mannes, die (mögliche) eigene Erwerbsarbeit, den Kindergarten- oder Schulbesuch der Kinder usw. vorgegeben ist, mit den ganz anderen Anforderungen, welche die Reproduktionsarbeit an ihre Zeitplanung stellt, in Vereinbarung zu bringen. Unter anderem verlangt dies den Müttern Flexibilität und die Funktion des familiären "Zeit-Puffers" ab (Hahn 1992, 186). Die besondere Stärke des Autos liege gerade darin, dass es - verglichen mit anderen Verkehrsmitteln - seinen Nutzerinnen die größtmögliche zeitliche und räumliche Flexibilität ermöglicht.

Demzufolge wird die "Lösung", die das Auto den Frauen hier bietet, in der feministischen Forschung mit gemischten Gefühlen betrachtet. Einerseits scheint eine solche Lösung den weiblichen Anspruch auf Autonomie zu unterstützen, und zwar nicht nur im Hinblick auf die eigene Erwerbstätigkeit. So dass die Möglichkeit der Autonutzung von den Frauen "als Zuwachs von Selbständigkeit empfunden" wird (Buhr 1998, 91 f.) -

hingestellt; auf jeden Fall deutet es daraufhin hin, dass das weibliche Verhältnis zum Auto noch instrumenteller ist als das des Mannes.

66 Lässt man die besondere Situation der Frauen in den neuen Bundesländern außer Betracht, so stieg die Erwerbsquote der Frauen in der alten BRD von 41 % in 1970 auf 48,5 % in 1994. Allein zwischen 1972 und 1989 stieg sie bei den Müttern mit Kindern unter 15 Jahren von 26 % auf 43 %, mit Kindern unter 6 Jahren von 24 % auf 36 %; vgl. Beik/Spitzner 1995, S. 71.

eine Formulierung, die eine gewisse Distanz der Forscherin zum eigenen Forschungsgegenstand signalisiert. Andererseits hat die Verfügung über ein Auto den Effekt, dass Frauen ihre familiären Verpflichtungen auf einem noch "höheren Niveau" erfüllen können. Oder zugespitzter: Die "Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit" (ebenda, 97) treibt die Mütter ins Auto, welches damit diese Verweigerung *stabilisiert*. Ein *Circulus vitiosus*, aus dem es offenbar kein Entkommen gibt.

Zunächst bestätigen unsere Befunde diese Analyse. Der kindzentrierte Diskurs, der das *Wohl des Kindes* zum obersten Maß des familiären Verhaltens macht, richtet sich zwar formal an *die* Eltern, aber differenziert sich sofort entsprechend den unterschiedlichen Geschlechterrollen aus. Nichts macht dies augenfälliger, als die unterschiedlichen Auswirkungen der Elternschaft auf die Erwerbstätigkeit beider Partner. Fast genauso selbstverständlich wie die „natürliche“ Tatsache, dass die Frau in den Mutterschaftsurlaub geht, ist die Erwartung, dass auch sie es ist, die anschließend das Ausmaß ihrer Erwerbstätigkeit auf die Anforderungen der Elternschaft abzustimmen hat, d.h. höchstens stufenweise in die Erwerbstätigkeit zurückkehrt. Die Arbeit des Mannes bleibt von diesen Wechselfällen des Familienlebens im allgemeinen unberührt und übernimmt die Rolle der unabhängigen Variablen. Nur in zwei Familien unseres Samples gab es Arrangements, in denen auch die Männer ihre Arbeitszeit reduziert hatten⁶⁷, und in einem einzigen Fall *erwog* der Ehemann, seine Frau zeitweise beim Erziehungsurlaub abzulösen. Ansonsten lagen erkennbare Auswirkungen eher auf der Ebene, dass der Mann (dies betrifft die Landesverwaltung) die Möglichkeiten der Gleitzeit extensiv nutzte, wenn das Kind einmal erst zur zweiten Stunde zur Schule gebracht werden musste und er diese Aufgabe übernahm, usw.

Mit der - vollständigen oder partiellen - „Befreiung“ der Mutter von eigener Erwerbstätigkeit korrespondiert die sonstige geschlechtsspezifische Arbeitsteilung: Es ist immer noch überwiegend sie, die für Haushalt, Versorgung, Familie und Kinder zuständig ist.

⁶⁷ In einem Fall arbeitet er halbtags und sie auf einer Dreiviertelstelle; in dem anderen Fall ist er auf einer Zweidrittel- und sie auf einer Eindrittelstelle beschäftigt.

Die Frage ist ziemlich müßig, was hier die Henne und was das Ei ist, d.h. ob besagte „Befreiung“ die Ursache dafür ist, dass sie nun auch die sonstigen traditionell ihr zufallenden Aufgaben übernimmt, *weil* sie ja auch die dazu nötige Zeit hat, oder ob das gesellschaftlich vorgestanzte Rollenverständnis, das ihr diese Aufgaben *selbstverständlich* zuweist, die Ursache dafür ist, dass nach der Familiengründung *natürlich* sie ihre Erwerbstätigkeit einschränken muss, *damit* sie dafür die notwendige Zeit hat.

Die Zuweisung der traditionellen Geschlechterrollen funktioniert also noch, aber - und diese Einschränkung ist für unseren Gegenstand wichtig - nicht mehr unbefragt und unbezweifelt (Giddens 1997, 192), so dass es nicht mehr selbstverständlich ist, dass der Adressat des kindzentrierten Diskurses *nur* die Mutter ist. Hier gibt es für die männliche Seite inzwischen auch Legitimationsbedarf, für die weibliche Seite Interventionschancen, also Spielräume zum Durchsetzen innerfamiliärer Kompromisse. So beteiligt sich in unserem Sample etwa die Hälfte der Väter zumindest an den Großeinkäufen (wenn „schwere Sachen“ zu transportieren sind). Für die andere Hälfte der Väter gilt, dass sie mit einer gewissen Verbindlichkeit auch noch weitere Reproduktionswege übernehmen, insbesondere nach Rückkehr der Mutter in die Erwerbsarbeit, was die traditionelle Arbeitsteilung abmildert. Hier kommt auch die familiäre Autonutzung ins Spiel: Der zu beobachtende *Deal* Auto gegen familiäre Arbeit - der, wenn im Haushalt nur *ein* Auto zur Verfügung steht, für den Mann auch Autoverzicht bedeutet -, ist selbst ambivalenter Ausdruck dieser Lage. Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung kann noch (teilweise) „gerettet“ werden, aber ist nicht mehr zum Nulltarif zu haben. Andererseits unterstützt und legitimiert besagter *Deal* die fortbestehende Asymmetrie der Aufgabenverteilung, denn wer das Auto hat, verfügt auch über die nötige Flexibilität, um die Wegeketten zu bewältigen, die für die außerhäusigen Familienarbeiten - Versorgung, Kinderbegleitungen - charakteristisch sind. Während dies dem Partner, der *nicht* über das Auto verfügt, viel weniger und somit auch nur in viel begrenzterem Maße zumutbar ist.

Wenn sich somit die Autonutzung der Mutter auch als integraler Bestandteil eines familiären *Kompromisses* erweist, in dem die einerseits fortbestehende, andererseits aber auch schon fraglich gewordene geschlechtsspezifische Aufgabenteilung vorübergehend

fixiert und befriedet wird, bedeutet schon dies allein eine weitere normative Verankerung der Alltagsrolle des Autos. Das Spannungsfeld, in dem der mütterliche Autogebrauch stattfindet, hat aber neben den Ansprüchen des kindzentrierten Diskurses, der sich an die „gute Mutter“, und der geschlechtsspezifischen Aufgabenteilung, der sich an die „gute Ehefrau“ richtet, noch einen weiteren Pol: Angesichts der Pflichten, in die sich die Frau immer noch eingebunden sieht, macht auch sie den Anspruch auf eine (teil-)autonome Lebensgestaltung geltend.

Auch hierfür steht beispielhaft die Erwerbsarbeit. Dass die Frau nach der Mutterschaft möglichst bald in die Berufstätigkeit zurückkehrt, ist zwar nicht soziale Norm, aber doch inzwischen zu einem Trend geworden, auf den sich jede Mutter berufen kann. Bevor die Kinder kamen, haben fast alle Frauen unseres Samples - ebenso wie ihre Männer - gearbeitet. Dies verfestigt Erwartungen, nicht nur was das Familienbudget und den familiären Lebensstandard, sondern auch die Selbständigkeit und eigenen sozialen Kontakte der Frau betrifft. Nach dem Mutterschaftsurlaub gibt es für sie eine ganze Reihe guter Gründe zur baldigen Wiederaufnahme der Erwerbstätigkeit: das Familieneinkommen und die Sorge, bei allzu langer Abwesenheit nicht nur das Anrecht auf den alten Arbeitsplatz, sondern auch „den beruflichen Anschluss“ zu verlieren. Hinzu kommt das Gefühl, den eigenen Aktionsradius in den ersten Mutterschaftsjahren allzu sehr eingeschränkt zu haben. Die zumindest partielle Rückkehr ins Erwerbsleben bedeutet, wieder aus den eigenen vier Wänden herauskommen und ein Stück Autonomie zurückgewinnen zu können.

Damit in Spannung steht die immer noch dominante Norm, dass die Mutter dem Kind in seinen ersten Lebensjahren soviel Zuwendung wie möglich zukommen lassen muss. Dies bietet Raum für Differenzierungen: Es hängt von den familiären Aushandlungsprozessen und bis zu einem bestimmten Punkt auch vom Ermessen der Mutter ab, ob, wann und in welchem Ausmaß sie in die Erwerbstätigkeit zurückkehrt. Spätestens nach dem ersten Lebensjahr des Kindes werden hier Unterschiede sichtbar: In unserem Sample bleibt die eine Hälfte der Mütter bis zu dem Moment, wo der Kindergarten beginnt, zunächst weiterhin „zu Hause“, während die andere Hälfte schnell wieder in Teilzeit zu arbeiten beginnt. Etwa ab dem zweiten Schuljahr sind die meisten Mütter

schon wieder erwerbstätig, und die noch verbliebenen Differenzierungen beziehen sich jetzt auf ihr Ausmaß.

Es dürfte gerade dieses Moment subjektiven Ermessens bei der Rückkehr in die Erwerbstätigkeit sein, das den Druck auf die Mütter erhöht, nun aber auf keinen Fall die eigene Verantwortung gegenüber den Kindern zu vernachlässigen. Wegen der normativen Aufladung der konfligierenden Interessen geht der jeweils resultierende "Kompromiss" in erster Linie zu ihren Lasten: Sie sehen sich nun in der Pflicht, beidem gerecht werden zu müssen (und zu wollen), ihre Selbstanforderungen steigen. Mit dem Ergebnis, dass zumindest in unserem Sample nur noch etwa 10 % der wieder erwerbstätigen Mütter im Hinblick auf ihr täglich abzuarbeitendes Pflichtpensum ein größeres Zeitpolster zur Verfügung steht als ihren (meist) voll erwerbstätigen Männern, während 40 % von ihnen einen ebenso vollen und 50 % einen offenbar noch gedrängteren Zeitplan als ihre Ehepartner haben⁶⁸ - obwohl es sich bei der Erwerbstätigkeit der befragten Mütter oft „nur“ um Teilzeitarbeit handelt, und obwohl für die Entscheidung, wann welche alltäglichen Versorgungswege und Hausarbeiten erledigt werden, größere zeitliche Dispositionsspielräume zur Verfügung stehen als z.B. bei der Erwerbsarbeit.

Unter diesen Umständen charakterisiert es die Mobilität der Mütter, dass sie mehr Alltagswege als ihre Männer zurückzulegen haben, diese aber im Durchschnitt kürzer sind und im Hinblick auf ihren Zeitpunkt höhere Flexibilitätsmargen aufweisen. Da die Mütter aber gerade dann, wenn sie mit der familiären Arbeit und Kinderbetreuung auch noch die eigene Erwerbstätigkeit unter einen Hut zu bringen suchen, „aus der Hetze nicht mehr rauskommen“, d.h. unter dem Druck stehen, möglichst ökonomisch mit den eigenen Kräften und der knappen Ressource Zeit umzugehen, ist ihr dominantes Mobilitätsmuster die unter dem Diktat der Zeitersparnis stehende Wegeverkettung. Der Griff zum Auto ist damit meist vorgezeichnet - zumal es auch noch über die besseren Transportkapazitäten verfügt und den besseren Schutz nicht nur vor Witterungseinflüssen, sondern auch vor Überfällen usw. (s.u.,) bietet.

⁶⁸ Als Indikatoren für diesen Vergleich der alltäglichen Aufgabendichte benutzten wir einerseits die Schilderungen der jeweiligen alltäglichen Aufgaben beider Ehepartner, andererseits die Schilderungen ihrer verbleibenden Freizeitaktivitäten.

Schon diese Darstellung zeigt, dass die These, in solchen Familien stabilisiere das Auto die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, zwar eine Teilwahrheit trifft, aber trotzdem zu kurz greift. Denn zumindest ermöglicht es der Mutter auch die - und sei es nur partielle - Rückkehr in die Erwerbstätigkeit. Wir werden an späterer Stelle sehen, dass die ermöglichende Funktion des Autos noch weiter geht: Es erweist sich für sie auch als wichtiges Vehikel, um sich eigene Freiräume jenseits von Kind und Familie zu sichern (vgl. Abschnitt 2.6.). Dass ihnen die Verfügung über ein Auto insgesamt mehr Beweglichkeit und somit Autonomie gibt, bringen viele der von uns befragten Mütter überdeutlich zum Ausdruck - unabhängig davon, ob sie sich eigentlich gerne ans Autosteuer setzen oder nicht. So braucht eine an der Hannoverschen Peripherie wohnende Biologin, die mit einem Beamten verheiratet und Mutter zweier Kinder im Alter von 8 Monaten und 5 Jahren ist, das Auto, weil sie „trotz der Kinder beweglich sein möchte“, obwohl sie das Autofahren gelegentlich auch „scheußlich“ findet (H3). Für eine auf dem Dorf wohnende Mutter von zwei Söhnen im Alter von 3 und 10 Jahren, die sich noch im Erziehungsurlaub befindet, wären die letzten Jahre ohne Auto „ganz furchtbar gewesen. Ich hätte hier am Ort gesessen, und das einzige, was wir hier am Ort haben, ist der Bäcker. Man wäre gar nicht mehr rausgekommen, also für mich wäre das ganz schlimm gewesen“. Sie hätte dann auch keine eigenen „sozialen Kontakte“ mehr haben können, keinen „Gedankenaustausch“ mit ihren früheren Arbeitskolleginnen, von denen sie erfahren kann, „was denn nun gerade wieder bei meiner alten Dienststelle passiert ist“, und sie hätte dann auch nicht mehr ins Theater fahren können - „das wäre schon bitter, wenn man das alles aufgeben sollte“ (H12). In einer Lebenswelt, in der die Lage des Wohnorts, die Infrastruktur der Alltags- und Freizeitaktivitäten und die räumliche Verteilung der Sozialkontakte die Fähigkeit zur Raumüberwindung voraussetzen, ist Autolosigkeit nur als Fesselung erfahrbar, und bedeutet Autobesitz „Unabhängigkeit“ und „ein Stück Freiheit“ (H14, Alleinerziehende). Wobei auch der Aspekt der *jederzeitigen* Verfügung über ein Auto wichtig ist: Die Frau eines am Rande Hannovers wohnenden VW-Arbeiters, die selbst berufstätig ist und inzwischen ihr eigenes Auto fährt, erinnert sich noch mit Schaudern an frühere Zeiten, in denen sie „immer betteln (musste), dass ich das mal kriege“. So sei sie „viel unabhängiger jetzt“, so dass ihr Fazit lautet: „Also ich würde mein Auto unter normalen Umständen nie wieder hergeben“ (H2). Ähnlich eine Beamtin, die sich vorstellt, sie müsse erst ihre Eltern oder Schwiegereltern um

Hilfe bitten, wenn sie mal ein Auto braucht, und da müsse man „erst fragen und machen und tun. Also so ist es einfacher eben. Und ich kann entscheiden, wann und wie ich das machen möchte. Und wenn ich mal eine Freundin in Hildesheim besuche: Zack, fahre ich nach Hildesheim“ (H26).

Angesichts dieser Zitate erscheint die These von Buhr, dass es die „Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit“ sei, die die Mütter ins Auto treibe (s.o.), als zu kurz gegriffen, und sollte die ebenfalls schon von Buhr getroffene Feststellung, dass die Frauen die Autonutzung „als Zuwachs von Selbständigkeit empfinden“, stärker hervorgehoben werden. Wobei es auch keinen Grund gibt, der letzten Aussage einen geringeren Realitätsgehalt zuzusprechen. Das Auto leistet tatsächlich beides: Es trägt dazu bei, dass die Mütter auch heute noch den Anforderungen einer immer noch gegebenen geschlechtsspezifischen Aufgabenteilung genügen können, *und* es dient ihrem Bestreben, sich trotzdem Margen autonomer Lebensführung zu erhalten bzw. zu öffnen. Diese Feststellung ist wichtig, weil sonst die fatale Konsequenz nahe liegen könnte, man leiste nicht nur der Umwelt, sondern auch den Müttern einen guten Dienst, wenn man ihnen - mit welchen Mitteln auch immer - die Verfügung über dieses eine Auto wieder entzöge. Die Mütter haben sich des Autos längst bemächtigt, und zwar nicht nur als Opfer einer dadurch noch einmal verewigten geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, sondern auch als Subjekte einer selbständigen Lebensgestaltung.

Für die ökomoralische Forderung nach Autoverzicht ist dies keine gute Nachricht. Dass sie mit den realen und normativen Relikten einer fortbestehenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung kollidiert, könnte ihr vielleicht noch die Aura sozialen Fortschritts verleihen und zu einem zusätzlichen Argument gegen diese Arbeitsteilung umgeschmiedet werden. Aber sie kollidiert eben auch mit normativen Orientierungen, gegen die sich eine solche *Allianz des Fortschritts* gar nicht erst bilden kann: mit dem in der gesellschaftlichen Wertehierarchie weit oben angesiedelten kindzentrierten Diskurs, und mit dem weiblichen Streben nach Bewegungsfreiheit und Selbstbestimmung.

2.4. Der Drang an die Peripherie - zur Wohnortwahl junger Familien

Ohne Zweifel bildet der Wohnstandort eine der wichtigsten Rahmenbedingungen der familiären Verkehrsmittelwahl. Ob eine Familie in der Innenstadt, in den Randbezirken der Stadt oder auf dem flachen Land wohnt, hat erhebliche Auswirkungen darauf, wie häufig und intensiv das Auto im Alltag zum Einsatz kommt und inwieweit Alternativen, z.B. öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad, in Betracht gezogen werden können. Der Wohnstandort ist nun aber, wenn auch nicht für jedermann, innerhalb bestimmter Grenzen *wählbar* und somit *beeinflussbar* - womit die Familie auch Einfluss darauf nimmt, wie groß ihre alltägliche Autoabhängigkeit wird. Gleichzeitig ist die familiäre Wohnstandortwahl in allgemein-gesellschaftliche Trends eingebettet sowie von schicht- bzw. milieuspezifischen Verhaltensstandards und Handlungsressourcen mitbestimmt, die die subjektiven Entscheidungen mehr oder weniger stark konditionieren.

Wir sind *dem* typischen Muster der Standortmobilität junger Familien in großstädtischen Ballungsräumen bereits begegnet: Wie im vorigen Kapitel deutlich wurde, zieht es diejenigen, die sich als junge Erwachsene noch eher auf das urbane Zentrum hin orientieren, mit der Familiengründung zumeist an die Peripherie oder ins städtische Umland. Die *Stadtflucht* ist kein neues Phänomen, sondern steht in der Kontinuität eines säkularen Trends zur *Suburbanisierung*, in welchem verbreitete Wohnbedürfnisse zum Ausdruck kommen, die wiederum von der staatlichen und kommunalen Bau- und Siedlungspolitik aufgegriffen und verstärkt werden (Gestring u.a. 1997, 83 ff.). Das Wohnen am Stadtrand bzw. 'im Grünen' - möglichst im Eigenheim - ist bei den Familienhaushalten längst zur bevorzugten Wohnform (Zeiber/Zeiber 1994, 20) und somit zu einem gesellschaftlichen Standard geworden, den auch diejenigen, die ihn bisher nicht verwirklichen konnten, überwiegend verinnerlicht haben. Auch in unserem Sample lebt nur eine Minderheit derjenigen, die ursprünglich in der Innenstadt wohnten, weiterhin zentrumsnah; mehr als drei Viertel sind an den Stadtrand oder aufs Land gezogen, ohne dass es dazu eine Gegenbewegung gibt. Denn diejenigen, die bereits 'von Haus aus' der städtischen Peripherie oder ihrem ländlichen Umland entstammen⁶⁹, zieht es nach der Familiengründung noch weniger in die Stadt.

69 Sie machen in unserem Sample ca. ein Drittel aller befragten Familien aus.

In einigen wenigen Ausnahmefällen hat ein Umzug vom Land an die großstädtische Peripherie, aber eben nicht ins Stadttinnere stattgefunden.

Der Trend zur 'Stadtflucht' steht nicht zuletzt im Zeichen des *kindzentrierten Diskurses* und seines normativen Anspruchs an die Eltern, zum Wohle der Kinder zu handeln (siehe oben). So ist ein Beamtenehepaar „natürlich auch wegen der (beiden) Kinder“ in einen Hannoverschen Vorort gezogen: „Es ist hier doch auch viel schöner, wenn die hier rausgehen und haben eine ganze Siedlung als Spielstraße - ich weiß nicht, ob es so was in Hannover überhaupt gibt.“ Dort gebe es „unheimlich viele Autos, unheimlich viel Blech steht da rum, die Spielplätze eingezäunt, zugeteilt“ (H17). Wobei sich auch hier beide Aspekte des Diskurses, der Schutz- und der Entfaltungsaspekt, miteinander verbinden. Am Stadtrand oder im Umland seien nicht nur die Risiken für Kinder - gerade durch den Verkehr - geringer und die gesundheitlichen Bedingungen zuträglicher, sondern sie hätten auch „mehr Möglichkeiten, sich weiter zu entfalten“ (M8), da ihr Leben „nicht an der Wohnungstür zu Ende“ sei (M9). Ein VW-Arbeiter, der von Hannover-Linden aufs Land zog, hält die charakterbildende Kraft eines überschaubaren Dorflebens der großstädtischen Anonymität entgegen: Auf dem Dorf gibt es „Gemeinschaft, sprich Jugendfeuerwehr, Sportverein, Schützenverein. (...) Wo hat man diese Möglichkeit in der Stadt, sich (a) spielerisch zu betätigen, und (b) auch ein bisschen was für die Gemeinschaft zu lernen und Pflichtbewusstsein zu lernen? In der Stadt, gut, da gibt es Kino, Disco, was weiß ich: Jugendzentren, aber ob das alles so optimal ist, weiß ich auch nicht“ (H22). Und es sind auch alteingesessene Dorfbewohner, die mit dem Schutz und der Entfaltung der Kinder begründen, warum sie auf keinen Fall in die Stadt ziehen wollen.

Hinter dem Drang der jungen Familien, an die Peripherie oder aufs Land zu ziehen, stehen nicht nur kindzentrierte Motive, sondern auch die Bedürfnisse und Interessen der Eltern. In dem Wohnideal des 'Eigenheims im Grünen' verschränkt sich in vielen Fällen der Wunsch nach dem eigenen Haus als Stätte *familiärer Geborgenheit* und *Privatheit* mit dem Bestreben, den wahrgenommenen *Defiziten* der (Groß-)Stadt - Anonymität, Kontaktarmut, Gefährdung durch Kriminalität - zu entfliehen und der *Natur* wieder ein Stück näher zu kommen (Gestring u.a. 1997, 78 ff.). Zudem spricht der *Kostengesichts-*

punkt dagegen, sich eigenen Grund und Boden in Zentrumsnähe zu kaufen, auch wenn dort einer der Ehepartner (oder beide) seinen Arbeitsplatz hat. Viele, die auf dem Land aufgewachsen sind, sehen sich mit ihrem Heimatort verwurzelt und können sich schon deswegen nicht vorstellen, in die Stadt zu ziehen, denn „man fühlt sich hier auch wohl, wo man aufgewachsen ist, man kennt alles und jeden und auch die Dorfgemeinschaft ist noch existent“ (M17). Die Stadt erscheint als Ort der sozialen Kälte, wo man „den Nachbarn nicht kennt“, und mit ihrer „Hektik“, ihrem „Chaos“, ihrem „Verkehr“, ihren „eingeeengten Mietwohnungen“ usw. ist sie aus der Sicht dieser „Landmenschen“ auch sonst kein lebenswerter Ort

Angesichts des Gewinns an Lebensqualität, den man mit dem Wohnen außerhalb der Stadt verbindet, erscheinen ökologisch begründete Forderungen, (wieder) zu einem Leben der kurzen - oder zumindest kürzeren - Wege überzugehen, als *Zumutung*. Das ökologische Motiv steht hier in Konkurrenz zum gesellschaftlich legitimierten Anspruch, die eigenen Wohnbedürfnisse - und die der Kinder - nach besten Möglichkeiten zu befriedigen. Zwar hat das Prinzip der ‘kurzen Wege’, etwa beim *Weg zur Arbeit*, aus Sicht der von uns Befragten einiges für sich: Kurze Wege seien zeitsparender, kostengünstiger, bequemer und nicht zuletzt auch besser für die Umwelt. Doch ist dieses Prinzip mit den beschriebenen Wohnpräferenzen nur schwer in Einklang zu bringen und tritt bei der Wahl des Wohnstandorts meist in den Hintergrund, so im Fall der folgenden Familie, die von einem Vorort Hannovers (Garbsen) aufs Land gezogen ist: „Sicher, man muss halt diesen langen Weg in Kauf nehmen, und das ist dann, was die Umwelt angeht, gerade nicht so erfreulich. Man belastet sie ja mit den Abgasen, mit dem Autofahren. Aber so leben wir hier glücklicher und uns gefällt es hier besser, da nimmt man halt das andere in Kauf“ (M18, S. 35).

Bei einigen der befragten VW-Beschäftigten ist es nicht nur die Präferenz fürs periphere oder ländliche Wohnen, die sie von einem Umzug in die Nähe ihrer Arbeitsstätte abhält. Hinzu kommt eine grundsätzliche Abneigung, im Dunstkreis des VW-Werks zu wohnen, teils wegen der dort gegebenen schlechten Umweltbedingungen („ziemlich viel Industrie drum herum“; Abgase des Heizkraftwerks usw.), teils, um mit der räumlichen auch mentale Distanz zur Produktionsarbeit zu bekommen: „Wenn ich aus meiner

Wohnung rauskomme, dann will ich über meine Arbeit gar nicht nachdenken. Heutzutage ist Arbeit nicht mehr Arbeit, sondern Rennen, also finde ich jedenfalls. (...) Heute arbeiten die Roboter, laufen die Bänder und die Menschen laufen mit, und nach acht Stunden ist es nicht mal so, dass man normal rauskommt, sondern man schwitzt bis zum Geh-Nicht-Mehr, man hasst irgendwie auch den Arbeitsplatz, obwohl man davon lebt, das darf man ja auch nicht vergessen. Wenn ich nach Hause komme, dann will ich doch nicht dieses Werk sehen, wo ich acht Stunden keule bis zum Geh-Nicht-Mehr und schwitze“ (M30; die Familie wohnt 30 km vom Werk entfernt).

Erscheint den ‘Stadtflüchtlingen’ und ‘Landmenschen’, die ihren Arbeitsplatz in Hannover haben, ein Umzug in die Nähe der Arbeitsstelle zumeist als *unzumutbare* Alternative, so betrachten sie umgekehrt die Möglichkeit, eine adäquate Arbeit in der Nähe des (neuen) Wohnstandorts zu finden, in der Regel als *unrealistisch*. So meint ein Beamter des Niedersächsischen Sozialministeriums, der in Hildesheim wohnt und dort früher auch arbeitete, jetzt aber in Fahrgemeinschaft täglich 44 km nach Hannover fährt, dass er sicherlich „eine Stunde mehr Freizeit, weniger Wege, weniger Stress“ hätte und sicherlich „auch von mir aus weniger Umweltbelastung“ produzieren würde, wenn er wieder - wie früher, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit gelangen könne. „Aber einen gewissen persönlichen Vorteil muss man halt auch immer dabei sehen, und den konnte ich nur in Hannover wahrnehmen. (...) Also dann bitte gebt mir eine entsprechende Stelle in Hildesheim, ihr Umweltschützer, sage ich jetzt mal so ketzerisch, dann bin ich gerne auch bereit, so eine Politik der kurzen Wege mitzumachen und auch irgendwann dann nur noch ein Auto zu haben oder vielleicht gar keines mehr“ (M14). Ist in diesem Fall noch die *Wahl* zwischen einer attraktiven, aber weiter entfernten Arbeitsmöglichkeit und einem weniger attraktiven Arbeitsplatz in der Nähe möglich, so ist es auf dem flachen Lande nicht selten die *Zwangslage* eines ausgebluteten Arbeitsmarkts, die oft eine erhebliche Erweiterung des individuellen Mobilitätsradius erforderlich macht, um überhaupt noch einen Arbeitsplatz zu finden. Angesichts des existenziellen Interesses an einem Arbeitsplatz werden Entfernungsgesichtspunkte fast irrelevant, z.B. für einen VW-Arbeiter aus einem Dorf bei Hameln, der täglich in einer Fahrgemeinschaft 80 km nach Hannover fährt und dessen Ehefrau über seine frühere Jobsuche nach dem Verlust des örtlichen Arbeitsplatzes berichtet: „Man hätte damals sicher-

lich lieber hier Arbeit gekriegt, aber das war ja nicht so. Er hat sich ja überall bemüht, und es ging nicht. Und er hat es bestimmt nicht so gemacht, weil er so gerne fährt“ (H25).

In einer Zeit, in der angesichts der heutigen Arbeitsmarktverhältnisse den Menschen eine hohe Flexibilität abverlangt wird, zu der auch eine fast unbegrenzte Mobilitätsbereitschaft gehört, erscheint die Ökologen-Forderung nach einem ‘Leben der kurzen Wege’ als hoffnungslos unzeitgemäß: „Es gibt ohnehin zuwenig Arbeitsstellen, und dieses Wenige an Arbeitsstellen verlangt von jedem Arbeitnehmer im Grunde genommen eine große Flexibilität. Es ist ja nicht so, dass man dort, wo man seinen Lebenszusammenhang hat, wo man groß geworden ist, zwangsläufig eine Arbeit findet, und dann muss man eben bereit sein, sich auch anders zu orientieren (...). Das ist unsere moderne Welt, wenn man so will“ (H3).

Eine wichtige Voraussetzung dafür, dass den Familien die Möglichkeit offen steht, in der *Stadt* zu arbeiten, aber an der *Peripherie* oder im *Umland* zu wohnen, ist das Auto. Nur das Auto ermöglicht es, die Wahl von Wohn- und Arbeitsort weitgehend voneinander zu entkoppeln; wird diese Entkoppelung praktiziert, erhöht dies den Sachzwang zur Autonutzung nachhaltig.⁷⁰ Allerdings gibt es auch bei der ‘Stadtflucht’ für das Ausmaß

70 Eine neuere, an der Universität Bremen durchgeführte Untersuchung (Bahrenberg/Albers 1998) kommt allerdings - am Beispiel des Großraums Bremens - zu dem Ergebnis, dass die Suburbanisierung in geringerem Maß als erwartet zur allgemeinen Verlängerung von Arbeitswegen geführt hat und damit weniger als angenommen für den steigenden PKW-Anteil am Berufsverkehr verantwortlich ist. Dies liege daran, so die Autoren, dass in dem Untersuchungszeitraum 1970 bis 1987 „neben der Bevölkerungsuburbanisierung mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung auch eine deutlich wahrnehmbare Suburbanisierung der Arbeitsplätze stattgefunden hat“; dadurch seien die Arbeitsplätze „zum Teil wieder an die Wohnstandorte herangerückt“. Es kann sein, dass unsere eigene Untersuchung aufgrund des von uns gewählten Samples die Bedeutung der zunehmenden arbeitsbedingten Wegelängen, die sich aus der Suburbanisierung ergeben, überakzentuiert, da bei den von uns interviewten *Stadtflüchtlingen* zumindest einer der Ehepartner nach dem Umzug in eine Randlage einen normalerweise deutlich längeren Weg zur Arbeitsstätte in Hannover (Landesverwaltung oder VW-Werk) zurücklegen muss. In den Fällen, in denen beide Ehepartner in Hannover arbeiten, sind sogar beide von einem solchen Entfernungseffekt betroffen; wir sind allerdings auch auf Familien gestoßen, bei denen sich für *einen* Partner der Weg zur Arbeit infolge des Umzugs verkürzt hat (sowohl das VW-Werk als auch einzelne Dienststellen der Landesverwaltung habe eine eher dezentrale Position). Ob die von Bahrenberg/Albers geäußerte Vermutung zutrifft, dass die Suburbanisierung auch in anderen „Funktionsbereichen der Gesellschaft“ - die Autoren nennen die Beispiele Einkaufen, Freizeit, soziale Kontakte, Bildung, Gesundheitswesen - eine wesentlich geringere Verlängerung der Wege als vielfach angenommen zur Folge hat, muss offen bleiben, zumal die Bremer Studie diese Bereiche nicht selbst empirisch untersucht hat und somit in diesem Punkt spekulativ bleibt.

der Autoabhängigkeit, in die man dabei hineingerät, immer noch *subjektive Entscheidungsspielräume*. Hier kann es z.B. zu der bewussten Entscheidung für ein Zweitauto kommen, insofern es erst möglich macht, den „günstigen Arbeitsplatz in der Stadt“ mit dem Wunschwohntort auf dem Land zu vereinbaren. So erklärt ein Ehepaar, das in Hannover arbeitet und vor fünf Jahren wieder in das 50 km von Hannover entfernte Heimdorf zurückgekehrt ist: „M: Das Arbeiten an einem günstigen Arbeitsplatz in der Stadt und das Leben hier draußen, das kostet eben diese Zeit. Aber wir haben uns dafür bewusst entschieden und wir sind auch sehr zufrieden damit. (...) F: Wir wussten genau, was da in bezug auf die Fahrerei und das Auto auf uns zukommen würde. (...) M: Hier sind wir eigentlich für alles auf das Auto angewiesen. Wenn man das nicht will, dann darf man nicht hier wohnen“ (R2).

Man kann sich die Lage des Wohnstandorts aber auch so auf den Leib schneiden, dass sich die Zunahme der Autonutzung in *Grenzen* hält. Erinnert sei an die Entscheidung zahlreicher von uns interviewter Ehepaare, auch nach dem Umzug an die Peripherie oder aufs Land auf jeden Fall mit *einem* Auto auszukommen, was in der Regel durch eine gute ÖPNV-Anbindung des Wohnstandorts, insbesondere für den Weg zur Arbeit, ermöglicht wird. Hier schlägt der verbreitete Wunsch nach einem „multioptionalen Wohnort“ (Gestring u.a. 1997, 84) durch, der in seiner Bedeutung zwar weit über die Frage der Autonutzung hinausgehen, aber sie bewusst einbeziehen kann. „Multioptionalität“ bedeutet hier ganz allgemein, die Qualitäten des Wohnens im Grünen mit der Nähe zur Stadt zu verbinden. Man möchte sich den Schattenseiten des Großstadtlebens nach Möglichkeit entziehen, ohne völlig auf das urbane Lebensgefühl, das kulturelle Angebot der Stadt, ihre Konsum- und Freizeitmöglichkeiten und ihre soziale Vielfalt verzichten zu müssen. Deswegen strebt man das Wohnen in einem der peripheren Vororte oder im nahen, infrastrukturell noch gut angebundenen Umland der Großstadt an. Das Ideal ist eine Wohnlage, die „noch ein bisschen ländlich, aber auch nicht ganz dörflich (ist), und noch ein bisschen Natur drum herum, und trotz alledem hat man alles, was man zum Leben braucht, in greifbarer Nähe“ (H17). Aber nicht selten zielt der Wunsch, „nah genug dran an der Stadt, aber weit genug weg“ von ihr (M5) zu sein, eben *auch* darauf ab, im Hinblick auf die Autoabhängigkeit eine ‘intelligente’ Wahl zu treffen, also weiterhin möglichst wenig aufs Auto angewiesen zu sein oder zumindest

mit nur einem Auto auskommen zu können: „Wir hatten ja überlegt, noch weiter raus zu ziehen, da wäre es eben aufgrund der schlechten Verkehrsanbindung im Endeffekt so gekommen, dass man bei einer Vielzahl der Fahrten das Auto eingesetzt hätte, und das wollten wir bewusst nicht, sondern wir wollten, wenn wir rausziehen, schon dahin ziehen, wo man mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Stadt und auch den Arbeitsplatz erreichen kann“ (M3). Auch am Stadtrand kann man noch versuchen, den Aufwand für die familiären Reproduktions- und Begleitwege niedrig zu halten. So genießt es eine Familie, dass sich „an unsere Straße (...) Felder, Wälder, Wiesen“ anschließen, legt aber gleichzeitig auch auf folgende Aspekte ihrer Wohnlage Wert: „Gute Einkaufsmöglichkeiten, bis zur siebten Klasse sehr gute schulische Anbindung, ein alt gewachsener Stadtteil, Geschäfte auch alle in gut zu Fuß erreichbarer Nähe, wenn man das möchte, mit dem Fahrrad schon allemal“ (M31).

Es ist nur eine Minderheit, die sich bewusst für das *zentrumstnahe* Wohnen entscheidet: Zum Sample gehören ein paar „Stadtmenschen“, für die das innerstädtische Wohnviertel auch nach der Familiengründung seinen Reiz behält und der Umzug an die Peripherie mit einem Verlust an Lebensqualität verbunden wäre. Hier kann in einem Leben der kurzen Wege selbst ein Stück Lebensqualität gesehen werden, wie etwa von dem folgenden VW-Arbeiter: „Ich will alles auf meiner Hand haben und lieber in der Stadt wohnen. (...) Ich bin so ein Mensch, (...) ich sehe mich um erst mal: Wo ist die Schule, wo ist das Einkaufszentrum?“ (M28). Oder die Präferenz für das innerstädtische Wohnen ist Ausdruck eines bestimmten Lebensgefühls und einer soziokulturellen Verwurzelung, für die das innerstädtische Wohnviertel zur „Heimat“ geworden ist. Es sei die „Großstadt“, worauf es ihnen ankomme, betont ein interviewtes Ehepaar, das mit seinen drei Kindern in der List, einem zentral gelegenen Wohnviertel Hannovers lebt; und es sei „*das* Viertel hier“, das „wirklich so optimal rundherum“ sei, so dass es für sie absolut außerhalb jeglicher Erwägung sei, von hier etwa an den Stadtrand umzuziehen (M1). Aus der Sicht eines anderen Ehepaares ist es beides, die kurzen Alltagswege und die Nähe zur urbanen Vielfalt, was den Ausschlag für das zentrumstnahe Wohnviertel Herrenhausen gab. Man habe „so nah dran sein wollen am städtischen Puls, dass man sowohl mit den Fahrrädern als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln schnell im Kern ist oder in den Stadtteilen, wo sich das Leben abspielt“ (M10). Und wenn man

nicht in der Lage ist, das vielfältige Angebot der Stadt - aus Zeitgründen, wegen der Kinder usw. - auch nur annähernd auszuschöpfen, so genieße man doch das „Leben rundherum“ und die Gewissheit, „man *könnte* ins Theater“ gehen (H5). Bei dieser Minderheit zeigt sich auch, wie sehr die Frage, was gut für die Kinder sei, eine Frage der Perspektive ist: Hier können dem innerstädtischen Wohnen sogar unter diesem Gesichtspunkt positive Seiten abgewonnen werden. Auch in Zentrumsnähe könne man ruhig wohnen; auch hier gebe es grüne Inseln (Parks, Maschsee usw.); für die Kinder sei es gerade von Vorteil, wenn ihre Aktivitätsorte in der Nähe lägen; gerade wenn sie sich des städtischen Umfelds bemächtigen, könnten sie sich entfalten, usw.

Dies alles verdeutlicht, dass in die Wahl des Wohnstandorts Vorstellungen vom *guten Leben* eingehen, die unterschiedlich, aber eben nicht nur *subjektiv* sind, da sich in ihnen sowohl gesellschaftlich legitimierte Anforderungen und Ansprüche an ein familien- und kindgerechtes Wohnen wie auch spezifische soziale Verwurzelungen, Lebensstile und Milieuzugehörigkeiten ausdrücken. Das Ziel, im Alltag mit möglichst wenig Auto (oder sogar ohne Auto, wie bei zwei der von uns interviewten Innenstadt-Familien) auszukommen, *kann* zu diesen Vorstellungen gehören, aber nur dann, wenn es in das jeweilige Gesamtkonzept *passt* - zum entscheidenden Dreh- und Angelpunkt des ‘guten Lebens’ macht es bei der Wahl des Wohnstandorts niemand.

Die vermeintliche Freiheit der Wahl bei der Entscheidung über den Wohnstandort hat übrigens auch eine *einkommensspezifische* Seite. Die VW-Arbeiterin, die mit Familie ein geerbtes Häuschen in einem Dorf des Hannoverschen Umlandes bewohnt, sieht keine Wahl - und zwar nicht nur, weil sie in dem Dorf aufgewachsen und sozial verwurzelt ist, sondern auch, weil vergleichbarer Wohnraum in der Großstadt erheblich teurer wäre. Und selbst wer die Wahl hat: Die Möglichkeit, sich in der Innenstadt Eigentum in einer ruhigen Wohngegend und nahe einer „grünen Insel“ zuzulegen, ist ein Privileg der Besserverdienenden, die, wie es eine unserer Interviewpartnerinnen formuliert, „nicht aus ökonomischen Gründen gezwungen (sind), sich billigen familiären Wohnraum am Stadtrand aussuchen zu müssen“ (M10). Auch an der Peripherie und sogar auf dem Lande gehört eine günstige Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zu den Extras, die

zusätzlich zu erkaufen sind. Die Chance, ein Alltagsleben ohne oder mit 'wenig Auto' führen zu können, muss sich eine Familie mit Kindern erst einmal leisten können.⁷¹

2 5. Das Auto als Schutzraum transportierter Privatheit

Autofahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel bedienen sich nicht nur unterschiedlicher technischer Vehikel, sondern bewegen sich auch in sozial unterschiedlichen Räumen. Der Fahrgast, der in eine Bahn oder einen Bus einsteigt, begibt sich in einen *öffentlichen* Raum, während der Autofahrer vom *privaten* Raum seines Fahrzeugs umgeben bleibt. Damit gerät die Wahl zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln in ein weiteres Spannungsfeld subjektiver Aversionen und Präferenzen, in denen gesellschaftlich vorherrschende Trends und Bewertungen zum Ausdruck kommen, die seit einigen Jahrzehnten Gegenstand sozialwissenschaftlicher Untersuchung und Reflexion sind.

In einer kürzlich erschienen Veröffentlichung der Projektgruppe Mobilität am Berliner Wissenschaftszentrum für Sozialforschung werden die „modernen Gesellschaften“ als „distanzierte Gemeinschaften“ charakterisiert, die „das Bewegen in der Menge weitgehend verlernen ließen. Öffentliche Räume stehen heute vielmehr für ungeschützte Situationen, in denen die Konfrontation mit den Deklassierten der Zweiten Moderne in Form eines permanenten Vandalismus allgegenwärtig erscheint“ (Buhr u.a., 1999, 13). Obwohl die Autoren für diese Einschätzung keine Quelle angeben, könnten sie sich auf Richard Sennett beziehen, der in seinem 1977 in New York erschienenen Buch „Verfall und Ende des öffentlichen Lebens - die Tyrannei der Intimität“ (Frankfurt, 1983)⁷² ein historisches Drama entwarf, in dessen Mittelpunkt das „delikate Gleichgewicht zwischen öffentlicher Sphäre und Privatsphäre“ (a.a.O., 380) steht, welches in den letzten zweihundert Jahren zunehmend aus den Fugen geraten sei. Die öffentliche Sphäre sterbe

71 Allerdings kann auch das stark autoabhängige Leben auf dem Lande unter Umständen zu teuer werden, etwa wenn es mit täglich langen Wegen und entsprechend hohen Benzinkosten oder mit der Notwendigkeit eines Zweitautos verbunden ist. In einem unserer Fälle ist die Familie auch aus finanziellen Gründen vom eigentlich bevorzugten ländlichen Wohnort wieder an die Peripherie Hannovers gezogen, von wo aus der Mann nun mit dem Rad zum VW-Werk fährt, so dass die Frau tagsüber über das Auto verfügen kann. Vom früheren ländlichen Wohnort aus habe sie ihren Mann, um auch dort das Auto für die eigenen Reproduktionswege zur Verfügung zu haben, morgens 30 km zur Arbeit gefahren und habe ihn abends wieder abgeholt. Man sei vor allem deswegen wieder in die Nähe des VW-Werks gezogen, weil man dadurch „schon jede Menge“ spare, „weil die Strapazen zu groß waren“ und weil „man dadurch mehr Zeit miteinander“ habe (M29, S. 20/21).

ab; an die Stelle einer früher in den europäischen Metropolen noch vorhandenen kosmopolitischen Neugier, welche Fremdheit, Unvertrautheit und urbane Vielfalt suchte, trete das Erschrecken vor der Anonymität der Stadt und die Angst vor der Begegnung mit dem Fremden, der zunehmend als bedrohlich wahrgenommen wird. Die Stadtbewohner verbarrikadieren sich in ihrer Privatheit und in der kleinen Gemeinschaft bewachter und abgeschirmter Stadtquartiere; urbaner Zivilisiertheit, die sich gerade in der urbanen Distanz entfaltet⁷³, wird der Boden entzogen. Schon für Sennett manifestierte sich das „Absterben des öffentlichen Raumes“ nicht nur in der modernen Architektur und Stadtgestaltung, welche die Menschen voneinander isoliere, statt sie zusammenzuführen, sondern auch schon im Siegeszug des „Privatautos“, dessen Wirkung darin bestehe, „dass der Raum bedeutungslos oder gar störend wird, sofern er der freien Bewegung nicht untergeordnet ist“, womit er - als Raum des Öffentlichen - auch seine „unabhängige Erfahrungsqualität“ verliere (a.a.O., 28).

Unser Material liest sich vielfach wie eine Illustration der Thesen von Sennett, lässt aber das Automobil noch stärker eingebunden in diesen Prozess erscheinen - als nicht nur treibenden, sondern auch getriebenen Mitspieler eines *Circulus vitiosus*: Es ist nicht nur einer der Faktoren, die zur fortschreitenden Zerstörung des öffentlichen Raums beitragen, sondern diese Zerstörung treibt ihrerseits die Menschen zunehmend ins Automobil, das zum privaten Fluchtpunkt aus den Unbildern und Schrecknissen einer als immer unerträglicher empfundenen öffentlichen Sphäre wird.⁷⁴

Dass es sich bei der Präferenz für den „Privat“raum des eigenen Autos um das Ergebnis einer gesellschaftlich dominant gewordenen *Haltung* des Individuums handelt, das sich aus der Öffentlichkeit in die Schutzräume der privaten und gemeinschaftlichen Intimität zurückzuziehen suche, wird in unseren Interviews nur relativ selten in reiner Form fassbar. Dies scheint am ehesten noch dort der Fall zu sein, wo ein Verwaltungsbeamter die

72 Der Titel der amerikanischen Originalausgabe lautete „The Fall of Public Man“.

73 „Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen Zivilisiertheit und Urbanität. Zivilisiertheit bedeutet, mit den anderen so umzugehen, als seien sie Fremde, und über diese Distanz hinweg eine gesellschaftliche Beziehung zu ihnen aufzunehmen. Die öffentliche Geographie der Stadt ist die institutionalisierte Zivilisiertheit“ (a.a.O., 299).

74 Die Projektgruppe Mobilität des WZB nennt dies eine „Doppelfunktion“ des Automobils, nämlich im Hinblick auf die Mobilität in öffentlichen Räumen „Teil des Problems und der Lösung zugleich zu sein“ (Buhr u.a. 1999, 13).

Sitzordnung in einer neuen Generation von ÜSTRA-Wagen auch deshalb kritisiert, weil hier die Menschen mehr als bisher einander zugewandt sitzen und somit in Blickkontakt treten müssen: „Die Sitzreihen nach innen, wo die Leute sich wieder anöden. Ich möchte rausgucken, ich will nicht wieder so sitzen und mein doofes Gegenüber sehen“ (H11). Auch Sennett exemplifizierte die verinnerlichte Kontaktabwehr des sich in der Masse isolierenden Individuums an den gängigen Ritualen zur Vermeidung von Blickkontakten.⁷⁵

Was jedoch überwiegt, ist die Verquickung solcher als subjektive Hemmschwellen sichtbar werdenden Bewertungen mit „objektiven“ Veränderungen, z.B. den modernen Begleiterscheinungen des Massenverkehrs oder des Großstadtlebens, die solchen Bewertungen wiederum Nahrung geben. Eine solche Verquickung liegt vor, wenn viele unserer Interviewpartner die öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Bild von Massen assoziieren, denen man nach Möglichkeit aus dem Wege geht, z.B. wenn über die Zustände in den Hannoverschen Stadtbahnen zur *Rush hour* oder über die „vollgestopften Nahverkehrszüge“ geklagt wird, in denen „Gedränge herrscht“ und man „wie die Ölsardinen“ im Verbindungsbereich der Waggons stehen müsse. Vor allem bei den von uns interviewten Beamten⁷⁶ finden sich verschiedene Beispiele dafür, dass sich die Abneigung gegen zusammengedrückte Massenansammlungen auch auf ungewollte Körperkontakte oder die Gerüche und Ausdünstungen menschlicher Nähe fixiert. Für eine Verwaltungsbeamtin ist „eine überfüllte Straßenbahn oder ein überfüllter Bus vor allem dann schlimm, wenn aus irgendwelchen Gründen ein Bus ausfällt oder sich verspätet, und es dann auch entsprechend voll ist, oder es regnet stark und die Leute sind da drin.

75 Vgl. Sennett, a.a.O., 336. Er bezieht sich auf Untersuchungen und Beobachtungen von Erving Goffman und Lyn Lofland.

76 Hier liegt eine *schichtspezifische* Erklärung nahe: Während sich Industriebeschäftigte schon von Berufs wegen an Orten aufhalten, die eine gewisse Resistenz gegen Geruchsbelastungen sowohl voraussetzen als auch erzeugen, vollzieht sich der berufliche Alltag von Beamtinnen und Beamten, wenn wir das Klischee des Aktenstaubs beiseite lassen, in einer vergleichsweise „sauberen“ Umgebung. Da es demnach ihr schichtspezifisches Privileg ist, weder in ihrem Wohn- noch in ihrem Arbeitsbereich nennenswerten Geruchs-„belästigungen“ ausgesetzt zu sein, werden diese dann umso deutlicher in öffentlichen Verkehrsmitteln wahrgenommen. Dass auch VW-Beschäftigte durchaus über eine Sensibilität für Gerüche verfügen, zeigen ihre Begründungen, warum sie (meist) nicht in Werksnähe wohnen wollen - zu ihrem Alltag gehört aber auch unabhängig von den Verkehrsmitteln der *Wechsel*. In ihren Begründungen, warum sie (meist) den Weg zur Arbeit im Auto zurücklegen, überwiegt das Zeitkalkül (Schichtarbeit, periphere Lage und unzureichende oder zu umständliche öffentliche Verkehrsanbindung des Werks usw.); auch bei der Frage der *Fahrgemeinschaften* spielen

Und dann kommt von irgendwoher Schweißgeruch, Knoblauchfahne, Alkoholfahne. Und das ist etwas, das mir zutiefst zuwider ist, damals und auch heute noch“ (H15). Bereits die Wortwahl signalisiert, dass die Aversion gegen körperliche Nähe in öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem Teil des persönlichen Ekelempfindens geworden ist. Dass eine Justizbeamtin normalerweise mit dem Auto und nur „sehr ungern“ mit dem ebenfalls möglichen Bus zur Arbeit fährt, begründet sie so: „Wenn das Wetter schlecht ist und jeder so nass ist und die Kleidung dann anfängt zu dampfen und zu stinken, also dann stinkt es mir ehrlich gesagt auch, das macht mir nicht sehr viel Spaß“ (M31). Ähnlich erklärt ein Kriminalbeamter seine Aversion gegen die U-Bahn und ihre unterirdischen Streckenabschnitte: „Wenn ich nachmittags oder am Abend aus Hannover hier dann wieder rausfahre, ist es brechend voll, da empfinde ich es ganz einfach als widerlich, zu fahren. Es stinkt, ich finde die Bahnschächte wirklich widerlich, teilweise“ (H19). Zumal die „Tunnels“ und „Schächte“ der Hannoverschen U-Bahnen auch klaustrophobische Beklemmungen aktivieren können. So begründet ein Verwaltungsbeamter sein „geknicktes Verhältnis“ zur Hannoverschen U-Bahn damit, „dass man in diesen Schacht hinein muss, und diese Menschenmassen mittlerweile so groß sind, in Hannover, dass sie dies kaum noch bewältigen können. Das fängt an bei der Treppe, die man abwärts gehen muss, und das hört auf einfach in den nicht vorhandenen Möglichkeiten, an dem Menschenpulk vorbeizukommen, um den hinteren Wagen zu erreichen“ (H13).

Hinzu kommt, dass die Menge, der man in den Nahverkehrszügen und öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt begegnet, vielfach als Panoptikum der Unzivilisiertheit und Bedrohlichkeit beschrieben und offenbar auch gesehen wird. Insbesondere habituelle Autofahrer, und zwar sowohl Beamte als auch VW-Arbeiter, sprechen hier von einer „gewissen Subkultur“, „merkwürdigen Leuten“, „schrägen Typen“, „Leuten, die sich flekelig benehmen“, „Betrunkenen“, „Chaotenvolk“. Dies sind Metaphern eines Unbehagens, das nicht nur Distanz, sondern auch die Angst ausdrückt, in den Vorortzügen oder Stadtbahnen in Situationen zu geraten, wo es zu „Pöbelei und Stänkerei“ kommt und „Randale“ zu befürchten ist. Auch häufige Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sehen sich in ihrer Befindlichkeit beeinträchtigt, wenn „überzeugte Rentner“, „möglichst noch mit Behindertenausweis“, in der Stadtbahn lautstark Anspruch auf bestimmte Plätze

Gesichtspunkte wie die wechselseitige Verlässlichkeit, die eigene Zeitsouveränität eine hohe,

erheben, oder wenn Jugendliche „rüde“ auftreten, die Füße auf die Sitzbank legen, lärmern, ein „Tohuwabohu“ anrichten, die Türen blockieren usw.

Man könnte sich fragen, wie viel hier soziales Vorurteil und wie viel reale Erfahrung ist. Wenn eine auf dem Land wohnende Lehrerin voller Abscheu über ihre morgendlichen Erlebnisse im Nahverkehrszug, der sie gemeinsam mit den Schülern zu ihrem Schulort Hildesheim transportiert, berichtet: „Diese Sprechweise, dieser rüde Umgangston, und dies Gekreische, Krakeele, Gejohle - häufig werden da Zeitungen zerfetzt, es wird fast randaliert in diesen Abteilen, das geht mir ganz böse auf die Nerven“ (H13), so liegt es nahe, einen Kern realer Erfahrung zu vermuten. Wenn ein Klimatechniker über Leute klagt, die sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln „nicht benehmen können“, und auf Nachfrage erläutert: „Na ja gut, das sind dann auch unsere - nichts dagegen - unsere ausländischen Mitbürger, die dann ihre (später im Interview wird klar: Füße auf den Sitz gegenüber legen). Ich meine, die sind das so gewohnt aus ihrem Land wahrscheinlich“ (M24), so liegt es nahe, auch Vorurteile zu unterstellen. Für die Verkehrsmittelentscheidungen ist diese Unterscheidung relativ belanglos, denn ob es nun eigene Vorurteile und Phobien sind, welche in den öffentlichen Raum projiziert werden, oder ob es reale Veränderungen dieses Raums selbst sind, die auf die Subjektivität zurückwirken: Beides drückt ein gestörtes Verhältnis zur Öffentlichkeit aus, und beides erschwert oder blockiert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Zumal sich beides oft auf eine kaum zu entwirrende Weise vermischt, wenn etwa die eben zitierte Lehrerin das „Problem“ der Hildesheimer Stadtbusse darin sieht, dass ihre Nutzer v.a. aus „sozial Schwachen und Ausländern“ bestehen, bei denen „ein ähnlicher Umgangston wie in diesem Schülerzug“ herrscht (H13).

Die Wahrnehmung der vom öffentlichen Raum ausgehenden Bedrohung potenziert sich, wenn es um die eigenen Kinder geht. Trotz des Angebots, die Kinder mit dem Schulbus abzuholen, fahren nicht wenige Mütter ihre Kinder mit dem Auto zur Schule - schon dieser Bus gilt als Ort des Vandalismus und der Willkür, in dem jüngere und schwächere durch ältere und brutalere Schüler terrorisiert und misshandelt werden. Die Sorge kann sich auch auf ältere Kinder beziehen, die sich eigentlich schon selbständig mit öf-

fentlichen Verkehrsmitteln durch die Stadt bewegen könnten. So berichtet ein VW-Arbeiter, dass ein Neffe von ihm zur Berufsschule „jedes mal durch die Passarelle⁷⁷ musste, wo die ganzen Punker da sitzen. Und dann wurden die angepöbelt und all so ein Schiet“. Das sei „nachher so schlimm“ gewesen, dass der Neffe „wirklich Angst hatte, zur Schule zu fahren“, weshalb ihm seine Eltern „schnell ein Auto gekauft“ hätten (H16). Der Hannoversche Hauptbahnhof, ein wichtiger Umsteigepunkt für die Hannoverschen Stadtbahnen und -busse, erscheint aufgrund der dort konzentrierten Drogenszene⁷⁸ nicht wenigen Eltern als Ort, von dem sie möglichst sich selbst, fast um jeden Preis aber die eigenen Kinder, wenn sie unbegleitet sind, fernzuhalten versuchen. Ein Justizbeamter, der in Bahnhofsnähe im Hannoverschen Amtsgericht arbeitet, beschreibt drastisch, wie er einmal für ein paar Tage auf die tägliche Autofahrt zu seiner Dienststelle verzichtete und stattdessen mit der Stadtbahn fuhr. Als er dann am Bahnhof ausstieg, „dann habe ich morgens um halb sieben auf dem Weg zum Amtsgericht Dutzende von Fixern da liegen, wo also wirklich morgens schon das Blut spritzt, und es stinkt bestialisch, das hat mich so angekotzt, nach zwei, drei Tagen. Da habe ich gesagt: Ich bin froh, wenn ich wieder in meinem Auto sitze und nicht dieses Elend sehe. (...) Da tropft das Blut von den Treppenstufen. (...) Da fliegen morgens schon die blutigen Tempotaschentücher rum, und die liegen da im Delirium, es ist eine Katastrophe“ (H11). So trafen wir auf eine Mutter, zu deren Erziehungsprinzipien die möglichst frühzeitige mobile Selbständigkeit ihrer Kinder gehört und deren dreizehnjährige Tochter sich schon weitgehend selbständig durch die Stadt bewegt, welche die Mutter aber nicht am Bahnhof aussteigen lässt, sondern im Zweifelsfall dann doch lieber mit dem Auto begleitet, denn da „ist eine irre lange Unterführung, da sind unheimlich viele Rauschgiftsüchtige, und da möchte ich sie alleine auf keinen Fall lassen“ (H28). Die innerstädtischen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sind zu ‘sozialen Brennpunkten’ geworden, in denen sich die Ausstiegsszene einer auseinanderdriftenden Gesellschaft konzentriert; wer seinen Kindern wohl will, hält sie von diesen Knotenpunkten fern, oder begleitet sie zumindest, wenn es sich nicht vermeiden lässt, im Auto durch die Innenstadt.

77 Eine unterirdische Durchgangs- und Einkaufszeile im Zentrum Hannovers, die gleichzeitig als „soziale Problemzone“ betrachtet wird.

78 Dies zwar zumindest zum Zeitpunkt unserer Befragungen (1997) noch so.

Neben die Angst um die Kinder tritt die *Angst vieler Frauen um sich selbst*. Hier verbindet sich das klaustrophobische Unbehagen, das den Eintritt in die „Unterwelt“ der U-Bahn begleitet, mit der Furcht vor der Menschenleere, die vor allem am späteren Abend an manchen U-Bahnstationen und auch oberirdischen Bahn- und Bushaltestellen herrscht. Eine Bibliothekarin spricht nicht nur für sich selbst, wenn sie erklärt, dass sie, solange sie sich abends allein durch Hannover bewegte, „diese Atmosphäre durchaus bedrohlich“ fand und deshalb „ungern allein am Lister Platz⁷⁹ oder sonst wo da unten in die Bahn gestiegen und da gewartet hätte“ (H7). Dem Gefühl des Ausgeliefertseins entsprechen die Ausweichstrategien. Wohl die häufigste ist die der schlichten Vermeidung, d.h. die Frauen bewegen sich am späteren Abend nicht mehr allein außer Haus, es sei denn im eigenen Auto. Andere benutzen nur noch dort die U-Bahn, „wo Menschen unterwegs sind“ (H19), was heißen kann, dass sie lieber eine Station weiter laufen, wo es „belebter“ ist, als in die nächstliegende hinabzusteigen. „Oder wenn ich sehe, ich bin alleine, dann verzögere ich den Abstieg in die Unterwelt, dann warte ich, dass da jemand mit runtergeht oder so“ (a.a.O.).⁸⁰ Andere, wie die zuvor erwähnte Bibliothekarin, nehmen ihren Hund mit, wenn sie sich allein in die Stadt begeben, weil sie sich nur mit ihm einigermaßen sicher fühlen, usw.

Dass das Automobil sich dem modernen Individuum nicht nur als *Privateigentum*, sondern auch als *Privatraum* und somit als *in den Privatbereich einbezogene Mobilitätsform* anbietet⁸¹, macht es zum Schnittpunkt verschiedener gesellschaftlicher Entwicklungstrends, die einen Teil seiner Attraktivität erklären. Als Teil des technischen Haushaltgeräts unterliegt es dem allgemeinen Trend zur haushaltstechnischen Privatisierung, die mehr Rationalisierung und mehr Autonomie verspricht (vgl. o.). In seiner besonderen Funktion der außerhäusigen Mobilitäts- und Transportermöglichung wird es aber

79 In Hannover eine etwas dezentrale, aber noch unterirdische U-Bahnstation.

80 Im Sinne Sennetts wäre es ein Missverständnis, diese Verhaltensweisen mit dem Wunsch nach Rückkehr in die *Öffentlichkeit* gleichzusetzen. Denn für Sennett ist dieser Wunsch die urbane Neugier auf die Begegnung mit dem *Fremden*, während es sich hier um die Flucht aus dem bedrohlich einsamen Raum in die Belebtheit handelt, von dem sich die Frauen Schutz erhoffen.

81 Dass der Anspruch auf transportierte Privatheit - auf die 'mobilen eigenen vier Wände' - der Bedürfnisstruktur des modernen Individuums in vielerlei Hinsicht entspricht, wird in der psychologischen Literatur zur Verkehrsmittelwahl hervorgehoben (z.B. Hilgers 1992, 50 ff.; Hilgers 1997, 123 ff.).

auch zu einer wichtigen Schnittstelle zwischen *privatem* und *öffentlichem* Raum: Als Garant „privater“ Mobilität fängt es diejenigen auf, welche sich aufgrund der dort herrschenden Turbulenzen aus dem öffentlichen Raum zurückziehen. Für viele sind mit dem öffentlichen Raum auch die öffentlichen Verkehrsmittel vor allem defizitär bestimmt: als Ort körperlichen und psychischen Unwohlseins, latenter oder offener Bedrohung, der Konfrontation mit Fremden usw. Im privaten Schutzraum des Autos herrscht anders als im „Gedränge“ überfüllter Vorortzüge „göttliche Ruhe“; hier kann man autonom sein „und mehr oder weniger selber zu entscheiden, was ich an Musik höre und mit wem ich mich unterhalte oder auch nicht“ (M14), hier können die Kinder noch einigermaßen ungefährdet durch die urbanen Zentren gelotst werden, und hier kann sich auch die Frau „sicherer als alleine irgendwo in der Straßenbahn oder in der U-Bahn oder im Bus“ fühlen (H16, Frau eines VW-Arbeiters).

Trotzdem: So real die das Auto begünstigende Tendenz zur Flucht aus dem öffentlichen Raum ist, so gibt es zu ihr auch eine Gegenteilendenz. Auch wenn diese nicht stark genug ist, um die Dominanz des zuvor Dargestellten in Frage stellen zu können, so ist sie doch kräftig genug, um das in Sennetts Titel verkündete „Ende“ des öffentlichen Lebens, das auch die Chancenlosigkeit des öffentlichen Verkehrsmittel besiegelt, ein wenig zu relativieren.⁸² Denn es gibt auch in unserem Sample immer noch Interviewpartner, die öffentliche Verkehrsmittel als Ort der Beobachtung, der Selbstinszenierung, des Gesprächs, sogar des kontemplativen Rückzugs erleben können und ihnen somit Reize abgewinnen, die das Auto nicht bieten kann.

So meint die Frau des bereits zitierten Kriminalbeamten, den vor allem die unterirdischen U-Bahnabschnitte „anwidern“, sie finde es in der Stadtbahn manchmal „ganz witzig, Studien über Leute zu betreiben“ (H19), und für einen Verwaltungsangestellten sind die Fahrten in Bus oder Straßenbahn „irgendwie interessant, auch wegen der Leute, was da alles so drin ist. Ich weiß nicht, aber mir macht das Spaß“ (M4). Der hierin

82 Wozu anzumerken ist, dass Sennetts im (deutschen) Titel aufgestellte These vom bereits erfolgten „Ende“ des öffentlichen Lebens wohl auch vom Autor selbst nicht so definitiv gemeint ist. Denn immerhin enthalten die letzten Seiten seines Buchs ein vor allem an die Stadtplaner gerichtetes Plädoyer für eine „Wiederentdeckung der Stadt“, in der sie gerade auch als öffentlicher Raum rekonstituiert werden soll. Dieser Voluntarismus wäre absolut kontrafaktisch, wenn es nicht auch ihn tragende - und möglicherweise tragfähige - Ansätze und Strebungen gäbe.

enthaltene Perspektivwechsel von der Öffentlichkeit als Ort der Belästigung zur Öffentlichkeit als Bühne wird deutlich, wenn ein Beamter über die Straßenbahn-Auftritte „überzeugter Rentner, möglichst noch mit Behinderten-Ausweis“, klagt und ganz besonders den Zusammenstoß zweier Rentner „mit gleicher Ausweisstufe“ für „schlimm“ erklärt, während seine Frau zum gleichen Thema bemerkt: „Wieso, das ist doch lustig, man kann was erleben in der Bahn. Das kann man nie, wenn man alleine im Auto fährt“ (H4).

Für Menschen, die vom Alltagsstress geplagt werden, kann das öffentliche Verkehrsmittel auch zum Ort des Rückzugs, des kurzen Bei-sich-selbst-Seins werden. Eine Sachbearbeiterin und alleinerziehende Mutter zweier Söhne findet hier, wo sie „nicht irgendjemandem verpflichtet“ ist, ein „Stück Entspannung. Ich brauche mich auf nichts zu konzentrieren, auf keinen Verkehr zu achten, sondern kann meinen Gedanken freien Raum lassen, das ist so ein Stück Ruhepause. Ich brauche keinen Parkplatz suchen“ (H18). Für andere ist es die Möglichkeit des Wechsels zwischen Rückzug, Beobachtung und Hinwendung zu anderen, die diese Fahrten attraktiv macht. Ein Ministerialbeamter

„kann da in Ruhe Zeitung lesen. Und wenn ich mal keine Zeitung lese, ist es eigentlich auch relativ interessant, so mit den Leuten drum herum in Blickkontakt oder einfach auch nur mal zu gucken und zu beobachten oder so, das mache ich gerne“ (M2). Wobei, wie Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wissen, der Reiz solcher kurzen „Blickkontakte“ auch darin liegen kann, dass hier gewohnte Rituale und Tabus durchbrochen werden.

Der tägliche Arbeitsweg im Vorortzug oder in der U-Bahn lässt sich auch als Chance des Ausbruchs aus der Anonymität erfahren. Für einen Gewerkschaftsangestellten „pas- siert (da) auch eine Menge, dass man sich nach einem halben Jahr oder einem Jahr plötzlich auch mal in die Augen guckt und plötzlich feststellt: Ja, wir kennen uns ja schon ein Jahr, oder wir sehen uns doch schon ein Jahr, also so was. Das ist schon ir- gend etwas nicht nur Totes, sondern auch was Lebendiges“ (H7). Oder es werden hier bereits vorhandene Bekanntschaften gepflegt. Eine Finanzbeamtin trifft jeden Morgen in der Stadtbahn „noch irgend welche Freunde oder Bekannte“, mit denen sie sich „noch unterhalten“ kann (M1); ein auf dem Lande wohnender Bereitschaftspolizist findet im Vorortzug regelmäßig Bekannte oder Kollegen, mit denen er „klönt“ (H20), so dass man sich bei diesen Fahrten manchmal „schon irgendwie zu Hause (fühlt)“ (H7). So können auch längere Bahnfahrten zu überraschenden Begegnungen mit Fremden führen. Ein mit einer Ministerialbeamtin verheirateter Freiberufler berichtet über Begegnungen „mit Leuten, denen man jetzt gegenüber sitzt. Man guckt sich an und fängt an zu reden und sagt: Mensch, ist ja irre. Und die Zeit ist plötzlich gefüllt und nicht mit einer Sorgenfalte auf der Stirn und einer Akte vor der Nase und man sitzt selbst am Steuer“ (M7).

Aber wie gesagt: Dies gilt für eine Minderheit. Auch für diejenigen, die regelmäßig mit Bahnen und Bussen fahren, handelt es sich dabei meist um einen eher erzwungenen Aufenthalt in einer ‘Öffentlichkeit’, die vor allem defizitär bestimmt ist und die nur in geringem Maß positive Erlebnisqualitäten besitzt. Was allerdings nicht ausschließt, dass man sich an die Nutzung von ‘Öffis’ auch gewöhnen kann, wobei dieser Gewöhnungs- prozess allerdings meist die Narben einer mehr oder minder gewaltsamen Selbstüber- windung und des Selbstzwangs trägt. Dies ist der Fall, wenn Stadtbahn-Nutzer berich- ten, sie hätten gelernt, sich dort von der sie umgebenden Menge abzuschotten und „auf

Durchzug“ zu stellen (d.h. aus dem Fenster zu schauen, sich in Lektüre zu vertiefen, Entspannungsübungen zu machen usw.). Die Spuren unterdrückten Abscheus sind noch erkennbar, wenn die Frau eines Finanzbeamten erklärt, dass sie sich über „Zerstörung und so gar nicht mehr groß auf(regt), dass da Sitze oder ähnliches zerschnitten sind, und über Schmutz und Schmierig und ähnliches“ (H5).

Aber hier verlassen wir auch den Bereich, in dem sich die beiden Verhaltensweisen zur Öffentlichkeit, die Entdeckung ihrer Reize hier, die Flucht aus ihr dort, klar und trennscharf wie schwarz und weiß gegenüberstehen. Es beginnt das Reich der Ambivalenzen. Wenn aktive Umgewöhnungsprozesse eine (selbst)unterdrückerische Seite haben, so können sie doch auch dazu beitragen, Dinge in einem anderen Licht zu sehen. Der schon erwähnte Freiberufler, der die kommunikativen Überraschungen längerer Zugfahrten entdeckt hat, beschreibt, wie er das Stadtbahnfahren zu einem aktiven Lernprozess gemacht hat. Er habe „trainiert, egal wie voll die Straßenbahn ist, beim Einsteigen zu sagen: So, jetzt tut das Ding für dich was, jetzt wirst du nach Hause gebracht, schalte einfach ab, entspanne dich“. Wobei es sich offenbar um eine Art autogenen Trainings handelt, denn er rät anderen, die sich über die „Strapazenbahn“⁸³ aufregen, „das schlicht und einfach (zu) üben, egal ob ihr steht oder sitzt, loszulassen, die Falten aus der Stirn, einfach so ein bisschen mit sich umgehen und sagen: So, erste Möglichkeit zur Entspannung, das ist keine vertane Zeit, wo du jetzt nach Hause gebracht wirst. Ich sehe auch viele, die lesen in der Straßenbahn, egal wie dicht sie ist. Also es ist, glaube ich, eine Frage der Einstellung zu diesem Verkehrsmittel“. Auch diesem „Trainings“bericht sieht man noch die Zähmung und Überwindung eines ursprünglichen Fluchtimpulses an. Aber das Resultat ist auch ein Perspektivwechsel. Denn früher habe er das Auto als „bequem“ und „Teil seines Wohnzimmers“ betrachtet, „du kannst dein Radio anstellen“ usw. Heute mache er aber beim Autofahren das Radio aus, weil man sich dies heute aufgrund des Stresses im Straßenverkehr nicht mehr leisten könne. Ein Perspektivwechsel, der offenbar auch durch seine - erlernten! - Erfahrungen beim Stadtbahnfahren beeinflusst ist: „Das kommt eigentlich auch so vom öffentlichen Verkehrsmittel, das ich eher als Ruhepunkt nehme“ (M7).

83 So eine in Hannover gängige Parallelbezeichnung für die Stadt- bzw. Straßenbahn.

Wie bei heutigen Menschen beides, die Öffentlichkeit als Schrecknis und als Reiz, in voller Ambivalenz nebeneinander existieren und auch auf die unmittelbaren Sinnesempfindungen abfärben kann, zeigt die Äußerung einer Bibliothekarin, die bekennt, dass für sie „beides so da (ist): Diese Bedrohung, dieses Schmutzige und auch diese gewisse Subkultur, die sich in den großen U-Bahnhöfen entwickelt. Aber ich habe das gerade gestern wieder gespürt, wo ich auch mit der U-Bahn unterwegs war: Für mich hat das auch seinen Reiz, den ich schwer benennen kann und der mich auch so erinnert an meine ersten U-Bahn-Erfahrungen, ob es jetzt in London war oder in der Metro in Paris. Es gehört für mich auch ein Stück zur Großstadt und zu diesen Gerüchen, die sich in diesen Schächten so halten, dazu. Das ist für mich auch eine eigene Welt, die ich auch reizvoll finde, also nicht nur als Bedrohung wahrnehme“. Was sie andererseits nicht daran hindert, sich abends nur in U-Bahn-Stationen hineinzuwagen, „wo ich weiß, da ist mehr Leben. Ich gehe nicht zum Steintor, ich gehe zum Kröpcke“ (M10).⁸⁴

Das von Sennett behauptete und von der WZB-Projektgruppe erneut zitierte Absterben des öffentlichen Raums hat durchaus Realitätsgehalt und bietet eine wichtige Teilerklärung der Präferenz für das Automobil. Auch wenn es schichtspezifische Motive für das Vermeiden öffentlicher Räume (und damit auch öffentlichen Verkehrsmittel) gibt, ist es vor allem das verbreitete Gefühl, in ihnen einer latenten oder manifesten Bedrohung ausgesetzt zu sein, welches den Rückzug schichtübergreifend vorantreibt. Trotzdem bedarf diese Feststellung der Differenzierung. Denn sie legt eine voreilige, allzu cursorische und deshalb falsche Schlussfolgerung nahe: dass die öffentlichen Verkehrsmittel auf längere Sicht sowieso keine Chance haben, weil sie gegen den gesellschaftlich übermächtigen Trend zum Rückzug in die Intimität und Geborgenheit der Privatsphäre nicht ankommen und weil das „Privatauto“ diesem Trend auf den Leib geschneidert ist. Hier ist der Befund wichtig, dass es offenbar auch Möglichkeiten und Gründe gibt, sich diesem Trend nicht widerstandslos auszuliefern, sondern in einem aktiven Selbsterziehungsprozess zu widersetzen. Und dass es unter und neben diesem Trend eine immer noch lebendige, wenn auch eher minoritäre Gegentendenz gibt, in den öffentlichen Raum hineinzustreben, dort nach Kommunikation zu suchen und sich

⁸⁴ Die Station Kröpcke, neben dem Hauptbahnhof der größte Knotenpunkt der Stadtbahn-Linien, liegt im belebten Zentrum; das nur eine Station entfernte Steintor liegt im Rotlichtviertel und ist abends schnell verödet.

voller Neugier der Begegnung mit dem Fremden, Unbekannten zu öffnen - eine Bereitschaft zu kosmopolischer Urbanität, die Sennett eher einer vergangenen Epoche (dem *Ancien Régime*) zurechnet.

Insgesamt dürfte es korrekter sein, im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsmittel von einer *ambivalenten* Bedürfnisstruktur auszugehen, die neben der - allerdings meist dominanten - Tendenz zur Abstoßung und zur Flucht eine - meist „rezessive“ - Möglichkeit der Attraktion enthält. Auch wenn es als säkulare Unterströmung eine sich wandelnde Subjektivität geben sollte, die schon von sich aus immer mehr hinter den Mauern einer intimisierten Welt Schutz sucht: Es ist unser empirischer Befund, dass sich das wachsende Bedrohungsgefühl nicht nur aus der Subjektivität selbst speist, sondern seine Stärke aus der Kombination mit wahrgenommenen objektiven Veränderungen in der Außenwelt gewinnt, also mit überfüllten Bahnen und Zügen, zunehmender Verwahrlosung, wachsendem Vandalismus, fehlendem Wachpersonal, einer immer näher rückenden Drogenszene usw. Dieser Befund öffnet den Blick dafür, dass die zunächst hoffnungslos anmutende Asymmetrie zwischen Abstoßung und Attraktion zwar nicht aufhebbar, aber doch graduell zugunsten der Attraktion verschiebbar ist und es dafür eine Reihe verkehrspolitischer Stellschrauben gibt. So hat die - allerdings noch halbherzige - Maßnahme der ÜSTRA, Wachpersonal in Gestalt von „Privatsheriffs“ einzustellen, die in den U-Bahnstationen ein wenig Präsenz zeigen und auch gelegentlich als Fahrtbegleiter auftreten, bei unseren Interviewpartnern zwar kein ungeteiltes Echo gefunden, aber in einigen Fällen das Sicherheitsgefühl etwas erhöht. Auch die wahrgenommene Verwahrlosung der Vorortzüge und die Verschmutzung der Stadtbahnen sind solche Ansatzpunkte. Auf der anderen Seite ließe sich vielleicht auch die Tendenz unterstützen, öffentliche Verkehrsmittel als Orte der Vielfalt und der interessanten Begegnung mit Fremden zu erfahren.

2.6. Das Auto im Kontext von individueller Entfaltung und Gemeinschaftspflege

Gemeinhin wird die quantitative Zunahme der Freizeit und der freizeitorientierten (Auto-)Mobilität mit dem gesellschaftlichen Prozess steigender Individualisierung in Beziehung gesetzt. So spricht z.B. Hilgers - unter Berufung auf den Freizeitforscher H. W. Opaschowski - von einem „Wertewandel“, „der die traditionellen Einbindungen in Familie und unmittelbares psychosoziales Umfeld lockert und soziale Verpflichtungen ‘wegindividualisiert’“ (Hilgers 1997, 130 f.). Wie kein anderes Verkehrsmittel oder technisches Artefakt scheint das Auto prädestiniert, zum Schmiermittel und Katalysator solcher Individualisierungsprozesse zu werden - indem es ein Höchstmaß an autonomer und flexibler Mobilität ermöglicht, trägt es dazu bei, das Individuum zu einem Lebensentwurf zu befähigen, der traditionelle Bindungen transzendiert. Wir wollen in diesem Abschnitt allerdings auch zeigen, dass das Auto im Hinblick auf seine ‘Soziabilität’ ambivalent ist: Ebenso wie es die Menschen auseinander treibt, so bringt es sie, zumindest im Kontext der von uns befragten Familien, zusammen. Denn es kann dazu beitragen, den sozialen Zusammenhalt sowohl in der Kernfamilie als auch in weiter gespannten sozialen Netzen (Verwandte, Freunde, Arbeitskollegen) zu unterstützen und zu stabilisieren. Autonutzung steht damit nicht nur im Wertekontext von individueller Entfaltung und Autonomisierung, sondern auch von Familialität und Sozialität.

Zunächst erscheint die zunehmende Bedeutung der Freizeit und des auf diesen Lebensbereich entfallenden Verkehrs als überwältigende Bestätigung der wachsenden Autonomisierungs- und Individualisierungstendenz. Ein erheblicher Teil heutiger Mobilität ist *Freizeitverkehr*; je nach Personengruppe macht er zwischen 30 % und 45 % aller Wege aus (Hautzinger u.a. 1994, 27), und zwar mit weiterhin steigender Tendenz. Der Freizeitverkehr verzeichnet nicht nur überproportionale Steigerungsraten⁸⁵, sondern gilt

85 Holzapfel u.a. (1995) sprechen von einer „Mobilitätsverschiebung in den Freizeitbereich“: So sei die Zahl der Freizeitwege pro Person von 1982 bis 1989 um 8 % angestiegen, während die Zahl der Wege pro Person insgesamt nur um 3,4 % angestiegen sei (ebenda, 165). Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Entfernungszunahme: „Während die km/Person insgesamt in dieser Zeit um 15 % stiegen, stiegen die km/Person in der Freizeit um knapp 23 % an, von 4.169 ‘Freizeit-km/Person’ im Jahr 1982 auf 5.114 ‘Freizeit-km/Person’ im Jahr 1989, also um knapp 1.000 km/Person“ (ebenda, 166).

mittlerweile als der am stärksten expandierende Bereich der Autonutzung - im Durchschnitt werden heute schon mehr als 50 % aller Freizeitwege mit dem Auto zurückgelegt (Holzapfel u.a. 1995, 167), der weitaus größte Anteil der überhaupt zurückgelegten Autokilometer entfällt auf diesen Bereich (Hilgers 1997, 129). Alle Versuche und Appelle, zu einem umweltverträglicheren Verkehrsverhalten überzugehen, stoßen auf dem Feld der Freizeitmobilität auf keinen geringeren Widerstand als in den anderen Lebensbereichen, obwohl die Aktivitäten hier in viel stärkerem Maß der *Freiwilligkeit* zu unterliegen scheinen und das Argument des *Zwangs* eine geringere Rolle spielt.

Andererseits haben wir auch gesehen, dass kaum eine Lebensphase so sehr unter dem Druck steht, den Anspruch auf individuelle Selbstentfaltung in einer autonom gestalteten Freizeit zurückzustellen, wie die Zeit nach der Familiengründung. Aber während die Eltern nach der Geburt eines Kindes erst einmal eigene oder auch gemeinsame Freizeitaktivitäten weitgehend einschränken, beginnen sie schon während der Kleinkindphase, sich einen *Eigenraum* der Freizeitgestaltung zurückzuerobern - mit der Einschränkung, dass dies dem Mann im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung oft besser gelingt als der Frau. Diese Rückeroberung ist meist nur mit Hilfe des Autos möglich, das dadurch nur noch fester in den familiären Lebenszusammenhang integriert wird.

Die Reaktionen auf unsere Interviewfrage, warum denn die familiäre Autoabhängigkeit nicht auch dadurch abgebaut werden könne, dass man sich zu einer *Freizeit der kurzen Wege* entschließt, zeigen, worum es hier aus Sicht der Befragten geht: Gerade in der Freizeit steht jedem Menschen ein Aktionsraum zu, dessen Ausdehnung nur durch die historisch gegebenen Grenzen der technischen und finanziellen Erreichbarkeit beschränkt ist und in dem ansonsten jene 'Raumvergessenheit' gilt, der wir schon an anderer Stelle begegnet sind. Ein VW-Arbeiter spricht für die große Mehrheit, wenn er erklärt, wie gegenüber diesem Anrecht die Entfernung ihre Widerständigkeit verliert: „Wenn ich ein Hobby habe oder irgendein Interesse habe, dann ist es egal, ob es von A nach B so weit oder doppelt so weit ist. Wenn ich das möchte, dann fahre ich da hin“ (M19). Dieser Grundsatz, der sich im zitierten Fall auf den Besuch von Bundesliga-spielen bezieht, kann mit beliebigem Inhalt gefüllt werden - er gilt ebenso gut für den

Besuch von Kulturveranstaltungen in anderen Städten, für die Imkerei, bei der die Bienenkörbe gelegentlich in erheblicher Entfernung vom Wohnstandort aufgestellt werden müssen, oder für das Joggen, das „auf Waldboden“ am besten geht und deshalb längerer Anfahrtswege bedarf.

Es sind gerade solche autonom gewählten Freizeitaktivitäten, in denen sich - so der Anspruch - eigene Individualität entfaltet. Auf sie hat man ein höchst legitimes Anrecht, das zugleich ihre relative 'Raumvergessenheit' und damit auch den Griff zum Auto umfasst, wenn ihr Ort nur so auf zumutbare Weise erreichbar ist. Ihre Einschränkung ist nur in Kategorien des *Verlusts* und unzumutbaren *Verzichts* wahrzunehmen; die Abwehrfront reicht hier vom türkischen VW-Arbeiter, für den der „Lebenssinn“ verloren geht, „wenn du Dinge nicht tust, was dir Spaß macht, und auf alles verzichtest“ (M28), bis zur deutschen Verwaltungsangestellten, für die es „auch ein Stück Lebensqualität (ist), wenn ich eben meine Freizeit so gestalten kann, wie ich persönlich das für mich als schön empfinde. Wenn mir jetzt einer sagen würde, du darfst da nicht mit dem Auto hinfahren, dann würde mich das ja schon wieder irgendwo eingrenzen“ (M24). Wie normativ aufgeladen die Verteidigung dieses „Stücks Lebensqualität“ sein kann, belegt ein Finanzbeamter, der sich für überdurchschnittlich umweltbesorgt hält, an den Werktagen lieber mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fährt, seine Distanz zum Auto betont und mit dem Gedanken spielt, sich am *Car sharing* zu beteiligen. Aber ökologische Bedenken dagegen, dass er an den Wochenenden seine sportlich aktiven Kinder im Auto zu ihren Veranstaltungen fährt, weist er entschieden zurück: „Da muss ich ehrlich sagen, da spielt der Umweltschutzgedanke keine Rolle, also da kann ich gleich zu Hause bleiben, da können wir hier alle in der Wohnung hocken, wenn man das also immer oben an stellt“ (M1).

Dies trifft in keineswegs geringerem Maß auf die *Mütter* zu, die vor allem nach der Familiengründung Schwierigkeiten haben, überhaupt noch Eigenräume individueller Freizeitgestaltung zu finden. Dass sie dies als Problem wahrnehmen können, belegt eine Beamtenfrau, die sich als Mutter zweier Kinder, von denen eines erst drei Monate alt ist, gerade im Mutterschaftsurlaub befindet: „Ich schraub' mich da jetzt schon gewaltig zurück. (...) Ich möchte ja nicht nur was mit Kindern machen, ich möchte auch schon

ein bisschen mehr wieder mal was für mich machen“ (H29). Auch den Müttern liegt meist an einem Eigenraum, der nicht nur aus „Familie“ und „Kindern“ besteht, selbst wenn er sich in der ersten Zeit nach der Geburt auf einen gelegentlichen Freundinnenbesuch oder auf die Teilnahme an einem Gymnastikkurs reduziert. Im Spagat zwischen den Anforderungen, die sich - bei fortbestehender geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung - gerade für sie aus dem kindzentrierten Diskurs ableiten, und ihrem Anspruch auf eigene Erwerbsarbeit können sie sich meist nur mit dem Auto die kostbaren Reste einer autonom gestalteten Freizeit sichern. Denn nur das Auto bietet die Flexibilität und Multifunktionalität, die es erlaubt, in dem von Berufs- und Reproduktionsarbeit geprägten Alltag noch Lücken für persönliche Aktivitäten zu finden. Für eine VW-Montagearbeiterin und Mutter zweier Kinder würde ein Autoverzicht am Wochenende bedeuten, ihre beiden Hobbies, den Spielmannszug und den Hundesport, aufgeben zu müssen. „Das Leben“ wäre für sie dann „nicht lebenswert, wenn ich nur arbeite und nur zu Hause bin oder nur die Kinder noch habe und gar nicht noch ein bisschen was für mich tue. So gewinnt es für mich persönlich mehr an Wert, das ist für mich auch sehr wichtig“ (M11).

Bei der bisherigen Erörterung lag der Akzent auf dem Auto als Garanten einer Freizeitgestaltung, die dem Anspruch auf *individuelle* Selbstentfaltung dient. Dies bedeutet jedoch keineswegs, dass das Auto nur ein Vehikel menschlicher *Vereinzelung* ist, denn der Rechtsanspruch auf Selbstentfaltung schließt keineswegs aus, dass sie im sozialen Kontakt zu anderen, in gemeinschaftlichen Unternehmungen usw. gesucht und gefunden wird. Schon dass eine Mutter trotz des vorhandenen Babys auf ihrem Recht beharrt, ihrer Freundin einen gelegentlichen Besuch abzustatten, oder dass sie nicht auf den Spielmannszug am Wochenende verzichten will, zeigt die Vereinbarkeit von *individueller Selbstentfaltung* und *Gemeinschaft*. Das suggestive Bild menschlicher, in rollende Blechgehäuse eingeschlossener Monaden verleitet zu doppelter Abstraktion: zum einen vom *Fahrtzweck*, der auch auf die Herstellung von sozialem Kontakt, wenn nicht gar von Gemeinschaft zielen kann, zum anderen davon, dass sich das Auto selbst als *Ort der Vergemeinschaftung* anbieten kann.

Fahrziel sozialer Kontakt

Gerade in der Freizeit ist das Auto ein wichtiges Hilfsmittel dafür, um das vorhandene *Netz aus Verwandtschafts- und Freundschaftsbeziehungen* aufrechtzuerhalten und gegebenenfalls auszubauen. Dass diese privaten sozialen Netze häufig eine überregionale Reichweite haben, ist einerseits die Folge zunehmender beruflicher und residentieller Mobilität, d.h. des - teils freiwilligen, teils erzwungenen - Wechsels des Wohnorts, etwa nach dem Ende der Ausbildungszeit, nach der Familiengründung oder infolge eines späteren beruflichen Umstiegs. Andererseits werden solche Netze in vielen Fällen vom Auto ermöglicht, das oft unverzichtbar erscheint, wenn es darum geht, soziale Kontakte auch über größere Entfernungen am Leben zu erhalten. Meist stellen hier öffentliche Verkehrsmittel schon deshalb keine zumutbar erscheinende Alternative dar, weil sie vergleichsweise teuer sind und es mit ihnen keine schnelle und direkte Verbindung zum Zielort gibt. Hinzu kommt, dass bei solchen Besuchsfahrten erst das Auto die gewünschte zeitliche Souveränität, Spontaneität und Flexibilität garantiert, weil mit ihm Kinder und Gepäck bequem transportierbar sind, es bei mittleren Entfernungen den Zwang zur Übernachtung mindert usw. Hier - z.B. aus ökologischen Gründen - auf das Auto zu verzichten, würde für viele bedeuten, Besuchsfahrten nur unter erschwerten Bedingungen absolvieren und meist auch einschränken zu müssen - keine zumutbare Perspektive, da befürchtet wird, dass dies die gewünschten sozialen Kontakte zumindest auf längere Sicht ernsthaft gefährden oder „zwangsläufig zum Erliegen“ bringen (H15) würde.

Noch einhelliger als ein 'Alltag der kurzen Wege' (s.o.) wird somit eine 'Freizeit der kurzen Wege', in der man weitgehend ohne Auto auskommen könnte, zurückgewiesen. Es sind oft über Jahre gewachsene und immer raumgreifender gewordene soziale Kontaktkreise, die einer solchen Forderung den Charme nehmen - und zwar unabhängig davon, ob man ihr unter ökologischen oder sonstigen Gesichtspunkten (Bequemlichkeit, Zeitgewinn usw.) etwas abgewinnen könnte. Freundschaft ist ein kostbares Gut, ihr Erhalt und ihre Pflege Bedürfnis und Verpflichtung zugleich. Sie „einschlummern“ (M31) zu lassen und „seine Freunde und Bekannten (zu) wechseln“ (M22), „nur weil sie weit weg wohnen oder weiter weg wohnen, als dass ich sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen könnte“ (M14), würde nicht nur als „Quatsch“ (M13) und persönliche Verar-

mung, sondern auch als moralisches Versagen, wenn nicht gar Verrat, empfunden werden. Das Netz aus Verwandtschafts- und Freundschaftsbeziehungen bedeutet nicht nur das individuelle Gefühl der Bereicherung; aus ihm erwachsen zugleich *soziale Verpflichtungen*, die ihrerseits zu seiner Festigung beitragen. Ein wichtiges Charakteristikum solcher Beziehungen ist ihre *Reziprozität*, das beiderseitig erwartete Wechselspiel von Besuch und Gegenbesuch. Ein einseitiges Abrücken von dieser Praxis würde das Gleichgewicht solcher Beziehungen stören, denn „man kann auch nicht immer sagen: Kommt zu uns“ (H15), „man wünscht sich das genauso, wenn man selbst feiert oder wie auch immer und die Leute einlädt, dass die auch kommen, das ist ganz klar“ (M17). Die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels ordnet sich dieser Mischung von normativ aufgeladenem Bedürfnis und Verpflichtung unter - mit dem Ergebnis, dass die Wahl oft genug aufs Auto fällt.

Auch die Vorbehalte gegenüber dem *Car sharing* können hierin einen Grund haben, z.B. wenn befürchtet wird, die bestehenden sozialen Kontakte könnten dabei Schaden nehmen, weil sie verstärkt unter Kostengesichtspunkten gesehen werden. So beklagt eine Lehrerin, die vor kurzem aus der Hannoverschen Innenstadt in einen Vorort zog, dass sie seitdem eine Freundin kaum noch zu sehen bekomme. Sie bringt dies damit in Verbindung, dass sich die Freundin seit kurzem am *Car sharing* beteilige: „Manchmal frage ich mich halt auch, wie es mir so ginge, ob ich tatsächlich bereit wäre, wenn ich halt wüsste, dass ich mir für morgen ein Auto ausleihen würde und ich wüsste ganz genau, es würde mich jetzt 100 Mark kosten, die ich da morgen so auf den Tisch hinlegen müsste - würde ich dann wirklich bereit sein, eine Freundin in Braunschweig zu besuchen, wenn ich mir die tatsächlichen Kosten jetzt jedes Mal bewusst machen würde? Wenn man das (eigene, d.Verf.) Auto hat, ja klar, die Kosten hat man auch, aber man sieht es nicht so offensichtlich“. Beteilige man sich am *Car sharing*, so könne man versucht sein, sich vor jeder Fahrt zu fragen: „Sind uns unsere Freunde in Lüneburg so wichtig, dass wir sie jetzt tatsächlich besuchen wollen für 100 Mark?“ (M3).

Eine besondere Stellung im Bereich der außerhäusigen sozialen Kontakte nehmen *verwandtschaftliche Pflegedienste* ein, die z.B. dann notwendig werden, wenn Eheleute noch allein wohnende Elternteile haben, die einer mehr oder minder kontinuierlichen Zuwendung, wenn nicht gar Betreuung bedürfen. Stärker als bei den anderen sozialen Kontakten steht hier der Aspekt der *moralischen Pflicht* im Vordergrund, der man sich

als Sohn oder Tochter zu unterziehen hat. Auch in unserem Sample gibt es solche Fälle, und es ist bemerkenswert, welche wichtige Rolle dabei das Auto erfüllt. Sowohl in den Konstellationen, in denen sich die eigenen Besuche noch auf die Wochenenden beschränken, als auch in den Fällen, in denen diese Besuche schon zum festen Bestandteil des Alltags geworden sind, bewährt sich seine Multifunktionalität: Am Wochenende kann es die ganze Familie zur alleinlebenden Großmutter transportieren; an den Werktagen wird es mit ihm möglich, z.B. den Rückweg von der Arbeit routinemäßig mit dem Besuch beim pflegebedürftigen Vater zu verketteten. Auch wenn dafür Einkäufe zu tätigen sind, ist das Auto am geeignetsten; wenn man der pflegebedürftigen Person etwas Abwechslung bieten und sie mal aus ihren „eigenen vier Wänden“ herausholen will, ebenfalls. Angesichts des familiären Konfliktpotentials, das sich häufig mit der Frage verbindet, ob eine pflegebedürftige Verwandte in den eigenen Haushalt geholt werden soll, kann das Auto zumindest zeitweise eine wichtige Mittlerrolle übernehmen: Es macht es möglich, der moralischen Pflicht zu verwandtschaftlicher Zuwendung und Pflege nachzukommen und trotzdem noch *Distanz* zu wahren, und somit dem Anspruch der Kernfamilie (und manchmal auch des Pflegebedürftigen) auf Autonomie zu genügen.

Der normative Gehalt solcher Fahrten erschöpft sich nicht nur im *Erhalt* bereits bestehender sozialer Kontaktnetze. Zur heute vorherrschenden Neigung, sich aus der immer bedrohlicher erscheinenden städtischen Öffentlichkeit in den Schutzraum des Privaten zurückzuziehen, gibt es, wie wir oben sahen, eine Gegenströmung: eine urbane Neugier, die sich der Begegnung mit dem noch Unbekannten, Andersartigen gerade zu öffnen sucht. Aber während diese Neugier im innerstädtischen Verkehr die Bereitschaft erhöht, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, begegnet sie dem ökologischen Ideal eines Freizeitens der kurzen Wege meist mit Ablehnung, weil sie in ihm nur die Zumutung sehen kann, in provinzieller Enge zu verharren. Viel eher führt sie zu dem Wunsch, die eigenen sozialen Beziehungsnetze räumlich noch auszuweiten - mit allen Konsequenzen für die dafür nötigen Verkehrsmittel. So berichtet eine Beamtin, die vor einigen Jahren von Braunschweig in eine 30 km von Hannover entfernte Landgemeinde umzog, dass sie und ihr Mann dabei seien, „in Bezug auf Freundschaften unseren Aktionsradius langsam, seitdem wir hier heimisch sind, (zu) erweitern. (...) Gerade jetzt fangen wir an, aus diesem direkten nachbarschaftlichen Verhältnis rauszukommen und eben Freunde woanders zu finden, und dementsprechend ist das halt so, dass man mal weiter fahren muss. Was ich als ausgesprochen positiv empfinde, hier mal aus diesem direkten Bereich rauszukommen“. Ihr ebenfalls im Öffentlichen Dienst beschäftigter Mann würde in der Begrenzung dieses Aktionsradius „einen erheblichen Verzicht“ sehen, „weil in anderen Lebensräumen, sage ich mal, in Berlin, im Wilhelmshavener Bereich oder im

Bayrischen oder im Stuttgarter Bereich ganz andere Menschen wohnen und ein ganz anderes Lebensgefühl herrscht, was ich auch mal ganz gerne genieße, und das wäre eigentlich ein ganz erheblicher Verzicht, wenn ich solche Menschen nicht mehr kennen lernen würde oder nicht mehr besuchen könnte“ (M26).

Womit das Auto einmal mehr seine Multifunktionalität unter Beweis stellt. Denn im Hinblick auf das Spannungsverhältnis zwischen Öffentlichkeit und Privatheit bedient es beide Pole: Einerseits trägt es individuellen Schützbedürfnissen Rechnung und verschafft (z.B. im innerstädtischen Alltagsverkehr) privaten Fluchtraum aus öffentlicher Bedrohung, andererseits unterstützt es (z.B. in der Freizeit) kosmopolitische Neugier und ermöglicht die Flucht aus provinzieller Enge.

Natürlich wird der jeweilige Freizeitraum und die dazugehörige Intensität der Autonutzung auch von *milieuspezifischen* Faktoren beeinflusst. Ob ein Großteil der sozialen Kontakte und sonstigen Freizeitaktivitäten in Wohnnähe oder eher weitverstreut stattfindet, hängt mit davon ab, ob und inwieweit die Familie bzw. das einzelne Familienmitglied in ein sozial vernetztes Nahumfeld eingebunden ist, z.B. in die dörfliche Gemeinschaft oder in den 'Kiez' eines Stadtviertels. Aber auch diejenigen, die eine *Freizeit der kurzen Wege* im Grunde für wünschenswert halten - z.B. weil sich damit Zeit und Aufwand sparen lässt -, erheben eine solche Beschränkung des persönlichen und familiären Aktionsradius meist nicht zum Prinzip. Was vorherrscht, ist die *Multioptionalität*: Zwar mag es „nett“ sein, mal „um die Ecke ein Bier zu trinken“, doch wenn es Freunde gibt, die weiter entfernt wohnen, und wenn der bevorzugte Tennisverein nun mal am anderen Ende der Stadt liegt, hat das Vorrang (und erfordert das Auto). Nur selten sind wir dem dezidierten Wunsch nach kurzen Freizeitwegen begegnet, und wenn, dann meist aufgrund einer ausgeprägten Antipathie gegen das Autofahren. So „mag“ es eine VW-Arbeiterin nicht, „da abends noch kilometerweit mit dem Auto rumzufahren“, weshalb sie sich ihre meisten Freizeitziele in Fahrradnähe gesucht hat, z.B. ihr Fitnessstudio liegt „gleich hier um die Ecke“, wobei sie betont: „Sonst würde ich das vielleicht gar nicht in Erwägung ziehen, da mal hinzugehen“ (M15). In einem anderen Fall sind sowohl die Frau als auch der Mann passionierte Radfahrer und haben - im Sinne einer *intelligenten* Wohnortwahl (siehe oben) - ihre periphere Wohnung unter

dem doppelten Gesichtspunkt ausgewählt, den Arbeitsplatz mit dem Rad bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen *und* die meisten Freizeitaktivitäten „mit dem Fahrrad oder zu Fuß“ erledigen zu können. Wobei man sich im deutlichen Gegensatz „zur Masse der Leute“ sieht, die aufgrund ihres „Bewusstseins“ sogar den „einen Kilometer zum Sport“ mit dem Auto zurücklege (M16). Aber auch in diesen Fällen verzichtet man in der Freizeit nicht völlig auf den PKW, sondern nutzt ihn beispielsweise für gelegentliche auswärtige Verwandtenbesuche oder für die allmonatliche Fahrt in die Oper.

Auch die Intensität, mit der vor allem die Männer eigenen lokal eingefärbten *Freizeit hobbies* (Vereine, Sport, technische Hobbies usw.) nachgehen, ist von Schicht- und Milieueinflüssen abhängig. Die Dichte solcher Hobbies ist bei den VW-Beschäftigten und unteren Hierarchiestufen der Landesverwaltung relativ hoch, in den höheren Rängen der Landesverwaltung, bei denen qualifiziertere Tätigkeiten mit Leitungsaufgaben überwiegen, relativ niedrig. Die überdurchschnittlich langen Arbeitszeiten der zuletzt genannten Gruppe und ihre stärkere Identifikation mit der eigenen Berufstätigkeit dämpfen das Interesse an weiteren Freizeit hobbies und erhöhen die Neigung, die verbleibende Freizeit eher mit Frau und Kindern zu verbringen - möglicherweise ergänzt um das Bedürfnis, an den Wochenenden soziale Kontakte mit interessanten Leuten zu pflegen. Andererseits gibt es insbesondere bei den VW-Arbeitern viele, die nicht nur in einem dörflichen Umfeld wohnen, sondern dort auch sozial verwurzelt sind, was wiederum das lokale Engagement in Vereinen usw. begünstigt.

Das Auto als Ort der Gemeinschaftsbildung

Das Auto vermittelt soziale Kontakte nicht nur in dem Sinne, dass es seine Insassen zu Orten transportiert, an denen diese stattfinden können, sondern es bietet sich auch selbst als rollender Begegnungsraum an. Das schon erwähnte Bild vom Blechgehäuse, dass die Monade Mensch umschließt und gegen ihre soziale Außenwelt abkapselt, kann zwar im Alltagsverkehr ein Stück Wahrheit beanspruchen, aber lässt auch einen Teil der Wirklichkeit außer acht. Denn das Automobil ist kein Einsitzer, sondern bietet im Normalfall bis zu fünf, in Ausnahmefällen⁸⁶ auch noch mehr Personen Platz - wobei die Tatsache, *dass* und *wie* es einer solchen menschlichen Kleingruppe Platz bietet, schon bei seiner Anschaffung eine wichtige Rolle spielt. Das Auto nicht nur als Mittel, sondern auch als Ort der Zusammenführung von Menschen ist ein keinesfalls nebensächlicher Aspekt der Automobilität. Er bedeutet aber auch, dass das Auto in die Erwartungen und Verpflichtungen der durch ihn ermöglichten Gemeinschaft eingebunden ist.

Bereits das Wort 'Familienauto' signalisiert, welches in unserem Sample die erste soziale Einheit ist, die sich in ihm zusammenfindet. Bei Familien mit noch im Haus befindlichen Kindern ist die gemeinsam verbrachte Freizeit ein, wenn nicht gar *der* Lebensbereich, in dem die Familienmitglieder aus ihrer Vereinzelung heraustreten und *als Familie* beieinander sein können. Dass dies so sein soll, ist nicht nur tief im Bedürfnishaushalt der meisten Mütter und Väter verankert, sondern auch gesellschaftliche Norm: Dem Kind muss einerseits familiäre Wärme und Geborgenheit, andererseits Abwechslung und Unterhaltung zuteil werden. Und ein funktionierendes Familienleben beweist sich ebenso im gemeinsamen Familienausflug wie in der abendlichen Partie *Mensch ärgere dich nicht*. Zwar gibt es für solche Ausflüge auch eine ganze Palette autofreier Möglichkeiten, vom sonntäglichen Spaziergang über den Fahrradausflug bis zum Zoobesuch in

86 Wenn wir uns hier an unser eigenes Sample halten, scheinen diese „Ausnahmefälle“ gar nicht so selten zu sein - mindestens in drei Haushalten gehört das Familienauto in die Kategorie der *Wohnmobile* bzw. *Kleinbusse*. Unter den Gesichtspunkten, welche die Entscheidung über die *Autogröße* beeinflussen, nimmt - zumindest beim familiären Erstauto - die Frage ihrer 'Urlaubstauglichkeit' einen hohen Stellenwert ein; spätestens dann, wenn in dieser Situation mehr als zwei Erwachsene und drei Kinder unterzubringen sind (aber manchmal auch schon, wenn die bevorzugte Art des Urlaubs gegen einen konventionellen PKW spricht), steht die Anschaffung eines solchen Extragefährts zur (familiären) Debatte.

der Straßenbahn. Aber während diese Möglichkeiten meist die Gegebenheit spezifischer Bedingungen - die subjektive Präferenz der Eltern, die Bereitschaft und das entsprechende Alter der Kinder⁸⁷, eine attraktive Umgebung, gutes Wetter, akzeptable Verkehrsverhältnisse - voraussetzen, ist das Auto allemal das Mittel, das von solchen Bedingungen am wenigsten abhängig ist. Komplementär dazu ist eine eigene Freizeitinfrastruktur entstanden, die an den Bedürfnissen von Familien mit Kindern ansetzt, diese mit spezifischen Angeboten kanalisiert und dabei konsequent die familiäre *Autoabhängigkeit* erhöht, von den Erlebniseinkaufszentren über Freizeitparks bis zu den *Drive ins* von McDonalds. Gemeinsamen Freizeitunternehmungen mit Auto gehören längst zum Standard eines familien- und kinderorientierten Freizeitstils, der auch die Autonutzung selbst adelt. Die elterlichen Berichte über den Widerstand, den einige Kinder solchen Unternehmungen entgegensetzen (vgl. Kap. 2), lassen auch Enttäuschung darüber durchscheinen, dass die Kinder in diesen Fällen dem automobil vermittelten familiären Gemeinschaftserlebnis nicht den rechten Geschmack abgewinnen können.

Aber die Familie ist nicht die einzige Gemeinschaft, die sich im Auto zusammenfindet. Schon eine hier mehr oder minder zufällig zustande kommende Gesellung kann ihren Reiz haben; wenn z.B. eine alleinerziehende Mutter, die ansonsten viel Rad fährt, anmerkt, dass sie es „nett“ finde, „auch mal (von Bekannten) mit dem Auto mitgenommen zu werden“ (H14). Das Auto kann zum institutionalisierten Bestandteil einer Freizeitgeselligkeit werden, etwa wenn wiederkehrende Ereignisse wie der wöchentliche Treff einer „Freundesclique“ oder Fahrten in Oper, Konzert und Theater zum Anlass genommen werden, um *Fahrgemeinschaften* zu organisieren. Der Reiz solcher sich um das Auto herauskristallisierender Gemeinschaften liegt nicht nur in der prosaischen Absicht, „keine Führerscheine zu gefährden“ (H19)⁸⁸, sondern beginnt mit dem gemeinschaftlichen Einstieg ins Auto. Dass die durch das Auto zusammengeführte und ermöglichte

87 Sowohl die Mitnahme der Kinder auf dem Kindersitz des Fahrrads als auch ihre Fähigkeit, auf dem eigenen Fahrrad mitzufahren, sind an bestimmte Altersphasen gebunden.

88 Die Fahrgemeinschaft hat den Vorteil, das Alkoholproblem auf die eine Person zu reduzieren, die den Wagen fährt, und diese wird entweder im Rotationsverfahren „ausgeguckt“, mit der Konsequenz, dass sie sich dann eben an diesem Abend „zurückhalten muss“, oder es bietet sich eine sowieso zur Abstinenz neigende Person (meist eine der Ehefrauen) an.

Gemeinschaft ihren Wert in sich tragen kann, zeigt ein Ehepaar, das als Familienauto an einem VW-Kleinbus festhält, obwohl das knappe Familieneinkommen unter dessen Benzindurst leidet. Und zwar nicht nur deshalb, weil so die fünfköpfige Familie (drei Töchter) bequem in den Urlaub fahren kann, sondern weil es „doch immer wieder schön (ist), wenn wir bei den Eltern sind oder die Eltern sind hier, dann steigt man eben mit allen ein“. Dies gelte auch für das Zusammensein mit Freunden: „Wir machen schon mal am Sonntag mit Freunden einen Ausflug und sagen: Kommt“ (H28).

Einen etwas anderen Charakter haben solche „Fahrgemeinschaften“, wenn ihr Anlass in Aktivitäten liegt, die nicht eigentlich dem Freizeitbereich zuzurechnen sind, sondern wo es z.B. um die Begleitung der Kinder geht. Einige der Eltern, deren Kinder aktive Vereinssportler sind (z.B. Fußball, Basketball, Leichtathletik), beteiligen sich mit dem eigenen PKW am Transport der Jugendmannschaften, wenn auswärts Spiele bzw. Wettkämpfe anstehen. Andere Eltern haben mit Nachbarn Fahrgemeinschaften gebildet, in denen es darum geht, die Kinder umschichtig zum Kindergarten, zum Turnen, zum Sporttraining usw. (und zurück) zu transportieren.

Auch wenn solche Verabredungen zunächst nur tentativ getroffen werden, entwickeln sie doch die Tendenz zur Wiederholung, was wechselseitige Abhängigkeiten und Loyalitäten schafft, aus denen man sich nicht so ohne weiteres wieder verabschieden kann. Ist eine Fahrgemeinschaft erst einmal ins Leben gerufen worden, so besteht für ihre Mitglieder zumindest implizit die Verpflichtung, an ihrem dauerhaften Funktionieren mit einer gewissen Verlässlichkeit mitzuwirken, da ein einseitiges Ausscheren nun nicht mehr nur Konsequenzen für die eigene, sondern auch für andere Familien hätte. Ein Finanzbeamter, der jedes Wochenende eine Gruppe von Kindern zu Wettkämpfen fährt, sieht sich schon deshalb in der Pflicht, weil sonst auch „alle anderen Kinder ihre Sportaktivitäten aufgeben (müssten), das ist ganz klar“ (M1). Haben sich Eltern darauf geeinigt, die Kinder abwechselnd zum Kindergarten oder zum Turnen zu bringen, könnte ein einseitiger Ausstieg die Tagesplanung und finanzielle Kalkulation von Nachbarn durcheinander bringen, mit denen man sich gerade gut stellen möchte. Deshalb erklärt auch eine Sachbearbeiterin, die sich an einer solchen Fahrgemeinschaft beteiligt: „Aus der (steigt) man nicht aus, nur um selber mit dem Fahrrad zu fahren“ (was sie selbst

eigentlich gern tun würde und inzwischen auch ihren Kindern zumuten würde, H21). Und ein VW-Arbeiter, der in seiner Spätschichtwoche regelmäßig nicht nur seinen Sohn, sondern auch noch zwei Neffen mit dem Auto zur 2 km entfernten Schule bringt, sieht sich nun in der doppelten Pflicht, dies auch fortzusetzen: Zwar meint er, dass alle drei diesen Weg inzwischen auch mit dem Fahrrad zurücklegen könnten, „aber die Verantwortung (für ihre Sicherheit) wollte ich nicht übernehmen“ (H16). Gerade interfamiliäre Fahrgemeinschaften entwickeln, sind sie erst einmal zustande gekommen, ihr eigenes Beharrungsvermögen; sie konstituieren soziale Bindungen, die den Umstieg auf andere Verkehrsmittel auch dann erschweren, wenn individuell oder familiär die Bereitschaft zu einem Umstieg vorhanden wäre. Die ökologische Bewertung solcher Fahrgemeinschaften muss deshalb ambivalent ausfallen: Einerseits sind sie gegenüber der individuellen Autonutzung die umweltfreundlichere Variante; andererseits kann die von ihnen ausgehende soziale Bindung den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel behindern.

Einen wichtigen Sonderfall stellen in diesem Zusammenhang *Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg* dar, die sich vor allem bei auf dem Lande wohnenden VW-Arbeitern, aber auch bei einigen Beschäftigten der Landesverwaltung gebildet haben. Von den Beteiligten wird eine solche Fahrgemeinschaft meist nur als Alternative zur individuellen Autofahrt gesehen, weil alle anderen Möglichkeiten (öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrrad) unrealistisch oder unzumutbar erscheinen. Ihre Voraussetzung, die allerdings bei zunehmend flexibilisierten Arbeitszeiten immer weniger selbstverständlich⁸⁹ wird, ist die Gleichzeitigkeit von Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Ist diese Bedingung gegeben, beruht die Attraktivität der Fahrgemeinschaft zunächst auf der mit ihr verbundenen Kostenersparnis: „Da bringt das wirklich was. Nicht nur die Schonung des eigenen Autos, sondern auch des Portemonnaies, und das macht sich auch deutlich bemerkbar“ (H26). Viele schätzen an ihr aber auch die „Entspannung“ bzw. „Bequemlichkeit“, da man „nicht jeden Tag oder jede Woche fahren“ müsse. So lobt ein VW-Wechselschichtler z.B. die Möglichkeit, sich nach der Spätschicht fahren zu lassen: „Sich ein-

89 In der Landesverwaltung ist es die längst etablierte *gleitende Arbeitszeit*, und die vor allem in den höheren Hierarchiestufen verbreitete abendliche *Mehrarbeit*, die solche Fahrgemeinschaften erschwert. Ähnlich könnte die *Flexibilisierung* der individuellen Arbeitszeiten bei VW wirken, auch wenn sie - zumindest im gewerblichen Bereich - wohl kaum das gleiche Ausmaß annehmen dürfte wie in der Landesverwaltung.

fach daneben setzen, und dann kann ich abends um 22 Uhr bis zur Haustür eine halbe Stunde lang schon mal die Augen zumachen, das ist dann auch schon ganz angenehm. Und man kann sich ein bisschen unterhalten, ein bisschen abschalten, das ist immer ganz gut“ (H22).

So pragmatisch diese Motive sind, die für Fahrgemeinschaften zur Arbeit sprechen, so prekär ist ihre Etablierung. Die soziale Bindungs- und Beharrungsfähigkeit, die solche freiwilligen Gemeinschaftsbildungen entwickeln, haben als Kehrseite wechselseitige Anforderungen, die schon ihre Entstehung blockieren können und sie zumindest in ihrer Anfangsphase existenzgefährdende Konflikte stürzen können. So hatten nicht wenige unserer Interviewpartner von VW Erfahrungen mit früheren Fahrgemeinschaften, aus denen sie wieder ausgestiegen waren, entweder um sich personell anders besetzte Fahrgruppen zu suchen, oder um wieder zu ‘Selbstfahrern’ zu werden. Die Begründungen verdeutlichen die teilweise hohen Anforderungen, denen die Teilnehmer an diesen Fahrgemeinschaften genügen müssen, um ihren Zusammenhalt zu gewährleisten; sie reichen von der allgemeinen Zuverlässigkeit⁹⁰ über den wechselseitig zugemuteten Musikgeschmack⁹¹ bis zum bevorzugten Stil von Arbeitsbeginn und -ende.⁹²

90 „Ja, ich hatte die Fahrgemeinschaft gewechselt. Ich hatte hier einen mit dabei aus dem Ort, aber auch welchen Gründen auch immer: Er hat ziemlich oft verschlafen, und das hat mir nicht gepasst, da bin ich ausgestiegen“ (H25).

91 „... und dann haben die ihre Bum-Bum-Musik da an, das wollte ich mir nicht antun“ (H16).

92 Der in Anm. 91 zitierte VW-Arbeiter will sich auch deshalb an keiner Fahrgemeinschaft mehr beteiligen, weil er keine Lust hat, sich seinen Kollegen anzupassen, die offenbar versuchen, möglichst spät zur Arbeit zu fahren und möglichst schnell wieder von ihr fortzukommen. „Ich fahre schon morgens um 4.30 Uhr los. Weil ich alles in Ruhe machen will“. Ebenso zuwider ist ihm das Verhalten seiner Kollegen, wenn Feierabend ist: Sie „rennen da schon über den Parkplatz, um bloß zum Auto hinzukommen, und dann rein in diesen Pulk, Stau usw. Das mache ich gar nicht. Ich gehe gemütlich zum Auto, um viertel nach fahre ich dann langsam los, tuckere in eins durch ohne Stau, und bin fast genauso früh zu Hause“. Da nehme er lieber die Kosten für die verfahrenen Auto-Kilometer auf sich, fahre allein und habe „keinen Stress“ (H16).

So bedeutet die Fahrgemeinschaft auch eine normative Bindung, die ihre Einrichtung zunächst erschweren kann, dann aber den Beteiligten auch wiederum den Ausstieg erschwert. Wo es für die Fahrt zur Arbeit eine Wahlmöglichkeit zwischen Fahrgemeinschaft und Einzelfahrt gibt, verkörpert der morgens allein in seinem Auto zur Arbeit fahrende Berufstätige nicht einfach den modernen Individualisten, der das ihm wahlverwandte Verkehrsmittel gefunden hat. Er kann auch das Spaltprodukt einer durch das Auto angebotenen und ermöglichten, aber an ihrem eigenen Anspruchsniveau gescheiterten Fahrgemeinschaft sein.

Fazit

Das Auto als Produzent von (weitgehender) 'Raumvergessenheit' unterstützt und verstärkt einerseits den Ausbruch aus lokalen und sozialen Bindungen, indem es nicht nur die wechselseitige Entkoppelung von Wohnort, Arbeitsplatz und Versorgung ermöglicht, sondern auch den Radius und Differenzierungsgrad der Freizeitaktivitäten erhöht. Es erscheint damit als integraler Bestandteil eines gesellschaftlich legitimierten Anrechts auf Individualitätseinfaltung. Da es aber zugleich dazu beiträgt, soziale Kontakte über größere Entfernungen hinweg aufzunehmen und zu erhalten, und nicht zuletzt selbst ein Ort gemeinsamer und gemeinschaftlicher Unternehmungen ist, wird es in die normativen Regularien solcher Gemeinschaften eingebunden. Jeder Versuch, den Autogebrauch einzuschränken, kollidiert deshalb früher oder später nicht nur mit den normativ hoch besetzten Ansprüchen auf Individualitätseinfaltung, sondern auch mit den aus solchen Gemeinschaftsbildungen erwachsenden Verpflichtungen (wobei wenig Zweifel möglich sind, wer bei diesen Kollisionen im Normalfall zweiter Sieger bleibt).

2.7. Exkurs: die Urlaubsreise, ein deutsches Menschenrecht

Wenn es eine Affinität des Automobils zu einem bestimmten familiären Lebensbereich gibt, dann ist es die zum Urlaub. Der Urlaub verspricht „Tapetenwechsel“, Flucht aus dem Alltag, eine andere Landschaft, eine andere Sonne, die temporäre Freiheit von Ver-

pflichtungen und die Möglichkeit zur Spontaneität. Und im Abenteuer der Fremde ein Stück mitgebrachter Privatheit, ein durch das gemeinsame Erleben intensiviertes familiäres Zusammensein. Das über die Autobahn rollende und bis zum Rand vollgepackte Familienauto ist trotz aller Staus immer noch die Inkarnation dieser Verheißungen. Als einzige und zunehmend attraktivere Alternative zum Auto erweist sich das Flugzeug - mit dem man aus ökologischer Sicht allerdings vom Regen in die Traufe gerät.

In welchem Ausmaß der Urlaub der Fluchtpunkt des Autos ist, zeigen zwei Ergebnisse unserer Befragungen: die Rolle, die der *Gesichtspunkt Urlaub* bei der Entscheidung über Größe, Typ und Leistungsstärke des anzuschaffenden Autos spielt, und die reale Verkehrsmittelnutzung im Urlaub.

Urlaub und Familienauto

Wenn bei der Anschaffung des - fabrikneuen oder gebrauchten - „Familienautos“⁹³ die Frage ansteht, welche Größe, Transportkapazität und Motorleistung es haben soll, dann gehen in die Entscheidung viele Motive ein, aber der letztinstanzliche Gesichtspunkt ist meist die *Urlaubsfähigkeit* des Gefährts. Vor allem sie treibt die Anforderungen nach oben: Das Auto muss nicht nur groß genug sein, um allen Haushaltsangehörigen Platz zu bieten - diese Anforderung ergäbe sich schon aus den familiären Wochenendausflügen -, sondern auch noch das Urlaubsgepäck aufzunehmen, welches bei Familien mit Kindern sehr voluminös sein kann. Zumal Familien mit Kindern im Urlaub gerne Ferienwohnungen beziehen, die dazu verführen, neben vielen Lebensmitteln auch einen Teil des eigenen Hausstandes mitzubringen. Mit dem Ergebnis, dass sich Familien mit Kindern meist Mittelklassen-Limousinen zulegen (Typ „Variant“), deren Motorleistung - eine weitere Konsequenz - groß genug sein muss, um das Auto auch bei voller Beladung nicht zur „lahmen Ente“ werden zu lassen, wofür auch meist Sicherheitsgründe ins Feld geführt werden.

93 Wenn es im Haushalt nur ein Auto gibt, ist es schon *per definitionem* das Familienauto; gibt es zwei Autos oder mehr, so ist es stets *ein* Auto, das diese Funktion übernimmt, was sich auch darin ausdrückt, dass die anderen Autos meist kleiner dimensioniert sind.

Während der *Gesichtspunkt Urlaub* die Maßstäbe nach oben treibt, ohne doch meist die *Alltagsfähigkeit* des Autos zu beeinträchtigen, scheint er gelegentlich diese Bodenhaftung zu verlieren. Für einige in unserem Sample ist es noch ein Traum, für andere schon Realität: das Familienauto als *Wohnmobil*, bei dem die Dominanz des Urlaubsgesichtspunkts insbesondere dann augenfällig wird, wenn es als einziges im Haushalt verfügbares Auto vor der Haustür (oder in der Garage) steht.

Dort, wo es im Haushalt nur *ein* Auto gibt und es aufgrund des bereits dargestellten innerfamiliären *Deals* im Alltag der Mutter zugesprochen wird, hat diese Urlaubsorientierung der Autogröße eine manchmal auch lästige Konsequenz. Nun muss die Mutter bei jeder alltäglichen Besorgung oder Kinderbegleitung die für diese Zwecke überdimensionierte Reiselimousine, wenn nicht gar das Wohnmobil oder den Kleinbus anwerfen. Weshalb manche Mutter davon träumt, sich einen zusätzlichen „kleinen Stadtwagen“ zuzulegen, dessen Benzinverbrauch, Wendigkeit und Parkfähigkeit besser auf ihre Alltagsbedürfnisse zugeschnitten ist (obwohl die Familie eigentlich weiterhin mit einem Auto auskommen könnte). Für die Anschaffung eines familiären Zweitautos ist dies im Normalfall nicht das einzige⁹⁴, aber immerhin ein zusätzliches Motiv, auf das sich die Automobilindustrie mit ihrer „Frauenoffensive“ längst eingestellt hat (vgl. oben, Abschnitt 2. 3.).

Was sich beim *Ankauf* des Familienautos ankündigt, bestätigt seine *Nutzung*: Das Auto ist *das* Urlaubsgefährt, und wenn ihm hier etwas Konkurrenz macht, so allein das Flugzeug. Alle Differenzierungen, zu denen es in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung kommt, ebnen sich im Urlaub wieder ein - oder setzen sich bestenfalls insofern fort, als

94 In unserem Sample, in dem die Anschaffung eines Zweitautos bereits eine spürbare Zusatzbelastung des Familienbudgets darstellt, ist das wichtigste Motiv immer noch die *Notwendigkeit*, d.h. die Wahrnehmung, dass beide (Ehe-)Partner nur dann ihren Alltag bewältigen können, wenn sie auch beide über ein Auto verfügen. Ein weiteres Motiv ist der Autonomiewunsch der Frau.

nun die Fahrräder auf dem Dachgepäckträger mitgenommen oder am (mit dem Flugzeug erreichten) Zielort angemietet werden. Auch diejenigen Eltern, die üblicherweise zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren oder sich aufgrund des innerstädtischen Wohnstandorts einen Alltag der kurzen Wege leisten, die vielleicht sogar die Getränkeinkäufe mit dem Fahrradanhänger erledigen und am Wochenende familiäre Radausflüge bevorzugen, holen ihr Auto aus der Garage, wenn der Moment des Urlaubs gekommen ist. Die Zahlen unseres Samples, das nicht groß genug ist, um repräsentativ zu sein, aber die Fraktion der *harten Autofahrer* eher unter- als überrepräsentiert, sprechen eine deutliche Sprache: 60 % der befragten Haushalte fahren fast ausschließlich mit dem Auto in den Familienurlaub; gut 30 % benutzen dafür teils das Auto, teils das Flugzeug, gut 5 % allein das Flugzeug (wobei sich die „Flieger“ dann häufig noch *vor Ort* ein Auto mieten). Nur eine Familie, und zwar eine der beiden „autolosen“ Familien, fährt üblicherweise mit der Bahn in den Urlaub - während die andere Familie fast jeden Urlaub ins Flugzeug steigt und am ausländischen Urlaubsort das tut, worauf sie zu Hause verzichtet, nämlich sich ein Auto mietet.

Wenn im folgenden versucht werden soll, etwas tiefer in die mit dem Familienurlaub verknüpften Ansprüche und Erwartungen einzudringen, so empfiehlt sich zunächst eine analytische Trennung: Für Eltern, von denen zumindest ein Ehepartner erwerbstätig ist, handelt es sich einerseits um den *Jahresurlaub*⁹⁵, der schon als solcher mit hohen Hoffnungen und Ansprüchen besetzt ist. Andererseits ist es die *Familie, Kinder eingeschlossen*, zu deren gemeinschaftlicher Unternehmung der Urlaub wird und die ihn zusätzlich mit spezifischen Anforderungen konfrontiert. Unsere These ist es, dass schon diese beiden Anspruchsbündel, die sich teils verstärken, teils eigene Kompromissbildungen erfordern, das Urlaubsverhalten normativ so hochgradig determinieren, dass weitere (z.B. ökologische) Gesichtspunkte, die etwa bei der Verkehrsmittelwahl ins Spiel kommen, kaum noch verhaltensrelevant werden können.

95 Wir sprechen von *dem* Jahresurlaub und meinen damit natürlich auch die Fälle, in denen er in mehrere Teile aufgeteilt wird, also z.B. in einen Sommer- und einen Winterurlaub. Andererseits lassen wir die (in unserem Sample nicht sehr häufigen) Fälle außer Betracht, in denen die Ehepartner auch teilweise getrennt, unter Umständen auch ohne Kinder, in den Urlaub fahren.

Aber betrachten wir zunächst die Motive und Erwägungen, die in die Wahl des Urlaubsziels eingehen.

Die Wahl des Urlaubsziels

Für Erwachsene, deren Alltag immer noch zu einem erheblichen Teil von Erwerbstätigkeit geprägt ist, ist der Urlaub zunächst die Zeit der *Erholung*, die gerade bei Erwerbstätigkeit die Konnotation des nicht nur finanziell, sondern auch *moralisch Verdienten* hat.⁹⁶ Schon deshalb ist er die Zeit, in der man das Recht hat, zu genießen und sich allen Pflichten zu entziehen. Genießen kann man dort, wo es „Sonne“ oder „Schnee“ gibt, wo „Aktivität“ und „Spaß“ oder „Faulenzen“ oder alles zugleich möglich ist. Wo man eine „Natur“ findet, „die wir hier nicht haben, wo man Fahrrad fahren kann“ (H7). Und wo es, wie in bestimmten Teilen Jütlands, „keine Autos gibt“ (aber es auch „ohne Auto absolut unmöglich wäre, hinzukommen“, H7). Auf die ökologische Zumutung, künftig seine Urlaube nur noch in der näheren Umgebung verbringen zu können, antwortet ein VW-Arbeiter: „Bei der Belastung, die man in seinem Arbeitsleben so hat, da ist der Urlaub eigentlich die einzige Zeit im Jahr, wo man sich erholen möchte, und das sollte eigentlich jeder so gestalten, wie er es gern möchte. Das würde ich mir auch nicht so versauern lassen“ (M23). Der Sinn dieses Selbstgestaltungsanspruchs ist auch die Abwehr von Bedenken, die das Recht, den Urlaub nach eigenem Gusto zu verbringen, noch irgendwie einschränken könnten.⁹⁷

Weil es zum Urlaub gehört, dass in ihm die meisten Verpflichtungen des Alltags außer Kraft gesetzt sind, bedeutet er nicht allein „Erholung“, sondern auch das Anrecht darauf, in dieser Zeit die eigene Subjektivität so weit wie möglich ausleben zu können. Der Urlaub ist die institutionalisierte Ausnahmesituation, der legitimierte Ausbruch aus

96 Der Frustrationsgehalt von Erwerbsarbeit und Alltag ist offenbar groß genug, um das jährliche Ritual des Ausstiegs aus beidem mit dem entsprechenden Glorienschein zu überhöhen.

97 Dem tut es auch keinen Abbruch, dass es auch hier längst eine *Freizeitindustrie* gibt, die in höchst ausdifferenzierter Weise die mit dem Urlaub verbundenen Hoffnungen auf Nicht-Alltäglichkeit und Exotik bedient und kanalisiert und somit auch hier eher Fremdbestimmung produziert. Das reklamierte Recht auf Selbstgestaltung dient in erster Linie der *Abwehr* jeder moralisch motivierten Zumutung, was man im Urlaub tun darf und was man lassen muss, und garantiert in keiner Weise *reale* Selbstgestaltung.

dem Gefängnis der Alltäglichkeit, der sich nicht nur in der zeitweiligen Entlassung aus der täglichen Erwerbsarbeit, sondern auch im „Tapetenwechsel“ (M8), in dem Auszug in eine „fremde Umgebung“ (M3), in andere Länder und Kontinente materialisiert, um „Abstand“ zu gewinnen (H26), „um einfach auch mal rauszukommen, um etwas anderes zu sehen“ (H3). Der Anspruch, einige Wochen lang *in nicht alltäglicher Umgebung ein Leben nach eigener Façon* führen zu können, lässt sich deshalb auch nicht mit dem Zelturlaub im eigenen Garten abgelenken, sondern zielt auf den Ortswechsel „an sich“, auf eine im Prinzip grenzenlose Mobilität, die keine Beschränkung anerkennt. Das Ansinnen, man könne den Urlaub ja auch in der Nähe verbringen, stößt auf einen Chor der Ablehnung und wird als letztlich „unerträgliche Einschränkung“ (H28) betrachtet. Schon *per definitionem* wäre es ein Unding, denn „ein Urlaub in der näheren Umgebung wäre in dem Sinne eigentlich kein Urlaub. Das sind dann Ausflüge“ (M8). Zum Urlaub gehört das Überraschungsmoment der Fremdheit, ohne das er sich wieder in die graue Alltäglichkeit zurückverwandeln würde: „Den Harz kenne ich in- und auswendig“ (H29); „zum Deister kann ich mal drei Tage hinfahren, das reicht mir dann“ (H2); die Gegend um das Steinhuder Meer ist „zu flach“ (H21) und bietet kein „Meeresrauschen“ (H28). Und selbst wenn es in der Nähe Orte gäbe, die man noch nicht kennt und die für einen Urlaub in Frage kämen, wäre die Idee, dort den Urlaub zu verbringen, ein erstes Anzeichen mentaler Vergreisung - „um meinen Mann zu zitieren: Das kann ich alles noch kennen lernen, wenn ich Rentner bin“ (H28). Der Anspruch, im Urlaub aus der Nähe auszubrechen, ist von so unbezweifelbarer Legitimität, dass auch die Entscheidung über das Verkehrsmittel, mit dem der „Tapetenwechsel“ vollzogen wird, weiteren - auch ökologischen - Rücksichtnahmen enthoben ist. Kaum ein Thema ist emotional so hoch besetzt wie der Urlaub, was die Duldsamkeit für seine Einschränkungen nicht gerade erhöht: Meist wird er das ganze Jahr hindurch herbeigesehnt und liebevoll vorgeplant; kein anderes Thema wurde auch in unseren Interviews mit solcher Ausführlichkeit und Wärme erörtert.

Dass der Urlaub die Flucht aus den Alltagspflichten, die Hinwendung zu dem „ganz Anderen“ und damit insbesondere auch den Ortswechsel bedeutet, ist der gemeinsame

Nenner der Erwartungen, welche die übergroße Mehrheit⁹⁸ der von uns Befragten mit ihm verbindet. Ansonsten zeigen sich in den deklarierten Zielen des Urlaubs und in der Art seiner Gestaltung erhebliche Unterschiede. *Eine* Ursache ist das jeweilige Einkommen: Die alleinerziehende und in Teilzeit arbeitende Sachbearbeiterin, die mit einem sehr knappen Budget auskommen muss, ist schon aus finanziellen Gründen auf pauschale Billigflugangebote angewiesen, wenn sie einmal ihren Traum vom Urlaub in der Türkei verwirklicht, und steuert ansonsten mit ihrem alten Auto Zeltplätze innerhalb Deutschlands an (H14).

Andererseits gibt es wohl nur wenige Lebensbereiche, in denen sich schicht- und milieuspezifische Geschmackunterschiede und Distinktionsbedürfnisse so auswirken wie gerade im Urlaub. Schon am Thema *Pauschalreisen* scheiden sich die Geister: Dass diese Form der Urlaubsreise nicht ihr „Ding“ sei, lassen insbesondere die höheren Ränge der Landesverwaltung, gelegentlich aber auch VW-Arbeiter⁹⁹ erkennen (was die Tendenz zum „privaten“ Urlaubsgefährt Auto unterstützt). Milieu und familiäre Lebenslage wirken zusammen, wenn sich eine Verwaltungsbeamtin von denjenigen absetzt, die „nach Mallorca fliegen, um dann nur in Discos zu sein oder sich am Strand von vorne nach hinten zu wenden“, und ihr Gatte ergänzt, dass sie „ein anderes Verständnis von Urlaub (haben), als sicherlich viele andere: Für uns ist es nicht erstrebenswert, jetzt irgendwo Halligalli zu machen“, stattdessen habe er „einfach auch die Neugierde, was Fremdes kennen lernen“, um sich „vielleicht auch fortzubilden“, usw. (M13).

Dass *Reisen bildet*, ist ein Aspekt des Urlaubs, dessen Betonung sicherlich milieuhängig ist. Dem Bedürfnis nach Ortswechsel liefert er - neben der „Erholung“ und dem verdienten „Genuss“ - eine zusätzliche und gewissermaßen besonders hochkarätige Begründung, die den normalen Urlaubshedonismus mit kosmopolitischer „Neugier“

98 Es gibt auch hier Ausnahmen, z.B. den Vater, der erklärt, der könne den Urlaub eigentlich auch „sehr gut“ zu Hause bzw. im eigenen Garten verbringen. Aber in unserem Sample handelt es sich um exotische Fälle, die sich meist nicht einmal in der eigenen Familie durchsetzen können.

99 So erklärt ein freigestellter VW-Vertrauensmann, „dass wir keinen Urlaub mögen, wo man in das Flugzeug reinsteigt und dann so 14 Tage Pauschalismus macht, das ist irgendwie nicht unsere Vorstellungswelt“ (M25). Hier könnte eine Rolle spielen, dass das Segment von VW-Arbeitern, das wir aufgrund der Vermittlung durch den Betriebsrat befragen konnten, meist aktive IG Metalller sind,

veredelt. So erklärt eine Bibliothekarin, sie habe sich „dieses Jahr einen Mittelmeerwunsch erfüllt, weil ich also durchaus auch Bedürfnisse nach anderen Klimazonen und anderen kulturellen Regionen habe“. Ihr ebenfalls beamteter Mann ergänzt, dass er „es durchaus schätze, auch andere Anregungen zu bekommen durch andere Landschaften oder andere Kulturformen, mal andere Sprachfetzen im Ohr oder andere Architektur *beispielsweise*, was ich durchaus als persönliche Bereicherung empfinde“. Deshalb, so die Bibliothekarin, benutzen sie für diese Reisen oft „dieses schändliche Flugzeug“, wohl wissend, dass seine „Ökobilanz miserabel (ist), das ist mir klar. Aber das nehme ich dann für mich in Kauf“ (M10). Es ist bemerkenswert, wie häufig unsere Interviewpartner ihre Urlaubsfernreisen gerade mit dieser Begründung rechtfertigen (inwieweit dies dem Umstand geschuldet ist, dass unser Sample einen „bildungsbürgerlichen“¹⁰⁰ *Bias* enthält, können wir nicht beurteilen). Wenn das Urlaubsziel auch darin gesehen wird, „andere Länder kennen zu lernen, andere Kulturen kennen zu lernen, andere Menschen“, dann dienen Urlaube der „Erweiterung des eigenen Blickfeldes“ (H29) und somit personaler Entfaltung - was im Umkehrschluss heißt, dass ihre Einschränkung das Recht auf subjektive Entfaltung verletzen und den Rückfall in Provinzialismus und lokalistische Bornierung bedeuten würde. Dass diese Entfaltung auch ihren sinnlichen Reiz hat, dass sie *genossen* werden kann, vermindert nicht ihre Berechtigung, sondern macht sie nur noch überwältigender und Kritik noch saueröpfischer: „Was anderes kennen lernen, mal was ganz anderes essen, was ganz anderes sehen, ganz anderen Kulturkreis, das mag ich schon“ (H28).

Eine weitere Aufwertung erfährt der Fernurlaub, wenn er nicht nur im Wertekontext *persönlicher Horizonterweiterung*, sondern auch interpersonaler - und interkultureller - *Begegnung* interpretiert wird. So begründet eine kirchlich aktive Sachbearbeiterin ihren letzten Türkeiurlaub damit, dass es „ganz wichtig“ sei, „da Bindungen hin zu schaffen, Kontakte zu knüpfen. Das fördert auch das Verständnis miteinander“. Demgegenüber falle z.B. „das ökologische Problem nicht so sehr ins Gewicht“ (H14).

die dank ihrer spezifischen Sozialisierung ein überdurchschnittliches Bildungsinteresse haben und vielleicht auch einen höheren Individualisierungsgrad repräsentieren.

¹⁰⁰ Es ist ein VW-Vertrauensmann, der sich angesichts des Bedürfnisses, im Urlaub die „kulturhistorischen Gegebenheiten“ anderer Länder kennenzulernen, mit etwas Selbstironie als „Bildungsbürger“ kennzeichnet.

Nimmt man diese Begründungen der Fernurlaube beim Wort, d.h. interpretiert sie nicht nur als ideologische Überhöhungen der Mallorca-Sehnsucht nach „Sonne“ und „Meer“, dann liegt eine Folgerung nahe: Die kosmopolitische „Neugier“ auf die Begegnung mit dem Fremden, in der Sennett den eigentlichen Kern urbaner Gesinnung sah, ist keineswegs verschwunden. Allerdings hat sich der Schauplatz der Begierde *verlagert*; und zwar von der eigenen Stadt auf die fremden Länder und Städte, die der „Bildungsbürger“ im *Urlaub* ansteuert. Dies lässt die alltägliche Flucht aus der städtischen Öffentlichkeit, die wir als überwiegende *Tendenz* bestätigen konnten (s.o.), in einem anderen Licht erscheinen: Die Spannung zwischen privatem Rückzug und kosmopolitischer Öffnung, die schon früher existierte und sich in den Wohnungen und öffentlichen Plätzen der Stadt realisierte, hat sich räumlich „globalisiert“. Der gleiche Bürger, der in der eigenen Stadt seinen Lebensmittelpunkt an die Peripherie verlegt und die Orte der Öffentlichkeit meidet, genießt es im Urlaub, in den Zentren von Paris, Prag oder Mantua im Café zu sitzen, andere Menschen zu beobachten, mit ihnen ins Gespräch zu kommen usw.

Wie wenig das ökomoralische Argument gerade auch gegen den Drang zum Fernurlaub auszurichten vermag, wird ein Gegenstand des nächsten Kapitels sein. Hier sei nur angemerkt, dass wir in unseren Interviews nur auf eine moralische Erwägung stießen, welche den Einwand der Ökomoral unterstützen könnte, ohne schon etwas mit der Rücksicht auf die mitreisenden eigenen Kinder zu tun zu haben (auf die wir im folgenden eingehen). Es ist die *Schranke des Elendsvoyeurismus*, mit der wir die Scham meinen, die Menschen ergreifen kann, welche als Touristen aus den reichen Ländern des Westens mit der sozialen Kehrseite der Exotik konfrontiert werden. Ein Ehepaar hatte ein solches Erlebnis bereits beim Anflug auf den Süden Portugals: „Da war es eben wirklich so, dass unten in der Algarve links zum Meer hin, da war der Luxus, und die Ferien- und Touristenzentren - und rechts der (Lande-)Bahn war das Elend, die Not. Dass ich mir schon überlegt habe: Das kann man so nicht weiter machen. Wir können da nicht einfach so weiter hin und nur nach links gucken und den Urlaub machen, und das rechts nicht sehen“. Mit der Konsequenz, dass es für diese Familie „gar nicht (mehr) in Frage“ kommt, „überhaupt in bestimmte andere Länder weiter weg zu fahren, also nach Afrika oder nach Indien“, obwohl der Mann auch zu Protokoll gibt, dass er

eigentlich „immer noch alles kennen lernen“ wolle (H7). Diese soziale Sensibilität scheint aber selten zu sein - zumindest in unserem Sample artikuliert sie sich ein einziges Mal, und es dürfte auch kein Zufall sein, dass es sich um eine Konstellation handelt, in der die Frau Bibliothekarin und der Mann DGB-Kreisvorsitzender ist.

Was wir bisher beschrieben haben, sind die normativen Ansprüche, welche die von uns befragten Mütter und Väter von sich aus an den Urlaub stellen. Aber obwohl diese Ansprüche zu einem Teil ihres Bedürfnishaushalts geworden sind und fast überall durchscheinen, wo es um die Urlaubsgestaltung geht, können sie in der von uns untersuchten Lebensphase, in der auch Kinder zum Haushalt gehören, nicht allein entscheidend sein. Im Gegenteil: Mit den Kindern kommt eine Realität ins Spiel, die ihre eigenen Anforderungen stellt. Insbesondere solange die Kinder klein sind, nehmen viele Eltern bei der Wahl der Urlaubsziele mehr oder minder weitgehend ihre eigenen Bedürfnisse zugunsten denen der Kinder zurück.

Dies hat zunächst den sehr pragmatischen Grund, dass Kinder, die ihre eigenen Bedürfnisse nicht zur Geltung bringen können und durch die erzwungene Anpassung an die Bedürfnisse der Erwachsenen gelangweilt und überfordert werden, in der engen familiären Gemeinschaft des Urlaubs zu erheblichen „Nervensägen“ werden können. Was ein Vater zweier Töchter so zusammenfasst: „Wenn die sich nicht wohl fühlen, dann funktioniert das mit unserem Urlaub nicht“ (H7), oder einen VW-Arbeiter zu der resignierten Feststellung veranlasst: „Wenn ihm (dem einzigen Sohn) der Urlaub nicht gefällt, dann haben wir auch keinen Urlaub“ (H2).

Dies hat Auswirkungen auf die zeitliche Dauer des Anfahrtswegs. Die Belastung, die ein längerer Anfahrtsweg schon für Erwachsene bedeutet, wird durch mitfahrende Kinder noch einmal potenziert - sowohl für die Kinder als auch für die Erwachsenen. Deshalb es ein Finanzbeamter „im Augenblick noch, auch wegen der Kinder“ zur notwendigen Bedingung für den Urlaubsort macht, dass dieser „in einem normalen Arbeitstag, also innerhalb von 8 bis 10 Stunden“, erreichbar sein muss, „sei es mit dem eigenen Auto, sei es mit anderen Verkehrsmitteln wie Zug, Flugzeug oder ähnlichem“. Demzufolge reichen die für ihn diskutablen Urlaubsziele von der Ostsee bis zu den Balearen, je

nachdem, ob die Familie mit dem Auto oder mit dem Flugzeug in den Urlaub reist (H17). Auch wenn hier die zeitliche Toleranzgrenze für den Anfahrtsweg vergleichsweise eng gezogen ist, wird doch deutlich, wie die Reduktion des Raumwiderstands auf die Zeit, der wir schon im Mobilitätsalltag begegneten, zu einer widersprüchlichen Topografie des Urlaubs führt: Der Zielort muss schnell erreichbar und trotzdem entfernt sein; er muss im Einzugsgebiet einer komfortablen (Auto-, Zug- oder Luft-)Verkehrsader liegen, aber gleichzeitig Ruhe und Abgeschiedenheit versprechen.

Die Präsenz von Kindern beschränkt die Entfernung der Urlaubsorte nicht nur unter dem Gesichtspunkt ihrer zeitlichen Erreichbarkeit, sondern auch aufgrund veränderter Anforderungen an ihr qualitatives Angebot: Fremde und Exotik werden unwichtiger, „kindgerechte“ Betätigungsmöglichkeiten wichtiger. Viele Eltern, die sich vor der Geburt des ersten Kindes an Fernurlaube gewöhnt hatten, die sie nach Italien, Griechenland, die Türkei oder auch noch weiter führten, entscheiden sich nun für die Nord- und Ostsee bzw. für den Bauernhof in Tirol oder im Wendland. Oder sie schließen zumindest einen Kompromiss, indem z.B. der Badeurlaub nach Südeuropa verlegt wird, wo sich auch die Kinder „am Strand bei beständigem schönen Wetter gut beschäftigen können“ (R1). Gerade Fernurlaubern, die ihre kosmopolitische „Neugier“ betonen, geht das Bewusstsein, in solchen Fällen eigene Bedürfnisse zurückzustellen, keineswegs verloren. So bedauert z.B. ein VW-Arbeiter, der sich selbst mit einem Schuss Ironie als „Bildungsbürger“ apostrophiert, aber seinem siebenjährigen Sohn zuliebe den Urlaub auf einem Campingplatz an der französischen Atlantikküste verbrachte, dass in dieser Umgebung seine Suche nach „kulturhistorischen Gegebenheiten“ leider zu kurz gekommen sei (M25). Erst später, wenn die Kinder älter geworden sind, können sich auch solche Elternwünsche wieder stärker durchsetzen - nicht selten bekennen sie, schon mit Ungeduld darauf zu warten, mit oder ohne Kinder das zu tun, wovon sie zwischenzeitlich nur träumen konnten, nämlich in ferne Länder und Kontinente „mal wieder richtig zu verreisen“ (M3).

Erschien bisher der Gesichtspunkt, dass das Urlaubsziel auch „kindgerecht“¹⁰¹ sein müsse, als eine den Eltern eher aufgezwungene und den Radius der Urlaubsreisen einschränkende Konzession, so kann der kindzentrierte Diskurs (s.o.) aber auch Argumente dafür liefern, die Urlaubsziele wieder in die Ferne zu verlegen. Es ist nun nicht nur die Erweiterung des *eigenen* Gesichtskreises, sondern auch die der Kinder, welche die Fernreise begründet, weil es auch gerade für Kinder „wichtig“ sei, „nicht nur theoretisch in Büchern irgendetwas zu verfolgen, sondern auch vor Ort persönliche Erlebnisse wahrzunehmen, die durch nichts zu ersetzen sind. Was man persönlich wahrgenommen hat, ist immer anders. Und diese Erlebnisse braucht man, denke ich, als Kind“ (H12, Personalratsvorsitzender). Für einen Ministerialbeamten ist ein Urlaub in der Nähe schon aus pädagogischen Gründen „völlig ausgeschlossen. Wie will ich meine Kinder multikulturell erziehen, dass die auch andere Völker kennen lernen, wie sollte ich die erziehen, wenn ich hier nur zum Steinhuder Meer fahre? Das wäre undenkbar. Meine Kinder profitieren sehr viel davon, dass sie auch andere Völker, andere Länder kennen lernen“ (H9). Hier ist es also auch die Persönlichkeitsentwicklung der Kinder, die den Fernurlaub zur pädagogischen Pflicht macht.

Eine andere Variante, den Fernurlaub auch mit dem Wohl der Kinder zu begründen, ist die Sorge, die Kinder könnten darunter leiden, wenn der eigene Familienurlaub vom *Standard* anderer Familien abweicht. So sagt die Frau eines Sachbearbeiters und Mutter von drei Töchtern: „Die Kinder sagen: Die anderen Kinder, die machen das und das. Also da ist, denke ich, Spanien/Italien noch das Wenigste, die fahren ja heute nach Amerika oder auf Gott weiß was für weiterführende Inseln. Dass man dann sagt: Okay, das und das können wir alles nicht, aber eben dann doch weiter als Steinhuder Meer

¹⁰¹ Immerhin eine Marginalie ist es wert, dass bei Familien mit schon älteren Kindern die *Hundgerechtheit* des Urlaubsziels genauso wichtig wie seine *Kindgerechtheit* werden kann. So berichtet ein VW-Arbeiter und Vater eines neunjährigen Sohnes, seit der Anschaffung eines Hundes im Urlaub nur noch nach Dänemark zu fahren, weil er nur dort „noch frei laufen kann. Da regt sich keiner auf, wenn der Hund mal ins Wasser läuft“ (H23). Ähnlich ein Kriminalbeamter: „Wir können nur Länder nehmen, wo der Hund mit kann. Deshalb gibt es für uns nur Dänemark und Österreich und Frankreich“ (H19).

oder Harz. Also um die Kinder nicht so ganz im Abseits stehen zu lassen, schon innerhalb von Deutschland, aber etwas weiter weg. Das trifft sich dann ganz gut, dass die Kinder dann auch etwas kennen lernen, wo sie von erzählen können“ (H28). Im vorliegenden Fall ist es wegen der Knappheit der Haushaltskasse „nur“ die Urlaubsfahrt innerhalb Deutschlands, also an die See oder in den bayrischen Wald, die damit gerechtfertigt wird, dass die Kinder nicht „ins Abseits“ geraten sollten. Diese Erwägung dürfte auch bei weiteren Urlaubsreisen ins Spiel kommen - immerhin trifft sie sich mit den eigenen Urlaubswünschen, und der elterlichen Befürchtung, die eigenen Kinder könnten durch die Einschränkung ihrer Mobilität zu sozialen „Außenseitern“ werden, sind wir schon an anderer Stelle begegnet.

So ist die Wahl des Urlaubsziels normativ hoch besetzt, die sich gerade bei Familien mit Kindern häufig als Resultante unterschiedlicher und keineswegs deckungsgleicher Ansprüche und Erwartungen erweist, aber schon wegen ihres Kompromisscharakters wenig Raum für zusätzliche (ökö-)moralische Erwägungen lässt. Dies gilt in nicht geringerem Maß für die Wahl des Verkehrsmittels.

Die Wahl des Urlaubsvehikels

Die Formel, dass *der Weg das Ziel sei*, hat für die heutige Urlaubsreise eine nur noch eingeschränkte Bedeutung. Die ‚Raumvergessenheit‘, die die modernen Verkehrsmittel ermöglichen, legt es nahe, in den familiären Entscheidungen über das Urlaubsziel die eher unabhängige, über das *Verkehrsmittel* die eher abhängige Variable zu sehen. Und in der Tat: Die Entscheidung zwischen den Verkehrsmitteln *Auto oder Flugzeug* bestätigt dort, wo beides finanzierbar ist, die Vorrangigkeit der *Zielentscheidung*. Liegt das Urlaubsziel in Griechenland oder Spanien, dann ist es auf jeden Fall „angenehmer, bequemer, stressloser, schneller“, das Flugzeug zu nehmen (H2); liegt es näher - als „kritische“ Entfernung gelten gelegentlich 1.500 bis 2.000 km (H3), was auf die zeitliche Toleranz eines zweitägigen Anfahrtsweges verweist -, werden mehr Vorteile beim PKW gesehen. Die normativen Grenzen zeitlicher Zumutbarkeit, denen wir bereits bei den alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen begegneten und die dort meist für

das Auto und gegen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel sprechen, begegnen wir hier gewissermaßen auf erhöhter Stufenleiter, wobei sie nun für das Flugzeug und gegen das Auto ausschlagen.

Damit ist allerdings noch nicht erklärt, warum diesseits der genannten Grenze so eindeutig das Auto als Urlaubsvehikel dominiert. Zunächst gibt es dafür einen sehr profanen, oft aber auch durchschlagenden Grund: Gerade für Familien, die mit einem oder mehreren Kindern in den Urlaub fahren, ist die Fahrt mit dem Auto konkurrenzlos billiger als die Bundesbahn. Eine alleinerziehende Sachbearbeiterin, die mit ihren beiden Söhnen in die Dolomiten fahren wollte, errechnete für die Bahnfahrt Kosten von fast 1.000 DM, während sie beim Auto auf Fahrtkosten von 400 DM kam, „ein kleiner Unterschied“ (H18). Es gibt Fälle, in denen die Eltern berichten, dass ihre Kinder sogar „unheimlich gerne mal mit dem Intercity fahren“ würden, dies aber aus Kostengründen nicht möglich sei (H21).

Trotzdem wäre es falsch, die Liebe des Urlaubers zum Auto auf den Kostenaspekt zu verkürzen, denn sie hat auch eine ganze Reihe normativer Gründe. Der Bedeutung, die der *kindzentrierte Diskurs* für Verkehrsmittelentscheidungen im familiären Alltag hat, wurde bereits ein eigener Abschnitt gewidmet; dass er auch bei der Entscheidung über das Urlaubsziel keine untergeordnete Rolle spielt, wurde eben erörtert. So ist es nicht überraschend, wenn das elterliche Sicherheitsbedürfnis, das schon im Alltag stets ein Auto in Reichweite haben möchte, falls den Kindern einmal „etwas passiert“, auch im Urlaub berücksichtigt werden will. So erklärt die Frau eines VW-Arbeiters, warum die Familie für die traditionelle Urlaubsfahrt an die Adria stets das Auto benutzt, obwohl es am Zielort kaum bewegt wird: „Man weiß ja immer nicht. Die Kinder werden krank. Man muss immer mit Rücksicht nehmen auf die Kinder, damit man für die Kinder die Möglichkeit hat, eben schnell vor Ort ins Krankenhaus usw. (zu fahren)“ (M29). Andererseits spielt der Schutzdiskurs so gut wie keine Rolle, wenn es um die Frage geht, welches Verkehrsmittel für die Anreise gewählt wird - zumindest zum Zeitpunkt unserer Befragung, die noch vor dem Unglück von Eschede stattfand, dürfte die Bahn immer noch als das sicherere Verkehrsmittel gegolten haben. Die Frage, ob für die Urlaubsreise das Flugzeug, das Auto oder die Bahn das *kinderfreundlichere*

Verkehrsmittel ist, wird gelegentlich diskutiert, aber sehr unterschiedlich beantwortet. Sind die Kinder noch sehr klein, werden Flugreisen für meist inopportun gehalten; werden sie älter, können sie auch zu einem Argument *für* die Flugreise werden („weil wir gesagt haben: Machen wir das mal für das Kind“, H10). In der Frage, ob das Auto oder die Bahn *kindgerechter* sei, gehen die Einschätzungen weit auseinander - Einigkeit besteht eigentlich nur darin, dass sowohl die Auto- als auch die Bahnfahrten zeitlich begrenzt werden müssten.¹⁰²

Weiterhin ist es die vom Auto gebotene spezifische *Transportfähigkeit*, die oft dadurch potenziert wird, dass gerade für den Urlaub ein Familienauto mit großem Kofferraum angeschafft wurde (s.o.). Der damit verbundene Vorteil erschöpft sich nicht in dem komparativen *Mehr* an Gepäck, das mitgenommen werden kann, sondern wirkt sich auf *Art und Qualität* des Urlaubs aus: Gerade Familien mit Kindern mieten sich gern in Ferienwohnungen ein, zu deren wohnlicher Einrichtung viele „Dinge des täglichen Lebens“ mitzubringen sind (H7). Und zu einem *kindgerechten* Urlaub gehört es, auch viele Spielsachen mitzunehmen. Die *Privatheit auf Rädern*, die das Auto ermöglicht, bezieht sich nicht nur auf die Abgeschlossenheit des von ihm während der Reise umhüllten Raums, sondern auch auf die Masse des transportierten Gepäcks, mit dem der am Urlaubsziel bezogenen Wohnung - zumindest provisorisch - ein intimes und der Subjektivität angepasstes Ambiente gegeben werden kann.

¹⁰² Hier ist wieder anzumerken, dass im Urlaub auch der *Hund* zum ausschlaggebenden Faktor der Verkehrsmittelentscheidung werden kann. So fährt eine Beamtenfamilie deshalb stets mit dem Auto in den Urlaub, weil für den Hund, der immer mitkommen müsse, Flugreisen „außen vor“ und auch Bahnreisen „nicht so toll“ seien. „F: Das liegt klar am Hund. Wenn der mal stirbt - er ist jetzt mittlerweile 9 Jahre alt -, dann wird das sicherlich ganz anders aussehen. Da wird es wahrscheinlich eher auf Flugreisen hinauslaufen. M: Mit Sicherheit!“ Ähnlich berichtet die Frau des schon in Anm. 55 zitierten Kriminalbeamten: „Unser Hund ist nicht in den Zug zu kriegen, da hat der Zug Verspätung. Der geht nicht auf die Roste. Der macht sich da bocksteif, den können Sie nicht so einfach reinheben“ (H19).

Es gibt einen weiteren Punkt, in dem sich die besondere Transportkapazität des Autos in den Dienst einer auf Selbstentfaltung eingestimmten Subjektivität stellt. Das besondere Recht auf *Spontaneität*, das diese Phase des Jahres aus der Alltäglichkeit hebt, hält sich durch Mitnahme zugehöriger Utensilien verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung offen. Der *aktiv-körperbewusste* Urlauber fährt nicht auf dem Fahrrad in den Urlaub (aus seiner Sicht würde er damit nicht weit genug kommen), aber er montiert es auf dem Dachgepäckträger, um es am Zielort jederzeit verfügbar zu haben (H9). Oder nimmt ein Kanu mit, um mit dem Auto an einen französischen Fluss heranzukommen, auf dem die Familie eine längere Bootswanderung unternehmen kann (H3). Das Ziel ist es, sich am Urlaubsort *auch* ohne Auto fortbewegen zu können, aber das Auto ist der optimale Träger der dafür notwendigen Geräte. Wie es auch das beste Verkehrsmittel ist, um Orte (z.B. in Dänemark) zu erreichen, deren Vorzug gerade auch in ihrer Unberührtheit vom Autoverkehr gesehen wird. So ist das Auto Garant einer gerade im Urlaub zelebrierten *Multioptionalität*, die es gestattet, das hier besonders gegebene Recht auf *Spontaneität* auszuleben.

Weiterhin gehören *Beweglichkeit* und *Spontaneität in der familiären Gemeinschaft* zu den mit dem Familienurlaub verknüpften Erwartungen, und trotz aller Massenstaus gilt das Auto immer noch als das Verkehrsmittel, das ihnen am ehesten gerecht zu werden vermag. Auch wenn *der Weg* nicht *das Ziel* ist und die Bahn das in mancher Hinsicht stressfreiere Reisen ermöglicht, vermittelt vor allem das Auto das Gefühl, dass der Urlaub schon mit der Reise selbst beginnen kann. Die vom Auto garantierte Beweglichkeit, die im Urlaub zum Programm wird, erscheint als „ein Stück Lebensqualität“ (H3). Dies betrifft zunächst die Verkettungen, die nur das Auto ermöglicht: die Zwischentappe, die z.B. bei Verwandten eingelegt wird und gerade für Kinder interessant sei (H1); den Besuch von Sehenswürdigkeiten, die am Wege liegen; die „speziellen Ge- steinsarten“, für die man sich interessiert und die nun zwischendurch angesteuert werden können (H28). So dass ein Landesbeamter nach einer beredten Schilderung der Gefahren, denen sich seine ganze Familie auf der Autobahn aussetzt, mit der Feststellung endet, dass die vom Auto gebotene „Bewegungsfreiheit“ trotz allem „natürlich toll“ sei, wofür er letztlich auch alle Gefahren „in Kauf“ nehme, weshalb er auch dann „noch mit dem Auto in den Urlaub fahren (würde), wenn der Zug billiger wäre“ (H28). Die Be-

weglichkeit des Autos ermöglicht schon auf der Reise eine *Spontaneität*, deren Zauber darin liegt, dass sie *gemeinschaftlich* genossen werden kann. Davon spricht z.B. eine sechsköpfige Beamtenfamilie, die sich für den Urlaub einen Kleinbus angeschafft hat und ansonsten als „nicht autoabhängig“ deklariert: „M: Das macht dann auch schon Spaß, mit der ganzen Familie im Auto zu fahren, dann halt da irgendwo frühstücken gehen, wenn man ganz früh losgefahren ist. F: Ja, wir haben alles dabei und frühstücken dann im Auto, das finde ich das finden die Kinder auch dann schön. M: Die Decke ausgebreitet“ (H1).

Was mit der Anreise beginnt, gilt gleichermaßen am Ziel der Reise, am Urlaubsort selbst. Nur wenige unserer Interviewpartner nutzen das Auto allein für die Anreise, um es dann am Urlaubsort stehen zu lassen - es sei denn, dies wird durch die Vorschriften am Urlaubsort selbst erzwungen, wie es z.B. auf einigen ostfriesischen Inseln der Fall ist. Aber im allgemeinen wird auch dort die vom Auto ermöglichte Beweglichkeit und Spontaneität geschätzt. Ohne Auto fühle man sich „eingeschränkt“, weil man dann „irgendwo im Grünen“ sitzen müsse und „nicht mal raus kann, um sich die Umgebung anzugucken“ (H19). Mit Auto sei man auch an regnerischen Tagen „ungebunden“ und könne „je nach Lust und Laune“ irgendwohin fahren (M18), auch im Interesse der Kinder, denen man „mal was anderes bieten“ müsse (M24). Diejenigen, die in den Urlaub fliegen, mieten sich aus den gleichen Gründen häufig ein Auto vor Ort, wobei als Motiv die „Neugier“ hinzukommt, das fremde Land gerade in seiner Andersartigkeit erkunden zu können.¹⁰³ Es ist bemerkenswert, dass dies auch für eine unserer „autolosen“ Familien gilt: Der Wunsch, sich in der Ausnahmesituation des Urlaubs ein Maximum an autonomer Beweglichkeit zu sichern, und das Gefühl, dazu auch jedes Recht zu haben,

¹⁰³ Wozu allerdings gelegentlich angemerkt wird, dass in fremden Ländern, in die man normalerweise fliegt, das Netz öffentlicher Verkehrsmittel ja auch dichter sein könne als in dem „Autoland“ Deutschland. So spricht ein VW-Arbeiter offenbar von Urlaubserfahrungen in Spanien und in der Türkei, wenn er feststellt, dass in solchen Ländern die Autoabhängigkeit vor Ort geringer sei, da „die Busverbindungen ja auch alle da (sind), dass man ruckzuck von A nach B kommt, direkt vom Hotel oder ähnliches“, was z.B. in Bayern nicht so sei (H16).

sind so stark, dass hier die häusliche Autoabstinenz, die auch ökomoralisch begründet ist, nicht mehr gilt.

Nicht ganz selten kann sich der Wunsch, den Urlaub zu der Zeit des Jahres zu machen, in der man ein anderes Land im wahrsten Sinne des Wortes *erfährt*, auch verselbständigen. Die „Neugier“ auf die Andersartigkeit und der Reiz des ungebundenen Unterwegsseins verbinden sich hier zu einer eigenen im Urlaub praktizierten *Lebensform*, deren

materielle Voraussetzung und Symbol das familiäre *Wohnmobil* ist, über das einige der von uns befragten Familien schon verfügten. Andere „träumen“ noch von ihm, z.B. ein Ministerialbeamter, der sich von ihm die Unabhängigkeit von jeder Ferienwohnung und die Möglichkeit verspricht, andere Länder, wie Skandinavien, Frankreich oder Italien, „noch viel besser kennen zu lernen“ (H9). Hier verwischen sich die Grenzen zwischen *Reise* und *Ziel*, und der Urlaub wird zu einer Zeit, in der man sich nicht nur von den Orten des Alltags, der eigenen Wohnung, dem gewohnten Stadtviertel, dem Arbeitsplatz usw., sondern von der Ortsabhängigkeit überhaupt befreit.

So ist der Urlaub die normativ und emotional hoch besetzte Zeit befreiter und sich befreiender Subjektivität, und das Auto scheint über Qualitäten zu verfügen, welche darauf passgenau zugeschnitten sind und von anderen Verkehrsmitteln nur in reduzierter Form geboten werden können.

3. Ökomoral und Autogebrauch

Wir haben bereits in der Einleitung darauf hingewiesen, dass es noch nicht lange her ist, dass die sozialen Protagonisten der sog. „Umweltbewegung“ eine kühne Hoffnung hatten: eine gesellschaftliche Umwertung der Werte, an deren Ende das Überleben der Menschheit und der sie auf diesem Erdball tragenden belebten Natur zur neuen Leitnorm geworden wäre, der sich alle anders begründeten Diskurse über *Pflichten* und *Rechte* unterzuordnen hätten. In der von diesen Protagonisten entfachten gesellschaftlichen Umweltdiskussion rückte bald auch das Auto und mit ihm das individuelle Mobilitätsverhalten in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit, und zwar mit der Stoßrichtung, dass die scheinbar unwiderstehliche Tendenz zur individuellen Motorisierung umgekehrt werden müsse, dass die Individuen wenn schon nicht *Autoverzicht üben*, so doch zumindest *weniger Auto fahren* sollten.

Da wir in diesem Kapitel die empirische Frage untersuchen, inwieweit sich diese Umwertungshoffnung realisiert hat bzw. was von ihr geblieben ist, wollen wir einen Moment innehalten. Es bedurfte nicht der Umweltverhaltensforschung, um zu erkennen,

dass sich in den Industrieländern gerade das individuelle Verkehrsverhalten solchen Konversionshoffnungen bisher hartnäckig widersetzt. Deshalb haben wir in der bisherigen Untersuchung die Fragerichtung umgedreht: Im Mittelpunkt stand *nicht* von vornherein die (negative) Frage, warum das Verkehrsverhalten von Familien mit Kindern *so wenig* dem ökologischen Soll entspricht, sondern die Untersuchung der (positiven) Vorfrage, *welche Rolle* das Auto in Familien mit Kindern jenseits aller ökologischen Anforderungen spielt, welchen Notwendigkeiten es entspricht, welche Bedürfnisse und Erwartungen es befriedigt usw. Wir wollen das bisherige Ergebnis kurz resümieren, und zwar im Licht der nun anstehenden Frage, welche Verhaltensrelevanz die ökomoralisch motivierte Forderung nach *weniger Auto* haben kann.

3.1. Das Alltagsverhalten: gegenüber ökomoralischen Rücksichten bereits normativ besetzt

Die ökologische Zumutung, weniger Auto zu fahren, wenn nicht gar aufs Auto zu verzichten, gründet zwar auf Aussagen über das, was *ist* bzw. *geschieht* (Verbrauch fossiler Energieträger, Klimaveränderungen), führt aber zu *normativen* Verhaltensanforderungen, also zu Aussagen darüber, was ich und jedermann tun *soll*. Auf welche soziale Realität treffen sie? Ginge es nach der Erklärung, welche der sog. *Rational choice-Ansatz* in seiner krudesten Form liefert, so wäre diese Realität der *homo oeconomicus*, der „konsequent seine egoistischen Interessen“ verfolgt.¹⁰⁴ Angesichts der Ergebnisse unserer bisherigen Untersuchung erweist sich ein solcher Ansatz als Fiktion, deren Wert in aus ihm entwickelbaren Gedankenexperimenten wie dem „Kollektivgut-Dilemma“ usw. (de Haan/Kuckartz 1996, 223 f.) liegen mag, aber nur wenig mit den realen Orientierungen der handelnden Subjekte zu tun hat. Weshalb wir auch gleich zu einer Variante des *Rational choice-Ansatzes* übergehen, die aus unserer Sicht den Vorzug hat, sich zumindest annäherungsweise mit unseren Befunden vereinbaren zu lassen: Verkehrsmittelen-scheidungen sind das Resultat individueller Kosten-Nutzen-Erwägungen auf der Grundlage wahrgenommener Handlungsrestriktionen und subjektiver „Präferenzen“, in welche nicht nur „egoistische“, also z.B. monetäre Gesichtspunkte, sondern auch

¹⁰⁴ So Krol 1994, 6, nach de Haan/Kuckartz 1996, 219.

„Werte, Einstellungen, Ängste“ eingehen (a.a.O., 222 f.). In unserer bisherigen Untersuchung sind wir noch einen Schritt weitergegangen und haben uns auf die Untersuchung derjenigen „Werte“ konzentriert, welche einerseits die Automobilität begünstigen, andererseits aber auch den Rang gesellschaftlich legitimer Normen beanspruchen können, und sind dabei fündig geworden: Ihre Spannweite reicht von gesellschaftlich sanktionierten *Pflichten*, die sich aus dem kindzentrierten Diskurs für *gute Eltern*, und in Kombination mit der fortbestehenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung für *gute Mütter* ergeben, bis zu ebenfalls gesellschaftlich legitimer individuellen *Rechten*, z.B. auf Selbstverwirklichung in der Freizeit und in familiären Fernurlaube, auf Autonomiegewinnung durch weibliche Erwerbstätigkeit usw. Wobei es auch Normen gibt, die hier doppelgesichtig sind, z.B. die Normen des Zeitkalküls, die sowohl Elemente der Pflicht als auch des subjektiven Rechts enthalten, oder der Drang in die private Mobilität, der sowohl als individuelles Recht wie auch als erzwungene Flucht aus einer immer bedrohlicher werdenden Öffentlichkeit erlebt wird, und der selbst wiederum in Spannung zu einer noch nicht gänzlich verschwundenen Faszination des öffentlichen Raums steht.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch die *Rahmenbedingungen*, in denen die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen von Familien mit Kindern fallen und ihnen somit vorgelagert sind, das Ergebnis vorgängiger biographischer Entscheidungen sein können, die ihrerseits normativ keineswegs „neutral“ sind. Dies gilt zwar sicherlich nicht für alle Rahmenbedingungen - dass der frühere Kaufmann an der Ecke seinen Laden geschlossen hat oder der Dorfbewohner in seiner näheren Umgebung keine Arbeit mehr findet, entzieht sich meist der individuellen Einflussnahme, und ähnliches mag für die familiäre Einkommenssituation und für die unterschiedlichen Altersstufen der Kinder gelten.¹⁰⁵ Aber schon die (mit diesen Altersstufen teilweise korrespondierende) schrittweise Rückkehr der Mutter in die Erwerbsarbeit, die Größe des familiären Wagenparks sowie oft auch die Lage des Wohnstandorts sind das Resultat von Erwägungen, die offenbar nicht *nur* „egoistisch“ motiviert sind, sondern in die auch Vorstel-

¹⁰⁵ Obwohl auch hier Zweifel angemeldet werden können: Die Frage, *ob* und *wann* Kinder in die Welt gesetzt werden, ist inzwischen so weit planbar geworden, dass die zugehörigen Abwägungsprozesse entsprechend normativ gesteuert werden können, siehe z.B. die Abwägung der Frau zwischen beruflichen Interessen und Kinderwunsch.

lungen über sozial *legitime* Ansprüche der beteiligten Individuen, über *richtige* Prioritätensetzungen bei der Verteilung der finanziellen Ressourcen, über das *Wohl der Kinder* usw. eingehen. Der säkulare Drang, den eigenen Wohnstandort in die urbane Peripherie zu verlegen, steht paradigmatisch für eine solche „freiwillig“ erzeugte Rahmenbedingung, welche die familiäre Autoabhängigkeit meist vergrößert, aber von einer Reihe gesellschaftlich positiv sanktionierter Bedürfnisse und Absichten (das „eigene Häuschen im Grünen“, eine „kindgerechte Umgebung“) getragen wird.

So stößt die ökomoralische Anforderung des Autoverzichts auf eine soziale Realität, die sich bereits im Fadenkreuz einer Vielzahl anderer normativer Anforderungen befindet, deren moralisches Eigengewicht - man denke nur an die Anforderungen, die aus dem *Wohl des Kindes*, den emanzipativen Ansprüchen der Frau abgeleitet werden - als nicht gerade gering einzuschätzen sind. Was wohlgemerkt nicht heißen soll, dass hier schlichter Egoismus keine Rolle spielt, aber für die Durchsetzbarkeit ökomoralischer Anforderungen macht es eben doch einen Unterschied, ob sie „nur“ auf einen solchen Egoismus treffen, oder ob die automobilen Verhaltensweisen auch noch von anderen, „edleren“, vielleicht sogar altruistischen Motiven unterstützt und legitimiert werden. So kann der innerfamiliäre *Deal*, welcher der Mutter die alltägliche Verfügung über das einzige Familienauto zuspricht, sicherlich auch mit dem „Egoismus“ beider Ehepartner begründet werden. Trotzdem müssen zu seiner Erklärung weitere Gesichtspunkte herangezogen werden, wie es im innerfamiliären Diskurs ja auch tatsächlich geschieht: z.B. das schon verschiedentlich zitierte *Wohl des Kindes*, in dessen Interesse es besser sei, ein Auto beständig in Reichweite der Mutter zu halten.

Dass hier der ökomoralische Anspruch auf konkurrierende moralische Anforderungen stößt, die ihrerseits das alltägliche Verkehrsverhalten prägen, ließe sich auch so ausdrücken, dass es sich gegenüber diesem Anspruch als bereits *normativ besetzt* erweist.

Womit wir nicht die einfache Tatsache meinen, dass dieser Anspruch auf einen Verhaltensbereich stößt, der bereits anderen Determinanten unterliegt. Denn die Realität liefert viele Beispiele dafür, dass unterschiedliche Determinanten auch durch *Überlagerung* koexistieren können - dass der Fluss des Wassers dem physikalischen Gesetz der Schwerkraft folgt, schließt nicht aus, dass er in einen Stausee und auf die Turbinen eines Wasserkraftwerks gelenkt und somit in den Dienst einer „höheren“ Zweckbestimmung gestellt wird; dass der Mensch vitalen Stoffwechselfunktionen unterworfen ist, schließt nicht aus, dass er - und die Gesellschaft - „darüber“ hinaus weitere Freiheitsgrade zur Gestaltung seines Lebens hat. Von *normativer Besetzung* sprechen wir erst dann, wenn eine normativ begründete Veränderungsforderung auf eine widerständige Realität stößt, die durch ein Normensystem *gleicher Ordnung* gestützt wird, beide Normensysteme also nicht durch einfache Überlagerung versöhnbar sind, sondern zumindest partiell in reale Konkurrenz zueinander treten. In diesem Sinne stößt die ökologische Forderung nach einem „Leben der kurzen Wege“ auf eine Realität, die bereits weitgehend *normativ besetzt* ist: Auch wenn es hier immer noch punktuelle Kompromissmöglichkeiten gibt, wird die Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort gerade heute nicht nur als individuelles Recht, sondern auch als gesellschaftliche Pflicht erlebt; der unwiderstehliche Drang an die Peripherie, der alle urbanen Verdichtungshoffnungen unterläuft, wird mit dem gleichen *Wohl der Kinder* begründet, in deren Namen die Protagonisten der gesellschaftlichen Umweltdiskussion auch *diese Erde erhalten* wollen; des Deutschen Anrecht auf seine Urlaubsreise - im Auto oder im Flugzeug - ist so sakrosankt, dass jede Zumutung, die dieses Anrecht einschränken könnte, zuschanden gehen muss.

Trotzdem ist die ökomoralische Anforderung einer veränderten Lebensweise im allgemeinen, eines veränderten Mobilitätsverhaltens im besonderen weiterhin präsent; die Umweltdiskussion der letzten Jahrzehnte hat Spuren hinterlassen, auch wenn das Thema Umwelt seinen früheren Spitzenplatz unter den in der gesellschaftlichen Wahrnehmung drängendsten Problemen räumen musste. Es ist ein Spezifikum der Ökomoral, dass hier die gute Tat nicht ihren Lohn in sich selbst trägt, sondern einem objektivierbaren Zweck untergeordnet wird: dem Schutz einer bedrohten Natur, zu der im Problembereich Verkehr gerade auch das globale *Klima* gehört. Und hier zeigen die letzten Ereignisse, dass

es nicht nur eine Reihe neuer Phänomene wie das Abschmelzen der Alpengletscher und Polkappen sowie verheerende Verwüstungen durch Dürren, Überschwemmungen und Orkane gibt, sondern dass sich gleichzeitig auch das Erklärungsmuster durchgesetzt hat, diese Phänomene zu einem guten Teil auf anthropogene Klimaveränderungen zurückzuführen. Die Lage ist paradox: Während sich die Einschätzung, dass die Vorboten gefährlicher menschengemachter Klimaveränderungen bereits sichtbar sind, gesellschaftlich etabliert, stößt die ökomoralische Konsequenz aus dieser Einschätzung immer offensichtlicher auf eine widerständige soziale Realität. Die Frage nach dem subjektiven Umgang mit der Ökomoral ist deshalb auch die Frage nach der Art und Weise, wie diese Paradoxie verarbeitet wird.

Wir beginnen deshalb mit der Rezeption der „objektiven“ Voraussetzung des ökologischen Diskurses gegen das Auto, d.h. der Frage, für wie umweltschädlich eigentlich das Autofahren gehalten wird.

3.2. Eine Frage der Einstellung: Ist Autofahren umweltschädlich?

Dass Autofahren zur Gefährdung der Umwelt beiträgt, hat sich herumgesprochen. Auch von unseren Befragten bestreitet es fast niemand. Dass man auf eine allzu große „Verteufelung“ des Autos verzichten sollte, um die an ihm hängenden Arbeitsplätze nicht in Gefahr zu bringen, könnte ein gerade in Niedersachsen naheliegender Gedanke sein, aber nur zwei unserer Interviewpartner bringen ihn überhaupt zur Sprache. Selbst unter VW-Beschäftigten gehört offenbar eine Portion Mut dazu, die Interview-Frage, ob das Auto ein wichtiger Umweltverschmutzer ist, zu verneinen; nur ein einziger VW-Arbeiter ringt sich hier zu einem glatten „Ist nicht“ durch, wobei aber auch er gleich relativierend hinzufügt, dass das Produzieren von Autos nun einmal sein eigener „Job“ sei (M29). Unter den von uns Befragten ist es insgesamt nur eine verschwindende Minderheit, die die ökologische Autokritik für „übertrieben“ erklärt (H16, M24, M29) oder etwas polemisch die Frage aufwirft, ob denn „nun tatsächlich eindeutig wissenschaftlich belegt“ sei, „dass das, was wir als Umweltschäden haben, die uns ja die Umweltschützer immer wieder darstellen - mit hübschen Bildern im Fernsehen, dabei sind es nur

Herbstlaubblätter -, nur aufs Auto zurückzuführen ist“ (Sachbearbeiter in der Landesverwaltung, H8). Der ökologische Diskurs hat sich gesellschaftlich schon zu stark eingewurzelt, als dass die Anerkennung seiner Kernthemen nicht soziale Norm geworden wäre - der Topos des umweltschädlichen Autofahrens gehört dazu.

Aber bei genauerem Hinsehen erweist sich auch die Gegenposition, die das Autofahren „ohne Wenn und Frage“ für umweltschädlich hält (M25 - übrigens auch ein VW-Arbeiter), als Minderheitenposition. Nicht nur wer Autos produziert, sondern auch wer sie nutzt, hat meist das Bedürfnis, sich gegenüber dem Verdikt, aktiv zur Umweltzerstörung beizutragen, schon auf allgemeiner Ebene eine Rückzugposition offen zu halten. Das widersprüchliche Bestreben, einerseits nicht hinter die Standards gesellschaftlich etablierter Problemwahrnehmungen zurückzufallen, andererseits aber auch sich selbst nicht als Umweltzerstörer stigmatisieren zu müssen, verlangt offenbar doch nach Glättung.¹⁰⁶

Für das *Aber* gibt es auch außerpsychische Gründe und Argumente. Zum einen bieten die Komplexität der ökologischen Ursache-Wirkungs-Relationen, der gesellschaftliche Umweltdiskurs und nicht zuletzt der eigene Augenschein genug Ansatzpunkte für Verschiebungen und Relativierungen des ökologischen Autofahrerproblems, die in funktionaler Hinsicht dreierlei bieten: erstens partielle Selbstentlastung der eigenen automobilen Existenz, ohne dass man sich zweitens von dem öffentlichen Ökodiskurs, der das Auto weit oben unter den Umweltschädigern ansiedelt, gänzlich abkoppelt, und drittens eine weniger krasse Dissonanz von Theorie und Praxis, von Einstellung und eigenem Verhalten. Und obwohl die Klimaforscher weiterhin schwarz sehen, gibt es ja auch Fortschritte, die für jedermann fühlbar und erkennbar sind: Die Luft ist sauberer geworden; die Benziner haben einen Katalysator.

Die häufigste Argumentationsfigur ist der Hinweis auf Umweltsünder, die *noch schlimmer* als die PKWs sind. Am häufigsten werden hier die Lastkraftwagen genannt. So

106 Nur selten tritt dieser Widerspruch argumentativ so ungeschminkt zu Tage wie bei einem Ehepaar, das zwei Autos fährt und zu diesem Thema ausführt, es sei „ganz hundertprozentig richtig“, dass das Auto „einer der Verursacher der Umweltzerstörung“ sei, „schon allein weil viele Autos ja jedes Jahr dazukommen“, dies dann aber mit dem Zusatz einschränkt, „dass es im Verhältnis eines der kleinsten“ sei und das Thema „manchmal ganz schön aufgeputscht“ werde, um dann wieder

muss ein Planungsdezernent „manchmal den Kopf schütteln“, wenn er sehe, „was da auf der A2 langfährt“ - er glaube, „dass die LKWs insgesamt mehr in die Luft jagen, als es die Privatautos in der Summe tun“ (H6). Teilweise wird die Herkunft der „Dreckschleudern“ auch geographisch verortet, meistens im Osten, in den Trabis aus der ehemaligen DDR, den „Qualmöfen aus Polen“ (M29) oder „Ungarn“ (H15), oder überhaupt bei den „ausländischen Fahrzeugen, die jetzt tagtäglich durch unser Land reisen, die stinken hier ja auch alles voll, auf gut deutsch gesagt“ (H20, Bereitschaftspolizist). Auch andere Topoi des gesellschaftlichen Umweltdiskurses liefern dem *Ja, aber* die Argumente: die Flugzeuge, die Braunkohlewerke, die brennenden Tropenwälder, die Energie, die immer noch vielfach „zum Fenster rausgeheizt wird“ (R1, Sachbearbeiterin im Landesdienst). Bis zu dem Punkt, dass das Problem zur *Umweltgefahr Mensch an sich* verallgemeinert wird, etwa wenn zugestanden wird, dass das Autofahren „nachgewiesenermaßen“ umweltschädlich sei, jedoch hinzugesetzt wird: „Aber der ganze Mensch ist eigentlich ein Umweltfaktor im negativen Sinne. Denn wir bringen eigentlich der Umwelt außer Schmutz, wenn man das so sieht (lacht), nichts Gutes. Irgendwie leben wir hier nun mal nicht im Urwald von Luft und Liebe, sondern jeder muss nun irgendetwas tun, und da bleibt ja die Umwelt im Endeffekt etwas auf der Strecke“ (H26).

Eine besondere Variante der Relativierung stellt der Vergleich des Autofahrens mit der für noch umweltschädlicher gehaltenen *Industrie* dar. Bemerkenswerterweise neigen vor allem VW-Arbeiter zu diesem Vergleich: „M: Ich glaube nicht, dass die Autos die größten Umweltverschmutzer sind. Ich glaube, so manche Industrie so ganz allgemein, die haut auch schon genug raus, was wir gar nicht so alles mitkriegen an Umweltbelastung. F: Das denke ich auch. Da gibt es genügend welche, die noch gar nicht entdeckt sind. M: Wenn es da härtere Auflagen geben würde, da würden wir schon eine ganze Menge einsparen“ (H2). Der hier zitierte VW-Arbeiter denkt dabei offenbar weniger an das eigene Unternehmen, sondern mehr an Klein- und Mittelbetriebe, und nimmt implizit eine weitere Trennung vor: Gegenüber ökologischer Kritik wird der industrielle Produktionsprozess, an dem man selbst irgendwie beteiligt ist, (unbefragt) in den Vordergrund gerückt und gewissermaßen zum Abschluss freigegeben, während das spezifische

anzuschließen, dass es „natürlich eindeutig stimmt, dass das Auto mehr oder weniger eine Dreckschleuder ist für die Natur, ganz klar“ (H17).

Produkt, an dem sowohl der eigene Produzentenstolz als auch das eigene Nutzerinteresse hängt, verteidigt wird.¹⁰⁷

Eine zweite Gruppe von Argumenten, welche die Umweltschädlichkeit des Autos relativieren, verweist auf *technisch ermöglichte Emissionsminderungen*. Zwar leben diese Argumente von Abstraktionen, denn der Katalysator kann nur bestimmte Schadstoffe, aber z.B. nicht das Treibhausgas CO₂ herausfiltern¹⁰⁸; und Fortschritte bei der Effektivierung des Benzinverbrauchs werden durch die wachsende Verkehrsdichte und die ungebrochene Tendenz zu immer leistungsstärkeren PKWs mehr als ausgeglichen.¹⁰⁹ Aber das Vertrauen in den technischen Fortschritt ist so stark, dass für diese Sichtweise die partielle Lösung schon das Ganze und der „richtige Weg“ schon das Ziel garantiert. So meint ein Sozialrichter, heutzutage werde dadurch, „dass es ja auch die Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge gibt, eben Einführung des Katalysators und dergleichen, und die Abgaswerte immer weiter runtergesetzt werden, schon ein richtiger Weg eingeschlagen. So dass das heute nicht mehr so ganz stimmt, wie das früher vielleicht einmal war, wo die Wagen zu einem ganz überwiegenden Teil zur Umweltverschmutzung beitragen. Ich finde schon, dass sich das ein bisschen relativiert hat in den letzten Jahren“ (M8).

Eine dritte Gruppe von Argumenten verschiebt das Problem von der Sachebene weg auf die (realen oder vermeintlichen) sozialen Protagonisten der Autokritik, denen Scheinheiligkeit oder unlautere Absichten vorgeworfen werden. Für einen Verwaltungsangestellten sind es „oft“ die Umweltorganisationen selber, die mit ihren Autos die Umwelt verschmutzen. „Wenn man das so manchmal sieht, auch bei Demonstrationen von diesen Organisationen, und wenn man dann mal hinguckt, in was für Autos die steigen, da sträuben sich einem die Haare, das muss ich ganz ehrlich sagen“ (M4). Der „grünen“ Forderung, die Kosten des Autofahrens auf das Niveau der dadurch bewirkten ökologi-

¹⁰⁷ In einer früheren Untersuchung (Heine/Mautz 1989) waren wir bereits auf das Phänomen gestoßen, dass Chemiarbeiter eher bereit waren, die chemieindustriellen Produktionsprozesse als deren Produkte ökologisch in Frage zu stellen (a.a.O., S. 168). Wir erklärten dies damals noch mit einer öffentlichen Chemiekritik, die zum Zeitpunkt unserer Befragungen (Mitte der 80er Jahre) noch nicht auf die chemischen Produkte fokussiert war - eine Erklärung, die angesichts der auch heute noch bei den VW-Arbeitern ähnlichen Tendenz offenbar zu kurz griff.

¹⁰⁸ Vgl. Schönwiese/Diekmann 1989, 67 f.

¹⁰⁹ Siehe das Beispiel der S-Klasse von Mercedes, BUND/Misereor 1996, 160.

schen Schäden anzuheben, hält ein Sachbearbeiter die Forderung entgegen: „Also dann möchte ich alle Bundestagsabgeordneten, alle Landtagsabgeordneten, alle Kreistagsabgeordneten, die wir als Grüne in diesen Institutionen sitzen haben, ab morgen ohne Auto sehen. Aber wirklich: Alle melden ihr Auto ab und keiner fährt mehr mit dem Auto, und alle nehmen sie den öffentlichen Personennahverkehr. Wenn das eintritt, von ganz oben, von allen Ministern angefangen, dann bin ich dafür, dann soll man das machen. Aber vorher nicht. Ich finde, das ist ein leeres Gewäsch, was die Leute tun, das ist wirklich Polemik“ (H8). Und ein Finanzbeamter liefert die folgende ironische Definition von „Umweltpolitik“: Wenn die Politiker „beschlossen haben, dass nun auch das letzte Auto abgeschafft werden muss, und wenn die Sitzung zu Ende ist, setzen sie sich ins Auto und fahren nach Haus. Von der Griefahn weiß man ja, dass sie mit dem Zug in den Urlaub gefahren ist, wie es sich für eine Umweltministerin (bei der Befragung noch im Amt, Anm. H/M) gehört, aber ihr Gepäck ließ sie sich dann per Dienstwagen nachschicken“ (H10).

Und schließlich begegnen öffentliche Dramatisierungen des Umweltverschmutzers Auto dem häufigen Verdacht, nur (oder zumindest *auch*) instrumentell vorgenommen zu werden, um die Last des ökologischen Handlungsbedarfs allein auf den durchschnittlichen „Autofahrer“ abzuwälzen bzw. den „kleinen Mann“ zu schröpfen. Der Vergleich mit den von *den LKWs* oder von *der Industrie* ausgehenden Umweltbelastungen fügt sich gerade bei Menschen, die sich eher den unterprivilegierten Schichten zurechnen, in ein Gesellschaftsbild, das von der Oben-Unten-Dichotomie beherrscht wird und sofort die Frage der sozialen Gerechtigkeit aufwirft. So beklagt eine Verwaltungsangestellte, dass „die Großen“ ihre ganzen Transportprobleme inzwischen über LKWs abwickeln, bei denen „man sich manchmal die Haare rauft, was da alles rauskommt“, während „unsereiner, der kleine Mann aufgefordert wird, das alles zu machen, und die Großen, die denken da überhaupt nicht dran“ (M24). Ein VW-Arbeiter verweist auf das Drohpotential der Industrie, das sie immer dann hervorhole, wenn sie wegen ihrer Emissionen unter staatlichen Druck gerate: „Okay, dann wandern wir ab ins Ausland“. Mit dem Resultat, „dass der PKW-Fahrer praktisch als Hauptschuldiger dahingestellt wird aus Angst, der Industrie ja nicht zu nahe zu treten und sonst was“ (M22). Den Aspekt des Schröpfens hebt eine Justizbeamtin hervor: Die

Politik suche immer nach der Gruppe, „die am leichtesten zu gängeln ist“, und da zudem der Autofahrer „ein großer Steuerzahler ist für den Staat“, würden die Mineralölsteuern erhöht, und zwar „nicht um - das wird zwar gesagt - die Autofahrer vom Autofahren abzuhalten, sondern auch und eigentlich, um das Staatssäckel zu füllen. Da wird ja mit gerechnet, dass man mehr fährt“ (H26).

Wir werden auf die Bedeutung der *sozialen Gerechtigkeit* zurückkommen, wenn wir (in Kap. 4) die *umweltpolitischen* Einstellungen der von uns Befragten behandeln. Wichtig ist jetzt nur die Feststellung, dass sie bereits die Rezeption der allgemeinen Frage, wie umweltschädlich eigentlich Autofahren ist, beeinflussen kann, und zwar insbesondere bei VW-Arbeitern und auf den unteren Hierarchieebenen der Verwaltung. Man empfindet durchaus die moralischen Implikationen dieser Frage für das eigene Verhalten, aber sie aktiviert das nicht minder moralische Problem der sozialen Gerechtigkeit.

Insgesamt weisen die Antworten auf die Frage nach der Umweltschädlichkeit des Autos überwiegend eine *Ja-Aber*-Struktur auf, deren Gemeinsamkeit sich vor allem dann erschließt, wenn man sie nicht als neutrale Stellungnahmen zu einer Sachfrage, sondern als Prämissen zu der moralisch-praktischen Frage nach Erlaubtheit und Sinn des eigenen Autofahrens interpretiert. Unter diesem Gesichtspunkt erhalten sie sich mit ihrem *Ja* die Anschlussfähigkeit an den gesellschaftlichen Umweltdiskurs und arbeiten gleichzeitig mit dem *Aber* seinen Anspruch auf übergeordnete Verbindlichkeit und Unbedingtheit klein: Wenn es *noch schlimmeres* gibt als die PKWs, dann eröffnet dies den Ausweg, der ökologischen Veränderungszumutung entgegenzuhalten, *erst einmal* dieses noch Schlimmere (die LKWs, die Industrie) aufs Korn zu nehmen; wenn die Autotechnik sowieso dabei ist, das Emissionsproblem zu reduzieren, bewegt sich der mit der Technik gehende Autofahrer „von selbst“ und auch in Zukunft zumindest in die *richtige Richtung*; wenn es gelingt, die Apostel des Autoverzichts der Scheinheiligkeit zu überführen, werden sie zu Zeugen gegen ihren eigenen Verbindlichkeitsanspruch; wenn zur Sprache gebracht wird, dass sie eigentlich ganz anderes im Sinn haben als den Umweltschutz oder dabei mit ungleicher Elle messen, trägt auch dies zu ihrer Entlegitimierung bei.

Insofern kann man bereits in diesen Stellungnahmen zur Umweltschädlichkeit des Autofahrens die Indizien eines *Normalisierungsprozesses* sehen, der die ökologisch motivierten Verhaltenszumutungen zwar nicht von vornherein als unbegründet zurückweist, sie aber schon auf kognitiver Ebene ihres Sonderstatus beraubt und somit die Grundlage dafür legt, dass sie zu einem moralischen Komplex unter anderen heruntergebrochen werden. Beim Autofahren klaffen ökologische *Theorie und Praxis* zwar auseinander, aber nicht so weit, dass die Option einer radikalen Änderung der Lebensweise offengehalten werden müsste.

3.3. Die Erkennbarkeit ökomoralisch motivierten Verhaltens

Wir wollen nicht dabei stehen bleiben, welche allgemeinen Einstellungen zur Umweltschädlichkeit des Autos vorhanden sind, sondern zur Frage vordringen, welche Rolle ökomoralische Erwägungen bei den alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen spielen.

Dies Vorhaben wirft ein hermeneutisches Problem auf. Mit Recht kann ihm entgegengehalten werden, dass eine derartige Frage allein auf der Grundlage zwei- bis dreistündiger Interviews, in denen die Befragten sowohl über ihr alltägliches Verhalten als auch über dessen Motive *berichten*, nicht zu beantworten ist. Denn erstens ist es in den Sozialwissenschaften längst bekannt, dass es sich bei den in solchen Interviews verbalisierten Motiven des Alltagsverhaltens zu einem guten Teil um *Rationalisierungen* handelt, bei denen die Einbettung der Alltagsentscheidungen in un- und halb bewusste Motive, in Routinen usw. leicht auf der Strecke bleibt (z.B. Giddens 1992, 335 f.). Zweitens verführt gerade das Thema Ökologie und Alltag zur narrativen *Begradigung* berichteten Verhaltens und zur retrospektiven *Konstruktion* von Motiven, da der gesellschaftliche Umweltdiskurs immer noch als normativer Anspruch erfahren wird, der den einzelnen unter Rechtfertigungsdruck setzt.¹¹⁰ Schon bei der Frage nach der Umweltschädlichkeit des Autos - auf den ersten Blick eine *Sachfrage* - wurde deutlich,

¹¹⁰ So hatten wir in zwei oder drei Interviews das Gefühl, bei unseren Partnern auf eine gewisse Gereiztheit zu stoßen, wenn wir mit unseren Fragen zum alltäglichen Verkehrsverhalten und dessen Motiven allzu sehr „nachbohrten“. Auch wenn wir uns bemühten, die Fragen möglichst neutral zu stellen, genügte bei diesen Interviewpartnern schon das Nachfragen selbst, um bei ihnen das Gefühl zu erzeugen, sie würden *unter Druck gesetzt*.

dass die Antworten bei allen schon hier beginnenden Relativierungen unter dem Druck der *political correctness* stehen: Wer sich allzu sehr vom gesellschaftlichen Umweltdiskurs abkoppelt, dokumentiert Hinterwäldlertum und Verantwortungslosigkeit. Sollte die Darstellung des eigenen Alltagsverhaltens und der darin eingehenden Motive von diesem Druck frei sein?

So gehen wir bei der Interpretation unseres Materials, d.h. der Interviews, von der heuristischen Hypothese aus, dass die Befragten bei der Darstellung ihres alltäglichen Verhaltens eher zur Über- als zur Unterakzentuierung der darin eingehenden ökologischen Motive neigen. Was im Umkehrschluss heißt: Wo in ihrer Darstellung der Motive die Rolle ökologischer Erwägungen relativiert und eingeschränkt oder sogar gänzlich ausgeschlossen wird, gibt es Grund zu der Annahme, dass es sich auch *in Wahrheit* so verhält. Wo jedoch auf solche ökomoralischen Motive hingewiesen wird, ist dies nur unter Vorbehalt als bare Münze zu nehmen. Die Möglichkeit, dass es sich um *Ex post-Konstruktionen* handelt, ist nicht von vornherein, sondern erst von Fall zu Fall und aufgrund zusätzlicher Plausibilitätserwägungen auszuschließen.

Das Problem kompliziert sich, wenn auch noch die Frage hinzugenommen wird, inwieweit die Befragten selbst durchschauen, welche Motive ihrer Alltagsmobilität zugrunde liegen. Inwieweit hat es eigentlich Sinn, von dem *ökologischen Motiv* als einem Handlungsmotiv neben anderen zu sprechen? In den Interviews kommt es nur höchst selten zu Aussagen des Typs: „Meine Verhaltensweise A (dass es im Haushalt kein oder nur ein Auto gibt; dass ich für den Arbeitsweg immer nur das Fahrrad nehme, usw.) ist ausschließlich oder zumindest vorrangig ökologisch motiviert“. Viel häufiger waren Aussagen des Typs, dass solche Verhaltensweisen z.B. ökologisch *und* finanziell, ökologisch *und* gesundheitlich usw. begründet sind, dass also neben dem Umweltmotiv auch andere, in ihrer Wirkung gleichsinnige Motive ins Spiel kommen.

Wie sind solche Aussagen angesichts des zuvor formulierten Vorbehalts zu bewerten? Man könnte versucht sein, in solchen Fällen den behaupteten ökologischen Motivationsanteil ausschließlich als frommen (Selbst-)Betrug zu verbuchen. Im Hinblick auf die Verbindlichkeit, mit der die normativen Anforderungen des Umweltdiskurses das all-

tägliche Verkehrsverhalten beeinflussen, ist es sinnvoll, hier zunächst eine analytische *Abstufung* und somit *Unterscheidung* vorzunehmen. Die noch unverbindlichste, aber zugleich allgemeinste Stufe der Rezeption des normativen Umweltdiskurses im Alltagshandeln betrifft die Fähigkeit und Bereitschaft, die eigene Praxis im Lichte dieser Normen zu *interpretieren* - zumindest sie würde auch im „Betrugs“-Fall dokumentiert werden. Eine schon verbindlichere Stufe stellen *Alltagsentscheidungen* dar, die aus subjektiver Sicht nicht allein, aber *auch* durch Umweltgesichtspunkte motiviert sind. Die höchste Verbindlichkeit erreicht der normative Gehalt des Umweltdiskurses dort, wo er aus subjektiver Sicht tatsächlich Verhalten *entscheidet*.

Die Behauptung, auch aus ökologischen Gründen habe man ein Auto abgeschafft, fahre man mit dem Rad zur Arbeit usw., mag wahr oder falsch, mag Irreführung oder fromme Selbsttäuschung sein, aber eines dokumentiert sie doch: dass die Person, die sie aufstellt, die Fähigkeit erworben hat, eigene verkehrsrelevante Entscheidungen im Lichte des Umweltdiskurses und seiner praktischen Kriterien (z.B.: *Je weniger Auto, desto besser*) zu *bewerten* und zu *interpretieren*. Diese Fähigkeit muss nicht bedeuten, dass die eigenen Entscheidungen tatsächlich durch ökologische Erwägungen beeinflusst werden, aber sie stellt dafür eine offenbar notwendige *Voraussetzung* dar.

Die oben aufgeworfene Frage nach der Selbständigkeit des ökologischen Handlungsmotivs bezieht sich vorrangig auf die beiden Rezeptionsstufen des Umweltdiskurses, bei denen das alltägliche Mobilitätsverhalten nicht nur im Lichte des Umweltdiskurses interpretiert, sondern aus subjektiver Sicht zumindest *auch* real durch ökologische Erwägungen beeinflusst wird. Die Aussage, dass man aus finanziellen *und* ökologischen Gründen für den Arbeitsweg das Rad benutzt, kann z.B. die Fragen aufwerfen, ob es sich dabei um eine *Ex-post-Konstruktion* handelt, während „in Wahrheit“ allein der Kostengesichtspunkt entschied, oder in welchem *Verhältnis* beide Motive in derartige Entscheidungen eingehen. In einigen Fällen lassen sich den Interviews Hinweise zur Beantwortung dieser Frage entnehmen¹¹¹, z.B. wenn sich die Ehepartner im Interview wechselseitig darauf hinweisen, dass die Behauptung, eine bestimmte in der Vergangenheit liegende Handlungsweise sei ökologisch begründet gewesen, nicht den Tatsachen

entspreche.¹¹² In anderen Fällen fehlen solche Hinweise, und es kann auch begründete Zweifel geben, ob eigentlich den Befragten selbst bewusst ist, wie sich hier die Gewichte verteilen.

Die „Unklarheit“ über *Gewicht*, *Trennbarkeit* und *Wahrheit* der handlungsbeeinflussenden Motive, insbesondere des ökologischen Motivs muss nicht nur im externen Beobachter, sondern kann auch *in der Sache selbst*, d.h. in der Motivlage derer liegen, die über ihr Verkehrsverhalten berichten. Trotzdem sind mit diesem Vorbehalt empirisch gehaltvolle Aussagen darüber möglich, welche Rolle die von uns befragten Interviewpartner ökomoralischen Erwägungen bei ihren Mobilitätsentscheidungen zuweisen, wie sie mit der Dissonanz zwischen ökomoralischen Anforderungen und eigener Praxis umgehen und in welchem sozialen Umfeld sie sich dabei sehen.

111 In einigen Fällen sprachen unsere Interviewpartner selbst von solchen *Verhältnissen*, z.B. wenn sie erläuterten: zu 80 % aus finanziellen, zu 20 % aus ökologischen Gründen.

112 In einem Fall behauptet die Frau des Hauses, sie hätten ihr Auto mit einem Kat nachgerüstet, „als es damals noch gar nicht so großartig gefördert wurde, aber uns war es eben wichtig, dass da nicht so eine Dreckschleuder rumfährt, mit uns“, während ihr Mann, ein Beamter, einwendet, sie hätten sich dazu erst entschlossen, „als es dann diese Förderung vom Finanzamt gab, dann allerdings sofort“ (H13). In einem anderen Fall ist es der Mann, der behauptet, sie seien in der Vergangenheit aus finanziellen *und* ökologischen Gründen zeitweise autolos gewesen, und es ist die Frau, die als Hauptgrund den in der damaligen Lebensphase gegebenen Zwang zur Sparsamkeit herausarbeitet, zu dem sich schon „immer“ die Einstellung gesellt hätte: „Wir wollen uns für ein Auto nicht großartig finanziell einschränken“ (H15).

3.4. Ökomoralisch interpretiertes Verkehrsverhalten: ein weites Feld mit weißen Flecken

Nobody is perfect - ist dies sozial akzeptiert, kann man, wenn *Moral gefragt* ist, sich auf das Vorzeigen von Situationen beschränken, in denen das eigene Verhalten als moralisches Handeln interpretierbar ist (und über Situationen, in denen dies nicht möglich ist, den Mantel des Schweigens breiten). Dass sich durch Autoverzicht moralische Pluspunkte erzielen lassen, gibt im Prinzip jedem eine Chance. Denn es gibt niemanden, dessen Autopark unbegrenzt groß ist, der alle Wege mit dem Auto macht und nicht irgendwann und zu irgendeinem Zweck zu Fuß geht, Rad fährt oder öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Welche Gründe auch zu dem jeweiligen Auto-„Verzicht“ führen: Dass er auch „gut für die Umwelt“ ist, gehört inzwischen zum Alltagswissen, und der Schritt von der Konstatierung des Faktums zur Behauptung, dass dies auch (mit) *intendiert* sei, ist klein - nur sehr wenige unserer Gesprächspartner gestehen ein, dass ökologische Erwägungen bei ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten überhaupt keine Rolle spielen.

Gewissermaßen im Großformat beginnt der ökomoralische „Verzicht“ bei der Frage des familiären Autoparks. Dass die wenigen - in unserem Sample: zwei - Familien, die über kein Auto verfügen, dies auch ökologisch begründen („politisches Verantwortungsgefühl für diese Erde, für die Umwelt“, so die Mutter in H5), erscheint naheliegend. Aber auch in den Fällen, in denen der familiäre Wagenpark von anfangs zwei auf nur noch ein Auto reduziert wurde, kommt häufig eine ökologische (Mit-)Motivation ins Spiel: „Wir haben uns gesagt: Das schadet sicherlich nichts, wenn ein Auto weniger fährt“ (M31). Vor dem Hintergrund von Nachbarn, bei denen es Dritt- und Viertwagen gibt, kann schließlich auch der familiäre Zweitwagen als Bastion der Umweltfreundlichkeit erscheinen. So sagt die auf dem Land lebende Frau eines VW-Arbeiters über die Perspektive, dass ihre beiden heranwachsenden Söhne ebenfalls ihren fahrbaren Untersatz einfordern könnten: „Wir haben ja auch schon zwei Autos, aber da denke ich auch oft drüber nach, wenn dann auch die Jungen jeder ein Auto haben, dann hätten wir vier Autos in einem Haus, also da möchte ich gar nicht dran denken, das finde ich einfach unmöglich. Das ist auch ganz oft in der Straße hier so: Da hat jeder sein Auto, steht

alles vor der Tür, und dann fahren die alle zusammen los, das ist für die Umwelt sicherlich schlechter“ (H25).

Was schon eines verdeutlicht: Ökomoralische Erwägungen werden durchaus herangezogen, um wichtige verkehrsrelevante Entscheidungen zu interpretieren, aber ihre *Wirkung* beschränkt sich oft darauf, den *Status quo* zu begründen - es gibt keinen Autopark, dessen Größe nicht überbietbar wäre, wofür sich fast immer auch Beispiele im sozialen Umfeld finden, und der somit als moralischer Verzicht, bei dieser Überbietung mitzuziehen, interpretierbar ist. Diese Moral ist ebenso *komparativ* wie *flexibel*; sie verurteilt nicht *jede* Autonutzung, sondern kann im Gegenteil fast jede Konstellation mit dem Segen der „Normalität“ versehen und einzig das *Mehr* stigmatisieren, ohne das *Weniger* zu fordern. Wobei ihre Flexibilität auch darin besteht, jeden Wechsel zum *Mehr* (z.B. bei Ehepaaren mit kleinen Kindern, die an die Peripherie gezogen sind und nun mehr Auto fahren *müssen*) mitmachen zu können, indem sie das Resultat des Wechsels zum Ausgangspunkt eines neuen „Normalmaßes“ umdefiniert.

Einen weiteren Ansatzpunkt für die ökomoralisch motivierte Begründung des *Status quo* bietet der Fortschritt der Autotechnik. Auch hier ist der Schritt von der Faktizität zur Intention klein, die Grenze fließend: Das autotechnisch neuere ist zugleich das schadstoffärmere Auto; wer also das neueste Modell in der Garage stehen hat, tut es (auch) der Umwelt zuliebe. Der geregelte Katalysator ist zum Inbegriff und zum Symbol dieses Fortschritts geworden; stellvertretend für viele autofahrende Familienväter erklärt ein VW-Arbeiter apodiktisch: „Umweltgesichtspunkt ist der Kat. Mehr kann man da nicht machen“ (H2). Aber immerhin, dieses *kann* man tun - wer sich heute ein neues Auto leistet, bekommt den Kat gleich mitgeliefert, während es früher Zeiten gab, in denen die Nachrüstung eines Katalysators und die Nutzung bleifreien Benzins noch Akte der Freiwilligkeit war, die zwar steuerlich belohnt wurden, aber auch „der Umwelt zuliebe“ geschehen konnten. Das prekäre ökologische Selbstbewusstsein, das langsam verblassen muss, solange es sich nur von Reminiszenzen an derartige vergangene Wahlmöglichkeiten nährt, findet seinen zeitgemäßen Anhaltspunkt in der Pflicht zur technischen Modernität.

Eine weitere Variante betrifft die persönliche *Fahrweise* des Autos, die häufig mit dem eigenen Fahrstil in der Vergangenheit verglichen wird: Dass ein Verwaltungsbeamter heute „verhalten“ fährt und „nicht wie so ein Rallyefahrer durch die Gegend donnert“ (M13), dass eine Beamtin inzwischen auch schon mal überlegt, „ob ich wirklich 180 fahren muss oder ob 120 nicht auch reicht“ (M16), dass ein VW-Arbeiter „ziemlich schnell hoch schaltet, da braucht der Wagen auch weniger Sprit“, und seine Frau ihr Auto nicht mehr so lange im Stand laufen lässt (H2), dient auch als Beleg für die Wachheit ökomoralischen Bewusstseins.

Ein anderer Bereich, in dem der komparative Auto- „Verzicht“ *auch* ökologisch begründet wird, bezieht sich auf die *Organisation* der Alltagswege. Dass für die alltäglichen Wege meist das Auto benutzt wird, steht nicht zur Disposition, aber indem z.B. eine VW-Arbeiterin darauf achtet, den Rückweg von der Arbeit möglichst mit den anderen noch anstehenden Erledigungen zu verketteten, sorgt sie dafür, dass sie „nicht unnötig“ umherfährt und „demzufolge“ auch die Umwelt weniger belastet (M15).

Konkrete Beispiele dafür, dass ökologische Erwägungen tatsächlich zum *Autoverzicht* auf alltäglichen Wegen beitragen, gibt es in unserem Sample nicht viele. In einigen Fällen betrifft dies den Arbeitsweg, z.B. bei einem auf dem Lande wohnenden Beamten der Bereitschaftspolizei, der für die 35 km lange Fahrt zu seiner Hannoverschen Dienststelle den Zug benutzt, und zwar nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch weil er sich „heute“ im Unterschied zu früher sagt: „Wenn das jeder machen würde, wenn er allein mit dem Auto zur Arbeit fährt, da wären ja doppelt so viele Autos unterwegs - allein schon aus Umweltgründen würde ich sagen: Nee, fahre ich mit den Öffis. Selbst unter dem Gesichtspunkt: Bin ich dann eine halbe Stunde länger unterwegs, als wenn ich mit dem Auto fahren würde“ (H20). Das eigentliche moralische Gewicht der Aussage verbirgt sich in dem zuletzt genannten „Gesichtspunkt“: Wenn es wahr ist, dass die durchschnittliche Zeittoleranz für die täglichen Arbeitswege gesellschaftlich bei etwa einer Stunde liegt (vgl. o., 3. 1.), könnte sie, Staus nicht eingerechnet, in diesem Fall mit dem eigenen PKW in etwa eingehalten werden; mit dem Zug wird sie, wenn man den Hin- und Rückweg zusammenrechnet, um insgesamt eine Stunde überschritten. Der Beamte lässt zwar durchblicken, dass hinter diesem Opfer - das deshalb substantiell ist,

weil immerhin eine Norm des alltäglichen Zeitverbrauchs durchbrochen wird - zugleich andere Motive stehen; aber immerhin behauptet er, dass es *auch* ökomoralisch motiviert ist.

Aber dies sind Ausnahmen. Häufiger wird *allgemein* festgestellt, dass man aufgrund gesteigener ökologischer Sensibilität weniger das Auto benutze, z.B. wenn die Frau eines Finanzbeamten erklärt: „Ich fahre also mit dem Auto nur, wenn es wirklich sein muss, ob es jetzt Arztbesuche sind oder Einkauf oder arbeiten oder jemanden abholen oder sonst was“ (M5). Nicht selten bildet hier die eigene frühere Achtlosigkeit den Vergleichspunkt: „Man ist bewusster geworden im Laufe der Jahre, früher hat man da gar nicht so drüber nachgedacht, man hat alles mit dem Auto erledigt“ (der Lebensgefährte einer VW-Arbeiterin, M11).

So erwecken die meisten Äußerungen unserer Interviewpartner nicht den Eindruck, dass das beanspruchte ökologische Problembewusstsein zum Ausgangspunkt einer umfassenden Kritik des eigenen Verkehrsverhaltens wird. Meist begleitet es ein etabliertes Arrangement von Verkehrsmittelnutzungen, aus dem es sich selektiv die Momente herausgreift, die sich als ökologisch motiviert interpretieren lassen und der eigenen Rechtfertigung dienen, und aus dem sperrige Momente überwiegend ausgeblendet werden. Feststellungen des Typs, dass man für die „Urlaubsfahrt mit dem Auto einen gewissen ökologischen Schaden in Kauf“ nehme (M3, Sozialrichter), dass man den Umweltschützern „ketzerisch“ das Problem der Arbeitslosigkeit entgegen halte (M14, Beamter im Sozialministerium) und dass man die Kinder nicht zur Autollosigkeit erziehe, weil man sie nicht zu sozialen „Außenseitern“ machen wolle (H3, Biologin), sind eher unüblich; der vorherrschende Modus, solche moralischen Zuspitzungen zu vermeiden, ist bei den verschiedenen Autonutzungen die Betonung, dass sie nun einmal *notwendig* seien. Welche konkurrierenden und ebenfalls normativ aufgeladenen Prioritäten sich dahinter verbergen, wurde bereits untersucht (Kap. 3); hier geht es nur darum, dass dieser Modus den ökomoralischen Verhaltensansprüchen die Spitze nimmt, indem er sie in den Bereichen, in denen sie noch *Veränderungen* einklagen könnten, ins Leere laufen lässt.

Es gibt mobilitätsrelevante Lebensbereiche, die sich dem ökomoralischen Diskurs auf eine noch grundsätzlichere Weise entziehen. Hierzu gehört für die meisten der von uns Interviewten, unabhängig von Ausbildung und Milieu, zuallererst die *Urlaubsreise*. Im Unterschied zu dem eben zitierten Sozialrichter, der sich immerhin noch Rechenschaft über die Umweltrelevanz seiner Urlaubsflüge ablegt, wird auch hier meist die *umwelt-problematische* Seite der Urlaubsreisen ausgeblendet. Aber die Ausblendung geht weiter: Auch dann, wenn die Familie ein Urlaubsverhalten an den Tag legt, mit dem man ökomoralisch Punkte machen *könnte* - etwa wenn sie, aus welchen Gründen auch immer, zeitweilig auf Fernreisen verzichtet oder mit dem Zug fährt -, wird auf diese zusätzliche *Interpretationsmöglichkeit* verzichtet. Denn sie könnte zukünftiges Verhalten binden, und die Vermutung liegt nahe, dass man sich hier auf eine sehr grundsätzliche Weise von vornherein alle Optionen offen halten will. Der Urlaub ist die Zeit des Jahres, in der dem Recht auf subjektive Entfaltung ein geheiligtes Reservat geschaffen wurde, zu dem konkurrierende Moralansprüche keinen Zutritt haben.

Als weiterer Bereich, der sich weitgehend ökomoralischen Erwägungen verschließt, erweist sich die familiäre Entscheidung über den eigenen *Wohnstandort*, zumindest soweit sie die grundsätzliche und in höchstem Grad mobilitätsrelevante Entscheidung betrifft, aus dem Stadtinneren an die Peripherie oder sogar ins weitere Umland zu ziehen. Die diese Entscheidung begründenden und legitimierenden Motive - insbesondere *das Wohl der Kinder* - sind normativ so hoch besetzt, dass auch hier ökologische Erwägungen in den Status der *Unerheblichkeit* abrutschen.

Wir haben oben auf die Hoffnung der Protagonisten der Umweltbewegung verwiesen, aus der Ökomoral könnte eine neue gesellschaftliche Leitnorm werden, der sich alle anderen Moralen unterordnen müssten. Die Beispiele *Urlaub* und *Wahl des Wohnstandorts* genügen schon, um hier eines Besseren zu belehren. Zwar reichte die Kraft des ökologischen Diskurses zur Formulierung der Anforderungen: Ende der Suburbanisierung, Urlaub in der Nähe. Aber gerade damit zeigt sich auch, dass die Spitze der gesellschaftlichen Wertehierarchie weiterhin von anderen Leitnormen - Wohl des Kindes, subjektive Entfaltung - besetzt bleibt. Unsere Feststellung, dass die Ökomoral in der Mobilität auf *konkurrierende* Normen trifft, bleibt zwar in dem Sinne richtig, dass es

hier in verschiedenen Handlungsbereichen zu konfligierenden Ansprüchen kommt. Aber im Hinblick auf die *Durchsetzungsfähigkeit* dieser Ansprüche zeigt es sich auch, dass die Ökomoral nicht in der obersten Liga spielt.

3.5. Die Unselbständigkeit der Ökomoral: Sie wirkt nur in Begleitung

Wir kehren zur Untersuchung derjenigen verkehrsrelevanten Entscheidungen zurück, die nach Darstellung unserer Gesprächspartner auch ökomoralisch motiviert sind, und wollen genauer ins Auge fassen, welche Bedeutung dieses „*auch*“ hat. Eine auf dem Lande wohnende Sachbearbeiterin, die nach Möglichkeit mit dem Zug zur Arbeit fährt, obwohl auf diese Weise jede Fahrt eine halbe Stunde länger dauert und sie sowieso das Auto braucht, um den nächsten Bahnhof zu erreichen, macht dazu folgende typische Bemerkung: „Dass ich das nun ganz bewusst aus ökologischen Gründen mache - ja, auch, aber es spart auch Benzin, es ist billiger, das Job-Ticket (zu dem sie in der Landesverwaltung Zugang hat, Anm. H/M) ist ja ziemlich günstig“. Im weiteren Verlauf des Interviews spricht sie zudem den geringeren „Stress“ an, der mit dem Zugfahren verbunden sei; sie könne dort auch lesen usw. Die Frage nach dem *entscheidenden* Motiv dafür, dass sie beim Arbeitsweg lieber auf das Auto verzichtet, beantwortet sie schließlich so: „Ich sage mal diese drei Punkte: Stressfreiheit, die Kosten und auch der Umweltgedanke, die sind hier gleichrangig“ (H21).

Die schwierige Interpretationsfrage, inwieweit diese unentschiedene „Gleichrangigkeit“ eine *Konstruktion* für den Interviewer ist oder eine reale Unentschiedenheit im Bewusstsein der befragten Sachbearbeiterin zum Ausdruck bringt, haben wir bereits erörtert. Auf jeden Fall können wir feststellen, dass die Fälle von Autoverzicht, in denen die Befragten behaupten, sich dazu *allein* aus Umweltgründen entschieden zu haben, in unserem Sample mit der Lupe zu suchen sind.¹¹³ Fast immer handelt es sich um

¹¹³ Einen solchen Ausnahmefall stellt ein außerhalb Hannovers wohnender Verwaltungsangestellter im technischen Dienst dar, der seinen überwiegenden Autoverzicht für den täglichen Arbeitsweg so begründet: „Es ist einfach der ökologische Aspekt dabei, dass ich sage: Ich fahre mit dem Zug. Sonst würde ich mit dem Auto fahren“. Den Kostengesichtspunkt habe er sich dabei „noch gar nicht überlegt“, und der geringere Stress des Zugfahrens ist für ihn deshalb kein Argument, weil er im Auto besonders die mit dem „CD-Player“ verbundenen Möglichkeit genießen könnte (H29).

Konstellationen wie hier: In die Entscheidung, die *auch* ökomoralisch begründet wird, gehen außerdem explizit oder implizit andere Motive ein, die in der gegebenen Situation gleichsinnig wirken.

Am häufigsten haben *Kostenerwägungen* diese Wirkung, und zwar in fast allen Bereichen, in denen es zu Verhaltensweisen kommt, die sich als gleichfalls „gut für die Umwelt“ interpretieren lassen. Bei den Entscheidungen über die Größe des familiären Wagenparks liegt dies auf der Hand: Im Fall unserer beiden zum Befragungszeitpunkt „autolosen“ Haushalte spielten finanzielle Erwägungen offenbar eine wichtige Rolle, als das zuvor noch vorhandene Familienauto abgeschafft wurde; ebenso dort, wo ein zukünftiger Übergang zur „Autolosigkeit“ erwogen wird (H13). Das Gleiche gilt für die ökomoralisch interpretierten Beschränkungen des familiären Autoparks auf *ein* Auto, insbesondere in den Fällen, in denen ein peripherer Wohnstandort ein familiäres Zweitauto nahe legen könnte. Entsprechendes gilt, wo der Anspruch schon fast erwachsener Kinder ihren Anspruch auf ein familiäres Dritt- oder Viertauto abgewehrt werden soll. Zu ähnlichen Koalitionen von Umwelt- und Kostenerwägungen kommt es, wenn die Befragten auf eine benzinsparende *Fahrweise* achten, Wert auf *bleifreies* Benzin legen, ihre Alltagswege so *organisieren* und *verketteten*, dass möglichst viel auf einmal erledigt werden kann, und wenn sie bestimmte Wege, z.B. den Weg zum Arbeitsplatz, möglichst ohne Auto - oder wenn mit Auto, dann in Fahrgemeinschaft - zurückzulegen suchen. Aber so häufig im Alltagsleben die Gleichung gelten mag, dass die sparsamste auch die umweltfreundliche Lösung ist: Sie gilt keineswegs immer. Schon bei der technischen Modernisierung des familiären Autobestands kann es hier zum Widerspruch kommen, denn nicht jede Familie hat die Mittel, um sich jedes zweite oder dritte Jahr ein neues Auto anzuschaffen, auch wenn dies unter Umständen sparsamer im Benzinverbrauch ist;¹¹⁴ und für manche Familie ist die Anschaffung eines Autos mit geregelter Katalysator noch heute ein finanzielles Problem, auch wenn die Katlosigkeit inzwischen immer fühlbarer steuerlich „bestraft“ wird. Und es dürfte die ökomoralische *Exterritorialität* des Urlaubs nur unterstützen, dass für eine vierköpfige Familie, die aus Norddeutschland in die Alpen will, das Auto konkurrenzlos billiger ist als die Bundesbahn.

¹¹⁴ Von der schwierigen „objektiven“ Frage, ob der häufige Typenwechsel tatsächlich zu einer Verbesserung der *Ökobilanz* führt, sehen wir hier ab, sondern messen - ganz immanent - die Verhaltensmöglichkeiten an der auf *Modernisierung* setzenden Strategie.

Trotzdem: Sparsamkeit ist im alltäglichen Mobilitätsverhalten der häufigste Koalitionspartner des auch ökologisch motivierten (oder vorsichtiger: des so *deklarierten*) Autoverzichts. Es gibt weitere derartige Partner, und an zweiter Stelle ist hier das *gesundheitliche* Motiv zu nennen. Es kann schon mitgedacht werden, wenn „Autolosigkeit“ überhaupt erwogen wird (H13); meist kommt es neben dem Kostengesichtspunkt ins Spiel, wenn es um regelmäßige Wege wie den Arbeitsweg geht, für den das Rad wegen der körperlichen „Bewegung“ und des „Wohlbefindens“ genommen wird (M15) oder bei dem öffentliche Verkehrsmittel den „Stress“ des Autofahrens ersparen (H20). Gesundheitsmotive, subjektive Gefühle des „Wohlbefindens“ und gutes ökologisches Gewissen kommen zusammen, wenn die Familie am Wochenende zur gemeinsamen Radtour aufbricht. Aber auch diese Koalition hat ihre Grenze, wenn die Mutter ihren Sohn, um seine körperliche Unversehrtheit bangend, mit dem Auto zum Bolzplatz fährt, weil sie ihn angesichts des Verkehrs nicht mit dem Rad hinfahren lassen möchte. Und auch der familiäre Beschluss, von der Innenstadt an die Peripherie zu ziehen, wird meist damit begründet, dass dort die Luft noch „gesund“ sei, die Kinder auf der Straße spielen können usw.

Die weiteren Koalitionsmöglichkeiten sind bunt und vielfältig: Der „Urbanit“ zieht sowieso ein innerstädtisches Wohnquartier vor und benutzt für seine relativ kurzen Wege lieber das Fahrrad, weil ihm das Parkplatzprobleme erspart; ein alteingesessene Dörfler verzichtet in seiner Freizeit gern auf sein Auto, weil seine sozialen Kontakte mit häufigen Lokalbesuchen verbunden sind (H20); ein Gartenfan wehrt sich gegen die Forderung seiner großjährigen Kinder nach eigenen Autos, weil er befürchtet, sie könnten mangels sonstiger Stellplätze im Garten geparkt werden (H19); Eltern überlegen, ob sie in Zukunft für ihre Besuche bei den Großeltern in Süddeutschland trotz höherer Kosten nicht vielleicht doch den Zug nehmen, weil die Kinder sich als auto-unverträglich erwiesen haben (R1); sogar der Autofan, der kurze Wege lieber zu Fuß zurücklegt, weil das besser für die Umwelt *und* für seinen PKW ist (H3). Wegbereiter und Bündnispartner von Entscheidungen, die sich als *ökologisch bedacht* präsentieren, können zuweilen auch weniger profan sein: Hinter der Wahl eines innerstädtischen Wohnstandorts, der ein Leben der kurzen Wege ermöglicht, kann auch *weibliches Autonomiestreben* stehen,

d.h. der dezidierte Wille einer Mutter, nicht zum *Chauffeur ihrer Kinder* werden zu müssen (H28); hinter der Ablehnung von Fernurlaube kann neben der Umweltrücksicht das Unbehagen am touristischen Elendsvoyeurismus und somit *soziale Sensibilität* (H7), in einem anderen Fall die Trauer um die verlorene Erfahrung des Reisens und somit eine spezifische Form des *Hedonismus* stehen (H5). Dass derartige hochkulturelle Motive allerdings keine zuverlässigen Bündnispartner des ökologisch erwünschten Verzichts sind, zeigt sich in vielen nicht minder anspruchsvollen Begründungen, die ansonsten *für* solche Fernurlaube vorgebracht werden: kulturelle Neugier, Begegnung mit Fremden, Verständigung mit anderen Völkern und Religionen.

Also: Auch wenn wir alle Hinweise unserer Interviewpartner auf ökologisch motivierte Mobilitätsentscheidungen für bare Münze nehmen, d.h. die Frage beiseite lassen, inwieweit es sich hier jeweils um *Konstruktion* oder *Realität* handelt, so ist es doch offenbar ein Charakteristikum des ökologischen Motivs, dass es im Alltag überwiegend nur dann realitätswirksam wird, wenn es im Verbund mit gleichsinnigen außerökologischen Motiven und Interessen auftritt. Auch diese Tatsache, dass sich die *gute ökologische Absicht* kaum jemals allein, sondern fast immer nur „in Begleitung“ auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten auswirkt, muss die Hoffnung dämpfen, mit den Anforderungen der Ökologie könne sich eine *höhere Moral* mit überlegenem Prioritäts- und Unbedingtheitsanspruch etablieren. Dass dies auch ein erkenntnistheoretisches Problem aufwirft, haben wir bereits erörtert - es ist schwierig, ja oft unmöglich, in den gar nicht so häufigen Fällen, in denen Menschen behaupten, bei bestimmten Mobilitätsentscheidungen auch von ökologischen Absichten geleitet zu sein, den Realitätsgehalt dieser Behauptung abschätzen zu können. Deshalb ist die skeptische These, dass es *in Wahrheit ganz andere Motive* sind, die hinter solchen Entscheidungen stehen, prinzipiell nicht zu widerlegen - auch wenn andererseits zu vermuten ist, dass das zusätzliche Licht, welches der ökologische Gesichtspunkt auf mobilitätsrelevante Entscheidungen wirft, diese zusätzlich beeinflussen kann, indem es bestimmte Verhaltensorientierungen, die „gut für die Umwelt“ sind, zwar nicht allein begründet, aber zumindest *stabilisiert*.

3.6. Inseln ökomoralisch umkämpften Verhaltens

Es gibt eine Konstellation, in der die Selbstwahrnehmung, auch ökomoralisch motiviert zu sein, einen Grad an Gewissheit erlangt, der den Zweifel, hier womöglich einer *Ex-post-Konstruktion* aufzusitzen, weitgehend ausschließt. Diese Konstellation ist dann gegeben, wenn der Verhaltensbereich, den man durch das eigene ökomoralische Gewissen beeinflusst sieht, nicht als etabliert, sondern als *umkämpft* erfährt, weil es sich gegen widerstreitende Motive behaupten muss. Es ist diese Umkämpftheit, die dem ökomoralischen Motiv den gleichen Realitätsgehalt gibt wie den Bedürfnissen und Interessen, mit denen es im Widerstreit liegt. Hier beschränkt sich die Funktion des ökomoralischen Diskurses nicht nur darauf, den *Status quo* des Mobilitätsverhaltens in seinen ökologisch „vorzeigbaren“ Teilen zu begründen und (vielleicht) zu stabilisieren, sondern es auch zu verändern oder, umgekehrt, gegen Veränderung zu verteidigen.

So berichtet die halbtags in einer Kirchengemeinde arbeitende Frau eines Sachbearbeiters, dass sie ein „schlechtes Gewissen“ habe, wenn sie sich gelegentlich allein in das Familienauto, einen VW-Bus, setze, um mit ihm und nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren - ein schlechtes Gewissen, das auch in „ökologischem Verständnis“ begründet sei, dem aber der „innere Schweinehund“ in die Quere komme, „wenn es morgens dann arg windig ist im Herbst, und man meint, man wär’ furchtbar im Zeitdruck, und es sieht dann noch fürchterlich nach Regen aus“. Aber in acht von zehn Fällen schaffe sie es trotzdem, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren (H28). Oder in einem unserer beiden autolosen Fälle antizipiert die Frau des Hauses, die dies mit ihrem „Verantwortungsgefühl für diese Erde, für die Umwelt“ begründet, mit einem Schuss Selbstironie den späteren Gewissenskonflikt: Das Ehepaar könnte, wenn die vier Kinder aus dem Haus seien, vielleicht doch versucht sein, sich wieder ein Auto anzuschaffen - „hoffentlich sind wir dann sittlich noch so weit gefestigt, dass wir das dann auch so weitermachen, wie wir es bisher handhaben konnten (lacht - gemeint ist ohne Auto, Anm. H/M). Dass wir uns dann nicht so sehr aufweichen lassen“ (H5). Während in diesen Fällen sich der Konflikt in den Personen selbst abspielt, kann er auch innerfamiliär ausgetragen werden, etwa wenn es ein Sachbearbeiter im Innenministerium „strikt“ ablehnt, mit dem Flugzeug in den Urlaub zu fliegen, denn „was da allein so an Treibstoff verpulvert wird und was da wieder runterkommt, das ist mir ein ganz großer Dorn im Auge“, auch wenn seine Fa-

milie „drängelt“, nun auch mal nach Mallorca oder in die Karibik zu fliegen. Er wisse zwar nicht, wie lange er seinen Widerstand noch „durchhalten“ könne, „aber Gott sei dank habe ich hier immer noch etwas zu sagen“ (H9).

Die Beispiele sind lehrreich: Der ökomoralische Impuls wird deshalb als verhaltensrelevant erfahren, weil er sich gegen Widerstand durchsetzen muss. In allen drei Fällen zeigt die genauere Analyse das schon bekannte Bild, dass er dabei nicht allein steht, sondern gewichtige Bündnispartner haben muss. Im ersten Fall handelt es sich um eine fünfköpfige Familie, die von anderthalb Gehältern lebt und über einen Benzin schluckenden VW-Bus verfügt, der vor allem wegen der familiären Urlaubsinteressen gehalten wird; im zitierten „schlechten Gewissen“ verquicken sich ökologische *und* finanzielle Momente (auch der finanzielle Aspekt hat eine moralische Seite - es ist das Familieneinkommen, das beim Fahren des VW-Busses verjubelt wird). Man könnte den Gewissenskonflikt, der beim Anlassen des VW-Busses entsteht, auch so beschreiben: *Es ist schlimm, was damit dem Familien-Budget angetan wird, und dass damit auch noch die Umwelt belastet wird, macht die Sache noch gravierender.* Zudem ist der Weg zur Arbeitsstelle nicht weit und mit dem Rad gefahrlos zurückzulegen; die Frau fährt eigentlich gern Rad usw. Im zweiten Fall wurde das zunächst noch vorhandene Familienauto abgeschafft, als das alte Auto schrottreif war und nicht mehr durch den TÜV gekommen wäre; die Familie hätte sich ein neues Auto zulegen müssen. Da aber auch die Geburt des vierten Kindes bevorstand, hätte dies bedeutet, dass, wenn überhaupt, nicht nur der Kauf eines neuen, sondern auch erheblich größeren und somit teureren Autos notwendig war, um die Familie in ihm unterbringen zu können. Wegen des innerstädtischen Wohnstandorts und der Freude beider Ehepartner am Fahrradfahren war schon das alte Auto nur noch wenig bewegt worden, „da wuchs schon das Gras aus den Scheiben“. Der auch ökologisch motivierte Beschluss, von nun an autolos zu leben, wurde also von einer Kosten-Nutzen-Abwägung begleitet, die wohl schon allein zum gleichen Ergebnis geführt hätte. Wenn die Frau des Hauses einen moralischen Konflikt für den Moment befürchtet, in dem die Kinder aus dem Haus sind, antizipiert sie eine veränderte Kosten-Nutzen-Konstellation: Das Auto müsste nicht mehr qualitativ größer und teurer sein; die heute noch vorhandene Freude am Radfahren hätte sich vielleicht altersbedingt verringert, usw. Und im dritten Fall will der

Sachbearbeiter nicht seinen Traum von der idealen Urlaubsmobilität aufgeben: Er plant, sich irgendwann für die Urlaube in Europa, insbesondere in Italien und Frankreich, ein Camping-Mobil anzuschaffen, um auf diese Weise von angemieteten Ferienwohnungen unabhängig zu werden.

Die Beispiele lassen sich zu folgender These verallgemeinern: Ökomoralische Erwägungen haben dort die Chance zur *entscheidenden* Beeinflussung bzw. Veränderung des Mobilitätsverhaltens, wo *Fünzig-Fünzig-Konstellationen* gegeben sind, d.h. wo die relativ seltene Bedingung vorliegt, dass die jeweilige Entscheidung auch unabhängig von ökologischen Erwägungen „auf der Kippe“ steht. Dies widerspricht nicht dem Befund der bisherigen Umweltverhaltensforschung, dass ein umweltgerechteres Verhalten dort eine Chance habe, wo es den Akteuren „wenig kostet“; immerhin erklärt er z.B. den deutlichen Akzeptanzunterschied ökologischer Anforderungen in den Bereichen Abfallentsorgung und Verkehr (Diekmann/Preisendörfer 1992). Aber wir ergänzen ihn durch eine weitere Konstellation, in der das von Haus aus schwache ökomoralische Motiv eine Chance hat, verhaltensrelevant zu werden: in Konstellationen, in denen es das *Zünglein an der Waage* spielen kann.

Als größter Feind ökologisch motivierter Verhaltensänderungen gilt die *Macht der Gewohnheit*, und zwar gerade auch dort, wo solche Verhaltensänderungen eigentlich „nicht viel kosten“ würden.¹¹⁵ Hier könnte die Funktion des ökomoralischen Diskurses zumindest darin bestehen, eingeschliffene Gewohnheiten überhaupt als solche bewusst zu machen, um so den Boden für ihre Änderung - oder vorsichtiger: für ihre Überführung in den Status der „Umkämpftheit“ - vorzubereiten. Aber auch dies geschieht offenbar nur in Ausnahmesituationen. Eine Justizbeamtin stellt die Ausnahme von der Regel dar, wenn sie berichtet, dass sie am Abend vor dem Interview die 700 m zum Elternabend wie üblich mit dem Auto fuhr, aber hinterher gedacht habe: „Was bist Du für ein Napfkopf. Warum rennst du jetzt eigentlich die 700 m nicht auch zu Fuß? Es ist einfach oft auch nur Gedankenlosigkeit oder totale Bequemlichkeit, dass man nicht die Garage aufmacht, das Fahrrad rausholt, die Garage wieder zumacht und sich aufs Rad schwingt oder einfach mal auf den zwei Beinen rumläuft“. Wobei es bemerkenswert ist, dass

¹¹⁵ Also im Sinne von Diekmann/Preisendörfer (1992) in *Low-cost*-Situationen.

nicht die Konfrontation mit dem eigenen ‘Gewissen’, sondern die Aussicht auf das dialogische Interview dieses Aha-Erlebnis auslöste, denn hinterher habe sie sich gesagt: „Gott, morgen hast du doch das Interview und machst heute Abend schon wieder diesen Murks“ (M31).

Inwieweit solche nicht allzu häufigen reflexiven Anstöße tatsächlich zur Veränderung habitualisierter Autonutzungen führen, muss offen bleiben. Unser Material liefert Beispiele für Lernprozesse, bei denen es zu solchen Umhabitualisierungen kam - z.B. wenn gewohnheitsmäßige Autofahrer entdecken, wie angenehm es sein kann, für die täglichen 50 km zum Arbeitsort auch den Zug zu benutzen. Bei diesen Lernprozessen, die oft durch Zufälligkeiten ausgelöst werden, kann das ökomoralische Motiv dazu beitragen, eingefleischten Gewohnheiten den Anschein des Selbstverständlichen zu nehmen und so die Bereitschaft zu fördern, Neues auszuprobieren. Wobei die Frage, ob die neue Verhaltensmöglichkeit auch angenommen wird und es zu einer wirklichen Umhabitualisierung kommt, im Regelfall nicht durch die Ökomoral allein entschieden wird, sondern durch die gleichzeitige „Entdeckung“ bislang nicht erahnter positiver Begleitumstände, wie z.B. der Stressfreiheit des Bahnfahrens, die Möglichkeit der Zeitungslektüre usw.

Unter bestimmten Bedingungen kann auch der innerfamiliär geführte ökologische Diskurs Verhalten in Frage stellen und somit potentiell verändern. Nicht selten sind es die *Kinder*, die für solche Prozesse zum Katalysator werden. So berichtet ein auf dem Lande wohnender Verwaltungsangestellter über die Vorliebe seiner Frau, am Wochenende Auto-Spazierfahrten über die Dörfer zu machen: „Da sage ich: Nee, weißt du, da habe ich heute keine Lust zu. Ich sage außerdem: Was willst du unnötig Benzin verfahren. Und dann kommen die Kinder: Mama, nein, jetzt wird zu Hause geblieben, du musst nicht noch die Umwelt verpesten“ (M4). Dem Interview ist nicht zu entnehmen, welche *weiteren* Motive hinter der Unlust von Mann und Kindern zu diesen Spazierfahrten stehen. Trotzdem spielt in dieser Situation auseinanderstrebender Bedürfnisse das von den Kindern vorgetragene ökomoralische Argument eine gewichtige Rolle, zumal in diesem Punkt auch die elterliche Vorbildrolle auf dem Spiel steht (immerhin beanspruchen die Eltern meist, die Kinder zur *Umweltrücksicht* zu

erziehen). In einem anderen Fall, in dem zur Familie zwei schon erwachsene Kinder zählen, antizipiert die Mutter voller Schrecken die Möglichkeit, dass diese, angesichts entsprechender Beispiele in der Nachbarschaft, nun demnächst ebenfalls ihr Dritt- und Viertauto einfordern könnten: „Solange sie ihre Füße noch unter meinen Tisch strecken, geht das einfach nicht. Stellen Sie sich einfach den Parkraum vor, den wir beanspruchen, wenn wir hier unsere vier Autos parken. Ich glaube, wir würden sie noch in den Garten kriegen“ (den die Eltern mit großer Liebe pflegen, Anm. H/M). Hier ist es die Mutter, die ökomoralische Argumente gegen die Tendenz der Kinder zur Vielfahrerei ins Feld führt: „Meine Tochter wollten auch schon um die Ecke mit dem Auto fahren, da hat sie die Schlüssel nicht gekriegt, da habe ich gesagt: Das Fahrrad steht draußen“. Die Mutter verbindet dies mit der Bemerkung, dass sie nun auch ihre eigene Autonutzung einschränke und daran denke, „über kurz oder lang“ das ihr zustehende familiäre Zweitauto abzuschaffen - die Schlagkraft ihrer ökomoralischen Argumentation gegenüber den Kindern ist damit rückgekoppelt, dass sie nun auch selbst diesem Anspruchsniveau einigermaßen gerecht werden muss (H19).

Insgesamt muss man jedoch feststellen, dass solche *ökomoralisch umkämpften* Verhaltenssegmente relativ selten auftreten, und zwar in doppelter Hinsicht: Nur bei wenigen unserer Interviewpartner scheint es sie überhaupt zu geben, und auch für diese Wenigen handelt es sich eher um scharf umgrenzte Ausnahmesituationen. Es geschieht nur selten, dass ökomoralische Argumente in den innerfamiliären Auseinandersetzungen eine prominente Rolle spielen, auch wenn es gelegentlich zu der zuletzt beschriebenen *Rückkoppelung* zwischen Pädagogik und eigenem Verhalten kommt; und nur selten scheint der ökologische Gesichtspunkt die Kraft zu entwickeln, eingefleischte Verhaltensgewohnheiten (im Sinne Brechts) zu *verfremden* und somit in Frage zu stellen. Zu den erwähnten *Fünfzig-Fünfzig-Konstellationen* kommt es offenbar nur in Ausnahmefällen; sie bilden Inseln in einem Meer von Verhaltensweisen, die bereits durch andere Motive und Gewohnheiten so weit vorentschieden sind, dass für ökomoralisch motivierte *Verhaltensänderungen* kein Raum bleibt. Dies schließt nicht aus, dass der Teil etablierter Mobilitätsweisen, in denen auf das Auto verzichtet wird, auch ökomoralisch *interpretiert* wird, und dass diese Interpretation selbst zur *Stabilisierung* des Autoverzichts bei-

tragen kann. Aber auch in diesen Fällen begleiten ökomoralische Erwägungen den *Status quo* und haben gerade nicht die Funktion, ihn zu verändern.

3.7. „Da ist ein Bruch drin“: Die Reflexion der Dissonanz

Dass Autofahren der Umwelt schadet, ist - wenn auch mit Vorbehalten - Teil des allgemeinen Bewusstseins, aber die ökomoralische Konsequenz, dass man deshalb weniger Auto fahren solle, hat alles in allem nur geringe Auswirkungen auf das eigene Verhalten. Wie gehen die Menschen mit dieser Dissonanz um?

Nicht alle von uns befragten Ehepaare denken über sie nach. Für nicht wenig ist das Bewusstsein, dass Autofahren der Umwelt schadet, eine Sache, das Faktum, dass man selbst Auto fährt, die andere - zumal meist nur geringer Spielraum für zusätzlichen Autoverzicht gesehen wird, was weiteres Nachdenken erübrigt. Andere Interviewpartner, zumeist aus höheren Bildungsschichten, gestehen in bestimmten Punkten die eigene Mittäterschaft bei der Umweltzerstörung zu. So sagt eine Beamtin, die in einer Vorstadt Hannovers (Garbsen) in verkehrsberuhigter Lage wohnt, dass sie „nie in Hannover wohnen (möchte), halt aufgrund dieser ganzen Sachen (Verkehr)“, und schließt dann die Reflexion an, dass sie „für sich selber aber das Recht genauso in Anspruch“ nehme, „auch mit dem Auto über diese Straßen zu fahren, also die Vahrenwalder, die Schulenburg, die Hildesheimer. Da ist dann der Bruch drin“ (H15). Ein an die Peripherie gezogener Sozialrichter sekundiert: „Als wir in der Stadt gewohnt haben, waren wir die Leidtragenden, weil wir diejenigen gewesen sind, die mit dem Fahrrad gefahren sind, die aber belästigt wurden durch Lärm, Abgas, zugeparkte Straßen. Und jetzt eigentlich, da wir außerhalb der Stadt wohnen und uns relativ viel in der Stadt bewegen, (sind wir) diejenigen, die mit dafür verantwortlich sind“ (M3). *Urlaubsflüge* können ähnliches auslösen: Ein Beamter des Landesamts für Bodenforschung weiß, dass sie „Umweltverschmutzung hoch drei“ seien; „natürlich ist es das, da kann man gar nicht gegen argumentieren“ - aber das sei ihm „egal“ (H4); ein Finanzbeamter äußert, dass auch er mit ihnen „nicht unerheblich“ dazu beitrage, „dass es der Umwelt nicht gut geht. Man weiß es und tut es trotzdem“ (M5).

Manchmal verfestigt sich die Selbstanklage, Mittäter der Umweltzerstörung zu sein, zur *Attitüde der Zerknirschung*, etwa wenn ein beamteter Paläontologe berichtet, stets mit dem Auto oder mit dem Flugzeug in den Urlaub zu fahren, aber alle von seiner Frau vorgetragene moralischen Entschuldigungen zurückweist: „Da gibt es kein Aber. Das ist eigene Uneinsichtigkeit. Das ist einfach ein Widerspruch. Mehr kann ich schon fast dazu nicht sagen. Sicher könnte ich jetzt versuchen, Bedürfnisse da als Begründung heranzuziehen, aber das würde der Sache eigentlich nicht gerecht“ (H3). Ein Biologe im Landeskriminalamt, der fast jeden Alltagsweg im Auto zurücklegt, kommentiert die von seiner Frau konstatierte Verschlechterung der städtischen Lebensqualität durch den Verkehr so: „Da helfen wir natürlich auch mit - das ist die Unlogik dabei.“ Er sieht kommen, dass irgendwann „bestimmte Umweltbelastungen so hoch werden, dass sie nicht mehr zu tragen sind“, und resigniert dabei vor sich seinem eigenen Verhalten: „Natürlich könnten auch wir mithelfen, indem wir sagen: Ich kaufe nur ein Auto, das tatsächlich 3 Liter verbraucht, oder irgend so was. Aber das tun wir auch nicht. Es ist die Inkonsequenz, die man immer mehr auch bei sich selber sieht, die einem selber immer wieder auffällt“ (H19).

Man ist sich hier der berühmten „Lücke“ zwischen *Umweltbewusstsein* und *Handeln* durchaus bewusst, aber es handelt sich, trotz Zerknirschung, um ein quietistisches Wissen, das sich dagegen abschottet, dass daraus *etwas folgen* müsse. Offenbar liegt dieser Zerknirschung auch ein Distinktionsbedürfnis zugrunde: Man möchte sich wenigstens reflexiv dem Gesprächspartner, dem man „ökologisches Bewusstsein“ unterstellt (in diesem Fall: dem Interviewpartner), gewachsen zeigen und von der anonymen Mehrheit durch das höhere und somit auch intelligenteren Problembewusstsein unterscheiden. Andererseits signalisiert die routinierte Gelassenheit, mit der diese Selbstanklagen vorgebracht werden, aber auch ein Absinken der Ökomoral in der Hierarchie der gesellschaftlichen Prioritätensetzungen: Man hat gelernt, mit der Dissonanz zu leben; der Einzelne kann sich das Eingeständnis erlauben, dass er, auch wenn er diskursiv beim Thema Umwelt immer noch „auf der Höhe“ ist, in der Praxis andere Gesichtspunkte für mindestens genau so wichtig hält.

Für die gleiche Abstufung der Ökomoral spricht der überraschende Gestus der *Ehrlichkeit*, mit dem manche unserer Interviewpartner auch diejenigen ihrer Verhaltensweisen, die sie als ökomoralisch motiviert ausgeben *könnten*, diese Motivation absprechen. Ein Geologe, der zu einem unserer beiden „autolosen“ Haushalte gehört, erklärt die Abschaffung des letzten Familienautos „vornehmlich“ damit, „dass es mir zu teuer war und dass es mir zu doof ist, stundenlang Parkplätze zu suchen“, und gerade *nicht*, wie es seine Frau im Interview nahe legt, mit der vom Auto ausgehenden Umweltverschmutzung (H4). Ein Finanzbeamter bekennt, dass er mit dem Rad zur Arbeit fahre, weil er sich dabei wohlfühle und außerdem Geld spare, aber „nicht in erster Linie wegen der Umwelt. Das ist *mit* ein Gesichtspunkt, aber in erster Linie nicht“ (M5). Ein Beamter im Landesamt für Straßenbau bemerkt, dass er beim letzten Autokauf „nicht darauf geguckt“ habe, „ob der einen geregelten Kat hat. Da habe ich mich nachher bannig drüber gefreut, weil es ja auch finanziell und steuerlich (von Vorteil war). Wenn ich ökologisch vorgegangen wäre, dann hätte ich kein Auto gekauft. Das wäre schon die richtige Konsequenz gewesen“. Seine Frau ergänzt lapidar: „Diese ökologischen Gesichtspunkte, die weiß man, die kennt man, aber das ist nicht unbedingt ein Entscheidungsgrund. Das muss man schon so sehen“ (H15).

Ist dies einfach nur die Ehrlichkeit eines durch die christliche Kultur oder die moderne „Reflexivität“ verfeinerten Gewissens? Ein Referatsleiter im Umweltministerium, der heute weniger Auto als früher fährt, führt dies auf seine verstärkte Familienorientierung (weil kleine Kinder da sind), sein verringertes Vergnügen am Autofahren (da die Straßen zu voll seien) und sein reiferes Alter zurück. Und weist mit großer Entschiedenheit als „unehrlich“ zurück, er könne den Radius seiner Freizeitaktivitäten auch aus ökologischen Gründen (Freizeit der kurzen Wege) reduziert haben. Ein solches Motiv könne ihm vielleicht ein Umweltschützer anhängen, weil „*er* das für richtig hält; (aber) *wir* machen das so, wie wir das für richtig halten“, und er habe seine Freizeitaktivitäten nun einmal „nicht aus Umweltgründen“ reduziert, sondern „das hängt alles mit der Familie zusammen“ (M2). Weshalb betont er dies so? Will er sich die Option offen halten, später, wenn die Kinder größer geworden sind, den Radius seiner Freizeitaktivitäten wieder auszuweiten, und seinen künftigen Bewegungsspielraum nicht durch eine allzu *idealistische* Begründung seines gegenwärtigen Verhaltens einengen? Es ist zumindest nicht auszuschließen, dass ein Motiv solcher Ehrlichkeiten auch die Absicht sein könnte, zu-

gunsten der eigenen (zukünftigen) Handlungsfreiheit den Geltungsanspruch der Ökomoral nicht allzu hoch zu hängen.

Eine etwas weniger grundsätzliche Variante, dem eigenen Versagen gegenüber den Ansprüchen der Ökomoral die Spitze zu nehmen, ist das schnelle und zugleich unspezifische Eingeständnis, eben „faul“, „bequem“ oder gar „egoistisch“ zu sein, z.B. wenn die Frau eines VW-Arbeiters begründet, warum sie für die wöchentliche Fahrt zur 1 km entfernten Turnhalle nicht das Rad benutzt (H2), oder wenn die Frau eines Beamten ihren Wunsch nach Fernurlauben damit begründet, dass sie so „egoistisch“ sei, „mehr sehen“ zu wollen (H28). Der Kontext, in dem diese Feststellungen gemacht werden, spricht kaum für ihre selbstkritische Absicht - eher sollen sie von außen kommender Kritik von vornherein den Wind aus den Segeln nehmen, indem man sowieso *alles zu gibt*. Wenn ein Sozialrichter seinen Freundeskreis dadurch charakterisiert, dass in ihm die „Einsicht in die Notwendigkeit“ des Autoverzichts vorherrsche, es jedoch vom „Faktor Bequemlichkeit“ abhängt, dass einige „Leute dann doch noch mit dem Auto fahren“, andere und konsequentere jedoch nicht, ist der „Faktor Bequemlichkeit“ eine Charaktereigenschaft, die er sich auch selbst zuweist (M3). Von der Überzeugung, das eigene Verhalten ändern zu *müssen*, um das Überleben von Menschheit und Natur zu retten usw., ist dies weit entfernt; die ökomoralischen Zumutungen brechen sich am individuellen *Charakter*, der nun einmal ist, wie er ist, und eigentlich auch das *Recht* dazu hat. Implizit verrät dies aber auch etwas über die Art und Weise, wie die ökomoralischen Zumutungen *wahrgenommen* werden: nicht als Notwendigkeiten, die mit der Sorge um das Überleben von Natur und Menschheit begründet sind, sondern als die sattsam bekannten und eigentlich auch etwas verkniffenen Appelle, *nicht* „faul“, „bequem“ und „egoistisch“, sondern asketisch und altruistisch zu sein. Und somit als Appelle, denen gegenüber sich ohne Erröten ein hedonistisches *Recht* auf Faulheit, Bequemlichkeit und sogar Egoismus geltend machen lässt.

Eine andere Form, sich mit dem Auseinanderklaffen von Ökomoral und eigenem Handeln zu arrangieren, ist eine Rechnung, die man als moralischen *Ablasshandel* bezeichnen könnte: Wer im Punkt A ökomoralisch handelt, kann in Punkt B über die Stränge schlagen. Dieser Ablasshandel hat zwei Voraussetzungen: Erstens ist der Maßstab, mit

dem das eigene Verhalten bewertet wird, schon so weit moralisiert, dass es sich nicht mehr primär an seinen *objektiven* Auswirkungen messen lassen muss. Und zweitens muss es ein Pfund geben, mit dem man wuchern kann - sei es, dass es eigene Verhaltensweisen gibt, die sich als gut für die Umwelt *interpretieren* lassen; sei es, dass man in bestimmten Bereichen unter dem Einfluss der Umweltdiskussion tatsächlich das eigene Verhalten *umgestellt* hat. Und alles spricht dafür, dass heute auch zumindest eine der beiden zuletzt genannten Bedingungen gegeben ist: Das ABC solcher Interpretationsleistungen beherrscht fast jeder, und seinen Müll trennt (irgendwie) ebenfalls fast jeder (Preisendörfer 1999, 62). So begründet eine Lehrerin ihren letzten Urlaubsflug in die USA damit, dass die Familie insgesamt relativ selten fliege und den größten Teil ihrer Urlaube in der Nähe mache. Aber sie möchte „auch mal was anderes sehen, und das sind dann eben so Sahne-Bonbons, die wir uns dann rauspicken. Und da habe ich überhaupt kein schlechtes Gewissen. Ich weiß, dass ein Flugzeug nicht unbedingt ein umweltverträgliches Verkehrsmittel ist, aber ich sage mir dann: Der Vorwurf trifft mich nicht, ganz einfach, weil ich nicht sehr viel fliege. Ich denke mal, das können wir uns gönnen“. Und ihr Mann, ein Beamter, fügt hinzu: „Zumal wir wirklich schon dann, wenn wir zu Hause sind, auch darauf achten, dass wir größtenteils halt mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Die ökologische Familienbilanz lässt diese Reise zu“ (H13). Ein autoloses Beamtenehepaar, das regelmäßig in den Urlaub fliegt, formuliert die gleiche Rechnung etwas drastischer: „Wir sagen uns auch: Wir verzichten dann ja doch (im Alltag, Anm. H/M) auf einige Sachen, die sich andere Leute gönnen, und darum hauen wir halt dann im Urlaub richtig auf die Kacke“. Wobei die Frau - im Unterschied zu ihrem Mann (s.o.) - die ökomoralische Motivation ihrer Autolosigkeit betont: Dies sei für sie „einfach nur ein Beitrag, mir einzubilden, ich würde ein bisschen dazu beitragen, die Welt nicht ganz so furchtbar zu verschmutzen. Das tu' ich ja eh schon in vielen anderen Dingen, und deswegen denke ich für mich: Ich fahre dann wenigstens nicht Auto, so, das ist meine kleine Rechtfertigung“ (H4). Unter dem Hauch von Koketterie, mit dem sie den instrumentellen Charakter ihrer „Einbildung“ hervorhebt, wird die moralische Gegenrechnung von *Verdienst* und *Sünde* sichtbar: Es gibt eine „Rechtfertigung“, wenn sie mit ihrem Mann im Urlaub „so richtig auf die Kacke haut“.

Die Figur des selbsteingeräumten ökomoralischen Ablasses taucht in unseren Interviews - mit unterschiedlichen Inhalten - relativ häufig auf. Ein Beamtenehepaar rechtfertigt die erträumten Flugreisen in „Amerikas Wilden Westen“ prophylaktisch damit, dass sie im Alltag „schon ein bisschen (versuchen), so gut es geht ökologisch zu denken“ und in ihrer Siedlungsreihe „die einzigen“ seien, „die einen Kompost haben“ (H11). Und zwei auf dem Lande lebende und viel Auto fahrende Ehepaare, bei denen jeweils die Männer bei VW arbeiten, verweisen darauf, dass sie sich ja „Autos mit Kat“ gekauft und so ihr „Gewissen beruhigt“ hätten (H16), bzw. Greenpeace „ab und zu mal eine Spende (überweisen), wir sind ja gar nicht so, wir haben auch einen Komposthaufen“ (H23). Wird der Geltungsanspruch der Ökomoral darauf reduziert, dass „man ja wenigstens auf einen Punkt verzichten (kann), wenn man nicht alles durchhält“ (M3, Sozialrichter), dann kann sie von ihrem Anspruch auf umfassende und unbedingte Geltung befreit werden. Sie wird handhabbar für einen Alltag, in dem eben auch viele andere konkurrierende Normen und „Sachzwänge“ zu berücksichtigen sind.

Erwähnt sei schließlich, dass ein Argumentationsmuster, auf das wir bereits in der Einleitung unter dem Stichwort *Kollektivgut-Dilemma* eingingen und das oft als bedeutendstes Hindernis für die Umsetzung von *Wissen* in *Verhalten* betrachtet wird, im subjektiven Bewusstsein der von uns Befragten nur eine untergeordnete Rolle spielt. Dass es nicht ganz aus der Welt ist, zeigt die Äußerung einer Personalsachbearbeiterin, die zum Thema Flugreisen bemerkt: „Also natürlich, wenn man sich überlegt, was ein solches Flugzeug an Dreck in die Luft schmeißt, dann dürfte eigentlich nie wieder irgendeiner einen Fuß darein setzen. Das sind wohl Dinge, die mir sehr bewusst sind, aber ob es das nun bringt, wenn wir zwei mit unseren beiden Kindern zu Hause bleiben, und alle anderen fahren trotzdem?“ (H17).

Angesichts der subjektiven *Rationalität* dieses Arguments, das nicht zufällig ein Lieblingsthema des *Rational choice*-Ansatzes ist, stellt sich die Frage, warum es nicht häufiger vorgebracht wird - gerade wegen seiner *Rationalität* müsste es, wenn es das Verhalten bestimmt, den Akteuren ja auch *bewusst* sein. Eine erste Antwort könnte man darin suchen, dass die Intensität, mit der das Umweltproblem in Deutschland thematisiert worden ist, diesem Argument inzwischen die Unschuld und damit auch die *Diskursfä-*

higkeit entzogen hat. So trägt die Frau des zitierten VW-Arbeiters, der „ab und zu“ eine Spende an Greenpeace überweist, für ihre Autonutzung zunächst das strukturell gleiche Argument vor¹¹⁶, um dann auch gleich das Gegenargument beizusteuern: „Das sagt jeder, und so wird es halt immer schlechter, ich weiß es wohl“ (H23). Wobei aber auch diese rationale *Selbstaufhebung* des Kollektivgut-Dilemmas folgenlos bleibt: Die Sprecherin demonstriert, dass sie ihre ökologische Lektion diskursiv gelernt hat, aber sie fährt deshalb nicht weniger Auto.

Eine zweite Antwort, die angesichts des bisher Ausgeführten näher liegt, könnte darin bestehen, dass inzwischen die ökologischen Verhaltensanforderungen gesellschaftlich zu *moralisiert* sind, um noch Gegenstand eines *rational* abwägenden Für und Wider zu

¹¹⁶ „Der einzelne kann im Endeffekt ja auch nichts ausrichten. Wenn wir jetzt auf eins oder auf beide Autos verzichten würden, würde das im Endeffekt auch nicht viel bringen“.

sein. In diesem Sinne wäre die Seltenheit, mit der die von uns Befragten auf das Kollektivgut-Dilemma zu sprechen kommen, ein Indiz dafür, dass die Moralisierung der Ökologie fortgeschritten ist. Dies wäre zweifellos ein Ergebnis der gesellschaftlich hohen Thematisierung des Umweltproblems in den letzten Jahrzehnten. Auf dem Gebiet des Verkehrsverhaltens - und vermutlich nicht nur auf ihm - musste dafür allerdings ein Preis bezahlt werden. Durch die Relativierung der Umweltrelevanz des Autofahrens (s.o.) und durch die Moralisierung der aus dem Umweltschutz abgeleiteten Verhaltensanforderungen, die nun eher ihren *Wert in sich* tragen, verlieren sie ihren erhofften Sonderstatus, der sich aus ihrer Bindung an eine dramatisch gezeichnete Umweltgefährdung ableitete. Sie können nunmehr zu einer asketisch-altruistischen Allerweltsmoral kleingearbeitet werden: Wenn Forderungen nach dem Autoverzicht usw. nicht mehr vor dem primären Hintergrund einer globalen Klimakatastrophe, sondern eher als Normen gesehen werden, die ihren *Wert in sich* tragen, werden sie im Alltag zur kleinen Münze, die von Fall zu Fall bezahlt oder zurückgehalten werden kann.

Beide Antworten suggerieren allerdings, dass es irgendwann in der Vergangenheit eine Art Urzustand der gesellschaftlichen Umweltdiskussion gab, in der die vom *Rational choice*-Ansatz gezeichneten Ausgangsbedingungen des Kollektivgutdilemmas noch galten: Die allgemeine Anerkennung, dass z.B. das Kollektivgut Klimaschutz in jedermanns Interesse liege, und das individuell-rationale Kalkül, welchen Nutzen es bringt, für dieses Kollektivgut persönliche Opfer zu bringen.¹¹⁷ Die Frage ist, ob es einen solchen vormoralischen Urzustand jemals gab und ob die Moralisierung des Umweltproblems nicht schon in dem Moment begann, als es *überhaupt* gesellschaftlich thematisiert wurde – ebenso wie die gesellschaftlichen Standards, mit denen diese Thematisierung kollidierte, schon vorher normativ besetzt waren.

¹¹⁷ Man vgl. hierzu die Darstellung des Kollektivgutdilemmas bei de Haan/Kuckartz 1996, 223 f.

3.8. Das Maß der Anderen: Integration, Distinktion und Stachel

Wie jede Moral hängt die gesellschaftliche Präsenz der Ökomoral nicht nur von der intrinsischen Motivation der Individuen ab, sondern auch von dem Ausmaß, in dem sie sich in ihrem Verhalten von der jeweiligen sozialen Umgebung anerkannt sehen, und in dem sie sich mit ihrem Verhalten von anderen sozialen Gruppen unterscheiden, vielleicht sogar unterscheiden *wollen*. Wobei wir in diesem Fall auch das, worüber man *mit seinen Freunden, Bekannten und Kollegen redet*, zum „Verhalten“ rechnen, denn es ist gerade diese Kommunikation, in der für die Individuen relevante Normbildungsprozesse stattfinden.

So fragten wir unsere Gesprächspartner, in welchem Ausmaß in ihrem Bekanntenkreis das Auto überhaupt als Umweltproblem thematisiert wird, und stießen hier zunächst auf einen Unterschied, der vermutlich *milieuspezifisch* ist: Während wir insbesondere in den höheren Rängen der Landesverwaltung oft auf die Versicherung trafen, dass im eigenen Freundes- und Bekanntenkreis über die Umweltschädlichkeit des Autos gesprochen werde, überwog bei den VW-Arbeitern die Feststellung, dass dies „eigentlich nicht so das Thema“ sei (z.B. M13), gelegentlich durch den Zusatz ergänzt, man arbeite sowieso „den ganzen Tag am Auto, da brauche ich die Unterhaltung eigentlich nicht auch noch darüber“ (M11). Andererseits haben wir bereits festgestellt (s.o.), dass es gerade die höheren Ränge der Landesverwaltung waren, die besonders gnadenlos den „Bruch“ zwischen ökologischer Grundeinstellung zum Auto und eigenem Verhalten herausarbeiteten und hier manchmal regelrechte *Zerknirschung* zur Schau trugen - ein Hinweis darauf, dass der Unterschied zwischen den Milieus beim Problem Auto und Umwelt weniger im Verhalten, sondern eher in der diskursiven Begleitmusik liegt.

Im Hinblick auf die automobilen Praxis sprechen die Berichte dafür, dass auch in dem vergleichsweise „gehobeneren“ Milieu der von der sozialen Umgebung ausgehende Druck in Richtung auf eine *Mittellage* gravitiert, zu der die einerseits kontrollierte, andererseits aber auch selbstverständliche Autonutzung gehört. So berichtet die (bereits zitierte) Ehefrau eines Beamten, die nur gelegentlich und mit großen Skrupeln den familiären VW-Bus für ihre Alltagswege anwirft, dass ihr Bekanntenkreis diese Skrupel

für „übertrieben“ halte und eigentlich „erwartet“ habe, „dass wir nun doch ein zweites Auto bekämen“, als sie vor einigen Jahren wieder berufstätig wurde (H28). Ein anderes Beamtenhepaar gibt zu Protokoll, aufgrund des alten Autos und der Erwägung, vielleicht eines Tages ganz autolos leben zu wollen, von einigen Bekannten „nicht so ganz für voll“ genommen und von Verwandten für „ökologische Spinner“ gehalten zu werden (H13). Die Frau eines Kriminalbeamten erzählt, wie sie sich gegen den eigenen Freundeskreis, in dem Wagenparks von zwei bis drei Autos der Normalfall seien, durchsetzen musste. In diesem Kreis sei zunächst „belächelt“ worden, dass in einer sechsköpfigen Familie „nur ein Auto vor der Tür steht. Aber mittlerweile sagt keiner mehr was drüber, inzwischen nehme ich auch kein Blatt mehr vor der Mund, und sage: Ich brauch’ das nicht, und Ihr bräuchtet’s erst recht nicht“ (H1). Trotzdem ist dieser Druck vorhanden, und er ist fühlbar genug, um ein allzu großes Ausscheren aus der automobilen Normalität zu verhindern. So sagt eine Biologin über die aus ihrer Sicht nicht ganz abwegige Möglichkeit, auch autolos zu leben: „Da ist man manchmal selber gespalten, weil man ja vieles einfach für gut hält und gerne täte, und dann stellt man ja doch fest, dass man so weltfremd nicht leben kann, weil dann wird man halt doch zum Außenseiter irgendwie. Und gerade mit Kindern, denen möchte man das ja dann auch nicht antun, irgendwie“ (H3). Die Erwartungen der sozialen Umwelt lassen den Individuen zwar Spielräume für intrinsisch motivierte Abweichungen von der automobilen Normalität, aber produzieren auf jeden Fall Widerstände, die erst einmal überwunden werden müssen. Und auch hier erweist sich der kindzentrierte Diskurs als normative Kraft, welche den in die Mittellage drängenden Druck verstärkt.

Die Kehrseite der sich selbst zugewiesenen *Mittellage* ist es, dass sie eigentlich jedem, auch dem relativen Vielfahrer, angesichts der ökomoralischen Meßlatte die Chance der positiven *Distinktion* gibt. Ein immer wiederkehrender Topos ist der Nachbar, der „von hier 500 m zum Bäcker fährt“, weil er sonst seine „drei Brötchen nicht tragen“ könne (H17), der „5 m mit dem Auto um die Ecke (fährt)“ (H1), oder der trotz „ökologischen Ansatzes“ seine Kinder „die 500 m zum Kindergarten fährt“ (H29), usw. Für diesen Topos ist es unerheblich, ob es die apostrophierten Nachbarn oder Bekannten wirklich gibt oder ob sie einfach nur ein Klischee sind, denn er fungiert offenbar als jederzeit aktivierbare Vergleichsfolie, vor der sich ökomoralisches Selbstbewusstsein aufbauen

lässt. So mokiert sich eine Beamtin, die einmal wöchentlich mit dem Rad zur 1 km entfernten Turnhalle fährt, über „das Bewusstsein“ der „Masse der Leute“, die für die gleiche Strecke das Auto nehmen (M16).

Eine spezifische Variante dieser positiven Selbstabgrenzung liefern auf dem Lande lebende VW-Arbeiter, die täglich eine längere Strecke mit dem Auto zur Arbeit fahren und sich über Kollegen ereifern, die in der Nähe des VW-Werks wohnen und ebenfalls mit dem Auto kommen, obwohl sie „bequem zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren könnten“ (H25). Dass sie diese kurze Strecke dann auch noch „allein“ fahren, ist „für mich unbegreiflich. In meiner Abteilung sind drei Mann, die könnten auch mit dem Fahrrad fahren, die nehmen für 10 Minuten ein Auto“ (H24). Sie werden als Arbeitskollegen eingestuft, die „sich absolut keine Gedanken“ machen - ein ökomoralisch gemeintes Verdikt, das durch den nicht ganz uneigennütigen Vorwurf ergänzt wird, dass sie „uns den Parkplatz wegnehmen“ (H25).

Eine ähnliche Vergleichsfolie bietet der Wagenpark, den sich andere Familien halten und im Vergleich zu dem der eigene bescheiden ausfällt. Eine Verwaltungsangestellte, die gemeinsam mit ihrem Mann ein Auto fährt, kennt „Bekannte, die haben zwei erwachsene Kinder jetzt, die haben jeder sein Auto. Das finde ich auch übertrieben, also da waren zum Teil in den Haushalten vier Autos drin. Und das sind so Dinge, denke ich, das muss auch nicht sein. Da müsste man ein bisschen umdenken“ (M24). Ein auf dem Lande lebender VW-Arbeiter, dessen dreiköpfiger Haushalt mit zwei Autos bestückt ist, äußert über einen Arbeitskollegen, mit dem er eine Fahrgemeinschaft bildet, dass dieser allein mit seiner Frau (und ohne Kinder) drei Autos fährt, „der macht ja fast keinen Weg ohne Wagen“, was laut Aussage seiner Frau auch an dessen Ehefrau liege, die „sehr bequem mit dem Fahrrad“ sei (H22).

Dass das Auto vielen Menschen als „Statussymbol“ dient, ist inzwischen so sehr zum Allgemeingut geworden, dass es in bestimmten Milieus auch zum negativen Distinktionsmittel werden kann. In einer Gesellschaft, deren Mitglieder sich nach Lebensstilen sortieren, signalisieren Statussymbole vor allem Lebensstile, und der eigene Lebensstil lässt sich unter anderem dadurch definieren, dass man sich von den Statussymbolen

anderer *abgrenzt*. So legt ein Verwaltungsbeamter ausführlich dar, dass sein eigenes Auto klein und „nicht besonders gut instand gehalten“ sei, „der Lack sieht wirklich nicht sehr gut aus“. Womit er sich explizit von Leuten absetzt, für die das Auto „Statussymbol“ sei, die „das einfach zeigen (wollen). Zum Beispiel ein Arbeitskollege, der kauft sich die billigsten Sachen in vielen Hinsichten, aber beim Auto muss es dann ein Mercedes sein. Ich habe das in meiner Zeit bei der Bundeswehr gesehen: Je höher der Dienstgrad war, desto weniger haben die Leute Wert gelegt auf die Größe und das repräsentative Aussehen des Autos. Je niedriger die hierarchische Stellung war und je geringer das Selbstvertrauen, desto mehr musste das Auto hier Ersatz bieten“ (R1). Aus dieser *erhöhten* Perspektive beginnt der Wunsch, die eigene Distinktion am „dicken“ Auto festzumachen, inzwischen zu einem Signal für die Zugehörigkeit zu den unteren und weniger gebildeten Schichten zu werden; die höhere Distinktion dessen, der sich diesen Schichten nicht zurechnet, äußert sich im *Verzicht* auf das repräsentative Auto, und flankiert damit den ökomoralischen Vorbehalt gegen „dicke Benzinfresser“, den sich der Besitzer des kleineren und unscheinbareren Wagens zugute halten kann.

Wohlmerkt: Hier geht es nicht um den *Autoverzicht* als solchen, sondern um den Teilnahmeverzicht am Wettbewerb um das „tollere“ Auto, durch den ein ökomoralisches Motiv zum integralen Bestandteil und Distinktionsmittel gehobenen Lebensstils werden könnte. Ähnliches gilt für bestimmte Verkehrsmittelentscheidungen, insbesondere beim Weg zur Arbeit. Unter den jüngeren und gebildeteren Beamten, die wir interviewten, hat das Fahrrad den Ruch der Armseligkeit, der ihm in anderen sozialen Kontexten¹¹⁸ noch anhaftet, verloren. Und nicht wenige von ihnen geben zu erkennen, dass

118 Wir stützen uns hier allerdings nicht auf das empirische Material unseres Samples, sondern z.B. auf Informationen eines „grün-alternativen“ Berufsschullehrers, der bei seinen Berufsschülern zunächst nur auf mitleidige Herablassung stieß, als sich herumsprach, dass er mit dem Fahrrad in die Schule fuhr.

für sie das Fahrrad sogar zum positiven Distinktionsmittel geworden ist, dessen beharrliche Nutzung den körperbewussten Willen zu Gesundheit, Sportlichkeit und Dynamik signalisiert. Dies hat allerdings Grenzen: Dass auch die völlige *Autolosigkeit* für mehr als eine kleine soziale Minderheit zu einem positiven Distinktionsmittel werden könnte, erscheint - zumindest bei Ehepaaren mit Kindern - als unwahrscheinlich. Denn erstens könnte es sowieso nur für die Minderheit der „Urbaniten“ gelten, die trotz vorhandener Kinder an ihrem innerstädtischen Wohnort festhält, und zweitens nur für diejenige Minderheit in dieser Minderheit, welche den Besitz eines Autos auch bei ihren Freizeitunternehmungen - und insbesondere für den Urlaub! - für überflüssig hält.

Die soziale Umgebung drängt also in eine automobilen Mittellage, und die ökomoralische Selbstvergewisserung, welche diesen Druck flankiert und unterstützt, lebt von dem sozialen Vergleich mit denjenigen, die aus subjektiver Sicht diese Mittellage verlassen, d.h. nicht auch mal zum Fahrrad greifen, *noch* kürzere Strecken mit dem Auto zurücklegen, sich den *noch* größeren Wagenpark halten, einen unnötig „dicken“ Mercedes oder BMW fahren usw.

Zum ökomoralischen Arrangement der automobilen Mittellage gehört aber auch die Selbstimmunisierung gegen die andere Seite, d.h. gegen diejenige Minderheit, die den Beweis zu liefern scheint, dass auch in heutiger Zeit eine *autolose* Existenz möglich ist. Wir wollen hier nicht die Frage erörtern, welche besonderen Bedingungen und Motive hinter der Autolosigkeit dieser Minderheit stehen (wir erwähnten bereits, dass es auch außermoralische Motive sind), sondern uns auf die Frage konzentrieren, wie die Mehrheit „mit Auto“ diesen Stachel verarbeitet. Denn so klein diese Minderheit auch sein mag: Für viele unserer Interviewpartner gibt es in ihrem Freundes- oder Bekanntenkreis zumindest *ein* Beispiel praktizierter Autolosigkeit, welches sie immerhin so beschäftigt, dass sie in den Interviews von selbst darauf zu sprechen kommen. Die Aufmerksamkeit, mit der solche Experimente der Autolosigkeit verfolgt werden, ist offensichtlich nicht nur der eigenen Neugierde, sondern auch der in ihnen gesehenen moralischen Herausforderung geschuldet.

Zu unserem Sample gehören außer den beiden Familien, die zum Zeitpunkt unserer Befragung kein Auto besaßen, auch einige Haushalte, die früher einmal versucht hatten, autolos zu leben, und die dabei ablaufenden sozialen Kommunikationsprozesse aus der Binnenperspektive durchlebten. Eine Beamtin berichtet über eine von ihr „seltsam“ genannte Erfahrung: „Als wir kein Auto hatten, wurden wir da viel öfter drauf angesprochen. Das war dann irgendwie so, als wenn die anderen Leute eine Rechtfertigung dafür brauchten, dass sie noch Auto fahren, und wir nicht. Oder nach dem Motto, wenn wir uns dann doch mal ein Auto geliehen haben: Na siehste, es ist doch ganz schön, ein Auto zu haben“ (H15). Ein Verwaltungsbeamter erzählt, dass ein Teil seiner Bekannten seine halbjährige Autolosigkeit „mit Interesse verfolgt“ habe. Sie hätten ihn und seine Frau „keineswegs für Spinner erklärt, sondern die waren ganz heiß darauf, mal zu hören: Wie ist das so?“ Wozu seine Frau anmerkt, dass sich auch hier das Interesse vor allem auf die Frage konzentriert habe: „Wann geben die auf?“ (H13). Indirekt bestätigt wird dieser Eindruck durch die Frau eines VW-Arbeiters, die berichtet, sehr lange ein autolos lebendes Ehepaar „bewundert“ zu haben, aber dann mit einer gewissen Befriedigung feststellt, dass es sich nun doch aus Bequemlichkeit ein Auto angeschafft habe, weil es gemerkt habe, „wie viel Zeit man dadurch (den Autoverzicht) verloren hat“ (H2). Eine ähnliche Befriedigung lässt ein auf dem Lande lebender Klimatechniker erkennen, der über einen Nachbar berichtet, über den sogar „in der Zeitung groß Reklame gemacht“ worden sei, er mache nun „mal einen Monat autofrei. Der war aber kaum rum, da war das Garagentor aber schon auf und denn aber los. Da musste wahrscheinlich alles nachgeholt werden, was bisher (versäumt wurde)“ (M24).

Die Wiederanschaffung eines Autos bzw. (im eben zitierten Fall) die Wiederöffnung des Garagentors bedeutet also die Rückkehr zur Normalität, und zwar nicht nur für die betroffenen Familien, sondern auch für eine soziale Umgebung, welche dadurch ihre eigene Alltagsorientierung bestätigt sieht und sich mit einer moralischen Herausforderung weniger herumschlagen muss.

Aber es gibt auch Haushalte, die sich im Zustand der Autolosigkeit eingerichtet haben und somit einen andauernden Stachel für ihre Umgebung darstellen. Eine Verarbeitungsweise dieses Stachels zeigt ein auf dem Lande lebender VW-Arbeiter, der mit

einer in der nächsten Kleinstadt lebenden autolosen Familie befreundet ist, in der die Frau des Hauses Lehrerin ist. Der VW-Arbeiter diskutiert ausführlich die „ganz anderen Bedingungen“, unter denen der Ehemann der Lehrerin lebt und „nicht so ins Berufsleben eingebunden“ sei wie er selbst: Er mache den Hausmann und betreibe eine kleine Reparaturwerkstatt für Fahrräder im häuslichen Keller. „Wenn ich finanziell genauso gut dastehen würde wie (er) jetzt, dann würde ich seinen Lebensstil auch vorziehen, hundertprozentig, denn der hat garantiert mindestens 99,99 Prozent weniger Stress, als wir ihn haben, da gehe ich mal von aus. Die beiden brauchen sich auch keine Gedanken zu machen, wenn sie einkaufen gehen: Och, quatsch ich da noch mit einem, dann dauert’s vielleicht zwei Stunden oder drei Stunden - bei uns ist alles nach Plan gerichtet, man muss sehen, dass man es so schnell wie möglich erledigen kann, von der Zeit her, dass das so hinhaut“ (H25). Hier ist es der Unterschied der „Lebensverhältnisse“, der den Unterschied in der Autohaltung erklärt, wobei sich der VW-Arbeiter in einem Zwangsverhältnis sieht, das ihm nicht nur die tägliche Autonutzung, sondern auch insgesamt eine Lebensweise aufnötigt, die unter dem Regime ständiger Zeitknappheit steht.

Eine andere Reaktionsweise verschiebt das Problem auf die moralische Ebene: Man bewundert demonstrativ eine *Konsequenz*, die man bei anderen wahrnimmt, zu der man sich aber selbst für unfähig erklärt. So erklärt ein Ministerialbeamter, der in einem Vorort von Hannover wohnt: „Ich kenne Kollegen, die haben das Auto verkauft, die sind sehr konsequent, die betrachte ich richtig neidisch, muss ich sagen, dass die das so geschafft haben, die machen tatsächlich alles mit dem Zug, Urlaube und solche Dinge. Das finde ich ganz toll, aber das kriege ich irgendwie nicht hin. Und auch sonst, so Einkaufen, das machen sie mit einem Rad mit Anhänger und so, die haben konsequent auf das Auto verzichtet. Und diesen Schritt, das schaffen wir nicht“ (H9). Der Verarbeitungsform, das Problem als Charakterfrage zu interpretieren, begegneten wir bereits (s.o.); auch beim Vergleich mit den Autolosen erscheint „Konsequenz“ als Charaktereigenschaft, über die andere verfügen, aber nicht man selbst. Trotz der scheinbaren Rückhaltlosigkeit dieser Bewunderung enthält auch sie ein Moment des *Kleinarbeitens*: Das Objekt der Bewunderung wird auf ein Podest gestellt, in das der Begriff „Konsequenz“ eingemeißelt ist, wobei man wohl in Rechnung stellt, dass das

soziale Ansehen dieser Tugend nicht ganz frei von Ambivalenz ist: Man weiß, dass auch „Inkonsequenz“ einige Sympathiewerte beanspruchen kann.

In einer dritten Reaktionsweise wird der in Bewunderung verpackte Vorbehalt noch deutlicher, wenn z.B. die Frau eines Finanzbeamten, die als Personalsachbearbeiterin in einem Industriebetrieb arbeitet, äußert: „Es gibt ja schon einige, die es wirklich durchziehen. Wir kennen auch ein paar, die so auf einem ganz tollen Ökotrip sind, und das auch für sich durchziehen. Das finde ich auch ganz toll, dass die das so können. Aber ich weiß nicht - da muss man doch ganz fest dran glauben, und da muss man doch sein Leben für hinstellen und sagen: Dafür lebe ich jetzt. Die sind richtig überzeugt davon, und dann ist es auch okay, dass die so leben“ (H17). Dass hier ein „fester Glauben“ vorhanden sein müsse, meint auch ein Angestellter der Oberfinanzdirektion: „Gut, muss man im Prinzip den Hut vor ziehen, muss man sagen: schön, dass ihr das macht. Aber für mich wäre es halt nichts“ (H10). Hier ist der von anderen Menschen vorgelebten autolosen Existenz endgültig der Stachel gezogen: Sie wird zum Ausdruck eines fundamentalistischen „Ökotrips“, den man nicht ganz für voll nimmt und zu dem man skeptische Distanz hält.

3.9. Fazit: Die domestizierte Moral

Es war eine Minderheit, die vor gut zwei Jahrzehnten mit der Botschaft Aufmerksamkeit erregte, dass angesichts einer drohenden ökologischen Apokalypse eine radikale Umkehr notwendig sei. Adressaten dieser Botschaft wurden zunächst in gesellschaftlichen Teilbereichen wie die Industrie gesucht, sodann in der vorherrschenden Lebensweise insgesamt. Ihr Inhalt bestand in der immer differenzierteren Darstellung von Verursachungszusammenhängen, aus der für die verschiedenen sozialen Subjekte und für die Politik entsprechende Konversionsaufträge abgeleitet wurden. Da man auch schon damals ahnte, wie schwierig eine solche Umkehr werden könnte, wurde ihre Unabweis-

barkeit durch das Ausmalen der katastrophischen Wirkung des *Weiter so wie bisher* unterstrichen.¹¹⁹

Die Botschaft hatte Erfolg, ihre gesellschaftliche Basis erweiterte sich: Die ökologische Industriekritik wurde Teil des gesellschaftlichen Bewusstseins und erzielte in verschiedenen Industriebranchen beachtliche Wirkung¹²⁰; die Kritik an der vorherrschenden Lebensweise wurde breit rezipiert und hinterließ in einigen Bereichen des Alltagslebens, z.B. beim Einkauf oder im alltäglichen Umgang mit dem Müll, praktische Spuren.¹²¹ Die Einbeziehung des gesellschaftlichen Durchschnittsalltags in die ökologische Kritik blieb jedoch nicht ohne Konsequenzen für diese selbst.

Der Anspruch dieser Kritik, auch praktisch werden zu müssen, war nur durch *Differenzierung* einzulösen. In einigen Bereichen des Alltagslebens führte sie zu unübersehbaren Veränderungen, andere Bereiche, zu denen auch das Mobilitätsverhalten gehört, erwiesen sich als weitgehend veränderungsresistent. Der Versuch, normative Verhaltensanforderungen *objektiv* aus ökologischen Verursachungszusammenhängen abzuleiten, brach sich an der selektiven Rezeptionsbereitschaft der Subjekte. Im subjektiven moralischen Kalkül konnte das, was man für die Umwelt tut, zur unterstützenden Verstrebung dessen werden, was man ihr gegenüber unterlässt: Wer mit Auto oder Flugzeug in den Fernurlaub aufbricht, beweist sich und der Welt mit Kompostierung und Mülltrennung, dass ihn (oder sie) der ökologische Ruf nach einer veränderten Lebensweise nicht unberührt gelassen hat. Ambivalente Auswirkungen hatte auch der Versuch, die Umweltgefahren gewissermaßen flächendeckend zu dramatisieren: Einerseits beförderte er die Moralisierung der ableitbaren Verhaltensanforderungen, andererseits verschliss er - unter anderem durch Überstrapazierung - ihre kognitive Grundlage, die eigentlich den Sonderstatus dieser Moral begründen sollte. Wenn alle ökologisch begründeten Verhaltensänderungen gleich wichtig sind, aber sich doch vor allem als moralische Forderungen präsentieren, tut die Subjektivität mit ihnen das, was sie bisher mit jeder Moral gemacht hat: Sie arbeitet sie klein. Das Bewusstsein, dass diese Anforderungen eine *ob-*

119 Womit nicht ausgeschlossen werden soll, dass diese Wirkung tatsächlich katastrophal *ist* - siehe das Abschlusskapitel dieser Untersuchung. Aber natürlich wurde die Dramatisierung auch instrumentell eingesetzt.

120 Vgl. etwa Longolius 1993, Heine/Mautz 1995.

121 Vgl. hierzu und zum folgenden Haan/Kuckartz 1996, 123 ff.

jektive Grundlage haben, ging nicht ganz verloren, aber veränderte in diesem Verschleißprozess seine Funktion: Während das Menetekel der drohenden Katastrophe verblasste, blieb das Wissen, dass ökologische Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge komplex sind, erhalten, und dies lieferte nun auch die kognitive Grundlage dafür, dass sich der Veralltäglichungsprozess der Ökomoral beschleunigte (*nicht allein und nicht so sehr der Autofahrer ist schuld, sondern die Industrie usw.*).

Indem sich die ökologische Kritik des Alltags bemächtigte, veralltäglichte sie selbst, und dies gleich in mehrerlei Hinsicht: Sie wurde entdramatisiert, ihre Anforderungen verloren ein gutes Stück ihres ursprünglichen Rigorismus. Und sie wurde zu einer der vielen grauen Alltagspflichten, denen man in bestimmten Situationen (Urlaub!) entfliehen kann. Das ökologische Bewusstsein, dem wir bei unseren Interviewpartner im Hinblick auf das Autofahren begegnen, ist in doppelter Weise domestiziert: Auf der kognitiven Ebene wird die Umweltschädlichkeit des Autofahrens anerkannt *und* relativiert; auf der moralischen Ebene erscheint die normative Anforderung eines umweltfreundlicheren Verkehrsverhaltens als schwache Norm, die dort, wo es passt, in die Interpretation des eigenen Verhaltens einbezogen wird, aber nur selten - und nur dann, wenn ihr andere motivationale Bündnispartner zu Hilfe kommen - reales Verkehrsverhalten wirklich *ändert*.

Die Hoffnung, mit dem Umweltthema eine Moral höherer Ordnung und übergeordneter Priorität zu etablieren, hat sich - dies wird deutlich - nicht erfüllt. Von dem katastrophischen Umweltbewusstsein der ökologischen Protagonisten ist in der veralltäglichten Ökomoral, zumindest soweit sie sich in den realen Verkehrsmittelentscheidungen niederschlägt, wenig geblieben. Obwohl der Versuch, eine neue ökologische Moral gesellschaftlich zu verankern, erst auf eine wenige Jahrzehnte alte Geschichte zurückblicken kann, zeigt sie bereits viele Symptome einer *alt gewordenen*, d.h. auf das menschliche Maß heruntergeschraubten Moral, mit einigen überraschenden Parallelen zur säkularisierten *christlichen* Alltagsmoral: Schon jetzt gibt es offenbar eine stillschweigende Übereinkunft, dass die Menschen den ökologischen Anforderungen an ihre Lebensweise nur bruchstückhaft genügen können, nur Heilige sind konsequent; auch hier gibt es „gute Werke“, aber sie werden vor allem im Flickenteppich des *Status quo* gesucht;

auch hier wird aufgerechnet und Ablass gewährt; auch hier gibt es Selbstanklage und Zerknirschung und die Ehrlichkeit des verfeinerten Gewissens, das seine eigenen Motive unter Verdacht stellt.

Die ökologischen Ansprüche haben sich im Alltag etabliert, aber ihre Sturm- und Drangzeit ist vorbei; die Menschen haben sich daran gewöhnt, mit der Dissonanz zu leben und sich in ihr einzurichten.

4. Der verkehrspolitische Umweg zur Verhaltensänderung

Wenn die Hoffnung auf die vielen Einzelnen, die aufgrund besserer ökologischer Einsicht ihr Verhalten jeweils individuell umsteuern und somit in ihrer Addition eine „Verkehrswende von unten“ herbeiführen, zumindest im Verkehrsbereich in eine Sackgasse zu führen scheint, so bleibt als naheliegender Ausweg die Umsteuerung „von oben“, über die *Politik*.¹²² Vieles weist in diese Richtung. Dass ein Gutteil der alltäglichen Automobilität durch die ihr vorgegebenen *Rahmenbedingungen* vorentschieden wird, ist einleuchtend. Die Rahmenbedingungen der Mobilität bilden das eigentliche Feld politischer Gestaltung, auch wenn sie teilweise von den Individuen selbst beeinflussbar sind (z.B. der Wohnstandort), teilweise durch gesellschaftliche Normen gesetzt sind, denen sich auch die Politik beugen muss (z.B. das *Wohl des Kindes*). Wir haben bereits in der Einleitung erwähnt, dass es Vertreter des ökonomischen *Rational choice*-Ansatzes gibt (z.B. Krol 1994, 1995), die diesen Rekurs auf die Rahmenbedingungen zu der Behauptung radikalisieren, dass es niemals die Einzelnen seien, die sich im Sinne des Umweltschutzes irrational verhalten, denn sie verfolgten ja nur konsequent ihre egoistischen Interessen. Die Irrationalität liege bei den Institutionen, welche die Rahmenbedingungen so setzen, dass „Pawlowsche Kosten-Nutzen-Hund“ in die falsche Richtung laufen *müsse*. Dies suggeriert eine politische Gestaltungsfreiheit, die nur der hier skizzierten Zweck-Mittel-Rationalität zu folgen und die Rahmenbedingungen - wie ein Uhrwerk - entsprechend einzustellen hat. Aber ist eine solche Gestaltungsfreiheit

¹²² Wir werden allerdings noch sehen, dass das einfache „Oben“-„Unten“-Schema weiterer Differenzierung bedarf, denn zumindest auf kommunaler Ebene ist jede autorestriktive Verkehrspolitik in hohem Maße auf *Bürgerbeteiligung* angewiesen (s.u.).

vorhanden? In der Geschichte der ökologischen Bewegung gab es Protagonisten, die den Ausweg in der „heilsamen Tyrannis“ eines neuen und von allen demokratischen Fesseln befreiten „Fürsten der ökologischen Wende“ sahen (Bahro 1987, 323 ff, 472 f). In der repräsentativen Demokratie, in der wir nun einmal leben, erscheint der politische Ausweg steiniger: Hier muss sich die Hoffnung auf ihn mit der skeptischen Frage auseinandersetzen, inwieweit eine solche Umsteuerung überhaupt konsens- oder zumindest mehrheitsfähig sein kann. Womit wir wieder bei den Einzelnen angekommen wären, von denen nun einmal der hier erforderliche Konsens abhängt. Hier droht die Möglichkeit eines in Wahrheit ausweglosen *Circulus vitiosus*: Wenn wir von der Voraussetzung ausgehen müssten, dass die Staatsbürger in ihren mobilitätspolitischen Präferenzen die Zwänge und Präferenzen reproduzieren, die in ihre alltäglichen Mobilitätsentscheidungen eingehen, könnte dann demokratische Politik die bestehenden Mobilitätsverhältnisse überhaupt noch umsteuern, statt sie nur abzubilden? Muss nicht allein schon die Vielfalt der individuellen Interessenlagen, situativen Konstellationen und normativen Präferenzen jede gezielte Veränderung blockieren? Andererseits: Inwieweit gilt eigentlich die unterstellte Deckungsgleichheit von verkehrspolitischer Einstellung und individuellem Verhalten? Auf diese Fragen wollen wir uns zunächst konzentrieren.

4.1. Mobilitätsverhalten und verkehrspolitische Option

Werfen wir also zur ersten Orientierung einen Blick auf die mehrheitlichen verkehrspolitischen Einstellungen unserer Interviewpartner. Fast einhellig werden alle Maßnahmen begrüßt, die den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel dadurch begünstigen, dass sie die Angebote für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr und die Bedingungen für die Fahrradnutzung (Ausbau und Verbreiterung der Radwege, Einrichtung von bewachten Radstationen usw.) verbessern. Große Hoffnungen werden in die Entwicklung emissionsgeminderter Automobile gesetzt, z.B. des „Drei-Liter-Autos“ oder anderer noch schadstoffärmerer Lösungen des Antriebsproblems. Alle kritisieren die Automobilindustrie, der unterstellt wird, mit solchen Lösungen bewusst hinter dem Berge zu halten. Mehrheitlich befürwortet wird eine verstärkte Regulierung und partielle Zurück-

drängung des innerstädtischen Autoverkehrs, z.B. durch Erweiterung der Fußgängerzonen im Zentrum und der 30 km-Zonen in den Wohngebieten und durch noch konsequentere Vorrangschaltungen für öffentliche Verkehrsmittel. Es sind ebenfalls deutliche Mehrheiten, die sich im außerstädtischen Verkehr für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen¹²³ und eine Rückverlagerung des Gütertransports auf die Schiene aussprechen. Dagegen stößt der forcierte Einsatz des Steuerungsmittels Geld, d.h. die gezielte Verteuerung des Autofahrens, auf Widerstand: Weitere deutliche Erhöhungen der Mineralölsteuer werden überwiegend abgelehnt, und selbst die Sondersteuer für emissionsstarke Altautos begegnet erheblicher Skepsis (hier sind die Meinungen gespalten).¹²⁴

Insgesamt lässt sich die verkehrspolitische Durchschnittsmeinung als *gemäßigt reformerisch* bestimmen: In bestimmten Bereichen (v.a. auf finanziellem Gebiet) wird mehrheitlich der Status quo, in anderen Bereichen werden regulierende und teilweise auch zurückdrängende Eingriffe in den automobilen Verkehr befürwortet. Man ist nicht für umfassende und „revolutionäre“, aber immerhin begrenzte Eingriffe in die Rahmenbedingungen des alltäglichen Verkehrsverhaltens, die in der Resultante auf etwas weniger Auto - und etwas weniger Umweltschädigung *durch* das Auto -hinauslaufen würden.

Dies sind Ergebnisse, die mit den Befunden der in den 90er Jahren in der Bundesrepublik durchgeführten Bevölkerungsumfragen über die verkehrspolitischen Einstellungen (Preisendörfer 1999, 38) weitgehend übereinstimmen¹²⁵ und somit indirekt, zumindest

123 Im Unterschied zu Preisendörfer (1999), der von einem „allgemeinen Tempolimit“ eigentlich nur dort sprechen will, wo die jeweils genannte Höchstgeschwindigkeit *unter* der geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h liegt (a.a.O., 216), rechnen wir auch diejenigen noch zu Befürwortern des generellen Tempolimits, die als Höchstgeschwindigkeit 130 bis 140 km/h angeben.

124 Überwiegend abgelehnt wird auch die gezielte Verteuerung des Parkens am Arbeitsplatz im Rahmen des für die Hannoversche Landesverwaltung eingeführten *Job-Tickets*, worauf wir noch ausführlicher eingehen werden.

125 Wozu allerdings anzumerken ist, dass Preisendörfer die Umfrageergebnisse im Hinblick auf die Akzeptanz eines generellen Tempolimits anders interpretiert als wir. 1998 wurde ein generelles Tempolimit ohne Einschränkung von 54 %, und mit der Einschränkung, dass ihre Zustimmung von der Höhe des Limits abhängig sei, von 14 % der Befragten befürwortet. Den daraus ableitbaren Befund, dass immerhin 68 % der Befragten ein generelles Tempolimit befürworten, weist er jedoch entschieden zurück, und zwar mit der Begründung, dass es in beiden Gruppen nicht wenige Vertreter einer Geschwindigkeitsbegrenzung von „über 130 km/h“ gebe, die er offenbar nicht mehr als „Tempolimit“ qualifizieren möchte (vgl. auch Anm. 122): Insgesamt befürworten nur 48 % ein Tempolimit von maximal 130 km/h, während 20 % ein (unspezifiziert) darüber liegendes Limit präferieren (Preisendörfer 1999, 214 ff). Aufgrund unserer eigenen (qualitativen) Befragungsergebnisse neigen wir zu einer etwas anderen Interpretation des gleichen Befundes: Als erste entscheidende Weichenstellung, an der sich in unseren Interviews die Geister schieden, erwies sich die Frage, ob es

im Hinblick auf diese Einstellungen, die „Normalität“ unseres Samples bestätigen. Zwar belegen diese Bevölkerungsumfragen auch einen Trend, den wir durch unseren Untersuchungsansatz - eine einmalige qualitative Befragung - nicht in den Blick bekommen können, nämlich „dass im Verlauf der 90er Jahre Belange des Umweltschutzes in der Prioritätensetzung der Bevölkerung offenbar in den Hintergrund getreten sind“ (a.a.O., 39). Wobei offen bleiben muss, inwieweit dieser allgemeine Trend auch weiterhin die verkehrspolitischen Einstellungen beeinflussen wird. Den vorliegenden Zahlen ist zu entnehmen, dass es in der zweiten Hälfte der 90er Jahre zu einer relativen Entkoppelung der beiderseitigen Entwicklungstendenzen gekommen ist: Während sich die schrittweise Herabstufung der Priorität des Umweltproblems in der öffentlichen Wahrnehmung der zweiten Hälfte der 90er Jahre unvermindert fortsetzte, hat sich im gleichen Zeitraum die eben skizzierte „gemäßigte“ Option für eine veränderte Verkehrspolitik behauptet.¹²⁶ Die Frage, inwieweit es dabei auch in Zukunft bleiben wird, kann allerdings nur spekulativ beantwortet werden.

Ein verkehrspolitischer Konservatismus könnte sein Festhalten am *Status quo* also immer noch nicht damit begründen, den aktuellen Bevölkerungswillen zu exekutieren, aber angesichts der in den 90er Jahren allgemein abebbenden Umweltsorge könnte er hoffen, damit irgendwann von dem allgemeinen Trend wieder eingeholt zu werden. Unser Erkenntnisinteresse richtet sich hingegen auf die *heute* bestehenden Möglichkeiten einer verkehrspolitischen Umsteuerung, und somit auf die Frage, welche realen

überhaupt ein generelles Tempolimit geben sollte. Und dies wurde - wie in den von Preisinger zitierten Bevölkerungsumfragen - von etwa einem Drittel der Befragten zurückgewiesen. Bei der Mehrheit, die generell ein Tempolimit befürwortete, konzentrierten sich die Optionen auf zwei „Schwellen“: Die von einer klaren Mehrheit in der Mehrheit präferierte Schwelle lag bei 120 bis 140 km/h, wobei hier meist auch ein subjektiv tolerierter *Spielraum* angegeben wurde (z.B. „130 oder auch 120“, „140 oder auch 130“). Die zweite Schwelle, die allerdings nur von einer klaren - meist USA-erfahrenen - Minderheit präferiert wurde, lag bei etwa 100 km/h.

¹²⁶ So ist nach EMNID der Anteil derer, die den Umweltschutz als eines der wichtigsten Probleme bezeichnen, von 66 % im Jahr 1989 auf 45 % im Jahr 1995 zurückgegangen, und dann bis 1996, also im Laufe eines einzigen Jahres, auf ein Niveau von 28 % regelrecht „eingebrochen“. Und ein sozio-ökonomisches Panel, das nach der „großen Sorge“ um die Umwelt fragte, registrierte einen Fall der Ja-Quote von 61 % im Jahr 1990 auf 45 % im Jahr 1995, und bis 1997 einen weiteren Abfall auf 35 %. Auch die Befürwortung verkehrspolitischer Maßnahmen, welche die freie Automobilität zurückdrängen, hat sich, soweit sie überhaupt erfragt wurde, zwischen 1991 und 96 zunächst deutlich vermindert, sich aber in der zweiten Hälfte der 90er Jahre, wenn auch auf niedrigerem Niveau, stabilisiert (Ausnahme: die generelle Akzeptanz für den Autoverkehr gesperrter Innenstädte hat sich zwischen 1996 und 1998 noch einmal von 61 auf 53 % vermindert). Aber die Items „mehr Fußgängerzonen“, „mehr Tempo-30-Zonen“, „Ausbau des ÖPNV“ und des „Radnetzes“ haben seit 1996 hohe

Chancen mit der nicht nur in unserem Sample, sondern offenbar auch gesamtgesellschaftlich immer noch vorherrschenden *gemäßigt-reformerischen* Grundstimmung gegeben sind. Denn immerhin gibt es hier ja auch ein Problem: Wie ist die, wenn auch offenbar nur moderate, Bereitschaft zur *verkehrspolitischen* Veränderung des *Status quo* zu beurteilen, wenn das *individuelle Verkehrsverhalten* doch weitgehend von diesem *Status quo* beherrscht wird?

Dies lenkt den Blick auf möglicherweise *typische* Zusammenhänge zwischen den individuellen verkehrspolitischen Einstellungen und dem individuellen Verkehrsverhalten - eine Beziehung, die sich gerade mit qualitativen Mitteln erhellen lassen müsste. Dabei können wir diese Beziehung nicht an einem fiktiven gesellschaftlichen Durchschnittssubjekt untersuchen, sondern müssen die bestehenden Unterschiede zwischen den Individuen berücksichtigen. Diese Unterschiede gibt es sowohl auf der Ebene der verkehrspolitischen Einstellungen als auch auf der des Verkehrsverhaltens, und wir werden versuchen, sie zunächst auf beiden Ebenen, d.h. getrennt voneinander, in einem ersten Zugriff zu typologisieren, um sie dann in einem zweiten Schritt aufeinander zu beziehen.

Wir beginnen damit, uns den Unterschieden in den individuellen verkehrspolitischen Präferenzen dadurch zu nähern, dass wir nach unterschiedlichen Präferenzmustern oder Präferenztypen suchen. Hier ist zunächst ein erster negativer Befund zu vermelden: Trotz der „Normalität“ unseres Samples (s.o.) fanden wir in ihm zwei mögliche Typen *nicht*: den *radikalen Autolibertären* und den ebenso *radikalen Autoverneiner*.

Der *radikale Autolibertäre* wäre für ein Optimum an automobiler Freiheit. Das heißt er wäre gegen *jede* Behinderung des Autofahrens durch Benzinpreis- und andere Steuererhöhungen und durch ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen. In den Städten wäre er gegen die Ausweitung der Fußgänger- und Tempo-30-Zonen, gegen den Vorrang öffentlicher Verkehrsmittel und die Begünstigung des Rad- und Fußgängerverkehrs zu Lasten des Autoverkehrs. Stattdessen wäre er *für* den weiteren Ausbau des Straßennetzes und der Autobahnen und die möglichst weitgehende

und offenbar stabile Zustimmungsquoten von 80 bis 90 %, und auch die mehrheitliche Befürwortung

„Verflüssigung“ des Autoverkehrs, z.B. durch „grüne Wellen“. Er wäre ein Sprachrohr jener Ideologie automobiler Freiheit, die in den 50er und 60er Jahren die Meinungsführerschaft innehatte und unter der ADAC-Flagge *Freie Fahrt für freie Bürger* nicht nur eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern jede Einschränkung des Automobilismus überhaupt ablehnte.¹²⁷

In unserem Sample ist er kaum noch auffindbar. Trotz wachsenden Verkehrsaufkommens und nervender Stauerfahrungen wird ein weiterer genereller Ausbau des öffentlichen Straßennetzes und der Autobahnen nur noch ausnahmsweise gefordert.¹²⁸ Dies schließt nicht aus, dass die Gruppe derer, die den Abriss *bestehender* Erleichterungen für den Autoverkehr - wie den zum Befragungszeitpunkt anstehenden Abriss der Hannoverischen Aegi-Hochbrücke - ablehnen, größer ist, da vermehrte Staubildung befürchtet wird. Hier handelt es sich aber eher um die Verteidigung des *Status quo* als um das offensive Eintreten für die noch „autogerechter“ zu gestaltende Stadt und den weiteren Ausbau der Verkehrsstraßen. Was eine Hypothese mit nicht unerheblichen Implikationen nahe legt, die wir allerdings angesichts der geringen Repräsentativität unsere Samples nur mit Vorsicht formulieren können: Obwohl die lebensweltliche Bedeutung des Autos unvermindert groß ist, hat die *Freiheit der Automobilität* ihren Elan und ihre ideologische Bindekraft verloren.¹²⁹ Dies schließt zwar nicht aus, dass bestimmte Versatzstücke dieser Ideologie immer noch lebendig sind¹³⁰, aber insgesamt befindet sie sich nicht mehr in der Offensive.

eines Tempolimits ist seit 1996 stabil geblieben (Preisendörfer 1999, 28 f., 38).

127 Ein Beispiel ist die 1964 von der Deutschen Straßenliga herausgegebene Bilddokumentation „Die Straße - unser Schicksal“, in der Ehrfried Böhm zum Thema „gesunde Verkehrspolitik“ schrieb: „Die Frage darf also niemals lauten: Wie schränken wir den Autverkehr ein?, sondern wir müssen fragen: Wie erreichen wir für den von Tag zu Tag weiter anschwellenden Verkehr die größtmögliche Beweglichkeit?“ (Böhm 1964, 207; zit. nach Kuhm 1997, 113).

128 In unserem Sample ist es ein bei VW arbeitender Industriemeister, der für die gezielte Förderung des Autoverkehrs aus Steuergeldern eintritt, d.h. „dass man das Geld, was man steuerlich für ein Kraftfahrzeug verlangt, auch in die Straßen steckt“, also in den Bau weiterer Umgehungsstraßen, Straßentunnel, Überführungen usw. (M19). Im Vergleich zu unseren anderen Interviewpartnern von VW bleibt er jedoch ein Einzelfall.

129 Ein vielleicht noch überzeugenderes Indiz für diesen Sachverhalt ist die Tatsache, dass der ADAC seinen berühmt-berüchtigten Slogan *Freie Fahrt für freie Bürger*, der diese Ideologie auf den Punkt brachte, inzwischen eingemottet hat.

130 Anders ist es nicht zu erklären, dass 1993 in einer repräsentativen Umfrage 56 % der Westdeutschen der Feststellung zustimmten: ‘Als freie Bürger sollten wir selbst bestimmen, wie schnell wir fahren’ (SPIEGEL-Dokumentation 1993, 24), und sich in einer anderen Umfrage 68 % der Westdeutschen im gleichen Jahr für ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen aussprachen (Preisendörfer 1999, 215).

Der *radikale Autoverneiner* würde den entgegengesetzten Pol besetzen. Er würde eine autofreie Gesellschaft anstreben und demzufolge alle verkehrspolitischen Maßnahmen gutheißen, die Autobesitz und Autonutzung verbieten oder zumindest „vermiesen“. Er wäre für eine möglichst weitgehende Verteuerung des Autofahrens und ein möglichst einschneidendes generelles Tempolimit auf den Autobahnen. In den Städten wäre er für möglichst große autofreie und verkehrsberuhigte Zonen, für die möglichst weitgehende Einschränkung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten, für die systematische Einengung der für den Autoverkehr verfügbaren Fahrspuren zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, für „rote Wellen“ und alle sonstigen staufördernden Maßnahmen.

Um es kurz zu machen: Auch ihn scheint es nicht mehr zu geben. In unserem Sample findet sich kein einziger Vertreter dieser Gattung, obwohl ihm zwei autolose Haushalte angehören. Trotz der Entzauberung der Automobilität, zu der die ökologische Kritik ihren Beitrag leistete, scheint radikale Autokritik keine soziale Basis zu haben. Die gesellschaftliche Debatte um das Auto wird kontrovers, aber von beiden Seiten nicht mesianisch geführt.

Trotzdem unterscheiden sich auch in unserem Sample die individuellen verkehrspolitischen Präferenzen im Hinblick auf das Ausmaß, in dem das Autofahren reguliert oder eingeschränkt werden soll. Der Versuch, diese real vorhandenen Unterschiede auf übersichtliche Weise zu bündeln, legt folgende grobe Unterscheidung nahe:

- Wir können eine Gruppe von (relativen) *Autoliberalen* identifizieren, die den *Status quo* der noch bestehenden automobilen Freiheiten im wesentlichen verteidigen, sich also gegen die *meisten* Maßnahmen wenden, die das Autofahren teurer machen, einschränken oder auch nur weiter regulieren könnten.

Beispiel: Ein auf dem Lande wohnender Sachbearbeiter des Landesamts für Straßenbau (H8), der einen BMW 520 fährt, für den „fließenden Verkehr“ ist und sich niemals ein 3-Liter-Auto anschaffen würde. Er lehnt ab: weitere Benzinpreiserhöhungen und zusätzliche steuerliche Sonderbelastungen Kat-loser Autos; ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen; die Ausweitung der verkehrsberuhigten und Fußgängerzonen in den Städten; eigene Busspuren („der größte Humbug“).

- Zur Gruppe der *Autoregulierer* lassen sich diejenigen rechnen, die überwiegend für verändernde Maßnahmen sind, welche zwar den Autoverkehr nicht nachhaltig zurückdrängen, aber doch stärker kanalisieren.

Beispiel: Ein in Hannover wohnender Dezernent im Amt für Agrarstruktur (H6), der einen Opel Kadett Kombi fährt, auf den Autobahnen für ein generelles Tempolimit (120 oder 130 km/h) ist, den Güterverkehr wieder auf die Schienen zurückverlegen will, in den Städten die Ausweitung der Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Wohnquartiere befürwortet und die Vorrangschaltungen für ÖVM beibehalten will, aber auch für die Einführung von Verkehrsleitsystemen plädiert und aus „Gerechtigkeitsgründen“ weitere Erhöhungen der Mineralölsteuer ablehnt.

- Es gibt eine Gruppe von *Autozurückdrängern*, die die Autonutzung innerhalb und außerhalb der Städte mit ordnungspolitischen und steuerlichen Maßnahmen weiter eindämmen wollen - und z.B. die Einführung von Verkehrsleitsystemen gerade deshalb ablehnen, weil sie das Autofahren „attraktiver“ machen würden.

Beispiel: Ein Vertrauensmann von VW (M25), der einen Golf Variant fährt, für einen erhöhten Benzinpreis ist und auch mit 5 DM pro Liter „leben“ könnte (aber dann einen finanziellen Ausgleich für Berufspendler fordert), ein generelles Tempolimit (max.130 km) auf Autobahnen befürwortet, die Innenstädte durch Ausweitung der autofreien und verkehrsberuhigten Zonen und durch den noch konsequenteren Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel für das Auto noch unattraktiver machen möchte.

Mit dem Vorbehalt, dass die Grenzen zwischen diesen drei verkehrspolitischen Einstellungstypen fließend sind, können wir in unserem Sample etwa die Hälfte der 120 Befragten den Regulierern und jeweils ein Viertel den Autoliberalen und den Autozurückdrängern zuordnen.

Mit anderen Worten: Ein Viertel der von uns Befragten spricht sich für verkehrspolitische Maßnahmen aus, die den Autoverkehr mehr oder minder eindeutig zurückdrängen; drei Viertel sind *zumindest* dafür, den Autoverkehr stärker als bisher zu regulieren. Nur ein Viertel ist gegen derartige Maßnahmen, d.h. für den Erhalt des *Status quo* und als *autoliberal* einzustufen, ohne deshalb - im oben definierten Sinne - offensiv *autolibertär* zu sein. Der verkehrspolitische „Reformismus“ nimmt langsam Gestalt an: Zwar steht die Abschaffung des Autos nicht zur Debatte, aber es gibt doch eine deutliche Mehrheitsströmung, die vom *Status quo* weg will und für Rahmenbedingungen plädiert, die eine zumindest domestiziertere Autonutzung begünstigen. In einer vom Auto geprägten

und sich selbst unter „Automobilismus-Verdacht“ stellenden Gesellschaft, so ließe sich aus ökologischer Sicht folgern, ist dies immerhin eine kleine (positive) Überraschung.

Was besagt dieser Befund? Auf die Frage der Repräsentativität unserer Ergebnisse sind wir bereits in der Einleitung eingegangen - sie haben uns zu der Erwägung geführt, vor allem den Ergebnissen, die auf eine weiterhin vorhandene Bindung an die Automobilität hinweisen, besonderes Gewicht beizumessen. Was im Umkehrschluss bedeutet, den verkehrspolitischen Optionen unserer Interviewpartner, die sich autokritisch geben, mit besonderer Vorsicht gegenüberzutreten. Zumal sich bei politischen „Einstellungen“, z.B. zu Verkehrsfragen, überhaupt die Frage stellt, welche Geltung sie auch dann noch haben, wenn sie nicht, wie in der Interviewsituation, nur abstrakt abgefragt werden, sondern wenn die Personen mit ihrer Umsetzung in verbindliche Politik konfrontiert werden. Gerade wenn diese Einstellungen die Interessenlagen und Orientierungen, in denen die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen fallen, *nicht* einfach abbilden, sind hier ganz unterschiedliche Reaktionsweisen möglich: Was im unverbindlich-erbaulichen Kontext eines Interviews akzeptabel erscheinen mag, kann zur Makulatur geraten, wenn es der Nagelprobe der (verkehrspolitischen) Realität unterworfen wird.

Bevor wir jedoch diese Einstellungen als - vielleicht „unehrliche“ - *Sonntagsantworten* auf *Sonntagsfragen* verbuchen, wollen wir genauer untersuchen, in welchem Verhältnis sie bei denen, die sie vertreten, jeweils zum alltäglichen Verkehrsverhalten stehen. Ihr „reformistischer“ Charakter lässt erwarten, dass sie das individuelle Verkehrsverhalten, welches eher dem *Status quo* verpflichtet ist, nicht einfach widerspiegeln, was einer verkehrspolitischen Umsteuerung verheißungsvolle Spielräume böte. Gäbe es hier andererseits überhaupt keine Beziehung mehr, d.h. bestünde das fragliche Verhältnis nur in wechselseitiger Entkoppelung, dann wäre das eben artikulierte Misstrauen angebracht, dass diese Spielräume nur fiktiv sind.

Versuchen wir also, die verschiedenen Typen verkehrspolitischer Einstellungen auf das jeweils dahinter stehende Verkehrsverhalten zu beziehen. Zu diesem Zweck nehmen wir eine grobe Unterscheidung unserer Interviewpartner im Hinblick auf die alltägliche

Intensität ihrer Autonutzung vor: Wir unterteilen sie in *Wenig-*, *Gemischt-* und *Vielfahrer*.

Zu den *Wenigfahrern* rechnen wir diejenigen, die in der Freizeit, für die familiären Reproduktionswege (z.B. Einkaufen, Kinderbegleitungen) und (falls erwerbstätig) auch für den Arbeitsweg überwiegend auf das Auto verzichten, was den Fall einschließt, dass die Intensität ihrer Autonutzung in *einem* dieser Bereiche etwas höher ist, aber 50 % nicht übersteigt.

Zu den *Vielfahrern* rechnen wir diejenigen, die für die Wege in den drei genannten Bereichen überwiegend das Auto benutzen, was den Fall einschließt, dass die Intensität ihrer Autonutzung in *einem* Bereich etwas geringer ist, aber auch dort 50 % nicht unterschreitet.

Zu den *Gemischtfahrern* rechnen wir diejenigen, deren Intensität der Autonutzung zwischen den *Wenigfahrern* und den *Vielfahrern* liegt, also z.B. diejenigen, die für den Arbeitsweg überwiegend auf das Auto verzichten, aber für die Wege, die der Reproduktion und der Freizeitgestaltung dienen, meist das Auto nutzen, oder umgekehrt.

Wenn wir diese Kriterien zugrunde legen, lassen sich in unserem Sample der Gruppe der *Wenigfahrer* ein Fünftel und den beiden Gruppen der *Gemischt* und der *Vielfahrer* jeweils zwei Fünftel der von uns Befragten zuordnen. Im Unterschied zu unserer Typologie der verkehrspolitischen Einstellungen, deren symmetrischer Schwerpunkt beim Mitteltyp der „Regulierer“ liegt, erweist sich hier die Verteilung als asymmetrisch und „vielfahrerlastig“.

Die Frage, wie sich die oben unterschiedenen verkehrspolitischen Einstellungen auf diese drei Gruppen verteilen, führt zu folgender Antwort:

- Von den *Wenigfahrern* gehört die eine Hälfte zu den *Zurückdrängern*, die andere Hälfte überwiegend zu den *Regulierern*, mit einem verschwindenden Anteil von *Liberalen*.
- Von den *Gemischtfahrern* gehört ein gutes Viertel zu den *Zurückdrängern*; die knappe Hälfte zu den *Regulierern*; und etwa ein Viertel ist den *Liberalen* zuzuordnen.

- Bei den *Vielfahrern* bilden die *Zurückdränger* eine wiederum vernachlässigbare Minderheit; der Rest teilt sich zu knapp zwei Dritteln auf die *Regulierer* und nur zu gut einem Drittel auf die *Liberalen* auf.

Woraus sich zwei Schlussfolgerungen ziehen lassen: *Erstens* gibt es offensichtlich einen Zusammenhang zwischen der Intensität der Autonutzung und der eigenen verkehrspolitischen Option: Je geringer die eigene Autonutzung, desto höher die Neigung zu einer Verkehrspolitik, die das Auto zurückdrängt, und umgekehrt. *Zweitens* bleibt dieser Zusammenhang aber auch begrenzt. Einerseits „nach unten“: Die *zurückdrängende* Option will das Auto im allgemeinen nicht abschaffen, sondern seine Nutzung verringern. Andererseits aber auch „nach oben“: Nicht nur bei der relativ kleinen Gruppe der *Wenigfahrer*, sondern auch bei den beiden großen Gruppen der *Gemischt-* und sogar der *Vielfahrer* bleibt die Option für eine *autoliberale* Verkehrspolitik in der Minderheit, obwohl diese Option sowieso nur den verkehrspolitischen *Status quo* zu verteidigen sucht. Was sich mit zunehmender Autonutzung vor allem durchsetzt, ist die Neigung zu einer das Auto weniger *zurückdrängenden*, aber stärker *regulierenden* Verkehrspolitik.

Der bisherige Befund, dass verkehrspolitisch die Mehrheit der von uns Befragten deutlich „reformistisch“ eingestellt ist und das Auto weiter domestizieren will, lässt sich nun in erster Annäherung auf ihr eigenes Verkehrsverhalten beziehen: Im Durchschnitt hält die individuell geäußerte verkehrspolitische Option zwar Kontakt zur eigenen Intensität der Autonutzung, aber bildet sie nicht einfach ab, sondern enthält eine systematische *Abweichung* in Richtung auf eine die Automobilität allgemein einschränkende Verkehrspolitik, die, würde sie realisiert, auch die eigene Automobilität tangieren müsste.

Diese systematische Abweichung würde noch offensichtlicher, wenn nicht nur das *alltägliche*, sondern das *gesamte* individuelle Verkehrsverhalten berücksichtigt würde, was insbesondere die Einbeziehung des *Urlaubs* erforderlich machen würde, den wir bei unserer Gruppenbildung im Hinblick auf die Intensität der Autonutzung unberücksichtigt gelassen haben. Seine Einbeziehung würde auch in unserem Sample das Gesamtbild des individuellen Verkehrsverhaltens noch „autointensiver“ machen (es gäbe z.B. kaum noch jemanden, der als *Wenigfahrer* eingestuft werden könnte), denn unabhängig von allen sonstigen Unterschieden im alltäglichen Verkehrsverhalten ist das Auto das universelle Urlaubsgefährte, wenn es nicht durch das Flugzeug ersetzt wird (vgl. Kap. III). Wesentliche Elemente einer verstärkten verkehrspolitischen *Regulierung* oder gar *Zurückdrängung* des Autoverkehrs würden natürlich auch den Urlaubsverkehr betreffen,

z.B. die Einführung eines generellen Tempolimits auf den Autobahnen oder eine erhöhte Mineralölsteuer. Würde die aus dem vorherrschenden Urlaubsverhalten ableitbare Interessenlage die verkehrspolitischen Optionen bestimmen, müssten sie eigentlich ganz *liberal* lauten: weitere Autobahn-Spuren, kein Tempolimit, keine Benzinverteuerung. Und Restriktionen höchstens in einem Punkt: LKW's runter von den Autobahnen.

Aber wie ist zu *erklären*, dass im Normalfall die geäußerte verkehrspolitische Option das eigene Verkehrsverhalten nicht einfach abbildet, sondern im Durchschnitt eine systematische *Abweichung* von diesem Verhalten in Richtung auf eine verstärkte Regulierung, teilweise auch Zurückdrängung des Autoverkehrs und somit auch der eigenen Autonutzung darstellt? Und wenn sich eine solche Erklärung finden lässt: Liefert sie auch Gründe für die Annahme, dass diese Optionen nicht nur unverbindliche *Sonntagsreden* sind, sondern im Zweifelsfall auch den Realitätstest ihrer verkehrspolitischen Realisierung bestehen würden?

4.2. Die Gründe der Abweichung

Neuere Untersuchungen über das Verhältnis zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten kommen zu dem Ergebnis, dass umweltbezogene Einstellungen zwar nur schwache Relevanz für die alltägliche Autonutzung, aber nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen haben.¹³¹ Aufgrund der vorliegenden quantitativen Untersuchungen kann dieser Befund als weitgehend gesichert gelten: Franzen hat ihn aus einer Auswertung des Schweizer Umweltsurveys herausgefiltert (Franzen 1997, 105 ff); und Preisendörfer aufgrund der Umwelterhebungen bestätigt, die in den 90er Jahren vom Umweltbundesamt und vom Bundesumweltministerium in Auftrag gegeben wurden (Preisendörfer 1999, 214 ff). Die Besonderheit der Untersuchung von Franzen besteht darin, dass ihm nicht nur Daten über mehr oder minder unverbindlich geäußerte verkehrspolitische Optionen zur Verfügung standen, die immer noch dem Verdacht der *Sonntagsantworten* (s.o.) unterliegen. Er konnte auch eine 1993 in der Schweiz durchgeführte Volksabstimmung über eine Benzinsteuererhö-

¹³¹ „Im Gegensatz zum persönlichen alltäglichen Umweltverhalten scheint das Umweltbewusstsein für die Zustimmung zu umweltpolitischen Maßnahmen eine bedeutende Rolle zu spielen“ (Franzen 1997, 113).

hung in die Untersuchung einbeziehen und kam dabei zu dem gleichen Befund - ein starkes Indiz dafür, dass die skizzierte *Abweichung* der verkehrspolitischen Option vom eigenen Verhalten auch den Härtestest realer verkehrspolitischer Entscheidungssituationen bestehen kann.¹³²

Das Faktum dieser *Abweichung* ist damit noch einmal erhärtet, aber ist es damit auch schon befriedigend *erklärt*? Wir wissen bisher nur, dass das ökologisch motivierte Problembewusstsein, welches sich im konkreten Verkehrsverhalten so wenig auswirkt, dass man es für fast inexistent halten könnte, und in der dieses Verhalten begleitenden ökomoralischen Rhetorik eher ein Schattendasein führt, in den politischen Optionen plötzlich wieder zum Leben erwacht. Was sich aufdrängt, ist das Bild zweier unverbunden nebeneinander her existierender Medien: Für das ökologische Problembewusstsein ist das Medium Verkehrsverhalten *opak*, das Medium Verkehrspolitische Option *durchlässig*. Auf der Grundlage des vom *Rational choice-Ansatz* modellierten Kollektivgut-Dilemmas versucht Franzen eine Erklärung, die diese Unverbundenheit unterstreicht: Ebenso wie es rational sei, sich *nicht* auf die hohen Kosten eines individuellen

¹³² Franzen 1997, 107 ff., 141 ff. Bei der Abstimmung, an der sich 50,4 % der Wahlberechtigten beteiligten, stimmten 54,4 % einer Benzinsteuерerhöhung von 20 Rappen pro Liter zu (Franzen 1997, 107).

Autoverzichts einzulassen, weil dadurch z.B. der Nutzen einer Luftverbesserung doch nicht erreicht wird, sei es rational, die geringen Kosten einer Abstimmungsteilnahme auf sich zu nehmen, um damit (im Erfolgsfall) den hohen Nutzen Luftverbesserung aufgrund einer jedermann politisch aufgezwungenen Verhaltensänderung zu erzielen (Franzen 1997, 105f). Die Schwäche dieser Begründung liegt zum einen in ihrer offenkundigen Abstraktheit: Der hier unterstellte *homo oeconomicus* hat wenig mit den vielen Moralien verpflichteten Menschen zu tun, denen wir in unseren Interviews begegnet sind (vgl. Kap. 3). Zum anderen erklärt sie nicht, warum die Abweichung der verkehrspolitischen Option vom eigenen Verhalten insgesamt doch nur *begrenzt* bleibt, d.h. die individuellen Differenzierungen dieses Verhaltens bis zu einem gewissen Punkt widerspiegelt und meist auch nur *moderat* ist.

Eine weitergehende Erklärung müsste also beides leisten: Sie müsste sowohl die Abweichung als auch die Begrenztheit der Abweichung der verkehrspolitischen Option vom konkreten Verhalten erklären, und somit auch nach dem fortexistierenden *Zusammenhang* beider Ebenen fragen. Unser qualitatives Material erlaubt es, dieser Frage empirisch nachzugehen, denn die Befragten stellen diesen Bezug in den Interviews immer wieder auch selbst her. Wir konzentrieren uns im folgenden auf *typische* Argumentationsmuster, mit denen die Akzeptanz autorestriktiver verkehrspolitischer Maßnahmen¹³³ auf das eigene Verkehrsverhalten bezogen wird (auf typische Einschränkungen dieser Akzeptanz gehen wir im nächsten Unterabschnitt ein). Die Reihenfolge ihrer Darstellung wird von dem Gesichtspunkt geleitet, in welchem Ausmaß die autorestriktive Option im Fall ihrer Umsetzung Auswirkungen auf das eigene Mobilitätsverhalten haben müsste. Wir gehen dabei „von unten nach oben“, d.h. wir beginnen mit den argumentativen Verhaltensbezügen, in denen die Implikationen für das eigene Verkehrsverhalten noch am geringsten wären.

Wobei es sich wohlgerne um eine Typisierung von argumentativen Verhaltensbezügen, nicht von Verkehrsteilnehmern handelt; es ist also z.B. durchaus möglich, dass die

¹³³ Unter *autorestriktiven* verkehrspolitischen Maßnahmen verstehen wir im folgenden sowohl das *Auto regulierende* als auch *zurückdrängende* (s.o.) Maßnahmen.

gleiche Person mit verschiedenen Verhaltensbezügen argumentiert.¹³⁴ Wir stellen nur fest, dass in allen Fällen, in denen für irgendeine Veränderung des verkehrspolitischen *Status quo* plädiert wird - und dies trifft auf die übergroße Mehrheit der von uns Befragten zu -, mindestens *einer* dieser Verhaltensbezüge hergestellt wird.

Verhaltensbezug 1: „Wohlwollende Neutralität“. Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen dort, wo sie die eigene alltägliche Automobilität nicht oder kaum berühren.

Aus moralisierender Perspektive könnte man in diesem argumentativen Verhaltensbezug die verkehrspolitische Variante des *St. Floriansprinzips* sehen: Man hat nichts gegen autorestriktive Maßnahmen im allgemeinen, aber man ist dagegen, dass sie Konsequenzen für die eigenen Autofahrerinteressen und -gewohnheiten haben.

Dass der rationale Egoismus des autofahrenden Zeitgenossen den *Status quo* bevorzugt, ist eine Faustregel, mit der sich in unserem Sample eine ganze Reihe *autoliberaler* Positionen in der Verkehrspolitik erklären lassen. Aber auch bei den von uns als *liberal* einzustufenden Interviewpartnern fügen sich die verkehrspolitischen Positionen meist zu keinem konsistenten Gesamtbild, sondern eher zu einem Flickenteppich, dessen *vorherrschende* Farbe „liberal“ zu nennen ist. Die Vielgestaltigkeit der individuellen Problemlagen führt dazu, dass es fast für jede Person verkehrspolitische Fragen gibt, welche die eigenen Autofahrerinteressen unberührt lassen und in denen sie, insoweit interessengeleitet, keine „Aktien“ hat. Hier votiert sie dann meist für verkehrspolitische Maßnahmen, die mehr Umweltfreundlichkeit verheißen.

So gehören zu unserem Sample eine ganze Reihe auf dem Lande wohnender *Vielfahrer*, welche die meisten das Auto regulierenden oder gar zurückdrängenden verkehrspolitischen Maßnahmen ablehnen, aber z.B. keine Probleme mit innerstädtischen Fußgängerzonen haben - „das würde mich nicht stören, weil es mich nicht so betrifft“ (M24) - oder sie wegen des erhöhten „Einkaufserlebnisses“ sogar ausdrücklich befürworten können.

¹³⁴ Die gleiche Person kann z.B. für innerstädtische Fußgängerzonen sein, weil sie, so die explizite Begründung, sowieso selten mit dem Auto in die Innenstadt fährt (Argumentationsmuster 1); sie kann sagen, nichts gegen ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen zu haben, weil sie sowieso nicht schneller fährt (Muster 2); und sie kann die Ausweitung der Tempo-30-Zonen befürworten, damit alle - und auch sie selbst - noch vorsichtiger durch die Wohngebiete fahren (Muster 6).

Nicht selten verbindet sich die Akzeptanz verkehrspolitischer Sanktionen, die einen selbst nicht (mehr) betreffen, mit einem *pädagogischen* Impuls: nämlich diejenigen zu bestrafen, gegen die solche Sanktionen nötig sind. So plädiert ein Verwaltungsbeamter, der insgesamt viel Auto fährt, aber seit Jahren mit dem Rad oder der Stadtbahn zur Arbeit fährt, dafür, die Parkplatzbenutzer an der Dienststelle mit einer kräftigen Sonderabgabe zu belegen (M4). Oder ein auf dem Lande lebender VW-Arbeiter, zu dessen Haushalt zwei Autos mit geregelter Katalysator gehören, ist für die stärkere Besteuerung kat-loser Autos, weil es „vernünftig“ sei, „dass man so ein bisschen Zwang auf die Leute ausübt, damit sie sich mal vernünftige Autos zulegen. Weil ja leider Gottes immer noch viele Dreckschleudern durch die Gegend fahren“ (H22). Wobei dieser VW-Arbeiter ansonsten eher *autoliberale* Positionen vertritt, z.B. ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen ablehnt. In diesem Fall wird das umweltschützerische Motiv, das beim Katalysator nicht mehr mit Eigeninteressen kollidiert, durch das Selbstbewusstsein einer persönlich erbrachten Vorleistung verstärkt, die nun auch anderen zuzumuten ist.

Die Kehrseite der *Bestrafung* anderer ist das mit solchen autorestriktiven Maßnahmen verbundene eigene *Belohnungsgefühl*. So befürwortet ein autoloser Landesbeamter „unbedingt“ eine noch konsequentere Vorrangschaltung für öffentliche Verkehrsmittel gegenüber dem Auto. Dadurch erzeuge man nicht nur bei den Autofahrern „das Gefühl, benachteiligt zu sein“, was den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel begünstige, sondern er selbst fühle sich dann auch „selbstbewusster. Ich freue mich dann auch, wenn ich in so einem Bus sitze, und ich habe dann einfach Vorfahrt. Da fühle ich mich belohnt dafür, dass ich jetzt in diesem Bus sitze“ (H4).

In diesem Verhaltensbezug dürfte einer der Gründe dafür liegen, dass sich eine klare Mehrheit der Befragten z.B. für eine Erweiterung der innerstädtischen Fußgängerzonen ausspricht: Da immer weniger Menschen in den Zentren wohnen, werden dadurch nur noch selten unmittelbare Eigeninteressen berührt. Wenn trotzdem immer noch jeder Dritte unseres Samples gegen sie ist, dann seltener unter Berufung auf das autofahrerische Eigeninteresse, dem Hindernisse entgegengesetzt werden, sondern meist auf ein (unterstelltes) Allgemeininteresse: Eine noch weitergehende Verbannung der Autos aus

den Innenstädten werde zu deren Verödung führen und das Geschäftsleben weiter an die Peripherie drängen. Dass dies die notwendige Konsequenz sein müsse, ist allerdings umstritten; in eine andere Richtung weist z.B. die Forderung, als flankierende Maßnahme zur Erweiterung innerstädtischer Fußgängerzonen den Lieferservice der Geschäfte zu verbessern.

Dazu passt auch, dass die von uns Befragten, die VW-Arbeiter eingeschlossen, fast unisono auf *technische* Fortschritte bei der Emissionsminderung des Autos setzen und hier die Automobil- und Mineralölindustrie einer Blockadepolitik bezichtigen, die auch den Gesetzgeber auf den Plan rufen müsse. Hier scheint eine Versöhnung von Auto und Umwelt möglich, ohne Veränderungen des eigenen Verhaltens zu erfordern (kritisch wird es erst, wenn man an diesem Punkt in die Details geht und sich etwa herausstellt, dass Größe, Schnelligkeit und Gewicht des viel zitierten „Drei-Liter-Autos“ nicht mehr den Anforderungen entsprechen können, die der durchschnittliche Familienvater an seine Urlaubslimousine stellt).

Verhaltensbezug 2: „Institutionelle Einkantung des eigenen Verhaltens“. Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen dort, wo sie selbstgesetzte Grenzen der Automobilität zwar weitgehend abbilden, aber gleichzeitig institutionell verfestigen.

Dieser argumentative Verhaltensbezug ähnelt dem zuvor beschriebenen insofern, als man sich für verkehrspolitische Einschnitte in Bereichen ausspricht, die aus subjektiver Sicht kaum eigene Verhaltensänderungen, zumindest keine Präferenzänderungen erforderlich machen. Ihr Spezifikum ist es, dass die hier befürworteten Maßnahmen eigene Verhaltensspielräume in dem Sinne tatsächlich *berühren*, dass sie bisher individuell eingehaltene oder zumindest präferierte, aber potentiell immer noch überschreitbare Verhaltensgrenzen nicht mehr dem subjektiven Ermessen überlassen, sondern objektivieren und mit einer institutionellen „Kante“ versehen.

Zu diesem Verhaltensbezug kommt es häufig bei der Frage eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Eine Begrenzung auf 100 km wird meist abgelehnt, weil darin ein allzu harter Einschnitt auch in das eigene Fahrverhalten gesehen wird. Aber ein Limit von 120 bis 130 km würde überwiegend akzeptiert werden, weil man, so *eine* gängige

Begründung, im allgemeinen „eh nur 120, 130“ fährt (H16, VW-Arbeiter). Da derartigen Herleitungen aus eigener Verhaltensnormalität oft auch *Wunschbilder* des eigenen Verhaltens zugrunde liegen, relativiert sich hier schon ein wenig die scheinbar immer noch gegebene Verhaltensneutralität. Denn nun kann die Überschreitung eines bisher selbst gesetzten Richtwerts - wozu, wie jeder Autofahrer weiß, auch die gelegentliche Überschreitung gehört -, zum Gegenstand polizeilicher Ahndung werden.

Man kann sich subjektiv durchaus bewusst sein, dass hier die Übergänge fließend sind. So verbindet der eben zitierte VW-Arbeiter sein Plädoyer für ein generelles Tempolimit, das er persönlich bei 120 km/h ansetzen würde, nicht nur mit der Feststellung, normalerweise sowieso nicht schneller zu fahren, sondern auch mit der Bemerkung, auf längeren Urlaubsfahrten „nach zwei, drei Stunden automatisch schneller“ zu werden. Dass er trotzdem an der 120 km-Option festhält, bedeutet, dass er einen Eingriff in sein eigenes Fahrverhalten in Kauf nimmt, der allerdings weniger ins Gewicht fällt, weil es sich dabei eher um Ausnahmesituationen handelt.

Wie schon angedeutet, verfließen hier die Grenzen noch in einer anderen Richtung. Oft ist kaum entscheidbar, ob das gewünschte Tempolimit mit dem eigenen Verhalten, wie es *ist*, oder wie man es sich eigentlich *wünscht*, begründet wird. Wenn das *Wunschbild* des eigenen Verhaltens dieses auch nur unvollständig bestimmt, kann es sich auf die eigene verkehrspolitische Option umso direkter auswirken. Wenn eine Verwaltungsangestellte erklärt, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 „klar“ zu kommen, weil „ich sowieso nicht fürs Schnelfahren (bin), mir reicht 120, ich brauche nicht schneller. Dann komme ich eben eine halbe Stunde später an, das macht mir so nichts aus“ (M22), dann begründet sie ihre verkehrspolitische Option nicht unbedingt mit ihrem bisherigen *Verhalten*, auf jeden Fall aber mit ihrer *Präferenz*.

Der Leser mag sich fragen, warum wir die beiden bisher beschriebenen Argumentationsmuster überhaupt in eine Liste von typischen Denkfiguren aufnehmen, die *Abweichungen* der jeweiligen verkehrspolitischen Option vom eigenen Verhalten begründen. Dass es bei fast allen der von uns Befragten, auch bei den ansonsten *Autoliberalsten*, solche ökologisch (bzw. ökopädagogisch) motivierten Einsprengsel *autoregulierender*,

wenn nicht *-zurückdrängender* Positionen gibt, und zwar genau dort, wo sie den persönlichen *Status quo* des Automobilismus noch relativ unberührt lassen, kann mit gleichem Recht als Beleg dafür herangezogen werden, dass die verkehrspolitischen Präferenzen das eigene Alltagsverhalten auch *abbilden*. Insofern gehören diese bisher dargestellten Denkfiguren in der Tat eher in den *Grenzbereich* zwischen *Abbildung* und *Abweichung*. Aber sieht man den Tatbestand nicht aus der Perspektive des Moralisten, sondern des ökologisch motivierten Verkehrspolitikers, so ist es nicht ganz unerheblich, wofür der Bürger verkehrspolitisch in Bereichen optiert, die jenseits seiner eigenen Interessensphäre liegen. Schlägt hier das Pendel eher in die autorestriktivere Richtung aus, dann erweitert dies die Spielräume für punktuelle Bündnisse in *einzelnen* verkehrspolitischen Fragen bis in die Reihen derer hinein, die ansonsten eher dazu neigen, ganz *autoliberal* den eigenen automobilen *Status quo* zu verteidigen. Und es wird noch einmal deutlich, dass es den Autoliberalismus als konsistentes und ideologisch unterfüttertes System von Einstellungen kaum (noch) zu geben scheint - zumindest in unserem Sample ist er höchstens noch spurenweise präsent.

Verhaltensbezug 3: „Niedrigkosten-Ansatz“. Selektive Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen, die die eigene alltägliche Automobilität nur begrenzt einschränken.

In diesem argumentativen Verhaltensbezug gibt es die Bereitschaft zur verkehrspolitischen Restriktion auch eigenen Verhaltens, allerdings nicht flächendeckend, sondern nur in Punkten, die aus subjektiver Sicht wenig „kosten“. Wenn dem eigenen ökomoralischen Impetus Opfer gebracht werden, so solche, die in dieser Hinsicht genau gewogen und für hinreichend leicht befunden wurden.

Exemplarisch steht hierfür eine auf dem Lande wohnende Verwaltungsangestellte, die ihre finanziellen Autofahrerinteressen verteidigt, wenn sie sich gegen weitere Erhöhungen des Benzinpreises ausspricht, die sich mit den Interessen ihres täglich mit dem Auto nach Hannover fahrenden Ehemanns identifiziert, wenn sie den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht noch mehr Vorrang gegenüber dem Auto einräumen will und auch den weiteren Ausbau des innerstädtischen Radwegenetzes zu Lasten des Autoverkehrs ablehnt. Aber auch sie könnte auf der Autobahn „ruhig“ mit einer Geschwindigkeitsbe-

grenzung von 120 „leben“, obwohl sie „ein Typ (ist), der auch mal ganz gerne schnell“ fährt. Aber so bleibe, was ihr wichtig ist, „der Verkehr ja auch flüssig“. Von sich aus bringt sie zudem als autozurückdrängende Maßnahme „autofreie Sonntage“ ins Spiel, denn „das würde mich nicht einschränken, und wenn ich das wüsste, dass an dem und dem oder meinetwegen am Sonnabend und Sonntag die Autos stehen bleiben sollen, da könnte ich auch mit leben“ (M24).

Hier erweist sich der Druck des öffentlichen, auch ökologisch motivierten autokritischen Diskurses als stark genug, um verkehrspolitische Maßnahmen hinzunehmen, die sich restriktiv auf das eigene Verhalten auswirken müssen, wobei die Durchlässigkeit des individuellen Präferenzsystems für diesen Druck allerdings höchst *selektiv* bleibt.

Verhaltensbezug 4: „Ambivalenz der Perspektiven“. Selektive Akzeptanz autorestriktiver, die eigene alltägliche Automobilität einschränkender Maßnahmen, sofern es dafür auch nicht-ökologische Interessen und Motive gibt.

Die relative Häufigkeit dieses argumentativen Verhaltensbezugs erklärt sich aus der im vorigen Kapitel beschriebene Tatsache, dass ökomoralisch motivierte Gesichtspunkte vor allem dann verhaltenswirksam werden können, wenn sie, z.B. in „*fünfzig-fünfzig*“-Situationen, von anderen gleichsinnig wirkenden Motiven mitgetragen werden. Solche Interessen und Motive können auch dadurch ins Spiel kommen, dass sie schon in sich ambivalent und widersprüchlich sind oder dass die verkehrspolitischen Fragen auch subjektiv aus mehreren Perspektiven beurteilt werden können.

Die Interessen- und Bedürfnislagen jedes Individuums sind vielfältig und lassen sich nicht auf die einfache Dichotomie von Ökomoral und automobiler Freiheit reduzieren. Die von uns befragten Eltern sind nicht nur Autofahrer, sondern haben (bei Erwerbstätigkeit) auch berufliche Interessen, die ihre eigene Logik entwickeln; als Eltern kleiner Kinder haben sie deren Sicherheit im Auge, usw. Das Urteil über verkehrspolitische Maßnahmen hängt hier davon ab, welche der zum individuellen Repertoire gehörenden Perspektiven jeweils überwiegt.

Eine solche Pluralität der Perspektiven zeigt sich z.B. bei dem Lebensgefährten einer VW-Arbeiterin, der zwei Kinder im Alter von 9 und 13 Jahren hat, auf dem Lande lebt und täglich mit dem Auto nach Hannover fährt, wo er als Straßenbahnfahrer arbeitet. Als habitueller Autofahrer ist er für „freie Fahrt“, also gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen; als Vater ist er für die Ausweitung der 30-km-Zonen in Wohngebieten und hält auch Fußgängerzonen für „eine schöne Sache“, weil man da beim Einkaufen „die Kinder laufen lassen“ kann; als beruflicher Straßenbahnfahrer befürwortet er die Vorrangschaltung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem Autoverkehr (M11).

Dass sich in unserem Sample auch unter den *Vielfahrern* eine überwältigende Mehrheit dafür ausspricht, die 30-km-Zonen „überall dort, wo Kinder spielen“ (H16, VW-Arbeiter) zu erweitern und zudem besser zu kontrollieren, ist das vielleicht deutlichste Zeichen einer solchen Perspektivenverdoppelung. Es belegt noch einmal den Einfluss des kindzentrierten Diskurses, gegen den das Interesse des Autofahrers an einem ungehinderten Verkehrsfluss häufig zurücktreten muss. Zum Perspektivwechsel kommt es v.a. dort, wo das Sicherheitsproblem für Kinder besonders handgreiflich wird, nämlich vor Kindergärten und Schulen. So beklagt ein VW-Arbeiter, der selbst fast alle Wege im Auto zurücklegt, aber seinen Sohn den kurzen Weg zur Schule zu Fuß gehen lässt, dass man die anderen Eltern, die ihre Sprösslinge vor der Schule im Auto abliefern, „noch nicht mal dazu (bringen kann), nicht mehr vor der Schule zu parken. Da ist kein Fußgänger-Überweg, da ist nichts. Die Autos, die stehen davor, auf dem Schulgelände direkt vor dem Eingang. Und die Kinder, die nicht gebracht werden, die müssen da zwischen den Autos durch, die können das gar nicht sehen. Und dann kommt da so ein Autofahrer angefahren, und dann ist es vorbei. Die sind halt zu faul, zehn Meter weiter zu fahren, wo ein Parkplatz ist, und da ihre Kinder aus dem Auto zu lassen“ (H23). Nicht selten wird ein solcher Perspektivwechsel durch das Bewusstsein unterstützt, als Elternrat oder nachbarliche Gemeinschaft mit den Behörden bereits entsprechende Sträube durchgefochten zu haben. So berichtet ein Verwaltungsangestellter, der an der Hannoverschen Peripherie in einem Neubauviertel wohnt, mit seiner „Siedlergemeinschaft nach vielen Kämpfen“ dort die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone durchgesetzt zu haben (M4). Woraus ein kampferprobtes Selbstbewusstsein entsteht, das der Forde-

nung nach allgemeiner Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten zusätzlichen Nachdruck verleiht.

Auch die Frage des Tempolimits auf Autobahnen kann zum Gegenstand einer solchen Perspektivenverdoppelung werden. Dies wird gerade dann deutlich, wenn beide Perspektiven unentschieden nebeneinander stehen bleiben, etwa wenn ein Verwaltungsbeamter gern auch mal 150 fährt und „von Hause aus eigentlich gegen ein Tempolimit“ ist, aber „gewisse tragische Ereignisse in meinem Jugendalter erlebt (hat), im Bekanntenkreis, bei 18jährigen“, und deshalb z.B. „mein Leben lang so ganz gefährliche Autos wie den Golf GTI nicht meinen Kindern zumuten“ würde. Insofern sei er da „manchmal ein bisschen gespalten. Wenn ich die Gefahr sehe, möchte ich eigentlich ein Tempolimit haben“ (H12). In anderen Fällen setzt sich die kindzentrierte Perspektive durch, etwa wenn ein Verwaltungsangestellter ein generelles Tempolimit von 130 km/h befürwortet und für das 3-Liter-Auto auch auf Platz und Geschwindigkeit verzichten würde, weil er „mit der Familie im Auto ja auch eine gewisse Verantwortung“ übernehme, wenn er „180“ fahre (H20).

Am Problem der Geschwindigkeitsbegrenzung lässt sich zudem belegen, dass Bedürfnislagen schon „in sich“, d.h. ohne derartige Perspektivwechsel ambivalent genug sein können, um verkehrspolitische Restriktionen auch dann akzeptabel erscheinen zu lassen, wenn sie in das eigene Verhalten eingreifen. So befürwortet ein VW-Arbeiter, der gesteht, sein Kabrio manchmal „sehr schnell“ zu fahren, ein Tempolimit von 130 km/h. Er begründet dies damit, dass er sich „dermaßen konzentrieren“ müsse, wenn er „mal richtig den Hahn“ aufdrehe und „180, 190“ fahre, während „100, 130 eine angenehme Reisegeschwindigkeit“ sei. Zumal das Autofahren bei hohen Geschwindigkeiten ja auch „teuer“ sei (H25). Hier deckt die verkehrspolitische Option latent vorhandene Ambivalenzen gegenüber dem eigenen Verhalten auf.

Verhaltensbezug 5: „Wenn damit eine andere Fahrkultur durchgesetzt wird“. Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen, die sich auch auf das eigene Verkehrsverhalten auswirken, unter der Bedingung einer generell veränderten Fahrweise.

In diesem argumentativen Verhaltensbezug schlägt die persönliche Ablehnung bzw. Nichtbeachtung ökomoralisch motivierter Verhaltensanforderungen in Akzeptanz um, wenn sich mit ihrer politisch durchgesetzten Geltung *für jedermann* die Aussicht verbindet, bestimmte Auswüchse des Automobilitäts, denen man sich gegenwärtig noch ausgeliefert sieht, generell aus der Welt schaffen zu können. Dieses Ziel erscheint häufig nur dann erreichbar, wenn sich die verkehrspolitische Intervention nicht auf den Erlass punktueller restriktiver Auflagen beschränkt, sondern diese in zusätzliche Maßnahmen einbettet.

Das beste Beispiel bieten hier manche weitergehende Hoffnungen, die wiederum an eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen geknüpft werden. Gerade Frauen sind oft für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung, um auf der Autobahn nicht mehr der aggressiven Nötigung durch Schnellfahrer ausgesetzt zu sein: „Bei uns ist das ja so hektisch auf den Straßen, das ist ja furchtbar, da wird man sofort angehupt. Also ich bin auf jeden Fall für 100, 120, also von mir aus braucht es nicht höher zu sein“ (M18, Hausfrau). Und USA-Erfahrene sekundieren, dafür sei ja „Amerika das beste Beispiel, es funktioniert“ (M1). Auch wenn man sich selbst genötigt (oder versucht) sieht, auf der Autobahn zum „Mitspieler“ der dort herrschenden aggressiven Hektik zu werden, wird sie insgesamt als ein böses Spiel betrachtet, aus dem man eigentlich aussteigen möchte.

Die Hoffnung, die sich auf eine insgesamt zivilisiertere Fahrkultur richtet, kann manchmal auch die individuell vorhandene Unlust überwinden, sich einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu unterwerfen - allerdings nur dann, wenn zugleich Bedingungen geschaffen werden, welche die Erfüllung dieser Hoffnung realistisch erscheinen lassen. Und oft gilt der bürokratische Erlass eines Tempolimits dafür als nicht ausreichend. So dass es unter den von uns Befragten nicht wenige gibt, die die isolierte Einführung eines generellen Tempolimits ablehnen, ihm jedoch unter der hypothetischen Zusatzbedingung zustimmen würden, dass verbrauchsarme Autos, die schon aufgrund der *technisch* begrenzten Motorleistung eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit (von z.B. 120 km/h) nicht überschreiten, für jedermann obligatorisch würden.

Meist wird dies mit der Skepsis begründet, ob sich Autofahrer in ihrem Fahrverhalten wirklich durch Geschwindigkeitsbegrenzungen beeindrucken lassen, solange ein privater Teil von ihnen noch über große und PS-starke Wagen verfügt. Erst wenn dies nicht mehr so sei, „hat man keinen Konkurrenzkampf mehr“ (M5) und gelte „gleiches Recht für alle“ (M24). Ein VW-Arbeiter drückt es so aus: „Der Vorteil wäre dann, dann wären die Leute auch ruhiger, weil sie können nicht schneller fahren, sie kommen an einem nicht dran vorbei, also brauchen sie auch nicht schimpfen, fluchen oder sonst was“ (M22). Der auf den Straßen stattfindende Konkurrenzkampf, als dessen eher getriebenen denn treibenden Mitspieler man sich selbst sieht, wäre politisch *und* technisch stillgelegt. Dass es dabei auch um die *eigene* Verhaltensänderung geht, zeigt das Eingeständnis des eben zitierten VW-Arbeiters, gegenwärtig auf freier Strecke „auch schon mal 150, 160“ zu fahren. Ein anderer VW-Arbeiter, der es ganz *autoliberal* für „Schwachsinn“ hält, auf einer dreispurigen Autobahn nur 130 fahren zu dürfen, hätte ebenfalls nichts gegen die obligatorische Einführung verbrauchsarmer Autos, auch wenn sie leichter und langsamer wären: „Na ja, wenn es alle machen, warum nicht? Dann geht es ja auch nicht mehr ums Prestige: *Ich* habe so- und soviel PS; *mir* gehört die linke Spur. Das kann man dann eben nicht mehr sagen“ (H2).

Dies verhilft zu einer unerwarteten Einsicht: Verkehrspolitische Maßnahmen können nicht nur deshalb auf Ablehnung stoßen, weil sie zu *weit*, sondern auch, weil sie zu *kurz* greifen. Wenn die Funktion des Tempolimits allein darin bestünde, den auf den Straßen ausgefochtenen Konkurrenzkampf bürokratisch zu deckeln, möchte man ungebunden bleiben. Wenn damit aber auch der ganze mit der Automobilität verbundene und auf den Straßen ausgefochtene Kampf um Dominanz und Prestige stillgelegt wird, wäre man einverstanden. Die Veränderungsbereitschaft entzündet sich nicht an der Frage, ob der Tacho 130 oder 160 Stundenkilometer anzeigen darf, sondern an der fundamentalen Getriebenheitserfahrung, die sich mit dem gegenwärtigen Massenverkehr verbindet.

Das Gefühl, zugleich Mittäter und Opfer eines fragwürdigen Spiels zu sein, kann zur Hoffnung auf eine Entlastung führen, in der die Technik die Disziplinierung inkorporiert, zu der man sich selbst nicht fähig sieht. So hofft eine Verwaltungsangestellte auf die zukünftige Möglichkeit, die Geschwindigkeit der Autos von außen, „über Satellit“

und „mit Kameras“ zu steuern: „Das wäre die optimale Lösung, denke ich, auch ökologisch, denke ich mal. Das *Auto* hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen, man hat keine Chance, einzugreifen. Es hält den Abstand ein und alles. Da kann auch weniger passieren, denke ich mal“ (M22).

Aber wir befinden uns hier im Reich der Ambivalenzen, und was dem (insbesondere: *der*) einen Auswege aus der Getriebenheit des alltäglichen Verkehrsstresses eröffnet, erscheint dem anderen als Eingriff in die persönliche (Konsum-)Freiheit, als Gleichmächerei und Autonomieverlust. So gehört zu unserem Sample auch ein VW-Arbeiter, der gemeinsam mit seiner Frau für das behördlich auferlegte Tempolimit von 120 km/h ist, aber die obligatorische Einführung „langsamer“ Ökoautos mit dem Kommentar ablehnt, „das sollte doch jedem selbst überlassen bleiben“ (M29). Und ein im Umland Hannovers wohnender Beamter hält der *brave new world* eines technisch gestützten gleichmäßigen Verkehrsflusses entgegen: „Also so dieser Einheitsverkehr, immer nur 120 - weiß ich nicht, ob das so machbar ist, und ob das so reizvoll ist. Wenn man dann auf einer Landstraße, wo man 80 fahren darf, vielleicht vor sich ein Fahrzeug hat, das nur 60 fährt, weil er sich die Schönheiten der Natur anguckt, der Fahrer da, und man selber kennt das alles und möchte dann doch zügiger an ihm vorbeifahren und kann es nicht, weil man nicht diese Beschleunigungsmöglichkeiten auf kurzen Strecken hat - also von daher eine zweiseitige Sache“ (M14). Individualität will sich äußern, auch bei der Fortbewegung: „Irgendwann möchte man ja auch mal was überholen und nicht dahinter bleiben“ (M19, VW).

Zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen, welche bisher bestehende automobiler Freiheiten einschränken, kann also durchaus die Hoffnung auf eine insgesamt veränderte Fahrkultur beitragen. Sie *kann* es, aber sie *muss* es nicht: Was der Egalitarismus als Ausstieg aus Konkurrenz, Prestige-Denken und Getriebenheit begrüßt, kann der Individualismus als Unterdrückung von Subjektivität und Autonomieverlust zurückweisen.

Verhaltensbezug 6: „Politische Regelungen als institutionelle Krücke“. Punktuelle Akzeptanz autorestriktiver Regelungen, die sich auch auf das eigene Verkehrsverhalten

auswirken, als Mittel, um die Dissonanz von (ökomoralischem) Selbstanspruch und realem Verhalten zu überwinden.

Hier ist die ökologische Sensibilisierung meist relativ hoch, im Gegensatz zu Verhaltensbezug 8 (s.u.) die Selbsterfahrung der Lernfähigkeit und das entsprechende Selbstvertrauen aber eher unterentwickelt. Man fordert sich keine Radikallösungen ab, aber man weiß, dass der eigene Autoverzicht bei manchen Gelegenheiten eigentlich möglich und auch wünschenswert wäre. Und man schätzt sich (und andere) so ein, dass man - aus Gewohnheit, Achtlosigkeit oder Bequemlichkeit - diese Absicht ohne zusätzlichen Druck von außen nicht in die Tat umsetzen würde. Hier wird die verkehrspolitische Regelung in (selbst-)erzieherischer Absicht zumindest punktuell befürwortet; sie ist die institutionelle Krücke, um bei sich selbst wahrgenommene „Lücken“ zwischen Absicht und Tun zu schließen.

So ist eine im Justizministerium arbeitende Beamtin dafür, den innerstädtischen Vorrang öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem Auto noch auszuweiten, und begegnet dem Einwand ihres Mannes, damit würden die Autofahrer nur noch stärker „gefrustet“, mit dem Argument: „Ja, das soll es ja, der soll ja umsteigen, der soll ja gefrustet sein“. Mit „dem Autofahrer“ meint sie offenbar auch sich selbst: Einerseits ökologisch hochsensibilisiert, ist sie andererseits eine gewohnheitsmäßige Autofahrerin - sie hadert mit sich, weil sie sogar die 700 m zum Elternabend üblicherweise mit dem Auto zurücklegt. Ebenfalls aus (selbst-)erzieherischen Gründen ist sie für erweiterte Tempo 30-Zonen, denn „jeder, der Auto fährt, und ich schließe mich da ein, weiß, wie man das macht: Wenn man das Schild 50 sieht, dann fängt man ja schon vorher an - nicht erst am Schild, sondern schon vorher -, aufs Gaspedal zu treten“. Während sie sich dort, wo Tempo 30 vorgeschrieben sei, „wirklich daran“ halte, zumal sie „weiß, wie spontan Kinder reagieren können“. Auf der Ebene der Einsicht ist die Bereitschaft zur Verhaltensänderung da, aber der letzte Anstoß muss - so die subjektive Sicht - „wie bei der Gurtpflicht“ von außen kommen (M31).

Hier kann auch der verstärkte Einsatz des Steuerungsmediums Geld befürwortet werden. Ein Sozialrichter ist für die Umlage der Kraftfahrzeugsteuer auf die

Mineralölsteuer, damit „man dann bewusst für sich überlegt: Ist es mir das wert? Dass es dann also auch eine finanzielle Überlegung wird, eventuell aufs Auto zu verzichten und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen“ (M8). Mit ähnlicher Begründung hält eine Verwaltungsangestellte (und Frau eines VW-Arbeiters) eine generelle Erhöhung der Mineralölsteuer für „vom Prinzip her nicht schlecht“, denn dann „würden sich die Leute sicherlich jeden Weg überlegen, den sie fahren“ (M22). Die allgemeine Erziehungsabsicht verbindet sich mit Selbsterziehung: Bei einer Mineralölsteuererhöhung „würden auch wir überlegen, ob wir die eine oder andere Fahrt noch sparen könnten“ (M3, Sozialrichter).

Insgesamt ist gerade diese Konstellation ein Beleg dafür, dass die Dissonanz von ökomoralischer Einsicht und praktischem Mobilitätsverhalten keineswegs überall zu einer „Normalität“ geworden ist, aus der nichts mehr folgt. Zwar geht es nicht um spektakuläre Verzichtentscheidungen - der Übergang zur Autolosigkeit steht nicht zur Debatte -, aber doch um inkrementelle Verhaltenskorrekturen: Man sieht Spielräume, um in Wohngegenden noch konsequenter auf kinderfreundliches Fahren zu achten oder für die „eine oder andere Fahrt“ nicht mehr (wie bisher) das Auto zu nehmen. Andererseits wird aber auch das Beharrungsvermögen der eigenen automobilen Verhaltensgewohnheiten realistisch einkalkuliert. Die in diesem Zwiespalt enthaltene moralische Herausforderung wird immer noch so stark empfunden, dass man zur Hinnahme politischer Rahmenbedingungen bereit wäre, welche die - auch eigenen - Verhaltensgewohnheiten zusätzlich unter Druck setzen. Die „richtige“ Einsicht ist vorhanden, aber man weiß, dass sie zur Änderung eingefleischter Gewohnheiten nicht ausreicht, und ruft deshalb nach der institutionellen Krücke.

Verhaltensbezug 7: „Irgendwo muss man konsequent sein“. Generelle Akzeptanz autor restriktiver verkehrspolitischer Maßnahmen, die sich auch auf das eigene Verkehrsverhalten auswirken müssten, aus ökomoralischer Stringenz.

Hier äußert sich in den verkehrspolitischen Optionen ein ökomoralischer Rigorismus, der sich gerade an der Inkonsequenz des - auch eigenen - alltäglichen Verkehrsverhalten auflädt und von ihm *negativ* absetzt. Die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen werden

von dem schon bekannten Gemisch aus situativen Erwägungen und konkurrierenden normativen Ansprüchen bestimmt und bieten das übliche buntscheckige Bild von Autonutzung und Autoverzicht. Aber die intrinsische ökomoralische Orientierung ist in diesem Fall stark genug, um zumindest die eigene *verkehrspolitische* Option dem Imperativ einer nicht nur punktuellen, sondern möglichst weitgehenden Zurückdrängung der Autonutzung zu unterwerfen. Im Unterschied zu Verhaltensbezug 6 dient diese Option nicht dem vordringlichen Zweck, das eigene Verkehrsverhalten (und der Mitmenschen) nur *in bestimmten Punkten* zu korrigieren, sondern will die Grundüberzeugung, dass die vorherrschende Automobilität die Umwelt zerstört, in ein umfassendes politisches Programm umsetzen.

Dass ökomoralische Erwägungen bei den alltäglichen Mobilitätsentscheidungen im allgemeinen nur eine geringe Rolle spielen, wurde dargelegt (Kap. 3). Es gibt jedoch eine Minderheit mit ausgeprägt verantwortungsethischer Grundorientierung, die dazu neigt, die Dissonanz von Einsicht und Verhalten, die den Alltag charakterisiert, dann wenigstens auf der Ebene der politischen Überzeugungen zu verringern. Zwar geht es auch hier nicht um die Rückkehr zur autolosen Gesellschaft. Aber die Frage nach der befürworteten Verkehrspolitik wird in größerer Nähe zu den eigenen prinzipiellen Überzeugungen beantwortet, als es ihre Rolle in den alltäglichen Mobilitätsentscheidungen erwarten lässt. Hier können auch Maßnahmen befürwortet werden, die sich im Falle ihrer Realisierung drastisch auf das eigene Verhalten auswirken müssten.

Beispielhaft ist ein auf dem Lande wohnender Angestellter der Hannoverschen Universitätsverwaltung, dessen soziale und ökologische Grundüberzeugungen nicht gerade kompromisslerisch sind, der aber aufgrund seines Wohnstandorts und eines guten Schusses persönlichen Hedonismus als *Gemischtfahrer* (s.o.) mit häufiger Autonutzung einzustufen ist. Seine verkehrspolitischen Optionen weisen ihn als umfassenden *Zurückdränger* aus, der sich unter anderem für Benzinpreiserhöhungen ausspricht, auch wenn sie ihn selbst „hart treffen würden“, die ihm aber zugleich „helfen“ würden, seinen „eigenen gedanklichen Prozess etwas zu beschleunigen (lacht), und da ist ökonomischer Druck auf alle Fälle ein vernünftiges Mittel, um das anzustoßen“ (H29). Ähnlich ein VW-Vertrauensmann, der am Rande von Hannover wohnt und dessen Alltag eben-

falls nicht durch überbordenden Autoverzicht gekennzeichnet ist. Strategisch ist er jedoch für die Versöhnung von Ökologie und Automobilität, denn er ist überzeugt, „dass dieser Automobilverkehr nur dann eine Zukunft hat, wenn die Leute lernen, verantwortlicher damit umzugehen“. Eine Auffassung, die sich nicht nur appellativ an autofahrende Zeitgenossen richtet, sondern auch scharf die Produktpolitik des eigenen Arbeitgebers kritisiert und eine insgesamt autorestriktive Verkehrspolitik befürwortet - einschließlich eines Benzinpreises von 5 DM, allerdings mit sozialem Ausgleich für Berufspendler (M25).

Es wäre zu einfach, in dem hier zu Tage tretenden verkehrspolitischen Rigorismus nur die *Kompensation* des Widerspruchs zwischen einem hohen ökomoralischen Selbstanspruch und einem damit unvereinbaren Alltagsverhalten zu sehen. Aber der Selbstanspruch trägt offensichtlich dazu bei, für diesen Widerspruch eine Vermittlung zu suchen, welche ihn wenigstens auf verkehrspolitischer Ebene einzulösen sucht. Der Verhaltensbezug des hier demonstrierten Rigorismus besteht darin, eine Antwort auf eben diese Widerspruchserfahrung zu sein. Die Vermutung liegt nahe, dass ihr dieser Rigorismus auch einen Teil ihres Stachels nimmt. Seine politische Relevanz beeinträchtigt das jedoch nicht.

Verhaltensbezug 8: „Alles ist erlernbar“. Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen, die sich auch auf das eigene Verkehrsverhalten auswirken, als Verlängerung vergangener und Antizipation zukünftiger individueller Lern- und Umgewöhnungsprozesse.

Es gibt in unserem Sample einzelne Fälle, in denen die Akzeptanz solcher verkehrspolitischer Maßnahmen durch die Selbsterfahrung beflügelt wird, in bestimmten Bereichen des Alltagslebens schon aus eigener Kraft und ohne Einbußen an Lebensqualität vom Auto losgekommen zu sein. Dies erhöht die Bereitschaft, auch relativ „harte“ verkehrspolitische Maßnahmen, z.B. Benzinpreiserhöhungen, hinzunehmen. Da man an die eigene Lernfähigkeit glaubt, erwartet man, sie durch persönliche Verhaltensänderungen jederzeit wieder „einholen“ zu können.

So berichtet ein aufs Land gezogener Finanzbeamter, früher ausgesprochen *gern* und *viel* Auto gefahren zu sein. Heute benutzt er noch immer für viele Wege das Auto, hat aber in zwei Alltagsbereichen umgelernt: Für den Arbeitsweg hat er schon seit längerem das Fahrrad entdeckt, und an dieser Entdeckung auch nach einem Umzug festgehalten, der die Entfernung zur Dienststelle auf 12 km erhöhte. Außerdem steigt er seinen Kindern zuliebe auch in der Freizeit häufiger aufs Rad, mit dem Ergebnis, dass er sich inzwischen zu einem gewohnheitsmäßigen Radfahrer entwickelt hat. Zum Auto ist er nun auch „innerlich“ auf Distanz gegangen, was Auswirkungen auf seine alltägliche Befindlichkeit hat: Fahre er mit dem Rad ins Büro, habe er „gute Laune“, benutze er dazu manchmal doch noch das Auto, komme er mit „schlechter Laune“ an. So ist er nicht nur für ein generelles Tempolimit, sondern könnte sich, wie er sagt, auch mit einer „drastischen“ Erhöhung der Mineralölsteuer „arrangieren“. Womit er offenbar eine weitere Umstellung seiner Fahrgewohnheiten antizipiert, denn noch fährt er aufgrund seines ländlichen Wohnstandorts relativ viel Auto (M5).

Wir fragen in diesem Kapitel nach den Chancen einer autorestriktiveren Verkehrspolitik, weil unsere bisherige Untersuchung zu dem Ergebnis gelangte, dass die Spielräume für freiwillige Verhaltensänderungen „von unten“ offenbar gering sind. Nun zeigt sich, dass die individuelle Erfahrung, sich in bestimmten Lebensbereichen aus der Autoabhängigkeit gelöst zu haben, gelegentlich zu einer „überschießenden“ verkehrspolitischen Option führen kann, da es möglich erscheint, das eigene Verhalten noch *weiter* zu verändern: Mehr als Andere, denen solche Erfahrungen fehlen, neigt man zu der Annahme, auch ohne größere Opfer mit weiteren Einschränkungen der eigenen Automobilität zurechtzukommen zu können.

Nimmt man beides zusammen, so lautet das Ergebnis: Zwischen eigener Veränderungserfahrung und verkehrspolitischer Option kann es eine positive Rückkoppelung geben - aber die Chancen für sie stehen nicht besonders gut. Nur wenige der von uns Befragten haben solche Lernprozesse hinter sich. Die große Mehrheit geht immer noch von der selbstverständlichen Annahme aus, dass weitere Einschränkungen ihrer Automobilität den mehr oder minder großen Verzicht auf (bisherige) Lebensqualität bedeuten würde.

Andererseits kann die Erfahrung eigener Lernfähigkeit auch dazu führen, verkehrspolitischen Maßnahmen zur Zurückdrängung des Autos mit Misstrauen zu begegnen. Im Bewusstsein, Schritte zu einer größeren automobilen Enthaltbarkeit schon aus eigenem Antrieb getan zu haben, begegnet man „von oben“ dekretierten verkehrspolitischen Maßnahmen mit Skepsis und setzt eher auf den freiwilligen Bewusstseinswandel „von unten“. So wendet der zuvor zitierte Finanzbeamte gegenüber einer Ausweitung der 30 km-Zonen ein: „Ein anderes Bewusstsein weckt man doch nicht durch Zwangsmaßnahmen oder dass man irgendwo Poller hinstellt“; wichtig sei vielmehr die Verbreitung des „Gefühls“, dass man seine Wege „auch anders (als mit dem Auto) bewerkstelligen kann“ (M5). Auf diesen individualistischen Vorbehalt, der sich gegen jede verkehrspolitische Regulierung der Mobilität richten kann, werden wir im nächsten Unterabschnitt in einem größeren Zusammenhang zurückkommen.

Ein Zwischenfazit

Die Feststellung, dass nur eine Minderheit der von uns Befragten in dem Sinne *autoliberal* ist, dass sie den verkehrspolitischen *Status quo* verteidigen, können wir nun präzisieren. Fassen wir die große Mehrheit derer ins Auge, die, wenn auch in Abstufungen, die verkehrspolitische Einschränkung noch bestehender automobiler Freiheiten befürworten, so stellen sie selbst eine Reihe von Bezügen zwischen ihren verkehrspolitischen Optionen und ihrem jeweiligen Mobilitätsverhalten her.

Alle diese Verhaltensbezüge sind dadurch gekennzeichnet, dass die jeweils individuell vertretenen verkehrspolitischen Optionen nicht einfach die eigene Praxis abbilden, sondern in ihnen die Bereitschaft zum Ausdruck kommt, den gegebenen *Status quo* zumindest partiell zugunsten eines umweltverträglicheren Verkehrs zu verändern.¹³⁵ Der aus der Forschung bereits bekannte Befund, dass die verkehrspolitischen Einstellungen im Durchschnitt „ökologischer“ sind als das jeweilige Verkehrsverhalten (s.o.), stellt sich

¹³⁵ Dies gilt auch für die ersten beiden argumentativen Verhaltensbezüge: Sie versuchen zwar den *Status quo* der eigenen Automobilität zu erhalten - und, wenn man so will, in diesem Sinne „abzubilden“ -, aber sie akzeptieren autorestriktive Veränderungen des *Status quo* in den Bereichen, in denen eigene Interessen nicht tangiert werden.

aus dieser Perspektive als die Aggregation vieler auf der Mikroebene identifizierbarer *Abweichungen* dar.

Der Zweifel, inwieweit die in den Interviews geäußerten verkehrspolitischen Optionen eigentlich als „ehrlich“ gelten können bzw. auch noch dann Bestand haben, wenn sie den Menschen als reale verkehrspolitische Maßnahmen entgegentreten, lässt sich nicht prinzipiell entkräften.¹³⁶ Aber im Kontext der argumentativ hergestellten Verhaltensbezüge wird plausibel, dass - in ihrem Rahmen - auch reale Akzeptanzbereitschaft besteht (zu den Einschränkungen, die dabei zu beachten sind, siehe den nächsten Unterabschnitt). Denn in jeder Konstellation erscheint die Abweichung der verkehrspolitischen Option vom eigenen Verhalten nicht als zufälliges Akzidens, sondern als integraler Teil eines Arrangements, das erstens die Abweichung und zweitens ihre Reichweite *erklärt*. Der überwiegend *selektive* Charakter der verkehrspolitischen Bereiche, für die Akzeptanzbereitschaft signalisiert wird, ist wohl kalkuliert und widerspricht opportunistischer, z.B. der Interviewsituation geschuldeter Schönrederei. In den ersten beiden Verhaltensbezügen wird die verkehrspolitische Restriktion automobiler Freiheit dort - und nur dort - akzeptiert, wo man nicht selbst betroffen ist oder sich die Restriktion schon vor jeder politischen Intervention selbst auferlegt. In Verhaltensbezug 3 hätte die Umsetzung der Option zwar Auswirkungen auf das eigene Verhalten, aber nur dort, wo es dem Subjekt vergleichsweise wenig kostet. In den Verhaltensbezügen 4 und 5 betrifft die Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen genau die Bereiche der eigenen Mobilität, in denen andere gleichsinnige Motive und Interessen bereitliegen. In Verhaltensbezug 6 geht es um den Wunsch, für die umgrenzten Bereiche, in denen man das eigene Mobilitätsverhalten *eigentlich* verändern möchte, wozu man sich aber freiwillig nicht wirklich durchringen kann, eine „institutionelle Krücke“ zu haben, welche das gewünschte Verhalten von außen aufzwingt. Nur in den beiden letzten argumentativen Verhaltensbezügen ist die Akzeptanz verkehrspolitischer Restriktionen von Automobilität weniger selektiv: in Verhaltensbezug 7, weil hier subjektiver Rigorismus ökologisches Problembewusstsein, dem das eigene Verhalten nur unvollkommen entspricht, zumindest bei den verkehrspolitischen Präferenzen zur Geltung bringen will; in Verhaltensbezug 8,

¹³⁶ Hier stoßen wir an die Grenzen unserer Untersuchung: Wollten wir ernsthaft den genannten Verdacht ausräumen, hätten wir zumindest Interviews führen müssen, die in diesem Punkt auf ihre tiefenhermeneutische Interpretation hin angelegt sind. Dies ist nicht der Fall.

weil man aufgrund früherer Erfahrungen eigener Lern- und Veränderungsfähigkeit vertraut. Aber auch hier erscheinen die verkehrspolitischen Optionen keineswegs beliebig, sondern eingebettet in individuell gegebene Erfahrungen und Charaktereigenschaften, die überdies ihre soziale Trägerschaft auf eine Minderheit reduzieren.

Die Durchlässigkeit für ökomoralische Gesichtspunkte ist also bei den verkehrspolitischen Einstellungen größer als beim jeweiligen Mobilitätsverhalten, aber sie erweist sich als hochgradig selektiv, da sie den Bezug zum jeweiligen Verhalten und dessen Kontextbedingungen meist nicht verliert. Wer an der Peripherie wohnt, hat wenig gegen autofreie Innenstädte, aber wird sich nur selten für verkehrspolitische Maßnahmen stark machen, die das Autofahren allgemein - z.B. durch seine drastische Verteuerung - erschweren; wer kleine Kinder hat, wird der Ausdehnung der Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und vielleicht auch einem generellen Tempolimit auf den Autobahnen zustimmen, aber sich weiterhin die Möglichkeit offen halten wollen, im Urlaub mit Sack und Pack und Kindern, d.h. mit dem Kombi, ins gemietete Ferienhaus fahren zu können.

Andererseits belegen die argumentativen Verhaltensbezüge aber auch die Rolle, die - anders als im alltäglichen Mobilitätsverhalten - der ökologische Diskurs bei den verkehrspolitischen Einstellungen spielt, und die vergleichsweise Schwäche der autoliberalen Ideologie. Denn die Verhaltensbezüge 1 und 2 geben wenigstens diejenigen Regelungsbereiche, die eigenes Mobilitätsverhalten nicht oder kaum berühren, für umweltfreundlichere, autorestriktivere Lösungen frei - die Ideologie der *freien Fahrt*, die ja auch gegen jeden derartigen Lösungsansatz ein *prinzipielles* Veto einlegen könnte, kommt zumindest in unserem Sample nicht zum Zuge. In den anderen argumentativen Verhaltensbezügen werden auch umweltpolitische Maßnahmen akzeptiert, die das eigene Mobilitätsverhalten verändern. Allerdings versucht man sie in den Konstellationen 3, 4 und 5 noch auf Regelungsbereiche zu lenken, die das Subjekt vergleichsweise wenig „kosten“ oder bei denen es sich bereits um motivationale *fünfzig-fünfzig*-Situationen handelt. In Konstellation 6 werden einzelne verkehrspolitische Auflagen als Vehikel punktueller Um- (und Selbst-)erziehung gefordert, in Konstellation 7 eine umfassende verkehrspolitische Umorientierung unter ökologischem Vorzeichen ins Auge gefasst.

Und Konstellation 8 steuert den Optimismus bei, das ökologisch Wünschenswerte jeweils mit eigener Lernfähigkeit „einholen“ zu können.

Insgesamt bestätigt sich also der aus der Literatur bekannte Befund, dass es im Verkehrsbereich zwischen umweltrelevanten Einstellungen und umweltpolitischer Option „starke Zusammenhänge“ gibt (Franzen, a.a.O., 142f). Dieser Befund suggeriert allerdings eine Kausalitätsbeziehung, die den Bezug auf das individuelle Verkehrsverhalten einfach überspringt. Aufgrund unseres Materials müssen wir darin die Verkürzung eines komplexeren Sachverhalts sehen: Die Brechung, welche ökologische Grundüberzeugungen im Mobilitätsalltag erfahren und derer sich die Subjekte durchaus bewusst sind, wird bei der Formulierung der jeweiligen umweltpolitischen Option in unterschiedlichen Abstufungen zurückgenommen - und diese *doppelte* Brechung ist mitkonstitutiv für den Gesamtzusammenhang. Denn die Befragten entwickeln ihre verkehrspolitischen Optionen *auch* vor dem Hintergrund und im Bewusstsein ihres eigenen Verkehrsverhaltens und dessen Widersprüchlichkeit; erst in diesem Kontext wird einerseits sichtbar, dass die verkehrspolitische Option oft auch durch die Widerspruchserfahrung von *Theorie und Praxis* beeinflusst wird (ganz deutlich z.B. in Verhaltensbezug 6), und andererseits erklärbar, warum die Akzeptanz autorestriktiver Maßnahmen überwiegend selektiv bleibt.

4.3. Bedingungen und Einschränkungen

Bisher stand die Frage im Vordergrund, ob und warum es zwischen Alltagsmobilität und verkehrspolitischer Einstellung meist eine Divergenz gibt, und warum sich ökologische Gesichtspunkte leichter auf dem Gebiet verkehrspolitischer Optionen als beim eigenen aktuellen Mobilitätsverhalten durchzusetzen vermögen. Dass dieser *Bias* auch Grenzen hat und im Bereich der verkehrspolitischen Optionen keineswegs die absolute Herrschaft der Umweltrücksicht beginnt, zeigt schon der überwiegend selektive Charakter der ihn auf der Mikroebene begründenden *Abweichungen*. Auf verkehrspolitischem Gebiet kommen zwar ökomoralische Überzeugungen stärker zum Zuge als im

alltäglichen Mobilitätsverhalten, aber beginnt keineswegs das Reich persönlicher Abwägungs- und Interesselosigkeit.

Wie im alltäglichen Mobilitätsverhalten ist es auch hier nicht nur egoistisches Kalkül, welches der Durchsetzung von Ökomoral Grenzen setzt. Auch hier sind es konkurrierende normative Haltungen und Überzeugungen, die der Akzeptanz einer verkehrspolitischen Wende vielfach in die Quere kommen, auf jeden Fall aber mit zu berücksichtigen sind. Die Konkurrenz widersprüchlicher normativer Ansprüche und der hohe Einsatz, um den es deshalb oft geht, bringen es mit sich, dass diejenigen verkehrspolitischen Optionen, in denen diese Ansprüche besonders hart aufeinander treffen, auch besonders kontrovers diskutiert werden.

Zunächst gehen wir auf Vorbehalte ein, die überhaupt gegenüber der politischen Regelungsebene bestehen und sich einerseits aus liberalen und individualistischen Grundeinstellungen, andererseits aus einem verbreiteten Politikmisstrauen nähren. Sodann beschäftigen wir uns mit ökonomischen und sozialen Vorbehalten, die sich unter den Stichworten „Arbeitsplätze“ und „soziale Gerechtigkeit“ bündeln lassen. Und schließlich behandeln wir ein Postulat, das bei der Umsetzung jeder autorestriktiven Verkehrspolitik zu beachten sind: das Angebot adäquater Kompensationen.

Der liberal-individualistische Vorbehalt

Soviel Deregulierung wie möglich ist die Parole eines in den 90er Jahren wieder erstarkten Liberalismus, der jede Politik, die das Geschehen nicht nur den Marktkräften überlassen will, auch in der öffentlichen Wahrnehmung von vornherein in Frage stellt. Da es in der Logik des gesellschaftlichen Umweltdiskurses liegt, zumindest im Verkehrsbereich¹³⁷ nicht nur auf die Verteidigung bestehender, sondern die Einführung zusätzlicher Regulierung zu drängen, wäre es nicht verwunderlich, wenn dies zu einem Akzeptanzproblem führen würde. Es spricht für die immer noch vorhandene Stärke des Umweltdiskurses, dass - zumindest in unserem Sample - der liberale Vorbehalt nur

selten *prinzipiell* gegen verkehrspolitische Regulierungen ins Feld geführt wird. Der Einwand einer Finanzbeamtin gegen die obligatorische Einführung PS-schwacher Umweltautos : „Das würde ich als einen zu starken Einschnitt in die Individualität empfinden, das muss ich ganz ehrlich sagen, auch wenn ich das nicht begründen kann. Ich sträube mich dagegen, wenn alles immer reglementiert wird“ (M1), bleibt die Ausnahme. Das *von oben* kommende Verbot ist nicht tabu; wenn überhaupt, werden Maßnahmen abgelehnt, die das Einzelverhalten zu *weitgehend* reglementieren. Die meisten individualistischen Vorbehalte richten sich noch gegen ein Umweltauto, das nicht nur

137 Wir wollen nicht ausschließen, dass es auch von der Umweltpolitik *überregulierte* Bereiche gibt, z.B. auf industriellem Gebiet.

den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoß minimiert, sondern auch das Verkehrsverhalten normiert: Während die einen die technisch gestützte Gleichmäßigkeit des Verkehrsflusses und die Stilllegung des alltäglichen Konkurrenzkampfes auf den Straßen begrüßen, schrecken die anderen vor einem solchen „Einheitsverkehr“ zurück und setzen auch beim Autokauf auf die Freiheit des Konsumenten (vgl. Verhaltensbezug 5).

Der *moralische* Anspruch des Umweltdiskurses lebt hier aber insofern fort, als sich der individualistische Vorbehalt meist durch die Berufung auf ihn zu legitimieren sucht, der durch das politisch Verordnete gerade entwertet werde - seine inhaltliche Zielsetzung, z.B. eine Ressourcen-schonende Fahrweise, wird nicht infrage gestellt. So begründet die eben zitierte Finanzbeamtin ihr Sträuben gegen die obligatorische Einführung von Ökautos unter anderem damit, dass sie sich „selbst oft genug zu diesem Thema Gedanken“ mache und auf der Autobahn schon freiwillig nur 120 km/h fahre. „Es geht mir einfach nur darum: Ich möchte das frei entscheiden. Das ist wie mit dem Auto vor der Tür, das meistens rumsteht: Ich könnte, wenn ich wollte. Ich mag es nicht, wenn alles immer reglementiert wird, irgendwo setze ich mehr auf Eigenverantwortung“ (M1). Ein Argument, das gerade in ihrem Arbeitsbereich beliebt zu sein scheint, denn es ist ein Arbeitskollege von ihr, der gegen die Ausweitung von verkehrsberuhigten und Fußgängerzonen einwendet: „Ein anderes Bewusstsein weckt man doch nicht durch Zwangsmaßnahmen oder dass man irgendwo Poller hinstellt“ (M5), und es ist ebenfalls ein Finanzbeamter, der weitere Erhöhungen der Mineralölsteuer mit der Begründung ablehnt, damit werde „praktisch Zwang ausgeübt für etwas, wo man eigentlich überzeugen muss“ (H17).

Aber insgesamt wird dieses Argument eher selten vorgebracht - allzu verbreitet ist die Erfahrung, dass ökomoralische Erwägungen bei der alltäglichen Automobilität keine große Rolle spielen (und es somit auch nicht viel gibt, das durch politische Verordnung *entwertet* werden könnte). Was allerdings nicht ausschließt, dass eine allzu „gleichmacherische“ Verkehrspolitik, würde es wirklich zu ihr kommen, auf Widerstände stoßen könnte. Es ist nicht auszuschließen, dass die ambivalenten Reaktionen, auf die schon heute die gegenwärtig noch reichlich fiktive Frage einer *obligatorischen* Einführung PS-schwacher Umweltautos stößt, dann in mehrheitliche Ablehnung umschlägt.

Das Hindernis Politikmisstrauen

Ein zweites Hindernis für die Akzeptanz einer autorestriktiven Verkehrspolitik ist ein diffuses, durch reale oder vermeintliche Erfahrungen untermauertes Politikmisstrauen, auf das wir vor allem in den unteren Rängen der Landesverwaltung und bei einem Teil der VW-Arbeiter treffen. Dass es ein solches Misstrauen gibt, ist zu bekannt, als dass wir uns lange mit ihm aufhalten müssten; andererseits ist es aber auch für unseren Untersuchungsgegenstand zu wichtig, als dass wir es einfach übergehen könnten. Auf dem Gebiet der Verkehrspolitik wird es insbesondere dann aktiviert, wenn es um den Einsatz des Steuerungsmittels Geld gegenüber den Autofahrern geht. Der Zweifel beginnt bei der ökologischen Motivation staatlichen Handelns, etwa wenn ein VW-Arbeiter zur erhöhten Besteuerung von Autos ohne Katalysator erklärt: „Ich glaube, dass das alles nur eine Art ist, Geld zu machen. Ich behaupte, wenn die jetzt die E3 (Euronorm für schadstoffarme PKWs) erfüllt haben, dann kommt die E4, und dann werden sie wieder die Steuern raufsetzen, und die Leute werden wieder andere Autos kaufen. Meines Erachtens ist das reine Geldschröpferei“ (H16). Und es charakterisiert die vorherrschende Stimmung, dass auch die Experten für staatliche Steuerpolitik, nämlich die von uns interviewten Finanzbeamten, ihrem Zweifel verschiedentlich Ausdruck geben, ob solche Vorschriften nicht eher dem „Staatssäckel“ und dem Absatz der Autoindustrie dienen (z.B. H10).

Anlass zu dem Verdacht, dass es der Politik dabei weniger um die Umwelt geht, gibt ihre wahrgenommene Verquickung mit der Industrie. So hält eine Verwaltungsangestellte ihrem Mann, der auf die technische Möglichkeit umweltschonender Wasserstoffautos verweist, entgegen: „Also ich persönlich habe den Eindruck, dass manche Leute überhaupt nicht interessiert sind, da was zu machen. Jetzt grade wieder die Politiker: Viele sitzen in den Aufsichtsräten in der Autoindustrie und haben ihre Tantiemen daraus, und je mehr Autos verkauft werden, desto mehr kriegen sie ja auch“ (M24).

Misstrauen erweckt vor allem die *Verwendung* des unter dem Umweltetikett erzielten Steueraufkommens. Zwar ist oft einsichtig, dass weitere Mineralölsteuererhöhungen gerechtfertigt wären, um die vom Auto angerichteten volkswirtschaftlichen und ökolo-

gischen Schäden zu reparieren. Das Misstrauen entzündet sich jedoch an der Intransparenz staatlicher Mittelverwendung - der Verdacht ist verbreitet, die Mineralölsteuer werde „willkürlich genommen, um an anderer Stelle Haushaltslöcher zu stopfen. Also dass da kein ökologischer Nutzen hinter steckt, sondern dass da wirklich das Geld im Vordergrund steht“ (H17, Finanzbeamter). Eine Verwaltungsbeamtin ergänzt: „Das fließt ja alles in dunkle Kanäle. Das ist alles nicht so ganz (ihr Mann ergänzt:) koscher“ (H11).

Ärger erzeugen zudem Kehrtwendungen in der staatlichen Doktrin, z.B. gegenüber Diesel-Autos. Nicht vergessen ist, dass der Staat den Konsumenten zunächst zur Anschaffung von Diesel-Autos ermunterte, bis irgendwann ihre spezifische Umweltschädlichkeit entdeckt wurde. Aber, so ein Dieselfahrer, fehlt auch dieser Entdeckung die Konsequenz: „Man hat gesagt, die Diesel-Fahrzeuge sind *so* umweltschädlich. Jetzt weiß ich nicht, aus welchen Gründen das Land Niedersachsen mittlerweile für die Polizei 40 oder 50 oder 70 Dieselfahrzeuge angeschafft hat. Was ist nun daran wahr? Das sind so Dinger, da will man irgendwie den Kleinen Mann ein bißchen veräpfeln“ (M24).

Einem weiteren Topos des Politikmißtrauens sind wir bereits begegnet: dem Widerspruch zwischen Anspruch und eigener Praxis bei den Politikern selbst - siehe die Anekdote, daß eine niedersächsische Umweltministerin mit dem Zug in den Urlaub gefahren sei, *wie es sich gehört*, aber sich ihr Gepäck im Dienstwagen nachschicken ließ. Eine alleinerziehende Verwaltungsbeamtin bringt es so auf den Punkt: „Solange die Politiker ihre großen 600er oder 800er Mercedesse weiterfahren, fragte sich der Kleine Mann: Warum soll ich anfangen?“ (H18). Wozu ein VW-Arbeiter den zusätzlichen Gesichtspunkt beisteuert, dass „der Politiker“ Autos fahre, die er selbst nicht bezahlt habe, während der „Kleine Mann“ sein Auto selbst bezahle und „dafür arbeiten“ gehe (H24).

Dieses Politikmisstrauen, das eine Massendemokratie mit geringen Partizipationsmöglichkeiten für den einzelnen charakterisiert, dürfte durch die Skandale der letzten Zeit nicht geringer geworden sein. Seine verkehrspolitische Relevanz besteht darin, dass es

vor allem dann virulent wird, wenn es um öffentlich diskutierte innovative Regelungen geht. Mit einem Wort: Es begünstigt den verkehrspolitischen *Status quo*.

Stolperstein soziale Gerechtigkeit

Wie für die Umweltpolitik insgesamt, so gibt es auch für eine ökologisch orientierte, aber ökonomisch aufgeklärte Verkehrspolitik eine Reihe guter Gründe, dem Steuerungsmittel *Geld* einen prominenten Platz zuzuweisen.¹³⁸ Es vermeidet den Bürokratismus, der mit behördlich verordneten, überwachten und sanktionierten Auflagen und Verboten verbunden ist, und trägt damit dem liberalistischen Vorbehalt gegenüber solchen Maßnahmen Rechnung. Verteuert sich das Autofahren insgesamt, z.B. durch die Erhöhung der Mineralölsteuer, oder wird das Fahren von emissionsreichen Altfahrzeugen durch entsprechende Erhöhungen der KFZ-Steuer bestraft, dann, so das Kalkül, liegt es von nun an im finanziellen Eigeninteresse, weniger Auto zu fahren oder sich zumindest von der alten Dreckschleuder zu trennen. Die Rahmenbedingungen wären so eingestellt, dass der „Pawlowsche Kosten-Nutzen-Hund von alleine in die richtige Richtung laufen“ müsste (s.o.). Es erscheint systemgerechter, da es Umweltschutzgesichtspunkte *marktfähig* macht¹³⁹, und selbst für den Individualismus könnte noch etwas abfallen, weil es den Einzelpersonen immer noch einen eigenen Entscheidungsspielraum ließe. Und es erscheint sogar *gerechter*, da es im Preis die Folgekosten des Autofahrens für Umwelt und Volkswirtschaft berücksichtigt.

Leider ist das, was *gerecht für die Natur* ist, nicht deckungsgleich mit dem, was *sozial gerecht* ist. Und leider genügt es nicht, die ökologisch ideale Justierung für die ökonomischen Rahmenbedingungen zu finden, sondern diese Justierung muss sich auch noch als konsensfähig erweisen. Angesichts unserer Befragungen ist zu konstatieren: Insoweit das Steuerungsmittel Geld beim autofahrenden Konsumenten ansetzen soll, ist dies gut ausgedacht, aber nur sehr begrenzt sozialverträglich.

¹³⁸ Als die deutschen Protagonisten dieser konzeptionellen Richtung können Ralf-Dieter Brunowsky und Lutz Wilke gelten, die in ihrem 1984 erschienenen „Ökoplan“ vorschlugen, im Umweltschutz mehr als bisher auf die Marktwirtschaft zu setzen. Vgl. Brunowsky/Wicke 1984.

¹³⁹ Eine Kapitelüberschrift bei Brunowsky/Wicke 1984 lautet z.B. „Mehr Markt statt Paragraphen!“ (75).

Schon die höhere Besteuerung von Altfahrzeugen ohne Kfz, so einsichtig sie auf den ersten (ökologischen) Blick erscheinen mag, stößt auf gespaltene Reaktionen. Mehrheitlich abgelehnt werden auch weitere deutliche Anhebungen der Mineralölsteuer, und zwar mit dem *Gerechtigkeitsargument*¹⁴⁰, das gerade deshalb durchschlägt, weil es sich nicht auf die Formel des *Egoismus* reduzieren lässt (und das den Sturm erklärt, der den Grünen vor der Bundestagswahl 1998 mit ihrer Forderung nach schrittweiser Anhebung des Benzinpreises auf 5 DM ins Gesicht blies). Dies soll im folgenden genauer dargestellt werden.

Zunächst: Das Prinzip *Gerechtigkeit* hat viele Facetten, und unsere Interviews zeigen, dass der Gedanke eines Preises, der auch den ökologischen Folgekosten des Autofahrens gerecht wird, durchaus auf Verständnis stoßen kann. Wir sahen jedoch (s.o.), dass an diesem Punkt häufig ein Politikmisstrauen ins Spiel kommt, das hier eher einen Vorwand sieht: Der Staat *begründet* die steuerlichen Mehreinnahmen mit dem Umweltschutz, ohne sie für diesen Zweck zu *verwenden*.

Der entscheidende Einwand gegen weitere Benzinpreiserhöhungen beruft sich jedoch auf den Grundsatz sozialer Gerechtigkeit. Er entfaltet sich auf unterschiedlichen Ebenen: Vordergründig wird die staatliche Schröpfung *des Autofahrers* beklagt; dahinter erhebt sich der Vorwurf, dass insbesondere aufs Auto *Angewiesene* zur Kasse gebeten werden; seine soziale Tiefendimension bekommt der Einwand aus der Wahrnehmung, dass *arm und reich* unterschiedlich getroffen werden.

Die bekannte Klage, dass *der Autofahrer* die „Melkkuh“ der Nation sei, hat sich eingepreßt. Dass er dazu auch im Namen des Umweltschutzes gemacht wird, sei - so eine

¹⁴⁰ Nach Kaufmann (1997, 150) ist das Argument der Gerechtigkeit die „zentrale Denkfigur politischer Legitimation in der westlichen Kultur.“

Justizbeamtin - schon deshalb ungerecht, weil „es ja auch viele andere Umweltsünder (gibt). Das ist doch nicht immer nur der Autofahrer, das ist ja auch die Industrie, die Abgase, die sonst wo herkommen“. Was den Autofahrer zum bevorzugten Opfer staatlicher Besteuerung mache, sei die Tatsache, dass man ihn „immer so toll ausmachen (kann): Der ist versichert, der hat eine Nummer, dem kann man wieder etwas draufbrummen, oder man bestraft ihn an der Tanksäule“ (M31). Obwohl es inzwischen auch eine hohe Sensibilität für das *Arbeitsplatzargument* gibt (s.u.), wirft es doch auch ein Gerechtigkeitsproblem auf, wenn die Politik Umweltschutz und industrielle Standortsicherung dadurch vereinbaren will, dass sie einerseits die industrielle Produktion (z.B. von Autos) begünstigt, andererseits aber für die Konsumenten das Autofahren verteuert. Hier gibt es ein Nebeneinander unterschiedlicher Perspektiven, die sich nicht wechselseitig aufheben, sondern je nach Kontext die Akzeptanz politischer Maßnahmen unterschiedlich beeinflussen.

Hinter der Kritik, dass es sich der Staat mit der Besteuerung der Autofahrer besonders „leicht“ mache, steht ein weiterer Vorwurf: Da das Auto in vielerlei Hinsicht zum integralen Bestandteil des heutigen Lebens und seiner Mobilitätswänge geworden ist, trifft die Verteuierung des Autofahrens, so ein auf dem Lande wohnender Postbeamter, „viele, die aufs Auto angewiesen sind“ und damit „die Verkehrten“ (H21). Stünde hinter der Benzinpreiserhöhung die gute Absicht, zum Wenigerfahren anzureizen, so stößt sie dort, wo nicht „aus reinem Vergnügen“ oder „Bequemlichkeit“ Auto gefahren wird, ins Leere. Zum Paradigma erzwungener Autonutzung wird meist der Arbeitsweg; an ihm wird immer wieder demonstriert, dass finanzielle Strafen dieser Art nicht bessern, sondern nur Selbstzweck sein können. Gerade bei VW-Arbeitern, die auf dem Lande ein kleines Häuschen haben, ist das Bewusstsein der Alternativlosigkeit stark ausgeprägt. So hält denn auch eine VW-Arbeiterin weiteren Benzinpreiserhöhungen entgegen: „Es gibt sehr viele auch aus der Arbeitslosigkeit heraus, die lange, lange Anfahrtswege in Kauf nehmen, weil sie nämlich anders keine Arbeit bekommen. Die *müssen* ein Auto haben, die kommen gar nicht drum herum“ (M11). Die Vermutung liegt nahe, dass sich das Empfinden, eine weitere Benzinpreiserhöhung sei aus diesem Grund ungerecht, nur bei eigener Betroffenheit einstellt. Aber es enthält auch ein solidaristisches Moment und wird genauso in fremdem Interesse geltend gemacht, etwa wenn eine in der Stadt woh-

nende Finanzbeamtin auf Bekannte verweist, „für die das Auto nicht nur die Bequemlichkeit (bedeutet), die es für uns ist, sondern auch die Notwendigkeit, und das würde die dann finanziell über die Gebühr belasten, weil das Auto auch dem Broterwerb dient“ (M1).

Der entscheidende Einwand gegen die steuerliche Verteuerung des Autofahrens, der von Beamten und VW-Arbeitern gleichermaßen vorgetragen wird, lautet jedoch, dass sie gerade dann, wenn sie unterschiedslos beim Endverbraucher ansetzt, arm und reich unterschiedlich trifft. Wobei die „Angewiesenheit“ auf das Auto diesen Umstand weiter verstärkt: „Damit werden mehr die Kleinen getroffen. Die, die sowieso rumknapsen, aber vielleicht wirklich darauf angewiesen sind, das Auto zu haben“ (H17, Personal-sachbearbeiterin). Es trifft „jemand wie mich, der die Woche 200 km fährt: Ob ich die für ein siebzig oder für fünf Mark fahre, das würde dann schon einen gravierenden Unterschied geben“ (H26, Schichtarbeiter in einem Industriebetrieb am Rande Hannovers).

Gleichzeitig erhitzt sich das Gerechtigkeitsempfinden am Bild der Gegenseite, an den „Großen, denen das (der Benzinpreis) ja völlig schnurz“ ist (H11). So auch eine alleinerziehende Beamtin: „Den Reichen tut das nicht weh. Die können das tragen, genau wie die gut tragen können, wenn sie Knöllchen bekommen, weil sie im Parkverbot parken“ (H14). Ein Finanzbeamter ergänzt, dass „der Reiche“ seine gefahrenen Autokilometer auch meist noch „von der Steuer absetzen“ könne, also „die Hälfte vom Vater Staat dann wiederbekommt“ (H17). Damit werde eine Fortbewegungsweise, die bisher für jedermann zugänglich war, wieder zum elitären Vergnügen weniger Auserwählter, „die einen teuren Porsche fahren für 200.000 Mark oder mehr“ und „für die der Spritpreis unter dem Strich überhaupt keine Rolle“ spielt - „im Gegenteil: Da sind dann weniger Autos unterwegs, und die können dann erst richtig loslegen“ (H26, Justizbeamtin). Während diejenigen, „die es sich nicht leisten können“, dann wieder mit dem „Bollerwagen“ ihren Alltag bewältigen müssten (M9, Mann einer Ministerialbeamtin).

Das letzte Zitat belegt bereits, dass die Ungerechtigkeit fühlbarer Benzinverteuerungen nicht nur darin gesehen wird, dass sie den Reichen weniger weh tut als den Armen, welche dann vielleicht gezwungen wären, *weniger* Auto zu fahren. Wo der finanziell er-

zwungene Autoverzicht wirklich greifen würde, nämlich bei den Nicht-Reichen, würde dies auch die Teilhabe an sozialen Mindeststandards gefährden, auf die man einen legitimen Anspruch erhebt. Wenn ein VW-Arbeiter und alleinverdienender Familienvater mit einem Monatseinkommen von knapp 3.000 DM erklärt: „Dann würde ich kein Auto mehr fahren“ (M29), so meint er persönlich zwar nicht den Weg zur Arbeit, für den er sowieso das Rad benutzt, sondern den familiären Jahresurlaub - und damit ein Kernstück dessen, was für ihn zum guten Leben gehört und an dem er, wenn auch mit Mühe, bisher noch teilhaben konnte. Ein im Tiefbau arbeitender Polier sähe dann den Sinn von Erwerbsarbeit überhaupt gefährdet: „Dann liegt ja bald gar keine Spanne mehr drin für Ersparnisse oder wozu ich an die Arbeit gehe - es kann ja nicht so sein, dass man nur zur Arbeit geht, um von der Hand in den Mund zu leben. Die Spritkosten tragen dann auch wieder dazu bei, dass die eine oder andere Anschaffung schon nicht mehr gemacht werden könnte“ (M15). Eine Sachbearbeiterin meint sich selbst, wenn sie feststellt, dass eine Alleinerziehende „ohne Auto wirklich angebunden an die eigenen vier Wände“ wäre, ohne „Möglichkeit, irgendwie rauszukommen oder irgendwie Kontakte zu halten oder vernünftig einzukaufen“ (H18). Dass etablierte soziale Standards wieder zum Privileg einer Minderheit werden könnten, ist die Angst, die die Akzeptanz von Benzinpreiserhöhungen mehrheitlich blockiert. Dass diese Standards heute sowieso zu bröckeln beginnen und der Anteil derer wächst, die von ihnen ausgeschlossen sind, macht den Ton der Ablehnung noch gereizter.

Aus dieser Perspektive bedeutet es keinen Trost, wenn erhöhte Benzinpreise mit der Hoffnung begründet werden, so würde letztlich auch die Industrie zu beschleunigter Innovation, d.h. zum Bau verbrauchsärmerer Autos stimuliert. Denn der erste Adressat einer solchen Maßnahme bleibe nun einmal der Durchschnittsverbraucher: „Muss denn die Industrie auf diesem Wege angeregt werden? Das ist eigentlich traurig, dass auch da wieder der kleine Mann für bluten muss, damit die Industrie wach wird“ (H23, Frau eines VW-Arbeiters).

Ein Gerechtigkeitsproblem wirft auch die Frage auf, ob die Sondersteuer für Autos, deren Schadstoffemissionen aufgrund fehlender oder technisch unzureichender Katalysatoren oberhalb der Norm liegen, weiter erhöht werden sollte. Im Unterschied zur Mineralölsteuer handelt es sich um eine selektive Maßnahme; sie verschärft die

„Strafe“ nur für solche Autofahrer, deren Fahrzeuge die Umwelt überdurchschnittlich belasten und die das Problem mit einer inzwischen „normal“ gewordenen technischen Nachrüstung oder mit dem Kauf eines neueren Autos beheben könnten.

Anders als bei der Frage von Mineralölsteuererhöhungen ist es keine Mehrheit, die diese Maßnahme ablehnt, sondern Zustimmung und Ablehnung halten sich die Waage. Denn immerhin handelt es sich hier um ein Problem, das nur noch eine Minderheit betrifft, welcher überdies vorgeworfen werden kann, sich sogar dem zu verweigern, was heute als ökotechnischer Standard gilt. Aber für jeden zweiten Befragten kollidieren auch hier ökologische Zielsetzung und soziale Gerechtigkeit. Eine alleinerziehende Sachbearbeiterin, die monatlich weniger als 3.000 DM verdient und einen 13 Jahre alten Polo ohne Kat fährt, fühlt sich durch eine solche Steuererhöhung „doppelt bestraft. Es trifft die Falschen. Wenn ich könnte, würde ich mir auch ein schadstoffarmes Auto anschaffen“ (H14). Eine typische Konstellation bildet auch die auf dem Lande lebende Familie mit Kindern, in der beide Partner berufstätig sind und zwei Autos fahren. Auch hier werden meist finanzielle Gründe dafür verantwortlich gemacht, dass zum familiären Wagenpark immer noch ein Altauto ohne Kat gehört, und die Ungerechtigkeit der Sondersteuer wird darin gesehen, gerade solche Familien mit Kindern zu bestrafen. Eine am Rande Hannovers wohnende Verwaltungsbeamtin fragt rhetorisch, „wer denn in einer Beziehung, wo man Doppelverdiener ist und keine kleinen Kinder hat, ein zehn Jahre altes Auto fährt? Die möchte ich mal sehen, die kann man doch suchen!“ Ihr Mann, der sich gerade einen (gebrauchten) Passat *mit* Kat angeschafft hat, ergänzt: „Mir wäre es lieber, ich würde jetzt ein bisschen Steuern bezahlen, jetzt mit dem neuen Passat, und mit dem Geld könnten die armen Schlucker einen Zuschuss kriegen für einen (nachzurüstenden) Kat. Es müssen ja nun nicht die Superreichen sein, die ständig einen neuen Porsche oder BMW haben, die fast keine Steuern mehr zahlen“ (H11).

Auch hier kommt die Ablehnung nicht nur von denjenigen, die selbst noch ein solches Altauto fahren, sondern kann sich durch die Solidarität mit denen legitimieren, deren soziale Lage schlechter als die eigene ist. So meint ein VW-Arbeiter, zu dessen familiärem Wagenpark zwei inzwischen mit Kat ausgerüstete Autos gehören, dass eine solche

Maßnahme „eigentlich immer die sozial Schwachen (trifft). Denn es ist nun mal nicht jeder in der Lage, sich jedes Jahr oder alle zwei Jahre ein neues Auto zu kaufen“ (H23). Ähnlich ein Finanzbeamter: „Ein Kleiner, der sich nicht leisten kann, ein anderes Fahrzeug zu fahren, der sich das mühsam abgespart hat und jetzt glücklich ist, sich vor ein paar Jahren ein Fahrzeug gekauft zu haben, der wird doch im Endeffekt nur bestraft, weil er nun nicht *mehr* Geld gehabt hat. Das ist nicht korrekt“ (H10).

Das argumentative Grundmuster ist das gleiche wie gegenüber weiteren Mineralölsteuererhöhungen: Solche Steuern treffen arm und reich unterschiedlich. Wer sie ablehnt, verteidigt nicht nur eigene Interessen, sondern auch das Recht auf soziale Teilhabe derjenigen, die finanziell noch schlechter gestellt sind als man selbst.

Wie stark die *solidaristische* Komponente der Vorbehalte gegenüber dem Steuerungsmittel Geld ist, zeigen auch die Stellungnahmen zu einem dritten Fragenkomplex, den wir in den Interviews ansprachen. Dabei ging es um die Weiterfinanzierung der Hannoverschen Institution „*Job-Ticket*“.

Zur Erläuterung: Das „*Job-Ticket*“, eine zwischen dem kommunalen Verkehrsträger ÜSTRA und einigen städtischen Verwaltungs- und Dienstleistungsbetrieben ausgehandelte Hannoversche Spezialität, bedeutet für die Beschäftigten das Doppelangebot einer (anders nicht zu erhaltenden) Parkberechtigung am Arbeitsplatz und einer verbilligten Monatskarte für den städtischen ÖPNV. Das *Job-Ticket* wurde von den in der Landesverwaltung Beschäftigten überwiegend angenommen, und zwar sowohl von denjenigen, die sich damit einen Parkplatz an ihrer Dienststelle sichern, als auch von denjenigen, die ihren Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen wollten. Zum Zeitpunkt unserer Befragung gab es für dieses Angebot Zuschüsse aus Landesmitteln, deren Kürzung jedoch anstand.¹⁴¹

Wir fragten die *Job-Ticket*-Besitzer unter unseren Interviewpartnern - alle aus der Landesverwaltung, weil es bei VW ein solches Angebot nicht gibt -, wie es aus ihrer Sicht angesichts sinkender Landeszuschüsse weiterfinanziert werden sollte. Damals waren zwei Möglichkeiten in der Diskussion: Entweder eine Verteuerung des *Job-Tickets für alle gleich*, oder ein Sonderaufschlag für diejenigen, die sich mit dem *Job-Ticket* nicht

¹⁴¹ Da inzwischen die Landeszuschüsse ganz fortgefallen sind, gibt es heute das *Job-Ticket* als Angebot für *alle* Beschäftigten der Landesverwaltung nicht mehr. Es existiert jedoch noch auf der Ebene einzelner Dienststellen, und zwar insbesondere dort, wo der zentrale Standort der Dienststellen eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz garantiert und ein „wildes“ Parken so gut wie unmöglich ist.

nur eine verbilligte ÜSTRA-Monatskarte, sondern - als *Autofahrer* - auch einen Parkplatz an der Dienststelle sichern wollten. Aufgrund der Begleitumstände der Befragung¹⁴² lag für unsere Interviewpartner die Vermutung nahe, dass ihre Antworten Einfluss auf den damals anstehenden Entscheidungsprozeß haben könnten, so dass ihre Stellungnahmen zu diesem Punkt meist sehr sorgfältig überlegt waren.

Was wir erwarteten, war eine Aufspaltung der Antworten entlang der Linie *Autofahrer - Nichtautofahrer*: Wer vor allem mit dem Auto zur Arbeit fährt, würde, wenn überhaupt, eine Verteuerung *für alle gleich* befürworten; wer für den Arbeitsweg (fast) immer öffentliche Verkehrsmittel benutzt, würde sich dafür aussprechen, die zusätzlichen Kosten allein den *Autofahrern* aufzubürden. Wir erwarten also, mit dieser Frage auf den *homo oeconomicus* zu treffen, dessen Option durch seine individuelle Kosten-Nutzen-Rechnung bestimmt wäre.

Das Erwartete trat nicht ein: Obwohl die Mehrheit der Job-Ticket-Besitzer überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Dienststelle fährt, sprach sich nur jeder Fünfte für eine Sonderbelastung der Autofahrer aus - auch die Mehrheit derer, die den Arbeitsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen, befürwortete, wenn auch oft erst nach einigem Nachdenken und „mit Bauchschmerzen“, eine Verteuerung *für alle gleich*. Wieder stand dabei das *Gerechtigkeitsargument* im Vordergrund. Typisch ist die Antwort eines in Hannover wohnenden Planungsdezernenten, der selbst mit dem Rad oder mit der Stadtbahn zur Arbeit fährt und deshalb zunächst ganz spontan antwortete: „Ich persönlich würde ganz klar sagen: Diejenigen, die mit dem Auto zum Amt kommen, sollten zuzahlen“. Als er sich dann aber überlegte, dass es „tatsächlich Kolleginnen und Kollegen gibt, die in Bereichen wohnen, wo das öffentliche Nahverkehrsnetz nach wie vor nicht gut ausgebaut ist“, meinte er, dass „die nicht bestraft werden (sollten)“. Was ihn letztlich zu dem Schluss kommen lässt, dass es „die gerechtere Lösung“ wäre, das *Job-Ticket* für alle gleich zu verteuern (H6). Neben das Argument der *Angewiesenheit* tritt auch hier wieder die Solidarität mit den Einkommensschwächeren, etwa wenn ein Per-

142 Womit wir nicht nur den Zeitpunkt meinen, zu dem die Interviews stattfanden, sondern auch die Art und Weise, wie für sie innerhalb der Landesverwaltung geworben wurde: Das Rundschreiben an alle Dienststellen, das nach Interessenten für die Interviews fragte, ging von dem Referat aus, das für die Organisation des Job-Tickets innerhalb der Landesverwaltung zuständig war, und erwähnte bereits, dass es in den Interviews auch um Fragen des Job-Tickets gehen würde.

sonalrat, der täglich mit dem Zug vom Dorf in die Stadt zur Arbeit fährt, davon spricht, dass viele seiner ebenfalls auf dem Land wohnenden Kollegen, die dafür das Auto nehmen müssten, „nicht unbedingt die finanzstärksten Leute sind“ und somit durch ein zusätzliches „Parkplatzgeld zu hoch belastet werden“ (H12), oder wenn die uns bereits bekannte alleinerziehende Beamtin auf „Teilzeitbeschäftigte“ verweist, die ein Auto brauchen, weil sie morgens vor der Arbeit „immer noch das Kind wegbringen müssen“ (H14).

Als härtester Stolperstein für ein ökologisches Umsteuern der Verkehrspolitik erweist sich der Vorbehalt der *sozialen Gerechtigkeit*, und er engt insbesondere die Spielräume einer Verkehrspolitik ein, die mit dem Steuerungsmittel Geld den Durchschnittsbürger zum Autoverzicht veranlassen will. Dies soll nicht heißen, dass es hier überhaupt keine Spielräume gäbe. Was jedoch auf deutlichen Widerstand stößt, ist das unbegrenzte *Weiterdrehen* an der Steuerschraube zur Abstrafung von Altauto-Besitzern; und es sind vor allem weitere *drastische* Mineralölsteuererhöhungen, auch wenn sie mit dem „guten“ Argument eines volkswirtschaftlich gerechten Benzinpreises begründet werden, usw. Spielräume gibt es hingegen für eine fiskalische Politik, die ihre Wirkungen von vornherein mit Kompensationen austariert: Der Vorschlag, die KFZ-Steuer kostenneutral auf die Mineralölsteuer umzulegen, findet bei den von uns Befragten ein gewisses Echo, und gelegentlich wird auch die Hinnahme drastischer Benzinpreiserhöhungen signalisiert, *wenn* sie mit entsprechenden Kompensationen vor allem für Berufspendler verbunden sind (M25).

Bringt man dies mit dem bereits dargelegten Befund zusammen, dass die verkehrspolitischen Optionen in der Regel offener für ökologische Gesichtspunkte sind als das verkehrliche Alltagsverhalten, so kommen wir nun zu einer wichtigen Einschränkung dieses Befunds: Aus dem Gerechtigkeitsvorbehalt resultiert eine ganz unzeitgemäße Präferenz für nicht-monetäre Mittel der ökologischen Umsteuerung. Ein gewerkschaftlich engagierter Angestellter der Hannoverschen Universitätsverwaltung drückt dies so aus: „Man kann es über zwei Wege regeln: Über harte Gebots- und Verbotsmöglichkeiten, oder über den ökonomischen Rahmen. Beim zweiten Weg bleibt es (das Autofahren, Anm. H/M) ein Privileg von denjenigen, die es sich erlauben können und für die der

finanzielle Aspekt keine Rolle spielt. Das würde für mich ein Punkt sein, den ich überhaupt nicht akzeptieren würde. Also Verhältnisse wie Anfang des 19. Jahrhunderts schaffen, kann nicht das Ziel sein, auch unter ökologischen Aspekten nicht“ (H29).

Die soziale Gerechtigkeit ist deshalb ein so großer Stolperstein, weil sie in der gesellschaftlichen Wahrnehmung mindestens die gleiche moralische Legitimation beanspruchen kann wie die Umweltrücksicht. Jede Verkehrspolitik, die sich die Chance auf Akzeptanz erhalten will, wird dies in Rechnung stellen müssen.

Stolperstein Arbeitsplätze

Das Thema *Arbeitsplätze* könnte mit einem gewissen Recht dem Thema *soziale Gerechtigkeit* subsumiert werden. Aber wegen seiner heute großen Bedeutung wollen wir ihm einen eigenen Unterabschnitt widmen. In der gegenwärtigen historischen Situation ist ein Erwerbsarbeitsplatz in einem ökonomischen Kernbereich zu einem kostbaren Gut geworden, dessen Besitz oder Nicht-Besitz über ein auskömmliches Leben oder Armut, soziale Anerkennung oder Ausgrenzung, Teilhabe oder Marginalisierung entscheiden kann. Aufgrund der nach dem zweiten Weltkrieg zeitweise erreichten Vollbeschäftigung und des Ausbaus des Sozialstaats hat sich, wie unvollständig auch immer, in der Gesellschaft ein „soziales Bewusstsein“ entwickelt, das mit einem erweiterten Verständnis von gesellschaftlicher Teilhabe verbunden ist und das Arbeitslosigkeit nicht nur als individuelles, möglicherweise selbstverschuldetes Schicksal, sondern als Herausforderung für Politik und Gesellschaft betrachtet (De Swaan 1993, 275 ff., Kronauer 1999). Die Verhinderung weiteren Beschäftigungsabbaus erscheint nicht nur als Gebot elementarer Solidarität, sondern als gesellschaftliche Aufgabe höchster Priorität; die „Auswirkung auf die Arbeitsplätze“ ist zu einer normativen Meßlatte geworden, an der alle Politik gemessen wird.¹⁴³ Damit steht auch jeder verkehrspolitische Maßnahmen-Katalog, insbesondere wenn er *autorestriktive* Momente enthält, vor dem Prüfstein *Beschäftigung* - allzu offensichtlich ist die Bedeutung, die das

¹⁴³ Die häufig beklagte *Instrumentalisierung des Arbeitsplatz-Arguments* ist die Folge dieser veränderten Problemwahrnehmung: Wer es vorbringt, kann sicher sein, es seinen Gegnern auch in der öffentlichen Wahrnehmung schwer zu machen.

Auto auch als Massenkonsumgut hat, an dem sowohl im produktiven als auch im Dienstleistungsbereich, gerade auch in Niedersachsen, sehr viele Arbeitsplätze hängen. Um diesen letzten Aspekt soll es hier gehen.

Für die radikalökologische Auffassung, dass eine autorestriktive Verkehrspolitik keine Rücksicht auf die Beschäftigung nehmen sollte, findet sich in unserem Sample kaum ein Beispiel. Strittig ist eigentlich nur die Frage, welche *Konsequenzen* sich aus dem Beschäftigungsvorbehalt für die Verkehrspolitik ergeben. Hier gehen die Auffassungen auseinander: Während die einen diesen Vorbehalt eher mit der Tendenz einbringen, um autorestriktive Politikoptionen abzuwehren, versuchen andere, ihn mit solchen Optionen zu vereinbaren - und beide Tendenzen scheinen etwa gleich stark zu sein.

Was der abwehrenden Seite Stärke gibt, ist das mit dem Auto verbundene und tief ins kollektive Bewusstsein eingedrungene *fordistische Paradigma*: Das Massenkonsummittel Automobil verschafft Arbeit und den in der Autoindustrie Beschäftigten ein gutes Einkommen, was wiederum die zahlungskräftige Nachfrage nach Massenkonsummitteln sichert. Dieser Kreislauf kann immer noch als probates Rezept eines gesellschaftlichen Wohlstands erscheinen, mit dem gerade unter den heutigen Bedingungen politisch pfleglich umzugehen ist. Ein Bankkaufmann drückt es so aus: „Es kann nicht sein, dass die Umweltschützer, die ja sicherlich was Gutes bewirken wollen, noch nachhaltiger in diesen Zyklus da eingreifen. Weil es hat ja auch von den Folgewirkungen (her) mächtige Auswirkungen, die gesellschaftlich sicherlich nicht gewollt sind, wenn ich an die Produktion denke und an Arbeitslose“ (M31). Und ein Beamter des Sozialministeriums hält denjenigen, die diesen Kreislauf nicht beachten, unterkomplexes Denken vor, obwohl auch für ihn die hohe Umweltschädlichkeit des Individualverkehrs „wissenschaftlich belegt“ ist: Diejenigen, die „immer den Umweltschutz in den Vordergrund stellen, haben dann wieder andere Probleme. Das ist ja alles etwas vielschichtiger, so dass man das alles nicht immer auf so einen ganz einfachen Nenner bringen kann“ (M14).

Hier geht es in der Hauptsache um die Abwehr verkehrspolitischer Eingriffe, die zur Einschränkung der industriellen Produktion von Automobilen führen könnten, z.B. um

die (zum Befragungszeitpunkt noch aktuelle) Grünen-Forderung eines Benzinpreises von 5 DM. Der Blick fixiert sich auf die katastrophischen Konsequenzen für den Arbeitsmarkt: „Wenn keiner mehr eins (Auto) kaufen würde, aus was-weiß-ich-noch für guten Gründen, dann hätten wir noch mehr Arbeitslose im Endeffekt, und das Ganze würde den Bach runtergehen“ (H26, Beschäftigter eines Chemiebetriebs). Ein Passepartout-Argument, das sich gegen jede umweltpolitische Regulierung des Automobilismus wenden lässt: Nicht nur die obligatorische Einführung PS-schwacher Umweltautos würde zum Verlust von „Tausende von Arbeitsplätzen“ führen (M4, Verwaltungsangestellter), sondern dazu käme es schon, „sobald *irgendwo* das Auto eingeeengt wird“ (H2, VW-Lehrling). Und für den zuvor zitierten Bankkaufmann spricht es sogar gegen den individuellen Autoverzicht, dass „wir noch ein paar Millionen Arbeitslose zusätzlich (hätten), wenn das alle machen“ (M31).

Aber es gibt auch den Versuch, sich der Alleinherrschaft dieses Arguments zu entziehen, etwa wenn die Mutter des eben zitierten VW-Lehrlings bemerkt: „Man kann das nicht alles von der Seite so sehen“ (H2). Es ist gerade seine universelle Instrumentalisierbarkeit für den *Status quo*, die solche Zweifel nährt: „Jede Lobby argumentiert jetzt damit, dass Maßnahmen, die gegen ihre Interessen gerichtet sind, Arbeitsplätze gefährden. Damit kann man schließlich jeden Blödsinn rechtfertigen“ (R1, Verwaltungsbeamter). Die Glaubwürdigkeit des Arguments wird zusätzlich dadurch erschüttert, dass die Automobilindustrie auch ohne äußeren Anstoß und trotz steigender Produktion Arbeitsplätze abbaut. Eine alleinerziehende Verwaltungsbeamtin sieht als Endpunkt dieses permanenten Bestrebens die menschenleere, nur noch „robotergesteuerte“ Fabrik (H18), und ein VW-Vertrauensmann bemerkt: „Die Arbeitsplätze werden eh abgebaut, ob nun das Drei-Liter-Auto kommt oder sonst was. Die Unternehmen sind halt nicht mehr bereit, die Anzahl an Mitarbeitern zu beschäftigen, weil der Gewinn, den sie erzielen können, doch reizt. Wenn wir - ich sehe das bei Volkswagen - unsere Jahresbilanz verdoppelt haben, dann frage ich mich: Wieso? Dann kann's doch Volkswagen nicht so schlecht gehen, und den anderen Automobilfirmen auch nicht. Und trotzdem wird Personal, Personal und immer wieder Personal abgebaut“ (H23). Aus dieser Perspektive ist es die Automobilindustrie selbst, die das fordistische Paradigma außer Kraft setzt, und zwar letztlich zu ihrem eigenen Schaden: „Ich glaube, irgendwann merken auch mal die

Industriemanager, dass, wenn wir nicht mehr da sind, sie auch nichts mehr bauen können. Denn wenn ich nicht mehr arbeite, dann kann ich auch nichts mehr kaufen. Und wenn ich bei Volkswagen ausscheide, dann wird das letzte, was ich kaufe, ein Volkswagen sein. Irgendwann ist es mal vorbei“ (a.a.O.).

Andererseits wiegt das Argument *Arbeitsplätze* zu schwer, als dass man es einfach beiseite schieben könnte. Man erweist ihm auch hier seine Reverenz, indem man versucht, Gegenrechnungen aufzumachen. Der Verwaltungsbeamte, dessen Bemerkung bereits zitiert wurde, mit dem Arbeitsplatzargument werde heute jeder „Blödsinn“ gerechtfertigt, setzt deshalb hinzu: „Dass der Umweltschutz inzwischen mehr Arbeitsplätze geschaffen als vernichtet hat, das haben einige Leute immer noch nicht kapiert“ (R1). Und es mangelt nicht an Hinweisen auf alternative Beschäftigungsmöglichkeiten, die dem Arsenal des grün-alternativen Umweltdiskurses entlehnt sind: in der Fahrradindustrie (H5), beim Ausbau des Gütertransports auf Schienen (H1), bei der Erzeugung alternativer Energien (H3, H15) usw.

Angesichts der sozialen Meßlatte *Arbeitsplätze* leidet die Glaubwürdigkeit solcher Gegenrechnungen nicht nur unter ihrer Unbestimmtheit - immerhin ließe sich fragen, ob unter dem Arbeitsplatzgesichtspunkt die Fahrradindustrie auch nur annähernd die Autoindustrie ersetzen könnte. Es mangelt ihr auch an konkreter Vermittlung, denn bei der Beschäftigungsbilanz industrieller Umstrukturierungen geht es nicht nur um abstrakte Verrechnungsgrößen, sondern um konkrete Einzelschicksale. Was nützt es Hannover-schen VW-Arbeitern, die ihren Arbeitsplatz verlieren, wenn an einem anderen Ort Windräder produziert und aufgestellt werden? Ein Gewerkschaftssekretär drückt es so aus: „Ich meine, dass wir verantwortlich sind für die Menschen, die sich da in ihren Lebensverhältnissen eingerichtet haben, darüber ihre Existenz haben. Wenn man da etwas verändern will, muss man es mit ihnen gemeinsam machen, und es geht nicht - wie soll ich sagen - gegen deren Interessen. Und dafür sind Alternativen notwendig. Man kann nicht die Autoindustrie, und die Existenzen, die davon abhängig sind, einfach so ohne weiteres abschaffen. Das geht eben nicht, auch wenn die Unternehmen ihr Geld in anderen Wirtschaftszweigen irgendwie unterbringen könnten. Das wäre trotzdem nicht so einfach machbar. Weil das betrifft letztendlich in unserer Wirtschaft immer den Einzel-

nen, und wenn man den allein lässt, dann finde ich, hat der recht, der sagt: Nein, ich will daran festhalten. Wenn man ihm aber Alternativen bietet und sagt: Wir gucken, dass es auch andere Arbeitsplätze gibt, und wir gucken, dass du auch einen Übergang kriegst, dann ist das okay. Das finde ich auch. Und dann bin ich auch dafür, dass man sich (vom Auto) ein bisschen zurückzieht. Das hören wohl auch bei uns einige nicht gern, aber“ (H7).

Auch wenn der Vorbehalt Arbeitsplätze nicht immer so explizit vorgetragen wird wie hier, steht er doch hinter einer Reihe von Äußerungen, welche - scheinbar konkretistisch - die Zurückdrängung der Automobilität an ihren Konsequenzen für die Beschäftigung in der Automobilindustrie messen. Bei denjenigen, die sich auf diese Frage einlassen, aber sich aus ökologischen Gründen nicht einfach mit dem *Status quo* abfinden wollen, zeichnen sich zwei Varianten des Kompromisses ab, die mit unterschiedlichen Zeithorizonten verbunden sind.

In *kürzerfristiger* Perspektive lautet die Lösung (in der sich übrigens fast alle von uns Befragten einig sind): technische Verbesserungen des Autos in Richtung auf verminderten Ressourcen-Verbrauch und verringerte Schadstoff-Emissionen. Eine autolose Ministerialbeamtin fasst die Aufforderung an die Autoindustrie so zusammen: „Sollen sie das Dreiliter-Auto bauen, dann haben sie auch noch was zu tun, es wär' nur umweltfreundlicher“ (H4). Was sich häufig mit dezidierter Kritik verbindet: Der Automobilindustrie wird unterstellt, die technisch gegebenen Möglichkeiten bewusst nicht auszuschöpfen. So ist ein Personalratsvorsitzender in der Landesverwaltung der Überzeugung, dass das Auto in Deutschland in jeder Hinsicht „ein enormer Wirtschaftsfaktor“ sei, zu dem man „zumindest über Nacht (nichts) Vergleichbares als Alternative bieten“ könne. Andererseits müsste man aber „Fahrzeuge schaffen, die ökologisch günstiger zu betreiben sind. Da ist die Industrie gefordert, und die hat nach meiner Meinung in den letzten Jahren zuwenig getan“ (H12). Dass VW dafür längst technisch ausgereifte Lösungen „in der Schublade“ hat, aber aus Profitgründen vorerst nicht weiterverfolgt, dieser Meinung sind auch fast alle befragten VW-Arbeiter.

Die mit dem Beschäftigungsinteresse begründete Unterordnung der Verkehrspolitik unter die wirtschaftlichen Interessen der Autoindustrie findet hier ihr Ende, und zwar gerade deshalb, weil man nicht glaubt, dass auch hier noch das *Arbeitsplatzargument* greift. Gelegentlich wird sogar mit großer Heftigkeit darauf insistiert, dass beim Auto Beschäftigungsinteresse und ökotechnischer Modernisierung miteinander vereinbar sind. Für eine Lehrerin ist es „völliger Blödsinn“, beides gegeneinander auszuspielen. „VW kann es völlig egal sein, ob sie solarangetriebene Autos bauen oder ob sie benzinangetriebene Autos bauen. Das ist völlig wurscht. Das ist ein völlig hohles Argument in meinen Augen“ (H13). Hier werden auch meist staatliche Interventionen gutgeheißen, die sich gegen das unterstellte industrielle Blockadeverhalten wenden, auch wenn es keine klaren Vorstellungen gibt, wie sie konkret aussehen könnten. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die hohe Zustimmung zu dem ökotechnisch verbesserten PKW vermutlich dann schnell an ihre Grenze stieße, wenn es auch den Konsumenten zur automobilen Abrüstung verpflichten würde, d.h. er sich nun mit einem kleineren und PS-schwächeren Einheitsgefährd fortbewegen müsste.

Es ist nur eine Minderheit, die in *längerfristiger* Perspektive auch ein politisches Umsteuern ins Auge fasst, das, so der bereits zitierte Gewerkschaftssekretär, „ein bisschen“ vom Auto (s.o.) wegführt. Auch hier wird das Argument *Beschäftigung* weiterhin im Auge behalten, das aber nun - richtig verstanden - mit dem ökologisch wünschbaren Rückzug vom Auto vereinbar erscheint. Die in der strukturpolitischen Diskussion etablierte Annahme, dass es unklug wäre, in Deutschland und insbesondere in Niedersachsen auf lange Sicht vorrangig auf die Automobilproduktion zu setzen¹⁴⁴, kann hier ein Echo finden: „Also ich hab’ in Niedersachsen so das Gefühl, man hält an diesen alten Industrien fest und versucht da sein Heil. Ich glaub nicht, dass das auf die Dauer die Arbeitsplätze sichern wird. Es gibt ja noch genug Anbieter auf der ganzen Welt, die das (Auto) eben billiger bauen“ (H1, Landeskriminalamt). Strukturell ähnlich - wenn auch eher unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit - argumentiert ein VW-Vertrauensmann, der einerseits nicht glaubt, dass man die Entwicklung zum Automobilismus noch

¹⁴⁴ Man vergleiche die regionalpolitische Debatte über die autozentrierte „Monostrukturierung“ der Region Südostniedersachsen, die im Automobil eine bereits „alt“ gewordene Basisinnovation sieht und sich eine wirtschaftliche Stabilisierung nur von „wirklichen Produktinnovationen und -änderungen“ verspricht (Lompe u.a. 1995, 80, 88 ff.).

einmal zurückdrehen könne, dem Auto aber andererseits nur dann „eine Zukunft“ zubilligt, „wenn die Leute lernen, verantwortlicher damit umzugehen“ - und in diesem Kontext eine ganze Reihe verkehrspolitischer Maßnahmen zur Regulierung und Zurückdrängung des Autos gutheißt (M25).

Die Bedingung lautet hier: „*langsames* Umsteuern“ (H7, Gewerkschaftssekretär). Man dürfe den notwendigen Abschied vom Auto „nicht übers Knie brechen“, warnt eine in der Industrie beschäftigte Personalsachbearbeiterin, und ihr Mann, ein Finanzbeamter, ergänzt, sonst würden „auf einmal Arbeitskräfte freigesetzt, die man nicht mehr vernünftig unterbringen kann. Nur wenn das sukzessive passiert, ich sag’ mal: in den nächsten 150 Jahren, ist das meines Erachtens kein Thema“ (H17).

Das Argument Arbeitsplätze erweist sich als weiterer Stolperstein für die Akzeptanz einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik. Er spaltet die von uns Befragten in diejenigen, die aus beschäftigungspolitischen Erwägungen jede Änderung des *Status quo*, welche die Nachfrage nach PKW’s beeinträchtigen könnte, vorsichtshalber ablehnen, und diejenigen, die trotzdem noch Spielräume zur Regulierung, teilweise auch Zurückdrängung des Autos sehen. Auch die letzteren argumentieren im Schatten des Arbeitsplatzarguments, teils, weil sie bestimmte verkehrspolitische Optionen (z.B. das schadstoffarme Auto) für nicht beschäftigungsrelevant, teils, weil sie gerade *auf längere Sicht*

Beschäftigungsinteresse und Umweltrücksicht für vereinbar halten. Insgesamt trägt auch das Arbeitsplatzargument dazu bei, den optionalen Spielraum für eine autorestriktive Verkehrspolitik einzuengen und den Ausweg eher in einer ökotechnischen Modernisierung oder in einem vorsichtigen und kleinschrittigen Reformismus zu suchen.

Kompensation statt Schikane

Trotz der in diesem Abschnitt behandelten Hindernisse und Stolpersteine sind die meisten unserer Interviewpartner dafür, dass es in der Verkehrspolitik zu einem vorsichtigen Umsteuern in Richtung auf mehr Umweltverträglichkeit kommt. Wobei allerdings ein weiterer wichtiger Vorbehalt zu beachten ist, dem wir implizit schon verschiedentlich begegnet sind, nun aber auch explizit zur Sprache bringen müssen: Wo Autoverzicht gefordert wird, muss es Kompensationen geben. Masochisten gibt es nur wenige, die Leidensbereitschaft ist begrenzt. Ein Vorbehalt, der als Binsenweisheit erscheinen mag, aber Konsequenzen hat.

Wir haben festgestellt, dass es kaum noch ideologische Verfechter einer automobilen Freiheit gibt, die offensiv und ungebrochen für den weiteren Ausbau des Straßennetzes, die Verbreiterung der Autobahnen und noch *autogerechtere* Innenstädte eintreten, obwohl die vorhandene Infrastruktur dem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen offensichtlich immer weniger gewachsen ist.¹⁴⁵ Aber auch die entgegengesetzte verkehrspolitische Strategie, die auf zunehmende Behinderung des Autoverkehrs durch bewusst platzierte Hindernisse und Schikanen setzt - z.B. „rote Welle“ in den Innenstädten; Demontage von Überführungen für den Autoverkehr; Busse, die nicht mehr in Halte-

¹⁴⁵ Es ist schwer abzuschätzen, inwieweit dies auch für die Neuen Bundesländern gilt. Denn einerseits lag dort schon 1993 die Zustimmungsrates zu einer ideologisierten Fassung der *freien Geschwindigkeit* deutlich niedriger als in den Alten Bundesländern (SPIEGEL-Dokumentation 1993, 24), und ist der Anteil derer, die dort ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen befürworten, auch am Ende der 90er Jahre signifikant höher geblieben (Preisendörfer 1999, 215). Andererseits wird dort auch mit größerem Nachdruck die Forderung nach einer Erweiterung des Straßennetzes erhoben und weniger nachdrücklich befürwortet, *stattdessen* den ÖPNV zu fördern (SPIEGEL-Dokumentation 1993, 25, 93), was allerdings weniger ideologisch als mit dessen größerer Rückständigkeit zu erklären ist. Mit Hannover und Umgebung bezieht sich unsere Untersuchung auf einen Ballungsraum in der „alten“ Bundesrepublik.

buchten, sondern auf der Straße halten -, stößt auf wenig Sympathie. Es sind nicht nur habitualisierte Autofahrer, die auf das dahinter vermutete „System, dem Bürger das (Autofahren) zu vermiesen“ (H8), mit Verbitterung reagieren.

So mahnt ein Landesbeamter, der eine ganze Reihe autozurückdrängender Maßnahmen befürwortet, trotzdem auf „bewusste Schikanen gegen die Autofahrer“ zu verzichten (R1). Diese Mahnungen wenden sich auch gegen eine Verkehrspolitik, die *nur* auf Verbote und finanzielle Abschreckung setzt - da viele Menschen auf das Auto angewiesen seien, verbiete sich schon der Versuch, einseitig Einschränkungen der Automobilität durchzusetzen, ohne entsprechende Kompensationen anzubieten. Auch dies spricht gegen das alleinige Allheilmittel Benzinpreiserhöhungen: „Bevor man so etwas macht, müsste man erst mal dafür sorgen, dass Alternativen zur Verfügung stehen. Ich kann nicht das eine völlig einschränken und sagen: Nun sieh mal zu, wie du klar kommst. Das finde ich nicht sonderlich geschickt, das kann es nicht sein“ (M13, Beamter). Und eine Beamtin erklärt lapidar: „Immer nur strafen, strafen - nein, sie müssen Anreize schaffen“ (H11).

Die Vorschlagsliste der Anreize, welche die autorestriktiven Maßnahmen flankieren sollten, ist lang und betrifft meist Angebotsverbesserungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Sowohl für städtische Straßenbahnen und Busse als auch für Nahverkehrszüge und Überlandbusse werden bessere Fahrzeiten, häufigere Takte und flexiblere Zuglängen gefordert (z.B. H23, VW-Arbeiter, und H10, Finanzbeamter) - genau unter dieser Voraussetzung würde ein an der Peripherie wohnender Beamter akzeptieren, dass „die Stadt für Autos einfach gesperrt“ wird (H3), während andere dies außerdem von einem verbesserten (und kostenlosen) Lieferservice der Kaufhäuser abhängig machen (H13, M22). Für den ÖPNV wird gefordert, zusätzliche Ringbahnen einzurichten und Linien nicht am Wochenende oder schon abends nach 20 Uhr einzustellen (M4, Verwaltungsangestellter; H14, Sachbearbeiterin). Landbewohner fordern ausreichenden Parkraum am Stadtrand mit günstigen Umstiegsmöglichkeiten. Auch auf dem Land müsse das Verkehrsnetz wieder dichter werden (H27, VW-Arbeiter); der in den Nahverkehrszügen und Bahnhöfen angebotene Service sei zu verbessern (H10, Finanzbeamter); ebenfalls an den Zubringerbahnhöfen müsse es ausreichenden Parkraum geben

(H16, VW-Arbeiter). Schließlich müssten, so die einhellige Meinung, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land die öffentlichen Verkehrsmittel „sehr viel billiger werden“ (R2) - gerade dann, wenn das Autofahren verteuert werde.

Nicht selten fehlt diesen Forderungen allerdings die Oberschwungung optimistischer Überzeugtheit - und zwar nicht nur in den Fällen, in denen sie offensichtlich zur Legitimierung des eigenen automobilen *Status quo* eingesetzt werden. Ihre Unzeitgemäßheit ist allzu offenkundig. Angesichts leerer Staatskassen unterwerfen die kommunalen und überkommunalen Verkehrsträger ihre Angebots- und Preispolitik immer mehr einer Rationalität, die vorwiegend betriebswirtschaftlich rechnet und mit einem Großteil der eben zitierten Forderungen unvereinbar ist.

So mutet es schon fast anachronistisch an, wenn ein auf dem Dorf wohnender VW-Arbeiter nicht nur eine verbesserte Wiederanbindung des flachen Landes an das öffentliche Verkehrsnetz fordert, sondern gleichzeitig dem neoliberal besetzten Begriff von *Modernität* eine - ökologisch erweiterte - Metaphorik sozialen *Fortschritts* entgegenhält, welche die gegenwärtige Haupttendenz als *Weg zurück* interpretiert: „Ich denke mal, man müsste sich bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zurückentwickeln, wie es im Moment der Fall ist. Man sollte nach vorne schauen, damit die Leute von den Autos wieder auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können. Und das ist im Moment nicht der Fall, es geht rückwärts. So wie es bei uns schon aussieht: Die Verbindungen werden immer schlechter, die Haltestellen werden weggelassen usw. Also es wird den Menschen immer schwieriger gemacht, auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen“ (H25). Dahinter steht die Erfahrung des Sprechers, zunächst im eigenen Dorf (in dem er Haus und Grundstück hat) seine Arbeit in einem Kleinbetrieb, der wegen Unrentabilität geschlossen wurde, zu verlieren, dann vergeblich in der näheren Umgebung nach einem Ersatzarbeitsplatz zu suchen, um schließlich Schichtarbeiter im 80 km entfernten Hannoverschen VW-Werk zu werden. Parallel dazu wurde zunächst - aus „Rentabilitätsgründen“ - der ursprünglich noch vorhandene dörfliche Bahnanschluss geschlossen; der noch verbliebene Überlandbus fährt heute so selten, dass er kaum noch nutzbar ist.

Das Gebot praktischer Vernunft, die Autonutzung nicht nur mit Verboten, Strafen und Verteuerungen zu belegen, sondern gleichzeitig positive Anreize für den Wechsel zu anderen Verkehrsmitteln anzubieten, kollidiert mit der vorherrschenden Tendenz, solche Umstiegsmöglichkeiten gerade abzubauen. Für diejenigen, die eine sozialverträgliche Zurückdrängung des Autos befürworten, ist dies nicht gerade ermutigend. Der schon verschiedentlich zitierte Gewerkschaftssekretär meint, dass man weiter Auto fahren werde, „solange man keine praktikable Alternative aus seinem Lebenszusammenhang heraus sieht, sie angeboten bekommt und sie finanzieren kann“. Der Ausweg wären „billigere Züge, häufigere Takte usw.“, aber gegenwärtig „geht es in der Verkehrspolitik ganz anders rum. Da wird nur gesetzt auf: Du musst das Auto nehmen. Und nicht auf eine Verkehrsinfrastruktur, die die Bahn, die öffentlichen Nahverkehrsmittel usw. berücksichtigt. Da wäre ich für, dass das ausgebaut wird. Nur dafür gibt es keine politischen Mehrheiten“ (H7).

Die Einsicht, dass die gesellschaftliche Zurückdrängung der Automobilität nur mit entsprechenden Kompensationsangeboten möglich ist, macht es erforderlich, eher auf abgestimmte Reformpakete als auf Ein-Punkt-Lösungen zu setzen. Ihre verkehrspolitische Umsetzung behindern jedoch politische Rahmenbedingungen, welche noch vorhandene Brücken zum Autoverzicht eher abreißen, statt neue aufzubauen.

4.4. Fazit

Wir kehren noch einmal zu der Frage zurück, die wir angesichts der Schwierigkeiten einer „Verkehrswende von unten“ zu Beginn dieses Kapitels stellten: Welche Akzeptanzchancen hat eine über die Politik vermittelte Umsteuerung der gesellschaftlichen Automobilität?

Die vorgetragenen Ergebnisse machen es unmöglich, die Antwort in eine einfache Formel zu fassen, da es für eine solche Akzeptanz sowohl begünstigende als auch einschränkende Bedingungen gibt, deren Berücksichtigung der Politik einiges an „erfinde-

rischem“ Einfallsreichtum abverlangt. Angesichts der schier unentwirrbaren Verquickung der Autonutzung mit dem heutigen Alltag kann dies allerdings nicht überraschen.

Zunächst: Die (skeptische) Grundsatzfrage, ob eine solche politische Umsteuerung nicht schon dadurch blockiert wird, dass sie in einer Demokratie die individuellen Mobilitätsentscheidungen und die in sie eingehenden Motive nur im Verhältnis *eins zu eins* abbilden könne, führte zunächst zu einer relativ ermutigenden Antwort. Bei den verkehrspolitischen Optionen gibt es kein solches einfaches Abbildungsverhältnis, unter anderem deshalb, weil die autoliberale Ideologie an Einfluss verloren hat und der Widerspruch zwischen ökologischer Einsicht und eigenem Mobilitätsverhalten den meisten Individuen durchaus bewusst ist. Diese kognitive und moralische Dissonanzerfahrung bleibt im Alltagsleben weitgehend folgenlos, aber hinterlässt Spuren bei den politischen Einstellungen. Hier führt sie überwiegend zur Hinnahmefähigkeit verkehrspolitischer Reformen, die den *Status quo* zu verändern versprechen, indem sie die Autonutzung teils stärker regulieren, teils auch einschränken. Was diese Hinnahmefähigkeit wiederum begrenzt, aber damit auch glaubwürdig macht, ist die Tatsache, dass sie in vielerlei Hinsicht selektiv bleibt, weil sie immer noch die Vermittlung mit eigenen Mobilitätsinteressen und -gewohnheiten sucht. „Vermittlung“ heißt hier nicht mehr die einfache Reproduktion der Abwägungen und Routinen, die schon die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen bestimmen, sondern eine Art zweiter Bearbeitung, die ökologischen Gesichtspunkten mehr Raum gibt, ohne aber auch hier den Kontakt zu den eigenen Interessen und den Bezug auf das gewohnte eigene Verkehrsverhalten zu verlieren.

Zweifellos liegt darin die Chance zu einer verkehrspolitischen Umsteuerung, die immer noch aussichtsreicher erscheint als die Hoffnung auf die aggregierte Wirkung vieler „von unten“, d.h. individuell vollzogener Verkehrswenden. Eine Chance, die auf der (ebenfalls individuellen) Bereitschaft beruht, ökologische Ziele dann verstärkt zu berücksichtigen, wenn es nicht mehr um die eigene Alltagsmobilität, sondern um die verkehrspolitische Option für jedermann geht. Die Perspektive einer solchen akzeptierten verkehrspolitischen Umsteuerung ist allerdings nicht der Ausstieg aus der Automobilität, sondern beschränkt sich ganz *reformistisch* auf ihre verstärkte Regulierung und Zurückdrängung aus bestimmten Bereichen. Dies zeigen schon die Einzelziele, für die sich

Mehrheiten finden: in den urbanen Zentren Einschränkung und Domestizierung der Autonutzung und Erleichterung des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel; auf den Autobahnen ein generelles Tempolimit; verstärkter Druck auf die Autoindustrie zur Produktion emissionsärmerer Fahrzeuge.

Aber auch die Chance zu einer derart begrenzten verkehrspolitischen Umsteuerung kann verspielt werden. Dies belegen die einschränkenden Bedingungen, an die ihre Akzeptanz geknüpft ist.

Zwar erweist sich die Wirkung des *Arbeitsplatzvorbehalts* als weniger einschneidend als vielleicht zu erwarten: Als Argument gegen die Utopie einer autlosen Gesellschaft rennt er offene Türen ein, weil eine solche Gesellschaft sowieso weder wünschbar noch vorstellbar erscheint - hier dient er nur als zusätzliche Begründung, derer es eigentlich gar nicht mehr bedarf. Als Argument gegen *jede* verkehrspolitische Domestizierung der Autonutzung (z.B. gegen das Tempolimit oder die Durchsetzung emissionsärmerer Motoren) ist er nur für eine Minderheit glaubwürdig.

Dagegen ist die einschränkende Bedingung der *sozialen Gerechtigkeit* von hoher Bedeutung, weil sie einen naheliegenden Ansatz zur verkehrspolitischen Umsteuerung weitgehend blockiert: eine Verteuerung des Autofahrens, die drastisch genug wäre, um die Reduktion des Benzinverbrauchs und umweltschädlicher Emissionen für die Autofahrer zu einer Frage hoher Priorität werden zu lassen. Die scheinbare Tröstung, dies werde für den Endkonsumenten letztlich auf ein Nullsummenspiel hinauslaufen, weil über ihn die Automobilindustrie zur Entwicklung verbrauchsarmer Fahrzeuge veranlasst werde, übersieht die Tatsache, dass er so erst einmal zum Prellbock gemacht wird, und die Unterschiedlichkeit der damit verbundenen Zeithorizonte: Die indirekte Wirkung auf die industrielle Produktion stellt sich bestenfalls längerfristig ein; die direkte Wirkung auf den Verbraucher dividiert jedoch arm und reich, Schlechter- und Besserverdienende sofort auseinander. Wie sensibel das öffentliche Bewusstsein auf derartige soziale Experimente reagiert, zeigt der Schiffbruch, den die Grünen vor der Bundestagswahl '98 mit ihrer 5 DM-Forderung erlitten. Hier half auch kein Hinweis, dass dieses Ziel erst stufenweise verwirklicht werden sollte - der konzeptionelle Fehler lag schon im

Versuch, die erhoffte Wirkungskette zuerst beim Verbraucher ansetzen zu lassen. Unsere Untersuchung liefert gute Gründe für die Annahme, dass die überraschende Heftigkeit und Geschlossenheit der Reaktion nicht nur mit den sich summierenden Egoismen autofahrender Bürger, die sich überdies ungerecht behandelt fühlen, sondern auch mit einem gesellschaftlich immer noch präsenten Solidaritätsbewusstsein zu erklären ist.¹⁴⁶

Welche Konsequenzen hat die Blockierung dieses beim Verbraucher ansetzenden Lösungsweges? Wäre das (neo-)liberale Deregulierungsbewusstsein gesellschaftlich ebenso stark wie die eben zitierte Sensibilität für soziale Gerechtigkeit, könnte die Befürchtung nahe liegen, dass es für eine ökologisch orientierte verkehrspolitische Umsteuerung kaum noch Spielraum gibt: das Deregulierungsbewusstsein verbietet verordnende, das soziale Bewusstsein marktwirtschaftliche Politikansätze. Wofür bliebe da noch Spielraum?

Aber so düster ist die Lage nicht. Was sich aus der Perspektive sozialer Gerechtigkeit verbietet, sind verkehrspolitische Steuerungsversuche über den Preis, die *primär* am autofahrenden Endverbraucher ansetzen. Andererseits ist das neoliberale Deregulierungsgebot gesellschaftlich nicht so tief verankert, dass es keinen Spielraum mehr für politische *Verordnungen* ließe - dies zeigt schon die mehrheitliche Befürwortung eines Tempolimits auf den Autobahnen, auch wenn verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Städten eine *Bürgerbeteiligung* voraussetzen, die solchen Verordnungen einen Teil ihres hoheitlichen Charakters nehmen.

Als ebenso wichtig wie der Gerechtigkeitsvorbehalt erweist sich das *Kompensationsgebot*, das die Einschränkung von Automobilität an die Bereitstellung entsprechender Alternativen bindet. Dass sich die heutigen Mobilitätsräume wieder einschränken lassen, ist „außer der Welt“. Wenn also das Auto zurückgedrängt wird, müssen andere Funkti-

¹⁴⁶ Für diesen Erklärungsansatz gibt es ein weiteres starkes Indiz, das den repräsentativen Umfragen zu entnehmen ist und von Preisendörfer (1999, 232) so resümiert wird: „Überraschend ist, dass auch diejenigen, die kein Auto in ihrem Haushalt haben, eine Verteuerung des Autofahrens mehrheitlich ablehnen“. Der Erklärungswert der Hypothese *Egoismus* ist offenbar viel weniger weitreichend, als gemeinhin angenommen.

onsträger einspringen, wozu nicht nur ein verbessertes öffentliches Verkehrsmittelangebot, sondern z.B. auch ein anderer Lieferservice der Geschäfte und Kaufhäuser gehört.

Eigentlich spräche viel dafür, im Kompensationsgebot nicht nur eine einschränkende, sondern gerade auch ermöglichende Bedingung für die Zurückdrängung von Automobilität zu sehen, die der Politik Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet. Unter den gegebenen Bedingungen wirkt es vor allem einschränkend, weil sich die politischen Handlungsspielräume, z.B. für ein verbessertes ÖPNV-Angebot, im Zeichen wachsender öffentlicher Armut und schrumpfender Haushaltsmittel verengt haben. Dies ist gegenwärtig vielleicht die größte Hypothek für eine verkehrspolitische Wende.

Alles in allem kommen wir zu dem Ergebnis, dass weder eine radikal *autofeindliche* noch eine radikal *autolibertäre* Politik gegenwärtig eine Chance hat. Andererseits sind die Chancen der Politik, dem Wähler eine verstärkte Regulierung und Restriktion des Automobilitäts zuzumuten, größer als sie offenbar selbst unterstellt. Wenn sie davor zurückschreckt, diese Spielräume auszunutzen, so mag der wirklich „harte“ Grund dieser Zaghaftheit in der erfolgreichen Lobbyarbeit einschlägiger Interessenorganisationen liegen. Aber die Befürchtung, damit Wähler zu verlieren, erscheint ebenso wenig fundiert, wie die Hoffnung einer populistischen Opposition, damit in nennenswertem Umfang Wähler zu gewinnen - *wenn* die Politik die dargestellten einschränkenden Bedingungen beachtet.

5. Automobilität, Moral und Politik

Bevor wir abschließend die wichtigsten Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung zusammenfassen und in einen etwas erweiterten Zusammenhang stellen, wollen wir noch einmal die Frage nach ihrer Verallgemeinerbarkeit aufwerfen. Schon in der Einleitung haben wir darauf hingewiesen, dass es sich um eine *qualitative* Untersuchung handelt, deren Erkenntnisinteresse nicht in der repräsentativen Bestimmung von Einstellungs- und Verhaltensverteilungen liegt, sondern in ihrer *Erklärung* - wobei es insbesondere um die offenkundige Widerständigkeit der alltäglichen Automobilität gegen ökologische Erwägungen und dabei trotzdem erkennbar werdende Ansatzpunkte für Veränderungen geht. Dass wir unsere empirische Erhebung auf Familien mit Kindern

stützen, sichert uns eine empirische Basis, die komplex genug ist, um die Fiktion des individuell entscheidenden Individuums zu vermeiden.

Dabei bewegen wir uns mit unseren qualitativen Fragestellungen nicht im luftleeren Raum, sondern in einer Landschaft, die für die Forschung keine *terra incognita* mehr ist. Dass sich die Menschen der ökologischen Problematik des Autofahrens in etwa bewusst sind und trotzdem das Verkehrsverhalten ein Bereich ist, der sich ökologisch begründeten Veränderungsforderungen kaum öffnet, kann als „bewiesen“ gelten - die nur mit qualitativen Methoden zu beantwortende Frage lautet, *warum* dies so ist und wie die Menschen diese Dissonanz verarbeiten. Ähnliches gilt für die etwas größere ökologische Durchlässigkeit der individuell vertretenen verkehrspolitischen Optionen - eine solche Durchlässigkeit ist offenbar vorhanden, aber wie weit reicht sie und warum kann, wie es in den letzten Jahren offenkundig wurde, die Politik hier auch in Fallen geraten? Dies sind Probleme, die sich nicht allein durch repräsentative Umfragen klären lassen, sondern der ergänzenden qualitativen Erforschung bedürfen.

So glauben wir, dass unsere Ergebnisse eine gewisse Allgemeingültigkeit beanspruchen können. Unsere Konzentration auf die *situativen* und *normativen* Grundlagen der alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen (für oder gegen das Auto) fördert einige typische Begründungskonstellationen zutage, die teils auf den besonderen Kontext der untersuchten Lebenslage (dies gilt insbesondere für die wichtige Rolle des *kindzentrierten* Diskurses), teils auf allgemeinere Zusammenhänge verweisen (siehe etwa die Rolle zeitlicher Zumutbarkeitsstandards, der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, des Dranges an die Peripherie, der Urlaubsreise usw.). Und die den hohen *normativen* Gehalt der Hindernisse unterstreichen, welche der Verringerung der Automobilität im Wege stehen.

Warum fahren die Menschen nicht weniger Auto?

Unsere Untersuchung leistet – zunächst - einen Beitrag zu einer einfachen Frage: Warum tun sich die Menschen so schwer damit, ihre Mobilität etwas umweltfreundlicher zu gestalten, d.h. weniger Auto zu fahren? Die Frage ist einfach, die Antwort offenbar nicht.

Die *psychologische* Antwort, es liege an der „Autofixiertheit“, trägt nicht weit. Dies soll nicht heißen, dass sie keinerlei Realitätsgehalt hat: Insbesondere für den jungen Mann, der gerade das Zertifikat des Erwachsenwerdens, den Führerschein, erworben hat, wird das Auto oft zu dessen *Statussymbol*, und die Beherrschung einer Maschine, die die eigene Geschwindigkeit und Kraft vervielfacht, zur Quelle von *Selbstwertgefühl*, *Kon-*

*trolle, Thrill und Regression.*¹⁴⁷ Aber Jugendstudien belegen auch, dass eine derartig „libidinöse Bindung“ von Jugendlichen und jungen Erwachsenen an das Auto überwiegend *Männersache* ist (z.B. Tully 1998, 175 f.) - was Frauen nicht daran hindert, in späteren Lebensphasen, z.B. in der von uns untersuchten Phase der Familiengründung, mindestens genauso viel Auto zu fahren wie die Männer. Weiterhin zeigt es sich, dass es sich dabei auch für Männer meist um eine spezifische lebensbiographische Phase handelt - unsere Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass auch ihr Verhältnis zum Auto spätestens nach der Familiengründung wieder *instrumenteller* wird.¹⁴⁸ Schließlich deutet einiges darauf hin, dass die „libidinöse Bindung“ ans Auto sich in den letzten Jahren auch gesamtgesellschaftlich verringert hat und das Verhältnis zum Auto „normaler“ geworden ist (s. Einleitung) - ohne dass deshalb auch nur im geringsten weniger Auto gefahren würde. Für die von uns untersuchte Lebensphase lässt sich die reale Automobilität mit dem Motiv „Autofixiertheit“ fast überhaupt nicht mehr erklären - wenn überhaupt, so spielt dieses Motiv hier eine „hinzukommende“, selten entscheidende Rolle.¹⁴⁹

147 So die Kategorien von Hilgers, vgl. Hilgers 1992, 117 f.

148 Dass in unserem Sample nur noch gut 10 % der befragten Väter als „autofixiert“ bezeichnet werden können (womit gemeint ist, dass die einzige Fortbewegungsart, die ihnen erklärtermaßen „Spaß“ macht, das Autofahren ist), mag den Besonderheiten unseres Samples geschuldet sein (s. Einleitung). Schon schwerwiegender ist der Befund, dass im gleichen Sample der Anteil der „autofixierten“ Mütter kaum geringer ist, nämlich bei gut 10 % liegt - die geschlechtsspezifische Differenz ist in dieser Lebensphase weitgehend eingeebnet. Nur retrospektiv gibt es hier noch einen Unterschied: Es sind vor allem Väter, aber nicht Mütter, die in den Interviews durchblicken lassen, hier einen erheblichen Wandlungsprozess durchgemacht zu haben, d.h. früher einmal „Autonarren“ gewesen zu sein. Auch diesseits der Minderheit der „Autofixierten“ sind die Unterschiede nicht mehr groß: Nicht einmal die Hälfte der befragten Väter erklärt, noch „gern“ Auto zu fahren (was auch für jede dritte von uns befragte Mutter gilt), während sich über die Hälfte der Väter das Auto nur noch instrumentell oder sogar „ungern“ benutzt (was für zwei Drittel der Mütter gilt).

149 Diesen Befund belegt auch folgende Sonderauswertung unseres Materials, die sich auf die Alltagsmobilität von 55 der von uns interviewten Mütter bezieht: In nur 19 dieser 55 Fälle befinden sich die Zielorte mütterlicher Alltagsmobilität (Einkaufsorte; Aktivitätsorte der zu begleitenden Kinder, ggf. Ort der mütterlichen Erwerbsarbeit) überwiegend innerhalb eines räumlichen Radius von 3 km. Den Zwang zum sparsamen Umgang mit der Ressource Zeit vorausgesetzt, könnte dies als der Radius betrachtet werden, der noch am ehesten eine *Wahl* zwischen dem Auto und den alternativen Verkehrsmitteln Fahrrad oder Füße zulässt (die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verbietet sich meist wegen der für die mütterlichen Wege charakteristischen *Verkettungen*). Oder

Im Kontext der individuellen Biographie könnte man somit die Bedeutung der „Autofixiertheit“ darin sehen, in einer bestimmten Lebensphase die Aneignung und technische Beherrschung des Transportmittels Auto zu erleichtern - und somit die Grundlage für eine *Routinisierung* dieser Fortbewegungsart zu schaffen, auf die man auch in anderen Lebensphasen, in denen sich die „Fixiertheit“ wieder abgeschwächt hat, zurückgreifen kann. Daraus jedoch abzuleiten, dass die Bedeutung der Automobilität insgesamt mit den Faktoren „Autofixiertheit“ und „Gewohnheit“ zu erklären ist, wäre genauso reduktiv und irreführend wie auf einem anderen Feld der Versuch, die Bedeutung und Unerlässlichkeit sprachlicher Kommunikation für das soziale Zusammenleben mit dem frühkindlichen Plapperalter zu „erklären“ - obwohl dieses aus anthropologischer Sicht eine notwendige und den Menschen auszeichnende Voraussetzung für den Spracherwerb darstellt. Die jugendliche „Autofixiertheit“ mag - zumindest bei Männern - eine *Entstehungsbedingung* und die spätere „Gewohnheit“ eine *Erhaltungsbedingung* des Automobilitäts sein, ohne damit auch nur annähernd die vielfältige Einbettung des Autos in die heutige Lebenswelt erklären zu können, die es so widerständig gegenüber allen ökologischen Reduktionshoffnungen machen.

im Umkehrschluss: In zwei Dritteln der Fälle ist schon aus *objektiven* Gründen zumindest *diese* Wahl im allgemeinen gar nicht mehr möglich (was nicht ausschließt, für diesen oder jenen Weg kasuistisch immer noch die Füße oder das Fahrrad benutzen zu können). Und wie sehen nun die realen Verkehrsmittelentscheidungen in diesen 19 Fällen aus? In 11 Fällen benutzen die Mütter tatsächlich vor allem die Füße oder das Fahrrad, um ihre Zielorte zu erreichen, und in 8 Fällen benutzen sie dafür etwa zur Hälfte oder überwiegend das Auto. Die genauere Ursachenanalyse dieser 8 Fälle, in denen die Mütter „trotz“ günstig gelegener Infrastruktur teilweise oder überwiegend das Auto benutzen, lautet: Fast immer liegt dafür in unterschiedlichen Kombinationen ein ganzes Bündel erschwerender Zusatzbedingungen vor, die von der eigenen Erwerbstätigkeit und den daraus resultierenden Zeitrestriktionen über den geringen Altersabstand mehrerer Kinder bis zu einer besonders einseitigen Verteilung der familiären Aufgaben zu Lasten der Frau reichen. In 4 Fällen handelt es sich dabei um „Gernfahrerinnen“, von denen bei genauerem Hinsehen nur zwei übrigbleiben, auf die zutrifft, dass hier in *erster Linie* die subjektive Präferenz den Ausschlag für die Autonutzung gibt (Heine/Mautz 1999, 27 f.).

Zumal unsere Untersuchung Ergebnisse zutage förderte, welche der „Fixiertheits“- und erst Recht der „Routine“-These frontal widersprechen. So dürfte der *Deal*, zu dem es in vielen Familien mit nur einem Auto nach der Geburt des ersten Kindes kommt - die Mutter erhält das alltägliche Nutzungsrecht -, häufig den *Bruch* mit vorgängigen Gewohnheiten bedeuten: Der Vater, von dem unterstellt werden kann, dass er zuvor meist der habitualisiertere Autofahrer war, verzichtet, und die Mutter, der diese Habitualisierung fehlt und die bislang auch meist die weniger „Autofixierte“ war, muss sich nun täglich ans Steuer setzen.

Auf einige *makrosoziologische* Erklärungen, die den Automobilismus mit strukturellen Gegebenheiten der heutigen Gesellschaft verknüpfen, sind wir in der Einleitung eingegangen. Ohne ihren Wahrheitsgehalt in Zweifel ziehen zu wollen, scheint uns ihr Problem darin zu liegen, dass sie mit der individuellen Perspektive nicht nur eine eigene Realitätsebene, sondern auch einen wichtigen Vermittlungspunkt der gesellschaftlichen Strukturen ausblenden. Diese Strukturen existieren ja nicht - hier folgen wir Giddens (1988, 51 ff., 77 f.) - jenseits der handelnden Individuen, sondern sind nur insofern soziale Realitäten, als sie durch diese Individuen und ihr intentionales Handeln *reproduziert* werden. Übrigens bliebe ohne diese Vermittlung auch unklar, inwieweit sich Strukturen auch *wandeln* können, oder Wandel kann, wie in der systemtheoretischen Sichtweise (s. Einleitung), nur noch als eindimensionaler, eigenlogischer und eigendynamischer Prozess konzipiert werden, der als solcher unbeeinflussbar ist.

Der aufmerksame Leser wird ahnen, wo wir ihn mit solchen Erwägungen noch einmal hinzuführen versuchen - nämlich zu unserem Versuch, die Frage nach der Widerständigkeit des Automobilismus mit *mikrosoziologischen* Mitteln zu beantworten, ohne dabei die sozialen Strukturen, welche die individuellen Verkehrsmittelentscheidungen sowohl *rahmen* als auch in ihnen *reproduziert* werden, aus den Augen zu verlieren.

Unsere Antwort, die wir am Beispiel der Autonutzung in Familien mit Kindern herauszuarbeiten suchten, lautet: Weil das Privatauto eine Mobilität ermöglicht, welche in ein ganzes Geflecht von auch normativ hoch aufgeladenen Bedürfnissen, Interessen und wahrgenommenen ‘Zwängen’ eingebettet ist. Die ökomoralische Anforderung des Au-

toverzichts bricht sich an einer Realität, die von gesellschaftlich nicht minder, manchmal sogar höher legitimierten Ansprüchen und Normen durchwirkt und getragen wird.

Sogar das *Zeitkalkül*, das oft genug den Ausschlag für den Griff zum PKW gibt, erweist sich keineswegs als das, was es auf den ersten Blick zu sein scheint, nämlich als Inbegriff einer rein quantifizierenden Kostenrechnung. Zunächst setzt es die Einnahme einer spezifischen - und wie die Untersuchung zeigt, keineswegs notwendigen - Perspektive der *Bewertung* voraus: Die mit der Mobilität verbrauchte Zeit ist „verlorene“ und *deshalb* zu minimierende Zeit. Die Einnahme dieser Perspektive setzt eine Abstraktion voraus: von den unterschiedlichen *Qualitäten*, welche die räumliche Fortbewegung zu Fuß, auf dem Fahrrad, in den öffentlichen Verkehrsmitteln und schließlich auch im Auto erhält und deren Berücksichtigung die Möglichkeit eröffnen könnte, die mit ihr verbrachte Zeit als „gewonnen“ erleben zu können.¹⁵⁰ Diese Abstraktion, welche die Mobilitätszeit zum ebenso abstrakten wie knappen Gut macht, ist Bedingung des Zeitkalküls, nicht sein Ergebnis - auch wenn es die heutige Lebensweise nahe legt und weitgehend zur Norm macht, vergehende Zeit überhaupt als knappes Gut zu konzipieren. Aber selbst wenn diese Perspektive eingenommen wird, ist damit keineswegs die Herrschaft eines nur noch quantifizierenden Zeitkalküls angebrochen - zur Grundlage der alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen wird dieses Kalkül erst durch das Raster von *Zumutbarkeitsstandards*, welche die Zeitrechnung qualitativ strukturieren. Es gibt eine relativ konkrete Grenze¹⁵¹, jenseits derer beim täglichen Arbeitsweg die *Zeitvergeudung* beginnt, vor allem dann, wenn es zumindest *ein* Verkehrsmittel gibt, mit dem sie sich vermeiden ließe. Unter diesen Umständen ist es Pflicht und legitimer Anspruch zugleich, sich dieses Verkehrsmittels zu bedienen - und im Zweifelsfall handelt es sich dabei meist um das Auto. Nicht weniger normativ sind zwei weitere Anforderungen, die den Umgang mit Zeit strukturieren und die jeweilige Verkehrsmittelwahl konditionieren: die *Rationalisierung* des Zeitverbrauchs (Verkettung von Wegen,

150 Womit wir nicht behaupten wollen, dass die Einnahme dieser alternativen Perspektive notwendiger Weise zum *Autoverzicht* führen müsse - der „Autofixierte“ wird gerade die im Auto verbrachte Zeit als „gewonnen“ betrachten. Aber sie eröffnet ebenfalls die Möglichkeit, die Zeit zu Fuß oder auf dem Fahrrad z.B. als positive Körpererfahrung, die Zeit in der Straßenbahn oder im Vorortzug als Möglichkeit des Lesens, der Kontemplation, des Abschlaffens wahrzunehmen.

151 Diese Grenze liegt, wie die Verkehrswissenschaftler sagen und unsere eigene Untersuchung bestätigt, bei etwa einer halben Stunde, vgl. oben, Abschnitt 2.1., Unterabschnitt „Der Anspruch auf Zeitgewinn“.

wöchentlicher Großeinkauf), die nicht nur als Recht, sondern meist auch als unausweichlicher Zwang erfahren wird, und der Erhalt einer möglichst hohen *Zeitsouveränität*, die als legitimes Recht erscheint. Die empirische Untersuchung zeigt aber auch, dass diese Zumutbarkeitsstandards im Umgang mit der Zeit von noch allgemeineren und fundamentalen gesellschaftlichen Normen getragen werden: Vorstellungen vom „guten Leben“, die sich auf die „richtige“ Verteilung von Arbeitszeit und Freizeit, von Beruf und Familie beziehen; das Bewusstsein, ein legitimes Anrecht auf Autonomie und Spontaneität zu haben, usw.

Noch offensichtlicher ist der normative Gehalt der Mobilitätsanforderungen, die sich aus der elterlichen Sorge um das *Wohl der Kinder* ableiten und zu den drei Imperativen *Betreuung*, *Schutz* und *Entwicklung* bündeln lassen. Die meist der Mutter zufallende (und von ihr verinnerlichte) Pflicht, das Kind in den ersten Lebensjahren rund um die Uhr zu *betreuen*, d.h. für es präsent zu sein, zwingt ihr nicht nur die Unterbrechung der Erwerbstätigkeit auf. Aufgrund der in diesen Jahren bestehenden symbiotischen Beziehung zu dem Kind muss sie allen Mobilitätsentscheidungen nicht nur ihre eigenen, sondern auch die - wie auch immer interpretierten - Interessen des mitzunehmenden Kindes unterlegen. Kompliziert sich ihre Betreuungspflicht noch dadurch, dass sogar *zwei* altersmäßig nicht weit auseinanderliegende Kinder mitzunehmen sind, so ist bei solchen Gelegenheiten der Griff zum Auto vorgezeichnet. Welche Konsequenzen der *Schutzdiskurs* für die alltägliche Mobilität der Eltern hat, wird besonders dort deutlich, wo es im Haushalt nur ein Auto gibt und dieses nach der Geburt des ersten Kindes der Mutter zur alltäglichen Nutzung zugesprochen wird - mit der Begründung, dass *für den Fall, dass dem Kind etwas zustößt, ein Auto vor der Tür stehen muss*. Die *Sicherheit* des Kindes (bzw. der Kinder) ist es auch, welche die Eltern - insbesondere die Mutter - dazu veranlasst, für viele Fahrten lieber zum Auto zu greifen, um z.B. den entfernteren, aber besseren Kinderarzt zu konsultieren und das Kind auch in späteren Jahren mit dem Auto zur Schule zu bringen, statt es diesen Weg mit dem Fahrrad oder mit dem Schulbus zurücklegen zu lassen. Diese Begründung - und damit auch das Auto - wird sogar in den Urlaub mitgenommen. Schließlich ist es das Ziel der *Entwicklung*, das die Eltern dazu veranlasst, das Kind schon in möglichst jungen Jahren zum Sport, zum Ballett, zum

Musikunterricht, zu Freunden und später zum Gymnasium zu begleiten, wobei die Gesichtspunkte *Qualität* und *optimale Entfaltung* wichtiger als *Nähe* sind.

Die häufig mit der Familiengründung verbundene Entscheidung, den eigenen Wohnstandort aus der Stadt an ihre Peripherie oder gar ins urbane Umland zu verlegen, unterstützt nicht nur den säkularen Trend zur Suburbanisierung, sondern hat auch erhebliche Auswirkungen auf den familiären Aktionsraum und die Rahmenbedingungen der alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen. Im Normalfall ist sie das Ergebnis eines ganzen Motivbündels, in dem auch gesellschaftlich vorgestanzte Wünsche der Eltern - z.B. das *Eigenheim im Grünen* - keine ganz untergeordnete Rolle spielen dürften. Trotzdem ist es auch hier das elterlich interpretierte¹⁵² *Wohl der Kinder*, das meist zur letzten Legitimation der Entscheidung wird. Gegen die Zumutung, die Wahl des Wohnstandorts wenigstens an die Nähe zum Arbeitsplatz zu binden, treten weitere *normative* Vorbehalte auf den Plan: das (gesellschaftlich legitimierte) individuelle *Recht*, Berufs- und Privatsphäre auch räumlich auseinander zuhalten, und die heutzutage immer nachdrücklicher thematisierte - und auch in unseren Interviews zitierte - *Pflicht*, sich beim Angebot der eigenen Arbeitskraft als *flexibel* zu erweisen, was die Bereitschaft zur Überwindung von Entfernungen einschließt.

Ein weiteres Bündel gesellschaftlicher Normen und gesellschaftlich mehr oder minder legitimierter Ansprüche kommt ins Spiel, wenn wir die spezifischen Mobilitätsanforderungen an die *Mütter* ins Auge fassen. Zunächst gibt es immer noch eine Differenzierung zwischen dem, was der *guten Mutter* einerseits, dem *guten Vater* andererseits abverlangt wird - eine Differenzierung, die den Namen *geschlechtsspezifische Arbeitsteilung* trägt. Es ist weiterhin die Frau, die überwiegend für Haushalt und Familie zuständig ist, und diese Rollenzuweisung verschärft sich, wenn nun auch kleine Kinder zum Haushalt gehören. Denn nun erweist sich meist die Erwerbstätigkeit des Mannes als die unabhängige, die Erwerbstätigkeit der Frau als die abhängige Variable. Zur Situations-

152 Dass es sich hier um eine spezifische *Interpretation* des Wohls der Kinder handelt, lässt sich schon mit der Frage verdeutlichen, *wie lange* man eigentlich den heranwachsenden Kindern mit dem peripheren Wohnstandort einen Gefallen tut. Je größer das jugendliche Bedürfnis nach autonomer Mobilität wird, desto mehr erweist sich dafür ein solcher Wohnstandort als Hemmnis - was einige vorausschauende Eltern zu der Erwägung veranlasst, was es denn nutze, den Kindern ein paar Jahre lang eine „kindgerechte“ Umgebung zu ermöglichen, um sie dann umso früher auch wieder zu verlieren.

beschreibung gehören aber auch zwei gegenläufige Tendenzen mit ebenfalls normativen Implikationen: Die Rollenteilung ist nicht mehr unbezweifelt und selbstverständlich, sondern trotz fortbestehender Asymmetrie Gegenstand eines innerfamiliären Aushandlungsprozesses, der auch dem Mann Opfer abverlangt. Weiterhin erhebt die Mehrheit der Mütter inzwischen den Anspruch, ab einem bestimmten Alter der Kinder zumindest teilweise in die Erwerbstätigkeit zurückkehren zu können. Im Hinblick auf die Mobilitätsanforderungen bedeutet dies, dass es meist zu einem innerfamiliären *Deal*

kommt, welcher der Mutter für den Alltagsgebrauch entweder das *eine* Familienauto oder ein Zweitauto zugesteht, und dass sie es ist, welche die durchschnittlich häufigeren, aber auch kürzeren Wege zurückzulegen hat und unter dem Diktat, in knapper Zeit „alles unter einen Hut zu bringen“, ihre außerhäusigen Wege häufig verketteten muss. Da ihre Mobilitätsentscheidungen unter dem doppelten Druck stehen, einerseits eine *gute Mutter* zu sein und den ihr durch die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung zufallenden Aufgaben gerecht zu werden, andererseits aber auch ihren Anspruch auf baldige Rückkehr in die Erwerbsarbeit partiell einzulösen, sieht sie sich oft genug genötigt, das ihr zur Verfügung stehende Auto auch wirklich zu *nutzen*.

Auch die verbreitete Neigung, sich des Autos als eines *Schutzraums* zu bedienen, erweist sich als Resultat des gesellschaftlich vorherrschenden Trends, öffentliche Räume vor allem als bedrohlich wahrzunehmen. Zwar ist die gegenläufige Tendenz, in der zufälligen Begegnung mit Fremden auch einen Reiz entdecken zu können, nicht ganz verschwunden, aber im Vordergrund der Wahrnehmung stehen Drogenabhängigkeit, Vandalismus und Aggression - vor deren Begegnung man die Kinder behüten und sich selbst schützen möchte.

Würden wir einen Moment lang den normativ durchtränkten Hintergrund der Autonutzung vergessen und diese allein unter dem Gesichtspunkt analysieren, inwieweit sie auf der Mikroebene in irgendeinem objektiven Sinne 'erzwungen' oder 'freiwillig' erscheint, dann wäre der Freizeitverkehr überwiegend dem Bereich der *Freiwilligkeit* zuzuordnen. Wer schon glaubt, für den täglichen Weg zur Arbeit oder für die alltäglichen Besorgungs- und Kinderbegleitungswege nicht auf das Auto verzichten zu können, der (oder die) müsste, so könnte man meinen, dazu doch leichteren Herzens bereit sein, wenn es sich um die Freizeitmobilität handelt. Dass eher das Gegenteil der Fall ist, liegt an einem Anspruch, dessen Legitimation unbestritten ist: Gerade weil es sich um *freie* Zeit handelt, hat hier jede Person ein Recht auf möglichst ungehinderte *Selbstentfaltung*, auch in der Dimension der räumlichen Mobilität. Handelt es sich zudem, wie in unserem Fall, um eine biographische Situation, in der insbesondere für die Mütter die Freizeit durch familiäre Verpflichtungen eingeengt ist, so ist das Recht, wenigstens die geringen Möglichkeiten zu einer solchen Selbstentfaltung optimal zu nutzen, umso

sakrosankter, wozu auch das Recht auf Autonutzung gehört. Wobei es sich nicht nur um das Recht auf *individuelle* Selbstentfaltung handelt: Da in der Freizeit das Auto oft dazu dient, ein Netz sozialer Kontakte zu Verwandten, Freunden und Bekannten aufrechtzuerhalten, gerät es in den Bannkreis der Normen, die sich auf die Pflege von Geselligkeit, verwandtschaftlichem Zusammenhalt und Freundschaften beziehen. Sie durch einen möglichen Autoverzicht zu gefährden, grenzt aus solcher Perspektive schon an persönliche Treulosigkeit. Zumal das Auto selbst zum Ort der Geselligkeit wird: beim familiären Wochendausflug oder beim gemeinsamen Opernbesuch der Freundesclique. Dass solche Gemeinschaftsbildungen wiederum eigene Verpflichtungen etablieren, belegen auch die sich im Auto zusammenfindenden Zweckgemeinschaften: die Fahrgemeinschaften zur Arbeit und die gemeinschaftlichen Kinderbring- und -abholdienste.

Was für die Freizeit gilt, gilt erst recht für den *Urlaub*. Es ist die Zeit des Jahres, in der einem (fast) niemand vorschreiben kann, was man zu tun hat, in der das Recht auf Selbstgestaltung und -entfaltung ganz oben steht. Wobei die Spanne dessen, worin solche Selbstverwirklichung gesucht wird, vom Pauschalurlaub in Mallorca bis zur individualistischen Bildungsreise reicht. Darf man den Begründungen, mit denen gerade die Gebildeteren unter unseren Interviewpartnern ihre weiten Urlaubsreisen erklären, Glauben schenken, so zeigt sich, dass die kosmopolitische Neugier auf die Begegnung mit dem Fremden und kulturell *Fremdartigen*, in der Sennett einst den Inbegriff von Urbanität sah, im Alltag zwar weitgehend verschüttet, aber immer noch existent ist: Heute konzentriert sie sich auf den Urlaub und transformiert sich zur Reise in landschaftlich und kulturell exotische Weltgegenden. In dieser verwandelten Form erweist sich die Neugier sogar als höchst dominant: Sie repräsentiert ein *Recht*, das in der Hierarchie der gesellschaftlich legitimierten Ansprüche *ganz oben* steht und dem eigentlich nichts in die Quere kommen darf. Ein Recht, dessen Infragestellung als Verdammung zur Provinzialität empfunden wird. Zwar ist in unserem Fall das Subjekt dieses Rechts nicht der Vater oder die Mutter allein, sondern die *Familie*, was bedeutet, dass seine Konkretisierung zum Ergebnis innerfamiliärer Aushandlungsprozesse und Kompromisse werden muss, in die auch der Imperativ der *Kindgerechtigkeit* - oder dessen, was die Eltern je nach Alter der Sprösslinge für kindgerecht *halten* - eingeht. Sind die Kinder noch klein,

kann dies - zum manchmal erkennbaren Leidwesen der Eltern - eine gewisse Radiusverengung der Urlaubsreisen bedeuten, die ihr Ziel ein paar Jahre lang vielleicht *schon* im Ferienhaus an der (Nord- oder Ost-)See finden. Werden die Kinder älter, kann dem Fernurlaub der zusätzliche Sinn zuwachsen, dass man den Kindern *etwas zeigen* möchte. Auf jeden Fall erfordert die Ausweitung des urlaubszentrierten Selbstentfaltungsrechts auf die ganze Familie ein Verkehrsmittel, das Verkettungen und Zwischenetappen, Beweglichkeit und Spontaneität ermöglicht und ein Höchstmaß an Transportkapazität bietet, von den Spielsachen für die Kinder bis zum Fahrrad oder Kanu. So sind im Urlaub sowohl die Wahl des Reiseziels als auch des Verkehrsmittels normativ bereits so hochgradig besetzt, dass im Hinblick auf diesen beiden Entscheidungen, trotz ihrer Umweltrelevanz, ökologische Gesichtspunkte kaum eine Chance haben.

Was das private Auto in diesen normativ hoch aufgeladenen Kontexten so unersetzlich macht, ist seine alltagspraktische *Multifunktionalität*:

- Das heutige Straßennetz vorausgesetzt, bietet es in vielen Fällen immer noch die schnellste und einfachste Verbindung von A nach B und unterstützt damit Standards der Zeitersparnis, die es oft nur selbst zu bedienen vermag;
- es erlaubt bei der Mobilität ein Maximum an Spontaneität (rausgehen, einsteigen, losfahren) und Komplexität (Verkettung von Wegen);
- es unterfüttert diese Funktionsangebote mit einer Transportkapazität, welche kein anderes Fortbewegungsmittel zu bieten vermag;
- es ist flexibel im Hinblick auf Personenzahl, die es aufnehmen kann, und ziemlich passgenau auf die Größe der heutigen Kernfamilie zugeschnitten;
- es bietet Schutz vor den Unbilden des Wetters, der Bedrohlichkeit des öffentlichen Raums und nicht zuletzt auch vor den Gefahren des - von ihm selbst mitproduzierten - Verkehrs;

- und es bündelt diese Angebote noch einmal in der Urlaubsreise, wo alles gleichzeitig gefordert wird: Zusammensein der Familie, Transport, Spontaneität und Beweglichkeit auf dem Weg und am Ziel.

Durch dieses Bündel von Funktionsangeboten erweist sich das Auto als wichtiger Vermittler und Ermöglicher eines von den Individuen ständig reproduzierten alltäglichen Mobilitätsraums, der für sie auch deshalb zum verteidigungswerten Besitzstand geworden ist, weil sie nur mit seiner Hilfe einer ganzen Reihe von Anforderungen gerecht werden können, die sich inzwischen als gesellschaftliche Standards etabliert haben: Standards der Zeitersparnis und der subjektiven Zeitsouveränität, des „richtigen“ Verhältnisses von Arbeit und Freizeit, der privaten Geschütztheit in der Mobilität, der Rationalisierung der Hausarbeit, der zugleich schützenden und entwickelnden Kinderbetreuung, des mütterlichen Spagats zwischen Kinderbetreuung und Erwerbsarbeit, des „richtigen“ Wohnstandorts, des nicht auf räumliche Nähe angewiesenen Netzes sozialer Beziehungen, des Anspruchs auf entgrenzte Mobilität im Urlaub usw. Die von diesen Standards geprägte Lebensweise erweist sich als hinreichend etabliert und normativ aufgeladen, um ihrerseits die sie ermöglichende Automobilität zu legitimieren - es sei denn, in der jeweiligen Situation ließen sich für den Griff zum Auto auch funktionale Äquivalente finden.

Die Widerständigkeit dieser Automobilität beruht somit nicht nur auf dem Egoismus der beteiligten Akteure, sondern auf einem ganzen Ensemble verhaltensorientierender gesellschaftlicher Normen, die von den Akteuren teils als Pflicht (z.B. die elterliche Sorge für das *Wohl der Kinder*, die Bereitschaft der Erwerbstätigen zu *Flexibilität*), teils als gerechtfertigte Ansprüche verinnerlicht und kommuniziert werden. Die Normativität der zuletzt genannten Ansprüche ergibt sich aus der Legitimität, die sie für alle Beteiligten - wenn auch in Abstufungen - besitzen: das *Recht* der Erwerbstätigen, neben der Arbeit auch noch Zeit für Hobbies und Familie zu haben (und das *Recht* der Familie nicht nur auf die *Mutter*, sondern - wenn auch in geringerem Maß - auf den *Vater*); das *Recht* der Mutter auf Erwerbstätigkeit und auf Schutz; das *Recht* aller auf Urlaub usw. Wer diese Rechte innerhalb der Familie oder gegenüber der sozialen Umwelt geltend macht, kann

auf ihre Respektierung rechnen - auch wenn Konflikte und Kompromisse mit konkurrierenden Pflichten und Ansprüchen zur Normalität gehören.

Die starke Einbindung des Autos in ein normativ durchwirktes und gestütztes Alltagsleben ist es, die seine Widerständigkeit gegen alle Appelle zum Autoverzicht oder auch nur zum Wenigerfahren begründet. Dies macht den Unterschied zu anderen Bereichen des Alltagsverhaltens aus, in denen ökomoralische Forderungen zur Verhaltensänderung offensichtlich mehr Erfolg hatten, wie z.B. bei der Mülltrennung.

Exkurs: Low-Cost und High-Cost

Für das Faktum, dass die Menschen in anderen Lebensbereichen als der Mobilität eine erheblich größere Bereitschaft zu ökologisch motivierten Verhaltensänderungen zeigen, gibt es eine in der heutigen Umweltverhaltensforschung verbreitete Erklärung. Die Ursache, welche diese *unterschiedliche* Bereitschaft zur Verhaltensänderung verständlich machen soll, wird in der jeweiligen „Kostenträchtigkeit“ des zugemuteten Verhaltens gesucht - wo es „wenig kostet“, ist die Bereitschaft groß, wo es „viel kostet“, ist sie niedrig (vgl. Preisendörfer 1999, 79 ff.). Trotz der Griffigkeit dieses interpretativen Ansatzes fällt zunächst auf, dass er das Problem eher *beschreibt*, als dass er es *erklärt*. Denn die Frage bleibt ja, *warum* die Anforderung, weniger Auto zu fahren, von den Menschen im Vergleich zu anderen Zumutungen als so „kostenträchtig“ angesehen wird.

Der Begriff der „Kosten“ verweist auf die enge Verwandtschaft dieser Erklärung zu dem sog. *Rational choice*-Ansatz. Bereits in der Einleitung haben wir darauf hingewiesen, dass er in seiner ökonomischen Urform ein Verhaltensmodell konstruiert, welches beim Subjekt von einer offensichtlichen Abstraktion ausgeht, dem *homo oeconomicus*, der sein Handeln an einer egoistisch-interessegeleiteten Kosten-Nutzen-Abwägung orientiert. Die Karriere, die dieser Ansatz in den letzten Jahren erlebt hat, ist bemerkenswert und verdankt sich zum Teil den Unzulänglichkeiten des psychologischen Ansatzes, der dem Pragmatismus und der situationsabhängigen

Differenziertheit der alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen offenkundig nicht gerecht wird.¹⁵³ Die zweite Wurzel seines Erfolges dürfte gerade in seiner Abstraktion liegen, die schon durch eine vorgängige Problemverengung der sozialwissenschaftlichen Debatte vorgezeichnet war: Angesichts der neu aufgekommenen gesellschaftlichen Umweltdiskussion wurde das Konglomerat von umweltbezogenen Wissensbeständen, Werten und Einstellungen von anderen Bewusstseinsinhalten abgetrennt und zu einem neuen Spezialbewusstsein, dem *Umweltbewusstsein*, hypostasiert, dessen Existenz schon dadurch gesichert schien, dass man es - mit zunehmend feineren Methoden - messen und damit z.B. auch vergleichen konnte. Woran sich folgerichtig die Frage anschloss, wie denn nun die unübersehbare „Lücke“ zwischen *diesem* Spezialbewusstsein und dem individuellen Verhalten zu erklären sei. Der *Rational choice*-Ansatz versprach hierauf eine Antwort, ohne die isolierende Problemstellung selbst in Frage zu stellen: Das als egoistischer Gewinnmaximierer konzipierte Individuum übersetzt das anzustrebende Gut - den Schutz der Umwelt - und die sich daraus für ihn ableitenden Verhaltensanforderungen in ein persönliches Kosten-Nutzen-Kalkül, das seiner immanenten Logik folgt und mit dem bekannten Tableau des *Kollektivgut-Dilemmas* (de Haan/Kuckartz 1996, 224) die erwähnte „Lücke“ und mit der Unterscheidung von *Low cost* und *High cost* die empirische Selektivität des umweltgerechteren Verhaltens hervorbringt. In diesem Modell wird das Verkehrsverhalten - wie andere Bereiche des Alltagsverhaltens auch - „rational“ gesteuert, was gerade der unterlegte individuelle Egoismus zu verbürgen scheint.

Die sozialwissenschaftliche Verfeinerung dieses Ansatzes, die wir bereits in der Einleitung erwähnten, macht ihn zwar realitätsnäher, aber um den Preis eines immer metaphorischer werdenden Kosten-Nutzen-Kalküls. Denn in dem Maße, wie die individuelle Kosten-Nutzen-Abwägung den Bereich eines in Geld (und vielleicht auch Zeit) ausrechenbaren und somit objektivierbaren Kalküls verlässt und auf alle Bereiche übertragen wird, in denen das Gut einer geschützteren Umwelt mit unerwünschten Verhaltensänderungen zu „bezahlen“ ist, verliert sie auch an Erklärungskraft: Entweder sie bleibt tautologisch, indem sie für die Tatsache, dass sich das Individuum auf bestimmte Verhaltensänderungen oder Verzichtleistungen einlässt und auf andere nicht, die Erklärung

153 Man vergleiche hierzu Krämer-Badoni, Wilke (1997).

bietet, dass sie ihm im ersten Fall wenig, im zweiten Fall zuviel „kosten“, und dies letztlich daran festmacht, dass es sich eben auf sie einlässt bzw. nicht einlässt.¹⁵⁴ Oder sie muss das Problem auf die eigentlich interessante Frage verschieben, *warum* bestimmte Verzichtleistungen so unzumutbar erscheinen. Und hier verdeckt der Begriff der „Kosten“ mehr, als dass er erhellt, denn er projiziert eine bunte Vielfalt disparater Motive auf eine Metapher, die sie eindimensional verengt und offen lässt, ob und inwieweit man sich hier immer noch im Reich eines amoralischen und egoistisch kalkulierenden Subjekts befindet.

Im Zentrum unserer Untersuchung steht die Frage, warum die Aufforderung zu weniger Automobilität so vielen Menschen unzumutbar erscheint. Sie führt zu dem Ergebnis, dass die Annahme, es liege in erster Linie an dem egoistisch-rationalen Kalkül, für das die Kosten eines solchen Autoverzichts - etwa im Sinne damit verbundener Unbequemlichkeiten - „zu hoch“ sind, die Realität verfehlt. Das Schema der auf den individuellen Egoismus prallenden Ökomoral, das der *Rational choice*-Ansatz in seiner ökonomischen Urform unterstellte und von dem sich auch die *Low Cost*-These noch nicht ganz freigemacht hat, ist unterkomplex. Denn die Ökomoral prallt zugleich auf eine ganze Reihe konkurrierender Normen, die gesellschaftlich teilweise noch höher legitimiert sind und das alltägliche Mobilitätsverhalten schon weitgehend „besetzt“ haben. Dass die ökomoralische Forderung nach Autoverzicht kaum Durchsetzungschancen gegen die Anforderungen des kindzentrierten Diskurses oder den Anspruch auf ungehinderte Urlaubsmobilität hat, ist in erster Linie Ausdruck des hohen normativen Gehalts der Güter, die hier angetastet werden könnten. Das sich selbst zugesprochene Recht, im Urlaub alle von außen zugemuteten Einschränkungen der eigenen Mobilität zurückweisen zu können, mag zwar noch als „Egoismus“ interpretierbar sein, auch wenn dies der gesellschaftlichen *Legitimität* des Anspruchs - er kann darauf rechnen, respektiert zu werden - und seiner Überhöhung ins multikulturell Kosmopolitische nicht mehr gerecht wird (bzw. sie als „ideologisch“ denunzieren müsste). Der Anspruch der Mütter, sich trotz

154 In die Nähe einer *tautologischen* Beweisführung gerät z.B. eine empirische Überprüfung der *Low-Cost*-Hypothese, die Preisendörfer (1999, 86 ff.) vorträgt. Sie geht von der „Brückenhypothese“ aus, dass z.B. das Recycling von Papier weniger „kostet“ als z.B. der Autoverzicht am Wochenende, und kommt anschließend zu dem Ergebnis, „dass die Einflussstärke des Umweltbewusstseins auf das Verhalten abnimmt, je weiter wir uns vom Low- in den High-Cost-Sektor bewegen“ (88). Wobei be-

Haushalt und Kindern einen Restbestand an eigener Freizeit und eigenen Sozialkontakten erhalten und möglichst frühzeitig ins Erwerbsleben zurückkehren zu können (was ein charakteristisches Muster weiblicher Automobilität hervorbringt), wird sich im aufgeklärten gesellschaftlichen Diskurs von heute kaum noch als „egoistisch“ etikettieren lassen. Und der Automobilität erzeugende Elternwunsch, den Kindern eine glückliches und gefahrloses Heranwachsen an der städtischen Peripherie zu ermöglichen und ihnen gleichzeitig eine vielseitige und qualitativ anspruchsvolle sportliche und künstlerische Entfaltung zu bieten, der selbst wiederum (Auto-)Mobilität gebiert, beruft sich auf einen der höchsten gesellschaftlichen Werte, das *Wohl der Kinder*, aus dem andererseits auch jede anthropozentrische Ökomoral (und insbesondere das Konzept der „Nachhaltigkeit“) ihren Impetus bezieht.

Oder noch zugespitzter: Das Problem der ökologischen Forderung nach weniger Automobilität ist in vielerlei Hinsicht nicht ein Zuwenig, sondern ein Zuviel an Moral bei denjenigen, an die sich diese Forderung richtet.¹⁵⁵

Die veralltäglichte Ökomoral

Damit stellt sich für die Akzeptanz einer Moral, welche die ökologisch begründeten Verhaltensanforderungen internalisiert, ein ganz anderes Problem, als wenn sie es nur

merkwürdig ist, wie wenig sich diese Beweisführung mit der Frage beschäftigen muss, was eigentlich den Unterschied zwischen beiden Sektoren verursacht.

155 Wir haben diese Diskussion des *Rational choice*-Ansatzes bewusst auf die kritische Auseinandersetzung mit der ökonomischen Urform dieses Ansatzes und mit der *Low-Cost*-These beschränkt. Die sozialwissenschaftliche Weiterentwicklung dieses Ansatzes, die z.B. Hartmut Esser (1999) vorgelegt hat, ist davon nicht berührt.

mit der Summe vielfältiger individueller Egoismen zu tun hätte. Denn sie trifft auf einen Kontext, der von gesellschaftlich nicht weniger geachteten Konkurrenzmorale bereits „besetzt“ ist. Auf den ersten Blick könnte man meinen, der „moralischere“ Kontext sei der günstigere, weil der schlimmste Feind solcher Verhaltenszumutungen nun einmal der Egoismus sei. Die Ergebnisse unserer Untersuchung lassen daran Zweifel aufkommen - wären die gesellschaftlichen Subjekte die amoralischen Rechner der *Rational choice*, so wäre die Kluft vielleicht gar nicht so abgrundtief, da es in diesem Fall nur darauf ankäme, das ökologische „Gut“ in einen subjektiv erwarteten „Nutzen“ (für sich oder die eigenen Kinder) zu übersetzen, und (politische) Randbedingungen zu schaffen, die den „Pawlowschen Kosten-Nutzen-Hund von alleine“ in die richtige ökologische Richtung laufen lassen. Sind es aber moralische Wertorientierungen höchster gesellschaftlicher Respektabilität, die den Anforderungen der Ökomoral gerade im Mobilitätsbereich in die Quere kommen, so garantiert dies eine noch hochkarätigere Widerständigkeit. Den Egoisten kann man mit der Aufforderung zum Öko-Altruismus vielleicht noch erschüttern und beschämen, wo der normativ „Besetzte“ gerade auch moralische Gründe findet, um sich ihr zu verweigern.

Trotzdem hat die gesellschaftliche Umweltdiskussion der vergangenen Jahre zur ansatzweisen Herausbildung einer eigenen Ökomoral geführt, und wir haben versucht, ihre Rolle im alltäglichen Mobilitätsverhalten der von uns Befragten zu erkunden. Mit dem Ergebnis, dass sie auch in diesem Bereich des Alltagslebens, der im allgemeinen als der für sie widerständigste gilt, Spuren hinterlassen hat. Aber diese Präsenz ist selektiv: Geraten die ökomoralischen Anforderungen in direkte Konkurrenz zu anderen normativ hoch besetzten Rechten und Pflichten - der Verpflichtung auf das Wohl der Kinder und auf die Pflege sozialer Kontakte, dem Recht auf weibliche Erwerbsarbeit, auf einen eigenen Freizeitraum, auf subjektive Entfaltung im Urlaub usw. -, so übernehmen sie meist den schwächeren (‘rezessiven’) Part. Wo sie im berichteten Mobilitätsverhalten diskursiv ins Spiel kommen, geschieht dies im allgemeinen in „kleingearbeiteter“ Form. Mit etwas Galle könnte man sagen, dass die Forderung nach *Autoverzicht* vor allem zur argumentativen Anreicherung der Begründung des familiären *Status quo* dient. Man vergleicht sich mit Haushalten, zu deren Wagenpark noch *mehr* Autos oder noch *größere Spritfresser* gehören und in denen selbst „die 100 m zum Bäcker“ mit dem

Auto zurückgelegt werden, und gibt zu erkennen, dass die eigene Abweichung von diesen Vergleichsmarken *auch* ökologisch motiviert sei. Inwieweit dies Realität und inwieweit Rhetorik ist, d.h. ökologische Erwägungen „wirklich“ zur Begrenzung der eigenen Automobilität beigetragen haben, ist nur schwer entscheidbar, zumal diese Unterscheidung den Akteuren häufig selbst unklar sein dürfte. Ähnliches gilt für die Frage, inwieweit eine solche ökologisch angereicherte Begründung des *Status quo* wenigstens dazu beiträgt, ihn gegen seine Veränderung zu noch mehr Automobilität zu immunisieren. Im Prinzip lassen sich auf jeder Stufe der Autoabhängigkeit Vergleichspunkte finden, die für *noch mehr Automobilität* stehen und von denen sich die komparative ökomoralische Selbstvergewisserung absetzen kann - die Familie, die ein Zweitauto anschafft, weil sie ihren Wohnort an die städtische Peripherie verlegt, kann sich ab sofort positiv an Nachbarn messen, die in gleicher Wohnlage bereits über einen Wagenpark von drei oder mehr Autos verfügen, usw.

Ein weiteres Charakteristikum der im Mobilitätsbereich *schwachen* Ökomoral ist es, dass sie offenbar nur dann verhaltenswirksam wird, wenn es zu Konstellationen kommt, in denen sie *im Verbund* mit anderen Motiven Entscheidungen beeinflussen kann: mit (freiwilliger oder erzwungener) Sparsamkeit, die Vielfahrerei und die Anschaffung eines weiteren Autos verhindert; mit dem Wunsch nach Gesundheit und körperlichem Wohlbefinden, der für Fußwege und Radfahren spricht; mit der Präferenz für eine innerstädtische Wohnlage, die einen Alltag der kurzen Wege mit wenig Automobilität ermöglicht (wohinter wiederum das Autonomiestreben der Mütter, die nicht zum Chauffeur ihrer Kinder werden wollen, stehen kann); mit der gelegentlichen Auto-Unverträglichkeit der Kinder, die bei längeren Familienfahrten zur Nutzung der Bahn führt; mit sozialer Sensibilität, die das Vergnügen am Ferntourismus in Länder der Dritten Welt dämpft, usw.

So teilt der Faktor Ökomoral das Schicksal anderer eher subalternen Motive, meist nur in solchen Konstellationen eine Chance zur *entscheidenden* Beeinflussung des Verkehrsverhalten zu haben, in denen er aufgrund von Umständen, die er nicht selbst zu verantworten hat, zum *Zünglein an der Waage* wird, d.h. die Entscheidung schon aus anderen Gründen „auf der Kippe“ steht (z.B. wenn im Alltag die Bequemlichkeit, die

für den Griff zum Auto spricht, in Konflikt mit der Sparsamkeit gerät, also in *Fünzig-Fünzig-Konstellationen*).

Eine Besonderheit ökologisch begründeter Verhaltensanforderungen besteht darin, dass sie eigentlich ihren Wert nicht „in sich“ tragen, sondern aus der Einsicht in den *objektiven* Sachverhalt einer anthropogenen Bedrohung der Umwelt ableiten. Die Dramatisierung dieser Bedrohung, die vor allem den gesellschaftlichen Diskurs der 80er Jahre charakterisierte, hat eine paradoxe Entwicklung in Gang gesetzt: Sie leistete einen wesentlichen Beitrag zur Verankerung des Umweltgesichtspunkts im gesellschaftlichen Bewusstsein und verallgemeinerte die Umweltrücksicht, die zunächst nur spezifischen Adressaten wie der Industrie abverlangt wurde, zu jedermanns Sache. Indem sie aber die Umweltrücksicht in die Alltagsmoral integrierte - *man* trennt Müll, fährt mit Katalysator usw. -, hat sie auch ihre Bindung an die „objektive“ Begründung der gefährdeten Umwelt gelockert, was es wiederum erleichterte, dass die einstmals „große“ Forderung nach der Umwälzung einer ganzen Lebensweise in eine moralisch erheblich kleinere Münze eingewechselt wurde.

Heute ist erkennbar, dass die ökologische Herausforderung gesellschaftlich von beiden Seiten her „kleingearbeitet“ wurde: von der objektiv-kognitiven und von der subjektiv-moralischen Seite her. Die kognitive Dramatisierung des Umweltproblems, die der moralischen Verinnerlichung den ersten Schub gab, zeigt Verschleißerscheinungen: Die Bedrohung der Umwelt wird nicht mehr als Gesellschaftsproblem Nr. 1 gesehen, wozu auch eigene Verhaltensänderungen und die Erfahrung bereichsspezifischer Verbesserungen beitragen.

Die Moralisierung des umweltgerechten Verhaltens hat ihrerseits zur Kleinarbeitung der ökologischen Herausforderung beigetragen, obwohl dieser Prozess sicherlich damit rückgekoppelt ist, dass gleichzeitig die Wahrnehmung des „objektiven“ Umweltproblems an Dramatik verlor. Zwar ist der Rückbezug der ökologischen Verhaltensanforderungen auf die „objektive“ Umweltbedrohung nicht ganz verloren gegangen, aber die Art und Weise, wie der Widerspruch zwischen ökologischer Anforderung und eigenem Verhalten gerade im Verkehrsbereich reflektiert wird, belegt zugleich, wie weit norma-

tiver Anspruch und objektive Begründung bereits auseinandergedriftet sind und der besagte Widerspruch *nur noch* als moralisches Ereignis behandelt wird. Wenn sich die ökologische Herausforderung des Autoverzichts, zu dem man nicht bereit ist, auf das Problem reduziert, wie die seltenen Fälle eines solchen Verzichts, denen man in der sozialen Umgebung begegnet, zu interpretieren und verarbeiten sind, so wird sie zu einer Frage des jeweiligen moralischen Charakters erklärt: Es gibt Menschen mit einer etwas unheimlichen Fähigkeit zur *Konsequenz* oder einem *asketischen Altruismus*, über die man selbst nicht verfügt und eigentlich auch gar nicht verfügen möchte. Hinter der fröhlichen Schnelligkeit, mit der hier oft die eigene *Faulheit* und *Bequemlichkeit* „gestanden“ wird, zeigt sich kaum verhüllt der Anspruch, auf beides im Grunde auch ein *Recht* zu haben. Derjenige, dessen Autoverzicht sich nur als zeitweilig erweist, wird mit Befriedigung wieder in die „Normalität“ aufgenommen, während derjenige, der an ihm auf Dauer festhält, unter Fundamentalismusverdacht gerät. Man hat gelernt, mit der Ökomoral wie mit jeder anderen Moral umzugehen, die qua Moral ihr rechtes Maß irgendwo in der *Mitte*, nicht aber im *Extrem* findet.

Die „objektive“ Wurzel der ökologischen Alltagsmoral ist nicht ganz in Vergessenheit geraten, aber soweit der hierin enthaltene Widerspruch reflektiert wird, geschieht dies wiederum in den ausgetretenen Pfaden einer Allerweltsmoral, die gelernt hat, mit eigener Inkonsequenz zu leben. Die zur Attitüde erstarrte *Zerknirschung*, der es im Extremfall gelingt, die soziale Demonstration hoher Umweltsensibilität mit absolutem Quietismus zu vereinbaren, folgt hier bewährten Mustern. Auch die *selektive Akzeptanz* ökologischer Verhaltensanforderungen kann auf eine bereits erprobte moralische Verrechnungs- und Bewältigungsstrategie zurückgreifen: den *Ablasshandel*. Mit dem, was ich an einer Stelle „für die Umwelt tue“, kann ich mich freikaufen für Sünden, die ich - auch wissentlich - an anderer Stelle begehe.

Wir sagten es bereits: Die ökologisch aufgeklärten Menschen haben es gelernt, auf dem Gebiet der Mobilität mit der Dissonanz zu leben. Der einstige Prioritätsanspruch der „objektiv“ abgeleiteten ökologischen Verhaltensanforderungen wurde dreifach domestiziert: Ihre kognitive Grundlage wurde relativiert, ihre Bindung an diese Grundlage gelo-

ckert und ihr Inhalt zu einer eher subalternen, selektiven und kompromissfähigen Alltagsmoral kleingearbeitet.

Der Weg über die Politik - eine bedingte Chance der Öffnung

Zu dem Gesamtarrangement eines alltäglichen Mobilitätsverhaltens in der Dissonanz gehört nicht nur eine Alltagsmoral, welche die ökologische Forderung nach Autoverzicht zu kleiner Münze kleingearbeitet hat. Außerhalb der alltäglichen Mobilität gibt es einen Optionsbereich, der das bisher gezeichnete Bild überwiegender Widerständigkeit teilweise konterkariert: der Bereich der verkehrspolitischen Optionen.

Es kennzeichnet die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen, dass sie die Randbedingungen, innerhalb derer sie fallen, meist als gegeben voraussetzen. Auf den Straßen gibt es teils regulierte, teils nicht regulierte Geschwindigkeitszonen; der Liter Benzin hat den Preis X, die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Preis Y und ihr Angebot die Qualität Z usw. Dies gilt auch für möglicherweise „selbstgemachte“ Randbedingungen: den eigenen Wohnstandort samt zugehöriger Infrastruktur, die eigene Erwerbstätigkeit und ihr Ort, die Anzahl und das Alter der zu versorgenden Kinder, die sozialen Beziehungen, die man pflegt usw. Für die verkehrspolitischen Optionen gilt, dass für sie ein Teil dieser Rahmenbedingungen - insbesondere diejenigen, die *allgemeine* Geltung beanspruchen - beeinflussbar werden und somit zur Disposition stehen. Dies allein verbürgt bereits, dass sich bei der Artikulation der verkehrspolitischen Optionen nicht einfach die gleiche Logik reproduzieren muss, von der die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen bestimmt werden - man kann aus der situativen Verhaftung heraustreten, die Herangehensweise kann reflexiver und strategischer werden, und Probleme wie der Umweltschutz, die im Verkehrsalltag meist „untergehen“, haben eher eine Chance, eine gewisse Berücksichtigung zu finden.

Für den empirischen Befund, dass die verkehrspolitischen Optionen der von uns Befragten nicht einfach ihre alltägliche Verkehrspraxis abbilden, sondern stärker ökologischen Gesichtspunkten Rechnung tragen, bietet diese Erwägung schon eine Teilerklä-

rung. Dass diese Optionen trotzdem selektiv bleiben und sich von den individuellen Interessenlagen nicht vollkommen abkoppeln, beschränkt die Reichweite ihrer ökologischen Öffnung, verbürgt aber auch ihre Bodenhaftung - es steht nicht zu befürchten, dass sie nur als unverbindliche „Sonntagsantworten“ auf „Sonntagsfragen“ zu werten sind, die der Probe der Realität nicht standhalten.

Die *zweite Bearbeitung*, welche die eigenen Mobilitätsinteressen und die dahinter stehenden Abwägungen und Präferenzen in der jeweiligen verkehrspolitischen Option erfassen, bedeutet jedoch nicht nur, dass sich hier verstärkt *ökologische* Gesichtspunkte durchsetzen. Der „strategischere“ Charakter dieser Bearbeitung öffnet sie zugleich für andere Gesichtspunkte, die normativ nicht minder aufgeladen sind und ebenfalls Berücksichtigung einfordern: soziale Gerechtigkeit, Solidarität mit Schwächeren, Erhalt von Arbeitsplätzen. Nicht immer müssen diese Gesichtspunkte ökologischen Zielsetzungen widersprechen, z.B. wenn im Interesse der Kinder verkehrsberuhigte Stadtquartiere gefordert werden oder ein Tempolimit auf den Autobahnen auch damit begründet wird, dass der Konkurrenz der immer höheren Motorleistungen Einhalt geboten werden solle. Wir haben jedoch gesehen, dass es ökopolitische Steuerungsversuche des Verkehrsbereichs gibt, die mit ihnen in scharfen Widerspruch geraten und von jeder Verkehrspolitik, die auf Konsens angewiesen ist, tunlichst vermieden werden sollten.

Wenn wir also abschließend versuchen, die Konturen einer konsensfähigen ökologischen Verkehrspolitik nachzuzeichnen, so müssen wir sie mit einer *Ja-aber*-Feststellung beginnen: Es gibt Spielräume für eine solche Politik, aber es gibt auch Grenzen, die sie unbedingt - bei Strafe ihrer Selbstblockade - beachten muss.

Beginnen wir mit der klarsten *Grenze*: Eine Verkehrspolitik, welche die Menschen brachial zum radikalen Autoverzicht veranlassen will, muss scheitern. Der PKW ist zu eingebunden in die heutige Lebenswelt, als dass die Rückkehr zu einem „Leben der kurzen Wege“ oder ein genereller Umstieg vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel politisch durchsetzbar sein könnten. Wenn gegenwärtig bei den Grünen versucht wird, die Auto-gegnerschaft zu einem unantastbaren Bestandteil der Parteidoktrin zu erklären, so wird

das Beispiel, das vielleicht eine kleine gesellschaftliche Avantgarde für ein autoloses Leben geben könnte, mit der Erarbeitung eines politikfähigen Konzepts verwechselt.

Andererseits ist gegenüber den großen Volksparteien, die hier eher zu verkehrspolitischem Konservativismus neigen, festzuhalten: Was möglich ist, sind austarierte Veränderungen der Stellschrauben, welche die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen rahmen und in ihrem Zusammenwirken zu *graduellen* Verschiebungen zugunsten nicht-automobiler Alternativen führen können. Die Hürden gegenüber dem urbanen Auswuchern ins Umland können erhöht¹⁵⁶, das öffentliche Nahverkehrsnetz verbessert, das Preisverhältnis zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel verschoben werden; die autofreien und verkehrsberuhigten Zonen in den Städten können ausgeweitet und die Raserei auf den Autobahnen kann eingedämmt werden usw.

Nicht nur unsere qualitative Untersuchung, sondern auch repräsentative Umfragen führen zu dem Ergebnis¹⁵⁷, dass hier ein kleinschrittiger politischer Reformismus auf den mehrheitlichen Konsens der Bevölkerung rechnen kann, auch wenn der gegenwärtige Stimmungswandel im Hinblick auf die gesamte Umweltproblematik es möglich erscheinen lässt, dass die Politik durch allzu langes Zuwarten Umsteuerungsmöglichkeiten verpasst. Dass kleine Schritte oft aussichtsreicher als große sind, hat verschiedene Gründe: Der wichtigste ist die schon genannte Einbindung des Autos in die heutige Lebenswelt; ein weiterer z.B. die Tendenz, vorsichtig mit den vorhandenen Arbeitsplätzen umzugehen. Welche Bedeutung einer solchen Kleinschrittigkeit zukommt, zeigt das bisherige Schicksal des Versuchs, auf den Autobahnen ein generelles Tempolimit einzuführen: Dass der Versuch der Grünen, es 1998 bei ihrem Eintritt in die Regierungskoalition durchzusetzen, sang- und klanglos scheiterte, dürfte auch an dem dabei ins Gespräch gebrachten 100-km-Limit gelegen

156 Hier beginnen allerdings auch schon die möglichen Kollisionen mit dem Grundsatz sozialer Gerechtigkeit: „Eine restriktive ökologische Siedlungspolitik, die Neubauten am Stadtrand verhindert und sich im Bedarfsfall darauf beschränkt, städtische Wohngebiete weiter zu verdichten, müsste unter den heutigen Bedingungen des Wohnungsmarkts vor allem die unteren Einkommensgruppen belasten“ (Gestring u.a., 1997, 175).

157 Dies bestätigt auch die von Preisendörfer (1999) vorgenommene Auswertung der vom Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium zwischen 1991 und 1998 in Auftrag gegebenen Bevölkerungsumfragen zum „Umweltbewusstsein“, wenn man berücksichtigt, dass Preisendörfer die Frage, was als Zustimmung zu einem allgemeinen Tempolimit auf den Autobahnen zu werten ist, unnötig restriktiv interpretiert (vgl. Anm. 123, 125).

haben; es gab denjenigen Auftrieb, die überhaupt gegen jede Geschwindigkeitsbegrenzung sind. Hätten sich die Grünen damit begnügt, zunächst ein vielleicht bei 140 oder 130 km/h liegendes generelles Tempolimit ins Auge zu fassen, wäre das Ergebnis weniger spektakulär, aber die Durchsetzungschance ungleich größer gewesen.

Eine weitere *Grenze* betrifft die verbreitete und scheinbar ökonomisch aufgeklärte Hoffnung, die allgemeine Automobilität in erster Linie durch ihre Verteuerung für den Endverbraucher zurückdrängen zu können. Hier ist es vor allem das Motiv der Gerechtigkeit und der Solidarität mit Schwächeren, die dem Hinweis, viele Menschen seien auf das Auto *angewiesen*, moralische Stoßkraft verleiht. Schon aus diesem Grund können wir nur dringend davor warnen, den wachsenden Unmut, auf den die gegenwärtige Benzinverteuerung (als kombiniertes Resultat von gestiegenen Rohölpreisen und „Öko-steuer“) trifft, zu unterschätzen. Was diesem Unmut Brisanz verleiht, ist das bereitliegende Wahrnehmungsmuster, dass sie *ungerecht* ist.

Wir müssen gestehen, dass unsere Untersuchung damit zu einem Ergebnis gelangt, das uns selbst überrascht. Denn entgegen dem *Zeitgeist*-Argument, eine monetär steuernde Verkehrspolitik sei besser als eine bürokratisch verordnende, zeigt sich eine starke Tendenz, letztere zu bevorzugen. Dies belegt exemplarisch die Frage nach der Durchsetzung des verbrauchs- und emissionsarmen Autos, das indirekt ja auch mit der Benzinverteuerung angesteuert werden soll. Dass die Automobilindustrie hier zu einem technologischen Sprung gezwungen werden müsse, ist Konsens (und die Annahme, dass er technisch längst möglich sei, weit verbreitet); was abgelehnt wird, ist der Weg über den Verbraucher, der dabei zunächst den Prellbock zu spielen hätte. Dagegen wird der direkte staatliche Zwang auf die Industrie nahezu bedenkenlos, wenn auch ohne nähere Spezifikation, befürwortet.¹⁵⁸

Last, but not least ist eine letzte Bedingung für jede Verkehrspolitik zu nennen, welche Automobilität zurückdrängen will: Es müssen äquivalente Alternativen angeboten wer-

¹⁵⁸ Dass die Verkehrsteilnehmer mit dieser Option im Hinblick auf die Notwendigkeit eigener Verhaltensänderungen auch den Weg des geringsten Widerstands gehen, mag sie *moralisch* abwerten, ändert jedoch nichts an ihrer *politischen* Durchschlagskraft.

den. Beim „Austarieren der Stellschrauben“ ist stets die parallel laufende Klärung wichtig, in welchem Bereich diese *Kompensationsbedingung* erfüllt werden muss. Da es in erster Linie ihr alltäglicher Aktionsraum (und der Aktionsraum ihres Urlaubs) ist, den die Menschen verteidigen, müssen Kompensationen in *diesem* Bereich, in den ja eingegriffen werden soll, angeboten werden.

Negativ liefert diese Bedingung eine weitere Erklärung dafür, warum die „Ökosteuer“ auf soviel Widerstand stößt. Denn ihre erklärte Absicht, ihren Ertrag zu einer „Kompensation“ im Rentenbereich einzusetzen (was zur Senkung der Lohnnebenkosten und somit zur Schaffung von Arbeitskräften usw. beitrage), bedeutet zugleich, diesen Ertrag *nicht* zur erleichterten Nutzung alternativer Verkehrsmittel einzusetzen. Der Autofahrer wird finanziell stärker belastet, *ohne* ihm gleichzeitig ein funktionales Äquivalent anzubieten und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu ermöglichen. Für die politische Absicht, die Rentenkasse über eine verlässliche Verbrauchssteuer zu finanzieren, mag eine solche Maßnahme rational erscheinen. Dieser Steuer aber den Hermelin einer ökologischen Umsteuerungsmaßnahme umzuwerfen, muss den Betroffenen tatsächlich als *Etikettenschwindel* erscheinen, mit der Nebenwirkung, zukünftig auch monetäre Umsteuerungsversuche, die eher den Namen „ökologisch“ verdienen, von vornherein zu desavouieren.¹⁵⁹

Positiv eröffnet das Kompensationsgebot ein breites Spektrum verkehrspolitischer Möglichkeiten. Die von unseren Interviewpartnern gemachten Vorschläge - z.B. die Umlandbewohner könnten sich mit autofreien Innenstädten arrangieren, wenn sich auch für sie das ÖPNV-Angebot verbessert, am Stadtrand großzügigere Parkmöglichkeiten entstehen und von den Kaufhäusern unter Umständen ein Liefer-Service eingerichtet wird - zeigen das Muster, ohne die ganze Bandbreite der Möglichkeiten auszuschöpfen. Die Forderung nach einem verbesserten und zugleich preiswerterem Angebot öffentli-

159 Der aufmerksame Leser mag hier bemerken, dass wir die Kritik an der „Ökosteuer“ etwas anders interpretieren als es meist in der gegenwärtigen Diskussion geschieht. In letzterer wird der Kern der Kritik darin gesehen, dass die Erträge der „Ökosteuer“ nicht „der Umwelt direkt zugute kommen“ (vgl. z.B. die Frankfurter Rundschau vom 11. 7. 2000, „Bürger sorgen sich um die Umwelt, aber zahlen wollen sie nicht“). Zwar dürfte dieses Argument angesichts des verbreiteten Politikmisstrauens auch eine Rolle spielen (siehe unseren Abschnitt 4.3.). Aufgrund unserer Untersuchung haben wir jedoch den Eindruck, dass es hier vor allem um das Kompensationsgebot geht und der zentrale Kritikpunkt somit pragmatischer ist: Wenn die erhöhte Benzinsteuern einen *ökologischen* Sinn haben soll, müsste sie den Autofahrer nicht nur *bestrafen*, sondern es ihm auch möglich machen, tatsächlich weniger Auto zu fahren - aber dazu bietet sie nichts an.

cher Verkehrsmittel hat schon fast rituellen Charakter; nichtsdestotrotz gibt es weiterhin Beispiele dafür, dass der Einsatz zusätzlicher S-Bahn-Linien und die Ausweitung des Radius bestehender Stadtbahnen gerade aufgrund ihrer kompensatorischen Wirkung Erfolge zeitigen. Andererseits zeigt der eben erwähnte Liefer-Service für Kaufhäuser (der auch Online-Bestellungen bedienen könnte), dass sich solche Kompensationsforderungen auch an nicht-öffentliche Instanzen richten können. Hier werden die Grenzen fließend: Transportmöglichkeiten, die bis zu einem bestimmten Punkt die Flexibilität des PKWs auch ohne dessen Besitz bieten und dabei die Preisnachteile des individuell gerufenen Taxis vermeiden, werden bei sog. „Anrufbussen“ wie bei Sammeltaxis erprobt (wobei die Trägerschaft teils bei den öffentlichen Verkehrsträgern, teils beim Taxi-Gewerbe, teils auch in ihrer Kombination liegt). Auch privat initiierte *Car-sharings*-Angebote stehen schon in fast allen Städten bereit, um hier zumindest eine Marktnische auszufüllen; sie zeigen, über welche Möglichkeiten die kommunale Verkehrspolitik verfügt, auch *indirekt* solche Kompensationsmöglichkeiten für den Nicht-Besitz eines Autos (z.B. durch Bereit- oder Nichtbereitstellung von Stellflächen) zu fördern bzw. zu behindern.

Allerdings macht das Kompensationsgebot auch eine Achillesferse heutiger Politik deutlich. Angesichts leerer Staatskassen scheint es keine Alternative zu der Tendenz zu geben, den regionalen und überregionalen Verkehrsbetrieben die staatlichen Zuschüsse

zu entziehen, sie zu privatisieren und ihre Preisgestaltung und ihr Leistungsangebot immer mehr betriebswirtschaftlichen Kriterien zu unterwerfen. Dem oben angesprochenen „Austarieren der Stellschrauben“ wird somit eine wichtige Grundlage entzogen und der Bürger damit konfrontiert, dass die Verteuerung des Autofahrens nicht nur nicht mit der Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern mit seiner weiteren Verschlechterung einhergeht. Ein guter Teil der im Kompensationsgebot enthaltenen Möglichkeiten politischer Gestaltung wird damit verschüttet.

Bisher haben wir über die *inhaltlichen* Grenzen und Bedingungen einer die Automobilität schrittweise zurückdrängenden Verkehrspolitik gesprochen. Abschließend ein Wort zu ihrer *Form*, die zumindest dann zu beachten ist, wenn es sich um verkehrsregulierende Maßnahmen auf kommunaler Ebene handelt. Es geht um das Gebot *Bürgerbeteiligung*, die in diesem Kontext mehr als eine *nur formale Frage* ist.

Hier gibt es Beispiele dafür, dass es zumindest punktuell gelingen kann, mit maßgeschneiderten Kompensationsangeboten Automobilität zurückzudrängen. Denn vor allem auf kommunaler Ebene steht ein ganzes Arsenal verkehrslenkender Maßnahmen zur Verfügung, um z.B. Fußgänger- oder 30-km-Zonen einzurichten, bestimmte Quartiere für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen usw. Der Begriff *Verkehrsberuhigung* benennt die damit verbundenen positiven Anreize: In der Wohnumgebung wird die Luft besser und nimmt der Lärm ab, die Straße kann wieder von spielenden Kindern zurückerobert und zu einem Ort sozialer Kommunikation werden usw. Bei solchen Maßnahmen geht es immer auch darum, zwischen unterschiedlichen, teilweise die einzelne Person spaltenden Interessenlagen - zwischen Familien mit Kindern und Singles; zwischen Anwohnern, die sich eine möglichst ruhige Wohnlage wünschen, und Autofahrern, die mit dem Wagen ihre Wohnung erreichen wollen, und Geschäftsleuten, die freie Zufahrt für Kunden und Zulieferer wünschen - zu Kompromissen zu kommen. Deshalb reicht es für ihre schließliche Akzeptanz nicht aus, dass die zuständigen Instanzen möglichst intelligent „erfundene“ Lösungen aus dem Hut zaubern, sondern sind Entscheidungsprozeduren erforderlich, in denen sich die verschiedenen Interessen artikulieren und aneinander abarbeiten können.

Es geht also um *Bürgerbeteiligung*. Sie gab es z.B. bei der Erarbeitung eines Verkehrsberuhigungskonzepts für die Hannoversche Nordstadt, das seit nunmehr sechs Jahren in der öffentlichen Diskussion ist.¹⁶⁰ In einer ersten Serie von Anwohnerversammlungen, die schon im Herbst 1993 begannen, setzte sich zunächst ein Konzept durch, das innerhalb des Stadtviertels ein Höchstmaß an Verkehrsberuhigung versprach und keinerlei gebietsfremden Durchgangsverkehr mehr zuließ.¹⁶¹ Nach der im Herbst 1998 abgeschlossenen Umsetzung des Konzepts entzündete sich die Diskussion neu und führte im Winter 98/99 zu massiven Protesten, an denen sich nun verstärkt auch Geschäftsleute beteiligten. Konfliktverschärfend wirkte, dass gleichzeitig in einem Teilbereich der Nordstadt Anwohnerparkzonen eingerichtet worden waren. Nach verschiedenen Vermittlungsversuchen, u.a. durch einen zu diesem Zweck eingerichteten Runden Tisch, wurde schließlich eine neue Konsenslinie gefunden. Unter anderem wurde der Grundsatz, jeden Durchgangsverkehr durch das Stadtviertel auszuschließen, abgemildert, indem nun doch wieder eine das Viertel durchlaufende Ost-West-Verbindung zugelassen wurde. Angesichts der Vorgeschichte scheint die Hoffnung berechtigt, dass dieser Konsens erst einmal Bestand hat.

Hier ist *Bürgerbeteiligung* nicht eine sympathische oder der *political correctness* geschuldete Zutat kommunaler Verkehrspolitik, sondern Bedingung ihrer Möglichkeit. Wobei sie, wie das skizzierte Beispiel zeigt, kein Königsweg ohne Risiken ist: Der Zeitaufwand ist erheblich; Vereinbarungen, über die ein Konsens schon hergestellt schien, werden wieder umgestoßen; der Prozess der Konsensfindung kann zu Lösungen führen, die aus Sicht der Experten, gerade auch der ökologisch motiviertesten unter ihnen, nur suboptimal sind. Aber Partizipation bedeutet auch¹⁶² hier, dass „Betroffene zu Beteiligten und blockierende Planungsoffer zu mitgestaltenden Planungspartnern werden“ (Spitzer 1998, 136). Dies wiederum ist Bedingung dafür, dass *überhaupt* verkehrspolitische Optionen ins Auge gefasst werden können, die nicht dem Prinzip des geringsten Widerstands folgen müssen, sondern auch zunächst umstrittene Konzepte ins Spiel bringen können. Nur Partizipation macht es möglich, dass es bei den Beteiligten zu

160 Zum folgenden vgl. Anwaltsplanung Sanierung Nordstadt (1994, 1999).

161 Es handelte sich um ein sog. „Taschensystem“, welches das im Stadtviertel vorhandene Straßennetz so umorganisiert, dass jeder Autofahrer, der hier ein bestimmtes Ziel ansteuert, letztlich zu der Straße zurückgeführt wird, von der aus er in die „Tasche“ hineingefahren ist. Jeder Punkt des Stadtteils bleibt motorisierte erreichbar, aber für den Durchgangsverkehr gibt es keine „Schleichwege“ mehr (Anwaltsplanung Sanierung Nordstadt 1994).

162 Zum gleichen Ergebnis führte bereits die Untersuchung ökologischer Wohnprojekte: „Andererseits bietet Partizipation die Chance, dass vorhandene Grenzen der Akzeptanz in Bewegung geraten, dass an die Seite der Kreativität ‘von oben’ auch Kreativität ‘von unten’ tritt“ (Gestring u.a. 1997, 179).

Lernprozessen kommt, sie sich an die gemeinsame erarbeitete Konsenslinie gebunden fühlen und schließlich auch Verantwortung für ihre Umsetzung übernehmen.¹⁶³

Dem kommt ein neues Politikverständnis entgegen, das die Aufgabe staatlichen Handelns weniger im hoheitlichen Reglementieren, sondern zunehmend im Moderieren, Kooperieren und Aktivieren sieht, was am ehesten im kommunalen Bereich umzusetzen ist.¹⁶⁴ Dies lässt vermuten, dass es - trotz aller auch hier vorhandenen Engpässe - gerade dieser Bereich sein wird, in dem es in absehbarer Zeit Ansätze zu einer autorestriktiven Verkehrspolitik geben kann.

Eine abschließende Erwägung: bedrohte 'Natur', unverbesserliche 'Gesellschaft'?

Abschließend sei die Frage aufgeworfen, was diese Befunde eigentlich insgesamt bedeuten. Am Beispiel der (Auto-)Mobilität untersuchten wir das sozialwissenschaftliche Problem, wie in einem bestimmten Bereich der sozialen Realität - der Mobilität - das Umweltproblem nicht nur diskursiv, sondern auch auf der Verhaltensebene be- und verarbeitet wird. Ergebnis war, dass es sich hier in der Tat um ein „Kleinarbeiten“ handelt: Die soziale Internalisierung des Umweltproblems folgt ihren eigenen Gesetzen, d.h. sie arbeitet die sich aus ihm ergebenden Anforderungen in das bereits vorhandene Normensystem ein, welches das Alltagsverhalten durchdringt, ohne dabei der Ökomoral die dominante Stellung geben zu können, die sich die Protagonisten des Umweltdiskurses erhofften. Am Alltagsverhalten der Menschen ist die Rezeption des Umweltproblems nicht ganz folgenlos vorbei gegangen, aber sie hat sich hier eher eine Nischenexistenz erobert, die in bestimmten Bereichen sichtbare, in anderen Bereichen - wozu auch die Mobilität gehört - nur geringfügige Spuren hinterlassen hat. Auf der Ebene der

163 Für Blanke u.a. (1999, 44 f.) gilt für umweltpolitische Modernisierungsprojekte auf lokaler Ebene überhaupt, „dass sich das Beziehungs- und Interaktionsmuster vom Normaltypus der 'preußischen Einbahnstraße' hoheitlicher Verwaltungsakte in Richtung Kommunikation und kooperativer Verhandlungsmuster verschiebt“. Dahinter stehe einerseits die gerade auf dieser Ebene „steigende Akzeptanzproblematik: Größere Planungs- und Standortentscheidungen lösen regelmäßige Bürgerproteste und rechtlichen Dauerstreit aus“, während andererseits auch „die Dialogfähigkeit und die Verständigungsbereitschaft der Akteure mit steigender 'Kleinräumigkeit' und 'Lokalisierung' der Problemlagen wächst“.

164 Vgl. z.B. die vom Niedersächsischen Sozialministerium herausgegebene Expertise von Bernhard Blanke und Henning Schridde „Bürgerengagement und Aktivierender Staat“, Juni 1999.

politischen Optionen ist die Bereitschaft, verhaltensändernde Maßnahmen hinzunehmen, etwas größer, aber bleibt an relativ rigide Bedingungen (Beispiel: Gerechtigkeit) gebunden.

Wenn wir einen Moment lang die Perspektive des Sozialwissenschaftlers, der sich nur für soziale Prozesse interessiert, hinter uns lassen, stellt sich die Frage: Was hat dies alles damit zu tun, dass die Menschheit durch ihre Industrie, ihre Lebensweise und die Art ihres Ressourcenverbrauchs offenbar dabei ist, die belebte Natur, ihre ermöglichen Rahmenbedingungen (z.B. die sie schützende Atmosphäre, die Böden, den Wasserhaushalt usw.) zu beschädigen und damit - ganz nebenbei - auch die eigenen Lebensgrundlagen zu unterhöhlen? Die Antwort muss lauten: ziemlich wenig. Die relative *Eigenengesetzlichkeit* der sozialen Rezeption des Umweltproblems, die auch unsere Untersuchung noch einmal überdeutlich bestätigt, bedeutet ja nichts Geringeres, als dass sie mit der materiellen Ursache des Problems nur sehr partiell in Korrespondenz treten kann - ein Dilemma, welches das neue Postulat der „Nachhaltigkeit“, das von vornherein ökologische *und* soziale Verträglichkeit (und wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit¹⁶⁵) vereinbaren will, zunächst nur begrifflich überspielt. Es ist durchaus möglich, wenn nicht gar wahrscheinlich, dass wir dabei sind, unserem Planeten schweren und irreversiblen Schaden zuzufügen, und die Besonderheit der Situation besteht darin, dass dies sehenden Auges geschieht: Die wissenschaftlichen Messverfahren sind inzwischen verfeinert genug, um das Absinken von Grundwasserspiegeln, das Abschmelzen der Polkappen und Alpengletscher sowie die fortschreitende Zerstörung der Ozonschicht und die Erwärmung der Erdatmosphäre zweifelsfrei dokumentieren zu können. Die Schere zwischen verfügbarem (und veröffentlichtem) ökologischen Wissen und gesellschaftlicher „Resonanz“ scheint sich immer weiter zu öffnen. Während das *World Resources Institute* der Vereinten Nationen in seinem Bericht vom April 2000 konstatiert, dass das weltweite Ökosystem durch die wachsende Rohstoffnachfrage „stärker gefährdet (ist) als jemals zuvor“ (Hannoversche Allgemeine Zeitung, 18. 04. 2000), sackt die Umweltsorge in der öffentlichen Wahrnehmung auf einen der hinteren Plätze ab: Der Anteil derer, die sich „große Sorgen“ um den Schutz der Umwelt machen, ist laut EMNID von 61 % im Jahr 1990 auf 35 % im Jahr 1997 gesunken; im Jahr 1998 war die

¹⁶⁵ Das sog. „magische Dreieck“, vgl. z.B. Warsewa (2000), 67.

Dringlichkeit des Umweltschutzes in den alten Bundesländern schon auf Platz 4 und in den neuen Bundesländern auf Platz 5 abgerutscht (Preisendörfer 1999, 28f). Das neue Jahrtausend wird damit eingeläutet, dass Parteien angesichts steigender Benzinpreise schon wieder darauf setzen können, mit der Vertretung von Autofahrerinteressen politisch Punkte zu machen. Sitzen wir auf dem bekannten Zug, der auf einen Abgrund zurast, ohne dass noch jemand aussteigen kann?

Die alte Spruchweisheit *Wer nicht hören will, muss fühlen* bietet hier nur einen zynisch erscheinenden Ausweg, denn sie müsste der Erwartung, dass *noch viel mehr passieren wird*, den Status einer Hoffnung geben. Für den Ökologen bedeutet sie keinen Trost, da die wichtigsten anthropogenen Veränderungen natürlicher „Gleichgewichte“¹⁶⁶ (man nehme nur den Klimawechsel und die Reduzierung der Artenvielfalt), sind sie erst einmal in Gang gekommen, ihr eigenes Trägheitsmoment entwickeln, d.h. im Zeithorizont von Jahrzehnten, wenn nicht gar Jahrhunderten oder Jahrtausenden irreversibel sind. Wenn überhaupt, müssten sie *präventiv* (und nicht *a posteriori*) umgesteuert werden. Und der Sozialwissenschaftler müsste einwenden, dass diese „Hoffnung“ eine allzu simple und in dieser Form nicht gegebene Wirkungskette vom *Fühlen* zur *Einsicht* und von da zur *Verhaltensänderung* unterstellt.

Trotzdem: So gesellschaftlich kleingearbeitet die ökologischen Anforderungen an einen veränderten Stoffwechsel zwischen Mensch und Natur und an eine veränderte Lebensweise sind, so bedeutsam ist doch auch die Tatsache, dass sich bei der Bewertung bestimmter Naturkatastrophen in der veröffentlichten Meinung das ökologische Interpretationsraster verfestigt hat - z.B. die Orkane, die im Winterhalbjahr 1999/2000 über West- und Mitteleuropa hinwegzogen und dabei erhebliche Zerstörungen anrichteten, wurden relativ einhellig als Symptome des beginnenden Klimawandels interpretiert. Wenn man der oben zitierten Spruchweisheit die einschränkende Bedingung hinzufügen muss, dass *Fühlen* nur dann etwas nützt, wenn es (individuelle oder gesellschaftliche) Subjekte gibt, die es auf ihr vorhergehendes *Nicht-hören* beziehen und als dessen Wirkung interpretieren (und kommunizieren), dann ist diese Bedingung erfüllt. Wir befin-

¹⁶⁶ Wir setzen den Begriff *natürliche Gleichgewichte* in Anführungszeichen, weil er allzu leicht mechanisch missverstanden werden kann - wenn überhaupt, dann sind in der belebten Natur die „Gleichgewichte“ dynamisch, mit offenem Ausgang.

den uns in der paradoxen Situation, dass die katastrophische Darstellung ökologischer Probleme auf der einen Seite an Wirkung und Attraktivität verloren hat und die von ihr angestoßene Moralisierung ökologischer Veränderungsforderungen in dem Maße zur kleinen Münze wurde, als sie in den Alltag, den sie einst weitgehend umkrepeln wollte, integriert wurde. Auf der anderen Seite hat sich jedoch ebenfalls die Wahrnehmung etabliert, dass eine Reihe heute beobachtbarer und durchaus schmerzhafter Naturkatastrophen menschengemacht sind und Schlimmeres erwarten lassen. Die wechselseitige Abschottung, in der beide Seiten gegenwärtig noch koexistieren, muss in diesem Ausmaß nicht unbedingt erhalten bleiben. Vielleicht ist die gesellschaftliche Panzerung gegen ökologische Veränderungsanforderungen doch nicht ganz so hermetisch - sie hat schon heute „Löcher“, die auch die Möglichkeit weitergehender Veränderungen, als sie zur Zeit in Sicht sind, offen halten. Denn immerhin weiß man, dass man *nicht hört*, und auch die Erwartung, dass man *fühlen wird*, ist schon da, wird durch entsprechende Ereignisse bestätigt und damit auch in die Zukunft projiziert.¹⁶⁷ Das bekannte Bonmot, *die Lage ist hoffnungslos, aber nicht ernst*, scheint das Umweltbewusstsein zu kennzeichnen, mit dem wir in das neue Jahrhundert eintreten - die Frage ist, wie lange eine Gesellschaft in diesem Bewusstsein leben kann.

Die normativen Verstrebenungen des Alltagslebens, auf die die ökologischen Veränderungsforderungen treffen und an denen sie sich heute vor allem im Mobilitätsbereich

¹⁶⁷ Dieses *antizipatorische* Element steckt schon in der Übernahme des ökologischen Interpretationsrasters bei der Ursachensuche für außergewöhnliche Naturereignisse: Wird die Häufung schwerer Orkane als Anzeichen eines anthropogen bewirkten Klimawechsels wahrgenommen, impliziert dies die Erwartung, dass sich derartige Phänomene mittelfristig weiter verstärken werden. Die früher häufig anzutreffende Gegenposition, sie als „normalen“ Ausschlag innerhalb eines „schon immer“ gegebenen Spielraums für Abweichungen vom Durchschnitt zu interpretieren, schloss solche Projektionen in die Zukunft noch aus. „Der Anteil derer, die uns auf eine Katastrophe zusteuern sehen, ist in den vergangenen beiden Jahren gestiegen, von 56 auf 62 Prozent. In einer Klimaverschlechterung sehen die meisten die größte ökologische Gefahr. 25 halten die Aufheizung im irdischen Treibhaus für äußerst, 35 Prozent für sehr gefährlich“ („Bürger sorgen sich für die Umwelt, aber zahlen wollen sie nicht“, in: Frankfurter Rundschau, 11. 07. 2000).

auch überwiegend brechen, können nicht einfach aus den Angeln gehoben werden, sondern werden sich auch weiterhin als widerständig erweisen. Aber innerhalb der verschiedenen normativen Ansprüche und Verpflichtungen, denen sich die Menschen in ihrem Alltagsverhalten ausgesetzt sehen, können sich die Gewichte und damit auch die alltäglichen Kompromisslinien etwas weiter zugunsten der ökologischen Anforderungen verschieben. Auch hier wird es nicht unwichtig sein, inwieweit es einer „intelligenten“ Umweltpolitik gelingt, hierfür günstige Rahmenbedingungen zu schaffen - das heißt, ihre Spielräume zu nutzen und für sie bereitstehende Fallen zu meiden. Ob dies aus ökologischer Perspektive „reicht“, ist allerdings eine offene Frage.

Leitfaden Telefoninterview

Name: Telefon:

Datum:

Vielen Dank, dass Sie sich zu einem Interview bereit erklärt haben. Wünschen Sie zunächst noch weitere Informationen über die Untersuchung?

Ich möchte Ihnen bei dieser Gelegenheit schon einige kurze Fragen stellen, die uns helfen sollen, uns besser auf das Interview vorzubereiten:

1. Wie viel Kinder haben Sie? Wie alt sind die Kinder?

(Die genaue Formulierung der Fragen 2 und 3 hängt davon ab, wer am Telefon ist:)

2. Ist Ihr(e) Lebenspartner(in) Partner auch erwerbstätig?

a. (Falls ja:) *Wo* arbeitet sie/er? Wie weit entfernt von der Wohnung?

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt der berufstätige/kommen beide berufstätige Partner normalerweise zur Arbeit?

a. Wechseln die jeweiligen Verkehrsmittel (z.B. je nach Jahreszeit, Witterung o.ä.)?

4. Wie viel Autos, Motorräder usw. gibt es im Haushalt?

5. Haben Sie ein Job ticket? Oder eine Monats- bzw. Jahreskarte der ÜSTRA?

6. (Falls nicht schon bekannt:) Wo wohnen Sie?

a. Da ich (vermutlich) ohne Auto kommen werde - wie komme ich am besten zu Ihnen?

b. Welche Straßenbahn- bzw. Buslinie(n)?

c. Wie weit ist es von der nächsten Haltestelle zu Ihnen?

Termin absprechen, an dem beide Partner ausreichend Zeit für das Interview haben.

ggf. Rückruf wann?

wer?

Leitfaden Hauptinterview

Vorspann: Durch die Umweltdiskussion ist das Auto ins Gerede gekommen. Auf der einen Seite gibt es diejenigen, die im Auto einen der größten Umweltverschmutzer sehen und es zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads möglichst weit zurückdrängen wollen. Auf der anderen Seite sehen viele im Auto nach wie vor ein sehr nützliches Transportmittel, das gegenüber dem öffentlichen Verkehrsangebot und dem Fahrrad mancherlei Vorteile bietet. Fragen, um die es in diesem Interview gehen soll: Wie stark ist das Alltagsleben um das Auto herum organisiert? Welche Bedeutung kommt den anderen Verkehrsmitteln zu? Welche kleinen - oder auch großen - Veränderungen in Richtung auf mehr oder weniger Auto sind im Alltag möglich? Aber auch: Welche harten Grenzen werden im Alltag für solche Veränderungen sichtbar? Auf dieser Grundlage: kurze Begründung der Gliederung des Interviews.

Anmerkung zu den Adressaten der folgenden Fragen: immer Mann *und* Frau, d.h. es kommt immer auch auf die geschlechtsspezifische Differenzierung an.

I. Umgang mit/Einstellung zu Verkehrsmitteln

7. **Sie verfügen, wie Sie bereits am Telefon sagten, in diesem Haushalt über ein/zwei Auto(s) - seit wann?**
 - a. Aus welchen Gründen haben Sie sich damals das erste Auto angeschafft?
 - b. (wenn mehrere Autos verfügbar:) Wann haben Sie sich das zweite (usw.) Auto angeschafft?
 - c. (wenn mehrere Autos verfügbar:) Aus welchen Gründen ein Zweitauto?
 - d. Denken Sie darüber nach, ob Sie an diesem Zustand etwas ändern wollen - in Richtung auf einen größeren oder kleineren Wagenpark? (ggf.:) Warum?
 - e. Haben Sie beide den Führerschein?
 - f. (ggf. zu dem Partner, der keinen Führerschein hat:) Warum haben Sie keinen?

8. Welche Art von Autos haben Sie im Lauf der Zeit gehabt? (Marke, Typ, PS; bei VW-Arbeitern: Jahreswagen?)
 - a. Worauf kommt es Ihnen bei der Anschaffung eines Autos an? (u.U. antippen: Kosten, Leistung, Sportlichkeit, Fahrkomfort, Erscheinungsbild, Geräumigkeit/Familienfreundlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Benzinverbrauch; bei VW-Arbeitern: steuerlich günstiger und gut wiederverkaufbarer Jahreswagen)
 - b. (u.U. beim anderen Partner nachfragen:) Wie sehen Sie das?
 - c. (wenn mehrere Autos vorhanden, u.U. nach den *unterschiedlichen* Gesichtspunkten fragen, die für den jeweiligen Typ maßgebend sind)
 - d. (u.U. nachfragen:) Haben sich hier Ihre Gesichtspunkte im Lauf der Zeit verändert?
 - e. Haben Sie schon einmal durchgerechnet, was im Jahr/Monat für das Auto ausgehen?
 - f. Hat Ihr Auto/haben Ihre Autos einen Katalysator?
 - g. Was würden Sie heute sagen: In welchen Punkten soll sich das nächste Auto von dem unterscheiden, das Sie heute haben? (ggf.:) Warum?

9. Wir kommen später noch zu der Frage, wozu Sie das Auto brauchen und wozu nicht - ich möchte Sie jetzt aber schon fragen: Macht Ihnen Autofahren Spaß oder wird es Ihnen manchmal auch zu einer Last?
- (ggf.:) Wenn Sie beide im Auto sitzen, wer fährt dann normalerweise?
 - Beschäftigen Sie sich viel mit dem Auto? (Herumbasteln, Wartung, Pflege)
- 10. Wie viel Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt? (Null-Variante: Warum keines?) Um welche Art von Fahrrädern handelt es sich dabei? (z.B. Stadtrad/Citybike; Hollandrad; Tourenrad; Mountainbike; Rennrad; Kinderrad)**
- Welche Gesichtspunkte standen im Vordergrund, dass Sie sich gerade für diese Fahrradtypen entschieden? (u.U. antippen: Kosten; leicht zu handhaben; Sportlichkeit; Nützlichkeit; Robustheit; Erscheinungsbild; bei Kindern: Fahrradtyp, der 'in' ist)
 - Soll sich in absehbarer Zeit etwas an diesem familiären Fahrradbestand ändern?
 - Wer in der Familie benutzt normalerweise das Fahrrad?
 - Machen Sie ab und zu Fahrradausflüge (individuell; mit der Familie)?
 - Macht Ihnen das Radfahren Spaß?
 - (wenn es Spaß macht:) Was macht Ihnen dabei Spaß? (wenn nicht:) Warum macht das keinen Spaß?
 - (ggf.:) Würden Sie sagen, dass sich Ihr Verhältnis zum Fahrradfahren in der letzten Zeit geändert hat? (ggf.:) Was hat sich verändert, und warum?
 - Haben Sie einen Hometrainer? (Wenn ja: Gründe?)
- 11. Fahren Sie auch mal ganz gern mit Bus oder Straßenbahn, oder nur, wenn es sein muss?**
- Warum?
u.U. antippen:
 - Kosten
 - (Un-)Bequemlichkeit
 - gute/schlechte Erreichbarkeit
 - (un-)erfreuliche Umgebung
 - (Un-)Pünktlichkeit
 - (mangelnde) Schnelligkeit
 - (weniger) Stress
 - (Un-)Sicherheit
 - Umweltfreundlichkeit
 - Würden Sie sagen, dass sich Ihr Verhältnis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln in den letzten Jahren verändert hat oder haben Sie das schon immer so gesehen?
 - Es gibt ja in Hannover Leute, die die Straßenbahn etwas abfällig als „Strapazenbahn“ bezeichnen oder darin eher ein Transportmittel für Arme und Alte sehen: Was würden Sie diesen Leuten antworten?
- 12. Gehen Sie auch mal ganz gern zu Fuß, oder ist Ihnen das eher lästig?**
- Warum? (u.U. antippen: Gesundheit, Bewegungsdrang, Langsamkeit, (un-) angenehme Umgebung, Sicherheit)
 - Wie häufig kommt es vor, dass Sie zu Fuß gehen?
 - War das schon immer so oder hat sich Ihr Verhältnis zum Zug-Fuß-Gehen in den letzten Jahren verändert?
 - Joggen Sie?

II. Aktionsraum

13. Nun zur Frage, an welchen Orten sich Ihre verschiedenen Alltagsaktivitäten abspielen, oder anders ausgedrückt: wie groß Ihr alltäglicher Aktionsraum ist. Wenn Sie einmal die wichtigsten und immer wiederkehrenden Orte und Aktivitäten Ihres Alltagslebens Revue passieren lassen - wie weit sind diese Orte von zu Hause entfernt und wie oft fallen die jeweiligen Aktivitäten an? Um Ihnen die Sache zu erleichtern, nenne ich Ihnen Orte und Aktivitäten, die im Alltagsleben erfahrungsgemäß eine große Rolle spielen (erläutern, dass man dazu eine Skizze anfertigt):

- a. Arbeitsplatz
- b. Schule/Kindergarten, sonstige Ziele mit den Kindern
- c. Einkaufsorte
 - für den kleinen Einkauf (Brötchen, Milch o.ä.)
 - für den größeren Lebensmitteleinkauf
 - für weitere regelmäßige Einkäufe (Textilien, Haushaltsbedarf)
 - sonstige relevante Einkaufsorte (z.B. für den gelegentlichen Einkaufsbummel)
- d. häufige Freizeitaktivitäten außer Haus:
 - Freunde/Verwandte besuchen
 - Sport
 - Vereine
 - Kultur
 - Spaziergänge/in der Natur sein
 - Schrebergarten
 - Wochenendaktivitäten
- e. Fehlt etwas Wesentliches?

14. Wenn Sie mal die letzten Jahre (bzw. die Jahre seit der Haushaltsgründung) überblicken: Was hat sich an Ihrem "Aktionsraum" (siehe die Skizze von Frage 13) geändert?

- a. (ggf.): Warum ist es zu diesen Änderungen gekommen? War das mehr oder weniger erzwungen oder hätten Sie sich auch anders entscheiden können?
- b. (ggf.): Sehen Sie das heute anders/würden Sie aus heutiger Sicht anders entscheiden?

15. Und wie wird sich Ihr alltäglicher "Aktionsraum" voraussichtlich in Zukunft entwickeln?

- a. Warum?
- b. (ggf.): Ist das Ihre eigene Entscheidung oder wird das eher erzwungenermaßen auf Sie zukommen?
- c. Könnten Sie sich vorstellen, noch mehr unterwegs zu sein; ist es so in Ordnung, wie es ist; oder wird es Ihnen jetzt schon manchmal zu viel?
- d. (wenn Wunsch nach Veränderung:) Haben Sie schon Schritte in diese Richtung unternommen? (Falls nein): Was hindert Sie daran, diesen Wunsch in die Tat umzusetzen?

III. Die Wahl des Verkehrsmittels

16. Wir haben ausführlich über die verschiedenen Orte gesprochen, an denen sich der größte Teil Ihres normalen Alltags abspielt. Nun (unter Zuhilfenahme der Skizze) die Frage: Welche Verkehrsmittel benutzen Sie normalerweise, um von einem Ort zum anderen zu kommen? (auf die Frage, warum sie sie benutzen, kommen wir dann gleich)

- a. nachfragen:
 - zur Arbeit (ggf.: mit oder ohne Fahrgemeinschaft?)
 - während der Arbeit
 - zur Schule bzw. Kindergarten
 - zum Einkaufen (entsprechend den in II geklärten Unterscheidungen)
 - zu den häufigsten Freizeitaktivitäten (entsprechend den in II geklärten Unterscheidungen)
 - auf dem Weg in den Urlaub
- b. (falls im Haushalt ein Auto zur Verfügung steht, beide aber fahren können:) Kommt es manchmal zu dem Problem, wer das Auto bekommt? (ggf.:) Wünschen Sie sich manchmal ein zweites Auto? (ggf.:) Bei welchen Gelegenheiten?
- c. Nutzen Sie manchmal auch das Auto von anderen - als Mitfahrer, Leihauto, Car-sharing? (ggf.:) Bei welchen Gelegenheiten?

17. Wir wollen nun etwas genauer auf die einzelnen Wege eingehen und mit dem Weg zur Arbeit beginnen.

Variante 17 A: wenn zur Arbeit überwiegend/häufig (z.B. im Winterhalbjahr) das eigene Auto, und zwar ohne Fahrgemeinschaft, benutzt wird: Warum?

- a. (wenn nicht schon erledigt, vorbereitete Alternativen einbringen:) Warum machen Sie es in der Regel nicht so: ... (mit öffentlichen Verkehrsmitteln)? (ggf. alternativ:) Wenn Sie oft (im Sommer usw.) auch mit öff. Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, warum eigentlich nicht immer?
- b. (Kontext "Kosten", wenn Job-Ticket-Besitzer:) Da Sie ein Job ticket haben, könnten Sie für den Weg die öff. Verkehrsmittel umsonst benutzen. Warum fahren Sie trotzdem (so oft) mit dem Auto?
- c. (Kontext "Kosten", wenn kein Job-Ticket-Besitzer:) Haben Sie diese Frage auch unter dem Kostengesichtspunkt durchgerechnet? Wie viel würde Sie die Benutzung öff. Verkehrsmittel kosten, und wie viel kostet Sie im Vergleich dazu das Auto? (wenn nur die Benzinkosten kalkuliert werden:) Und wenn Sie auch die anderen Kosten des Autos in die Rechnung einbeziehen? (bei VW:) Würden sie beim Weg zur Arbeit auf Straßenbahn oder Bus umsteigen, wenn sie billiger würden?
- d. (Kontext "Zeit":) Können Sie in etwa sagen, wie viel Zeit Sie für den Weg zur Arbeit brauchen, wenn Sie mit dem Auto fahren, und wenn Sie mit öff. Verkehrsmitteln fahren?
- e. (Kontext "Flexibilität":) Erledigen Sie oft auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder nach Hause noch andere Dinge? Würde das ohne Auto schwerer sein?
- f. (Kontext "ökologische Erwägungen":) Haben Sie sich schon mal überlegt, aus Umweltgründen für diesen Weg auf das Auto zu verzichten? (ggf.:) Ergebnis?
- g. (Kontext "Spaß") Oder um auch so zu fragen: Fahren Sie auch deshalb (oft) mit dem Auto zur Arbeit, weil Ihnen die Fahrt mit öff. Verkehrsmitteln einfach weniger Spaß machen würde?
- h. Es gibt ja auch Leute, die fahren grundsätzlich mit dem *Rad* zur Arbeit. (ggf.:) Haben Sie das schon mal versucht? (wenn noch nicht erledigt:) Warum scheidet diese Möglichkeit letztlich doch/(ggf.:) im Winterhalbjahr für Sie aus?

- i. (Nachfrage im Kontext "Zeit":) Können Sie in etwa sagen, wie viel Zeit Sie für den Weg zur Arbeit brauchen, wenn Sie mit dem Auto fahren, und wenn Sie mit dem Rad fahren?
- j. (u.U. Kontext "Flexibilität":) Könnten Sie nicht auch mit dem Fahrrad problemlos noch andere Dinge erledigen?
- k. (Kontext "physisch-nervliche Zumutbarkeit" und "Gefahr":) Was würde für Sie mehr Stress bedeuten: mit dem Auto oder mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren? Und was, glauben Sie, ist gefährlicher?
- l. (Kontext "Gesundheit":) Und wie stehen Sie zu dem Argument, dass tägliches Fahrradfahren gesünder ist?
- m. (Kontext "ökologische Erwägungen") Haben Sie sich schon mal überlegt, aus Umweltgründen für diesen Weg auf das Auto zu verzichten? (ggf.:) Ergebnis?
- n. (Kontext "Spaß") Oder um auch so zu fragen: Fahren Sie auch deshalb (oft) mit dem Auto zur Arbeit, weil Ihnen die Fahrt mit dem Rad einfach weniger Spaß machen würde?
- o. (bei VW:) Warum nicht mit einer *Fahrgemeinschaft*?
- p. (bei VW, Kontext "Spaß":) Liegt es auch möglicherweise daran, dass sie nach Schichtende von der Arbeit nichts mehr hören und sehen wollen, auch keinen Arbeitskollegen mehr sehen wollen, einfach so schnell wie möglich weg?
- q. Es gibt Umweltschützer, die uns anraten, der Umwelt zuliebe überhaupt ein Leben der kurzen Wege zu führen. Einen Arbeitsplatz näher an der Wohnung, oder eine Wohnung näher am Arbeitsplatz, so dass sich hier das Thema Auto von selbst erledigt. Was würden Sie solchen Umweltschützern antworten - ginge das überhaupt, und wenn ja: käme das für Sie in Frage?
- r. Welche Rolle spielte die Frage der Verkehrsanbindung, als Sie sich für Ihren heutigen Wohnort entschieden?
- s. Oder gäbe es auch Gründe für Sie, eine noch größere Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu legen? (wenn ja:) Was hindert Sie daran?

Variante 17 B: wenn zur Arbeit überwiegend nicht das eigene Auto und auch keine Fahrgemeinschaft genutzt wird: Warum fahren Sie so zur Arbeit?

- a. (wenn nicht erledigt:) Warum *nicht* mit dem Auto?
- b. (wenn überwiegend mit öff. Verkehrsmitteln/mit Fahrrad:) Warum nicht mit Fahrrad/öff. Verkehrsmitteln?
(Wenn Job-Ticket-Besitzer, im Kontext "Kosten" auch fragen, ob dies bei der Entscheidung für die öff. Verkehrsmittel eine Rolle spielte)
- c. (bei VW:) Warum nicht mit einer Fahrgemeinschaft?
- d. (wenn überwiegend mit öff. Verkehrsmitteln:) Es gibt Umweltschützer, die uns anraten, der Umwelt zuliebe überhaupt ein Leben der kurzen Wege zu führen. Denn letztlich habe jede Art von motorisiertem Verkehr umweltschädliche Konsequenzen. Daraus würde folgen: Einen Arbeitsplatz näher an der Wohnung oder eine Wohnung näher am Arbeitsplatz zu suchen, so dass sich das Thema Auto, Bus oder Straßenbahn in diesem Fall von selbst erledigt. Was würden Sie diesen Umweltschützern antworten - ginge das überhaupt, und wenn ja: käme das für Sie in Frage?
- e. Welche Rolle spielte Frage der Verkehrsanbindung bei Entscheid für diesen Wohnort?
- f. Oder gäbe es auch Gründe für Sie, eine noch größere Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu legen? (wenn ja:) Was hindert sie daran?

Variante 17 C: wenn man überwiegend mit Fahrgemeinschaft zur Arbeit fährt: Warum so?

- a. Wer stellt dabei das Auto?
- b. Warum nicht allein im eigenen Auto?
- c. Warum nicht mit öff. Verkehrsmitteln?
- d. Warum nicht mit dem Fahrrad?
- e. Es gibt Umweltschützer, die uns anraten, der Umwelt zuliebe überhaupt ein Leben der kurzen Wege zu führen. Einen Arbeitsplatz näher an der Wohnung, oder eine Wohnung näher am Arbeitsplatz zu suchen, so dass sich hier das Thema Auto von selbst erledigt. Was würden Sie solchen Umweltschützern antworten - ginge das überhaupt, und wenn ja: käme das für Sie in Frage?
- f. Welche Rolle spielte Frage der Verkehrsanbindung bei Entscheid für diesen Wohnort?
- g. Oder gäbe es auch Gründe für Sie, eine noch größere Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu legen? (wenn ja:) Was hindert Sie daran?

18. Nun zur Frage, wie Sie den Schulweg/den Weg zum Kindergarten/den Weg zu den anderen Zielorten für das/die Kind(er) bewältigen.

(Variante 18 A: überwiegend mit dem Auto) Sie sagten, Sie machen das (ggf.: im Fall von XY) meist mit dem Auto. Warum?

- a. (wenn nicht erledigt:) Ginge das nicht auch zu Fuß oder mit öff. Verkehrsmitteln?
- b. (In jedem Fall fragen:) Auch hier könnte man wieder fragen: Wäre es nicht auch möglich, das/die Kind(er) in eine(n) nähere(n) Schule/Kindergarten/sonstigen Zielort gehen?
- c. Oder gibt es Schulen/Kindergärten/sonstige Zielorte, die für ihr(e) Kind(er) eigentlich noch besser wären, die aber leider zu weit von Ihrer Wohnung entfernt sind? (ggf.:) Warum wäre das zu weit gewesen?

(Variante 18 B: überwiegend ohne Auto, aber auch nicht zu Fuß) Warum bewältigen Sie diesen Weg so?

- a. Warum nicht mit dem Auto?
- b. Etwas Aufwand erfordert das ja schon. Die Lösung könnte ja auch ein(e) näher gelegene(r) Schule/Kindergarten/sonstiger Zielort sein. Gibt es die/den überhaupt, und käme das für Sie in Frage? (ggf.:) Was hindert Sie daran, sich für eine solche Lösung zu entscheiden?
- c. Oder würden Sie sich eigentlich eine(n) noch weiter entfernt liegende(n) Schule/Kindergarten/sonstigen Zielort wünschen? (ggf.:) Was hindert Sie daran, diesem Wunsch zu folgen?

(Variante 18 C: zu Fuß erreichbar) Gibt es Schulen/Kindergärten/sonstige Zielorte, die für ihr(e) Kind(er) eigentlich noch besser wären, die aber leider zu weit von Ihrer Wohnung entfernt sind? (ggf.:) Warum haben Sie sich gegen sie entschieden?

19. Nun zum Einkaufen. Eine Vorfrage: Wer von Ihnen kauft normalerweise ein?

- 20. (Unter Bezug auf die in Frage 16 erreichten Klärungen:) Sie haben bereits gesagt, dass Sie für die Einkäufe im... am... meist das Auto benutzen. Warum?**
- Könnten Sie das nicht auch zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen? (oder ggf. alternativ:) Manchmal erledigen Sie das ja auch zu Fuß/per Rad/mit öff. Verkehrsmitteln. Warum? Und warum geht das nicht immer?
 - (wenn Auto als Transportmittel gebraucht wird:) Ließe sich dies Problem für Sie vielleicht auch dadurch lösen, dass Sie Ihre Einkaufs*weise* ändern: nicht einmal in der Woche *viel* einkaufen, sondern häufiger *wenig*?
 - Auch hier wieder die Frage: Könnten Sie nicht auch versuchen, ihre (meisten) Einkäufe so nahe bei der Wohnung zu machen, dass sich hier das Thema Auto von selbst erledigen würde? Ginge das überhaupt, und wenn ja: Käme das für Sie in Frage?
 - (ggf.?) Oder verzichten Sie schon auf bestimmte Einkäufe, weil sie zu weit entfernt sind?
- 21. (Wieder unter Bezug auf Frage 16:) Sie haben aber auch gesagt, dass Sie die Einkäufe im... am... überwiegend zu Fuß/per Rad/mit öff. Verkehrsmitteln erledigen. Warum machen Sie das so? (ggf., wenn Nachfrage sinnvoll:) Und warum hier meist ohne Auto?**
- Ist das nicht manchmal etwas mühselig?
 - (wenn mit Rad oder öff. Verkehrsmitteln:) Könnten Sie sich das Einkaufen nicht auch dadurch vereinfachen, dass Sie versuchen, nur noch in der Nähe der Wohnung einzukaufen? (ggf.?) Was spricht dagegen?
 - Oder verzichten Sie auch hier schon auf bestimmte Einkäufe, weil sie zu weit entfernt sind?
- 22. Nun zum Thema Auto und Freizeit - womit jetzt erst einmal nicht der Urlaub gemeint ist. (ggf. unter Bezug auf Frage 16:) Sie haben gesagt, dass Sie für... (meist/oft) das Auto benutzen. Warum?**
- Könnten Sie diese(s) Ziel(e) auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad erreichen? (Wo dies "im Prinzip" möglich wäre:) Warum benutzen Sie trotzdem so oft das Auto? (oder ggf. alternativ:) Manchmal legen Sie diesen Weg ja auch mit dem Fahrrad oder mit öff. Verkehrsmitteln zurück. Warum nicht immer?
 - Könnte hier der Autoverzicht nicht auch seine erfreulichen Seiten haben?
 - (im Hinblick auf die Freizeitziele, die aus Sicht der Befragten nur mit dem Auto *oder* mit öff. Verkehrsmitteln erreichbar sind:) Auch hier sagen uns nun wieder Umweltschützer: lieber verzichten und Freizeitziele ansteuern, die näher liegen, denn letztlich habe jede Art von motorisiertem Verkehr umweltschädliche Folgen. Was würden Sie diesen Umweltschützern sagen - ginge das überhaupt, und wenn ja: käme das für Sie überhaupt in Frage? (ggf.?) Weshalb liegt Ihnen soviel an ... (Freizeitaktivitäten, die nur oder besser mit dem Auto/öff. Verkehrsmitteln zu erreichen sind)?
 - (ggf.?) Könnte eine solche Einschränkung des eigenen Aktionsradius in der Freizeit auch seine angenehmen Seiten haben? (Weniger Stress, keine Staus, Freuden des Fahrrad-Fahrens usw.)
 - (Falls nur ein Auto im Haushalt vorhanden ist:) Oder ist eher das Gegenteil der Fall, und Sie würden in Ihrer Freizeit gern noch mehr unternehmen? (ggf.?) Spricht das für ein zweites Auto?

- 23. (Nur für die Landesverwaltung:) An dieser Stelle eine Frage zum Job ticket:**
(Variante A: Befragte(r) hat Job ticket) Warum haben Sie sich ein Job ticket zugelegt?
- Fahren Sie deshalb nun weniger Auto? (ggf.:.) Auf dem Weg zur Arbeit, oder bei welchen Gelegenheiten?
 - (ggf.:.) Sind Sie auf eine Parkmöglichkeit bei der Dienststelle angewiesen?
 - Um das Job ticket auch weiterhin finanzieren zu können, wird zur Zeit überlegt, ob man es insgesamt noch teurer machen sollte, oder ob man es nur für diejenigen verteuert, die an der Dienststelle eine Park-Anrecht behalten wollen. Was sagen Sie zu diesen beiden Möglichkeiten?
- (Variante B: Befragte(r) hat kein Job ticket) Warum haben Sie sich kein Job ticket zugelegt?*
- 24. Wenn Sie die letzten Jahre (bzw. die Jahre seit der Haushaltsgründung) überblicken: Benutzen Sie das Auto im alltäglichen Leben heute im Vergleich zu früher mehr oder weniger? Oder benutzen Sie häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel, fahren Sie mehr Rad, gehen Sie mehr zu Fuß? (kurz noch einmal die einzelnen Dimensionen durchgehen)**
- (ggf.:.) Gründe?
 - Ist das erzwungen oder hat sich da auch etwas an Ihrer Einstellung geändert?
 - (ggf.:.) Sie nutzen Ihr Auto relativ wenig. Ist das nicht insgesamt etwas unbequem?
- 25. Wird sich da in absehbarer Zukunft noch etwas bei Ihnen verändern?**
- (ggf.:.) Gründe?
 - Ist das erzwungen oder hat sich da auch etwas an Ihrer Einstellung geändert?
 - Wo also könnte man, alles in allem, im alltäglichen Leben auf das Auto verzichten und wo könnte man auf das Auto nicht verzichten?
 - (ggf.:.) Könnten Sie sich vorstellen, im alltäglichen Leben auch ganz ohne Auto zu leben?
 - (ggf.:.) Unter welchen Voraussetzungen? (u.U. antippen: bessere/bequemere/billigere öff. Verkehrsmittel, besseres Fahrradwegenetz, weniger Kriminalität auf den Straßen bzw. in den öff. Verkehrsmitteln, noch mehr Staus, noch mehr Parkprobleme, anderer Wohn- bzw. Arbeitsort?)
 - Könnte ein Leben ohne Auto in mancher Hinsicht auch ein besseres Leben sein? (ggf.:.) In welcher Hinsicht? (u.U. antippen: weniger Stress, Kosten, weniger Umweltschäden)
 - Käme Car-sharing für Sie in Frage?
- 26. Welche Rolle spielt für Sie das Auto oder Flugzeug, wenn Sie Urlaub machen?**
- (wer mit Auto oder Flugzeug in den Urlaub fährt:) Könnten Sie Ihren Zielort auch ohne Auto/Flugzeug erreichen? (wenn ja:) Weshalb gehört für Sie das Auto/Flugzeug trotzdem zum Urlaub? (u.U.:.) Was reizt Sie an dieser Art des Urlaubs?
 - War das schon immer so?
 - Träumen Sie davon, irgendwann noch einmal ganz woanders hin zu fahren, irgend etwas ganz anderes zu machen? (ggf.:.) Schon konkrete Pläne?
 - Oder reizt es Sie auch, Ihren Urlaubsort wieder mehr in die Nähe zu verlegen? (ggf.:.) Schon konkrete Pläne?
 - Es gibt Ökologen, die uns dazu auffordern, den Urlaub wieder ganz in die Nähe zu verlegen - was würden Sie ihnen antworten?

IV. Auto und Umweltschutz/politische Rahmenbedingungen zur Förderung des ÖPNV und der Fahrradnutzung

- 27. Mit der Massenmotorisierung der letzten Jahrzehnte hat sich das Gesicht unserer Städte erheblich verändert - wie sehen Sie das: Hat dadurch die Lebensqualität eher zu- oder abgenommen? (Jeweils Gründe nachfragen)**
- Und wie hat es sich für Sie persönlich ausgewirkt - eher zum Vorteil oder zum Nachteil?
- 28. Seit ca. 20 Jahren gibt es ja bei uns eine lebhafte Umweltdiskussion, auch zum Thema Auto: Viele sehen im Auto einen der größten Umweltverschmutzer, andere halten eine solche Kritik für überzogen - welche Meinung haben Sie dazu?**
- Sehen Sie aufgrund der Umweltdiskussion das Auto heute mit anderen Augen als früher?
 - (falls ja:) Hat sich das auch darauf ausgewirkt, wie oft und zu welchen Gelegenheiten Sie das Auto nutzen?
 - Ist dies auch zum Thema in Ihrer Familie/unter Freunden/Kollegen geworden? Kommt es da auch mal zu Meinungsverschiedenheiten?
- 29. Die Diskussion zu Auto und Umweltschutz hat sich ja längst auch auf die Verkehrspolitik ausgewirkt, siehe z.B. die Steuererleichterungen für Katalysator-Autos - sollte die Verkehrspolitik in Sachen Umweltschutz ihrer Meinung nach noch konsequenter/weitreicher sein oder reichen die bisherigen Maßnahmen aus?**
- (ggf. :) An welche Maßnahmen denken Sie dabei? Was sollte geändert werden?
- 30. Sollte man - in Hannover und generell - (noch) mehr autofreie Zonen schaffen? (Jeweils Gründe für Zustimmung oder Ablehnung nachfragen)**
- 31. Sollten die verkehrsberuhigten Zonen - Tempo 30-Zonen - (noch) ausgebaut werden? (Gründe?)**
- 32. Von Umweltschützern wird seit langem gefordert, den öffentlichen Verkehrsmitteln zu Lasten des Autoverkehrs den Vorrang einzuräumen - sollte man das noch rigorosier umsetzen, z.B. dadurch, dass überall Busspuren angelegt werden, die von normalen Autos nicht befahren werden dürfen?**
- Wie könnte man sie sonst noch attraktiver machen?
 - Flexible Kleinbusse, per Anruf im Stadtviertel bestellbar - wäre das so etwas?
 - (ggf. :) Würden Sie die öff. Verkehrsmittel dann auch häufiger nutzen?
 - (nur für VW-Arbeiter:) Fänden Sie es gut, wenn hier das sog. Job ticket eingeführt wird, d.h. eine stark vergünstigte Jahreskarte der ÜSTRA, die jeder VW-Beschäftigter erwerben könnte? (evtl. näher erläutern)
 - (nur für VW-Arbeiter:) Auch dann, wenn man anschließend, wie bei den Beschäftigten der Stadt- und Landesverwaltungen in Hannover, nicht mehr kostenlos auf dem Firmengelände parken dürfte, sondern auch dafür das Job ticket, gewissermaßen als Eintrittskarte für den Parkplatz, kaufen müsste?
- 33. Wie könnte man das Fahrradfahren in der Stadt noch attraktiver machen?**
- Viele fordern ja auch, das Autofahren z.B. durch zusätzliche Fahrradspuren zu erschweren, wodurch die Straße für Autos schmaler wird, oder dadurch, dass Fahrradfahrer Einbahnstraßen in beiden Richtungen durchfahren dürfen. Was halten Sie von solchen Vorschlägen?

- b. Würden Sie dann häufiger mit dem Fahrrad durch die Stadt fahren?
- 34. Sollte man aus Ihrer Sicht den Schwerpunkt von städtischen Verkehrsmaßnahmen vielmehr ganz woanders setzen, nämlich beim weiteren Ausbau von Straßen und bei der Verkehrsverflüssigung (z.B. Verkehrsleitsysteme), um die Gefahr von Staus und von Unfällen zu verringern?**
- 35. Seit Jahren werden ja generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen, z.B. Tempo 120 auf der Autobahn, in der Öffentlichkeit diskutiert - würden Sie so etwas begrüßen oder eine solche Maßnahme ablehnen? (Gründe?)**
- 36. Es gibt Umweltschützer, die gehen noch weiter und wollen das Auto dadurch ökologischer machen, dass sie seine Größe, seine PS-Leistung und seine Geschwindigkeit deutlich begrenzen - das könnte z.B. ein Auto sein, mit dem es technisch nicht möglich wäre, schneller als 120 km/h zu fahren. Wären Sie bereit, auf ein solches Auto umzusteigen? (Gründe?)**
- a. Hätte es nicht auch erfreuliche Seiten, wenn es beim Autoverkehr insgesamt wieder etwas langsamer und gemächlicher zuginge?
- 37. Von Umweltschützern wird gefordert, die Autofahrer stärker als bisher an den Kosten zu beteiligen, die der Autoverkehr in Sachen Umwelt- und Gesundheitsschutz verursacht - was ist Ihre Meinung?**
- a. Als eine Maßnahme wird vorgeschlagen, die Mineralölsteuer drastisch zu erhöhen (bis zu 5 DM pro Liter) - was halten Sie davon? (Gründe?)
- b. Vorgeschlagen wird auch, die Mineralölsteuer deswegen zu erhöhen, um die Mehreinnahmen dann gezielt in den Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme stecken zu können - würden Sie so etwas befürworten?
- c. (ggf. :) Wie sehen Sie das - würden durch solche Maßnahmen nicht zuviel Arbeitsplätze in der Automobilindustrie gefährdet?

V. Angaben zur Person/zum Haushalt

- Bildungsabschluss
- erlernter und ausgeübter Beruf
- Art des Beschäftigungsverhältnisses
- Alter
- Haushaltseinkommen (netto, in Tausender-Stufen)
- (ggf. :) Herkunftsland
- Mitgliedschaft (Partei; Gewerkschaft; Umweltschutzorganisation)

Literatur:

- Anwaltsplanung Nordstadt (1994): Materialien zur Bürgerbeteiligung - Verkehrskonzepte für die Nordstadt.
- Anwaltsplanung Sanierung Nordstadt (1994): Ein Verkehrskonzept für die Nordstadt - Ergebnis der 2x3 Bürgerversammlungen bis Juni 1994.
- Anwaltsplanung Sanierung Nordstadt (1999): Verkehrskonzept Nordstadt, Ablauf der Bürgerbeteiligung (internes Dokument).
- Baeriswyl, M. (1999): Jenseits von Beschleunigung und Verlangsamung. In: Politische Ökologie, Heft 57/58, S. 14-20.
- Bahrenberg, G.; Albers, K. (1998): Die Kernstadt, das Umland und die Folgen eines Trends. Führt die Suburbanisierung zu mehr Autoverkehr? In: forschung - Mitteilungen der DFG 4/98, S. 4-6.
- Bahro, R. (1987): Logik der Rettung. Wer kann die Apokalypse aufhalten? Ein Versuch über die Grundlagen ökologischer Politik. Stuttgart, Wien.
- Bamberg, S.; Bien, W.; Schmidt, P. (1995): Wann steigen Autofahrer auf den Bus um? Oder: Lassen sich aus sozialpsychologischen Handlungstheorien praktische Maßnahmen ableiten? In: Diekmann, Andreas, Franzen, Axel (Hrsg.), Kooperatives Umwelthandeln. Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen. Chur/Zürich (Rüegger), S. 89-112.
- Behrendt, S.; Kreibich, R. (Hrsg.) (1994): Die Mobilität von Morgen. Umwelt- und Verkehrsentslastung in den Städten. Weinheim, Basel (Beltz).
- Beik, U.; Spitzner, M. (1995): Arbeitsmobilität. Rahmenbedingungen der Arbeitsmobilität, Teil Reproduktionsarbeitsmobilität, in: Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen, Bericht Nr. 1, Teilprojekt 5: Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Hrsg. v. Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“. Wuppertal, S. 39-135.
- Blanke, B.; Block, J.; Lamping, W.; Plaß, St. (1999): Regionale Umweltpolitik und ökologische Effizienzprojekte in Niedersachsen, Hannover (Abschlußbericht).
- Böhm, E. (1964): Die Straße - unser Schicksal. Eine Bilddokumentation über Straßenbau und Straßenverkehr, Hannover.
- Brüderl, J.; Preisendörfer, P. (1995): Der Weg zum Arbeitsplatz: Eine empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl. In: Diekmann, Andreas, Franzen, Axel (Hrsg.), Kooperatives Umwelthandeln. Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen. Chur/Zürich (Rüegger), S. 69-88).
- Brunowsky, R.-D.; Wilke, L. (1984): Der Ökoplan - Durch Umweltschutz zum neuen Wirtschaftswunder, München.
- Buhr, R. (1998): Neue Nutzungskonzepte - zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. Beitrag zur Konferenz: „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen“. Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Verkehrs- und Mobilitätsforschung, 12. Und 13. November 1998 im WZB Berlin, S. 77-101.
- Buhr, R.; Canzler, W.; Knie, A.; Rammler, St. (Hrsg.) (199), Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin.
- Burkart, G. (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität. In: Soziale Welt 2/1994, S. 216-241.
- Burwitz, H.; Koch, H. (1996): Autolose Mobilität in Bremen - Fragestellungen und Methoden. In: Arbeitsgruppe Personenverkehr im Forschungsverbund „Ökologisch

- verträgliche Mobilität“ (Hrsg.), Die Mobilität von autolosen Haushalten. Forschungsziele, Annahmen, Methoden, Ergebnisse. Universität Bremen, ZWE „Arbeit und Region“, Arbeitspapier Nr. 24, S. 61-92.
- Canzler, W. (1999): Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines außergewöhnlichen technischen Artefaktes. In: Gert Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt/M, New York, S. 19-40.
- Canzler, W.; Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien, Köln, Weimar.
- Canzler, W.; Marz, L. (1996): Festgefahren? Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert. Veröffentlichungsreihe der Abteilung Organisation und Technikgenese des Forschungsschwerpunkts Technik-Arbeit-Umwelt des WZB, FS II 96-108. Berlin.
- De Swaan, A. (1993): Der sorgende Staat - Wohlfahrt, Gesundheit und Bildung in Europa und den USA der Neuzeit. Frankfurt/M, New York.
- Dick, M.; Wehner, T. (1999): Situationen des Fahrens - alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche. In: Gert Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt/M, New York, S. 41-62.
- Diekmann, A. (1995): Umweltbewußtsein oder Anreizstrukturen? Die Grenzen der Verhaltenswirksamkeit des Umweltbewußtseins. In: Wolfgang Jousen, Armin Hessler (Hrsg.), Umwelt und Gesellschaft. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Umweltforschung, Berlin.
- Diekmann, A.; Preisendörfer, P. (1992): Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Heft 2/1992, S. 226-251.
- Esser, H. (1999): Soziologie. Spezielle Grundlagen. Band 1: Situationslogik und Handeln. Frankfurt/New York.
- Franzen, A. (1997): Umweltbewußtsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und der Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen. Chur/Zürich.
- Franzpötter, R. (1999): Der Sinn für's Auto und die Lust an der Unterscheidung - Zur Praxeologie des Automobils in der Erlebnisgesellschaft. In: Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10, 1999 Frankfurt/M, Hrsg. von Gert Schmidt.
- Gestring, N.; Heine, H.; Mautz, R.; Meyer, H.-N.; Siebel, W. (1997): Ökologie und urbane Lebensweise. Untersuchungen zu einem anscheinend unauflöselichen Widerspruch. Braunschweig, Wiesbaden (Vieweg).
- Giddens, A. (1988): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt/M, New York (Campus).
- Götz, K.; Jahn, T.; Schultz, I. (1997): Mobilitätsstile. Ein sozialökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“, Band 7, Arbeitsbericht Subprojekt 1, hrsg. v. city:mobil Forschungsverbund. Frankfurt/M.
- De Haan, G.; Kuckartz, U. (1996): Umweltbewußtsein: Denken und Handeln in Umweltkrisen. Opladen.
- Hahn, K. (1992): Flexible Frauen - die geschlechtsspezifische Konstruktion der Alltagszeit. In: Oblong, Dirk (Hrsg.): Zeit und Nähe in der Industriegesellschaft. Eine Annäherung aus verkehrspolitischer Sicht, Alheim.
- Häußermann, H.; Siebel, W. (1987): Neue Urbanität. Frankfurt/M (Suhrkamp).

- Hautzinger, H.; Pfeiffer, M.; Tassaux-Becker, B. (1994): *Mobilität - Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit*. Heilbronn (Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V.).
- Heine, H.; Mautz, R. (1999): *Die Mütter und das Auto - PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung*. Beitrag für das Forschungskolloquium am 29.01.1999 (unveröff. Manuskript).
- Heine, H.; Mautz, R. (2000): *Die Mütter und das Auto - PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung*. In: Hellmuth Lange (Hrsg.), *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt*, S. 119-142.
- Heyder, T.; Klemm, M. (1999): *Einige Daten zur Entwicklung des Automobilismus*. In: Gert Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus*. Frankfurt/M, New York, S. 291-297.
- Hilgers, M. (1992): *Total abgefahren - Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg, Basel, Wien (Herder).
- Hilgers, M. (1997): *Ozonloch und Saumagen. Motivationsfragen der Umweltpolitik*. Stuttgart, Leipzig (Hirzel).
- Holzapfel, H.; Münsterjohann, U.; Lehmann, F.; Reesas, G.; Wohltmann, H. (1995): *Freizeitmobilität. Freizeit und Freizeitverkehr - Eine Bestandsaufnahme*. In: Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen, Bericht Nr. 1, Teilprojekt 5: *Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität*. Hrsg. v. Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“. Wuppertal, S. 137-198.
- Jones, P.M. (1979): „HATS“: a technique for investigating household decisions, in: *Environment and Planning A*, Vol. 11, S. 59-70.
- Knie, A.; Buhr, R.; Canzler, W.; Rammler, St. (1998): *Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive*. Beitrag zur Konferenz: „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen“, a.a.O., Berlin 1998, S. 1-6.
- Koenigs, T.; Schaeffer, R. (Hrsg.), (1991): *Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren*. München.
- Krämer-Badoni, T. (1991): *Verkehrswende von unten. Eine ökologische Argumentation jenseits von Katastrophenszenarien und asketischer Moral*, in: *Kommune* Nr. 7, S. 53 ff.
- Krämer-Badoni, T.; Wilke, G. (1997): *Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen - Optionen und Handlungsstrategien*. In: *TA-Datenbank-Nachrichten*, Nr. 3-4, 6. Jg., November 1997.
- Kreibich, B.; Kreibich, V.; Ruhl, G. (1989): *Vom Funktionsraum zum Aktionsraum. Wissenschaftliche Grundlagen für eine Modernisierung der Infrastruktur- und Regionalplanung*, in: *Informationen zur Raumentwicklung*, S. 51-71.
- Krol, G.- J. (1992): *Ökonomische Verhaltenstheorie*. In: May, H. (Hrsg.), *Handbuch zur ökonomischen Bildung*, München-Wien, S. 17-31.
- Krol, G.- J. (1994): *Änderung gesellschaftlicher Anreize statt individueller Bedürfnisse. Kritik der Umweltpädagogik aus ökonomischer Sicht*. In: *DGU Nachrichten*, H. 9, S. 3-12.
- Krol, G.- J. (1995): *Das Verhältnis von Ökologie und Ökonomie in der Umweltbildung*. In: Kaiser, F.- J., u.a. (Hrsg.): *Grundlagen der beruflichen Umweltbildung in Schule und Betrieb*, Bad Heilbrunn, S. 73-88.
- Kronauer, M. (1999): *Exklusion. Die Gefährdung des Sozialen im entwickelten Kapitalismus* (unveröff. Manuskript, im Erscheinen).

- Kuhm, K. (1997): *Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung.* Pfaffenweiler (Centaurus).
- Lange, H. (Hrsg.) (2000): *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag,* Opladen. Bd. 4 der Reihe „Soziologie und Ökologie, hrsg. von Karl-Werner Brand und Eckart Hildebrandt.
- Läpple, D. (1997): *Grenzen der Automobilität?* In: PROKLA 107, Verkehr, Transport, Mobilität, S. 195-216.
- Lompe, K.; Blöcker, A.; Lux, B., unter Mitarbeit von Syring, O. (1995): *Die Region als strategisches Handlungsfeld für Innovationsprozesse und politische Steuerungspotentiale im Bereich neuer Verkehrstechnologien und Verkehrssysteme - ein Entwicklungsmodell für Südostniedersachsen, Braunschweig. (Abschlußbericht).*
- Mierheim, H.; Wehrspau, M. (2000): *Nur ein Beruhigungsmittel? Kommunikation über Nachhaltigkeit als politisches Instrument.* In: *Politische Ökologie*, Heft 63/64, S. 16-18.
- Pastowski, A.; Petersen, R. (Hrsg.) (1996): *Wege aus dem Stau. Umweltgerechte Verkehrskonzepte.* Berlin, Basel, Boston.
- Projektgruppe Mobilität (1999): *Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive.* In: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie, Stephan Rammler (Hrsg.), a.a.O., S. 9-20.
- Rammler, St. (1998): *Die Wahlverwandtschaft von Mobilität und Moderne. Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung. Beitrag zur Konferenz: „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen“.* Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Verkehrs- und Mobilitätsforschung, 12. Und 13. November 1998 im WZB Berlin, S. 23-47.
- Rammler, St. (1999): *Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung.* In Regina Buhr u.a. (Hrsg.), a.a.O., S. 39-72.
- Rinderspacher, J.P. (1992): *Zeitstrukturen und private Haushalte im Wandel.* In: Gräbe, Sylvia (Hrsg.): *Alltagszeit - Lebenszeit. Zeitstrukturen im privaten Haushalt.* Frankfurt/M, New York, S. 11-30.
- Rinderspacher, J.P. (1999): *Zeitarbeit für die Umwelt.* In: *Politische Ökologie*, Heft 57/58, S. 57-60.
- Ruppert, E. (1983): *Soziologische Simulationsverfahren räumlicher Beziehungen - Einführung in den Modellbau ohne Differentialgleichungen.* FU Berlin, Institut für Soziologie: *Mitteilungen aus dem Schwerpunktbereich Methodenlehre*, Nr. 5.
- Ruppert, E. (1986): *Simulation räumlicher Interaktion.* Dortmund.
- Schallaböck, K. O. (1999): *Wie gewonnen - so zerronnen.* In: *Politische Ökologie*, Heft 57/58, S. 65-69.
- Scherhorn, G.; Reisch, L.A. (1999): *Ich wär so gern ein Zeitmillionär.* In: *Politische Ökologie*, Heft 57/58, S. 52-56.
- Schmidt, G. (1999): *Die Zeit fährt Auto.* In: Gert Schmidt (Hrsg.), a.a.O., S. 7-14.
- Schulze, G. (1992): *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart.* Frankfurt/M, New York.
- Selle, G. (1993): *Die eigenen vier Wände. Zur verborgenen Geschichte des Wohnens.* Frankfurt/M, New York.
- Sennett, R. (1986): *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität.* Frankfurt/M.
- SPIEGEL-Dokumentation (1993): *Auto, Verkehr und Umwelt,* Hamburg.

- Spitzer, M. (1998): Bürgeraktivierung und Verwaltungsmodernisierung, in: Bernhard Blanke, Stephan von Bandemer, Frank Nullmeier, Göttrik Wever (Hrsg.), Handbuch zur Verwaltungsreform, Opladen, 131-139.
- Statistisches Bundesamt (1999): Statistisches Jahrbuch 1999, Wiesbaden.
- Tully, C.J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. Eine Jugendstudie. München.
- VDA (Verband der Automobilindustrie) (1999): Auto 1999, Frankfurt/M.
- Wahler, P. (1998): Einstellungen und Aussagen Jugendlicher zum Auto auf Basis der qualitativen Interviews. In: Claus Tully (Hrsg., 1998), a.a.O., S. 166 ff.
- Warsewa, G. (2000): Von den 'Betroffenen' zum 'aufgeklärten Egoisten' - Umwelthandeln zwischen gesellschaftlicher Normalisierung und sozialer Differenzierung. In: Lange, Hellmuth (Hrsg.), Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag, Opladen, S. 57-78.
- Wüst, Ch. (1999): Das Ding, das vorwärtsdrängt. In: Der SPIEGEL 23/99, S. 144-162.
- Wüst, Ch. (2000): Öko-Zauber im Lasterland. In: Der SPIEGEL 3/2000, S. 196.
- Zeiber, H. (1989): Organisation des Lebensraums bei Großstadtkindern - Einheitlichkeit oder Verinselung? In: U. Herlyn und L. Bertels (Hrsg.): Lebenslauf und Raumerfahrung. Opladen, S. 10-28.
- Zeiber, H. J.; Zeiber, H. (1994): Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. Weinheim und München (Juventa) 1994.