

Die Mütter und das Auto

PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung

Hartwig Heine, Rüdiger Mautz

Der folgende Text ist der Entwurf eines Artikels, der in einer 1999 geplanten Buchveröffentlichung bei Leske und Buchdich in der Reihe Soziologie und Ökologie (Arbeitstitel des Buchs: „Umwelthandeln als sozialer Konflikt“) erscheinen soll. Aus dem Forschungsprojekt „Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts“ im Alltag von Familien mit Kindern präsentiert er ein Teilergebnis, das sich auf die Autonutzung der Mütter im Kontext der innerfamiliären Arbeitsteilung konzentriert. Das Projekt wurde im Rahmen des Forschungsverbunds „Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftliche Technikforschung Niedersachsen“ durchgeführt und aus VW-Vorab-Mitteln finanziert.

(1) Einleitung: Warum fahren die Mütter Auto?

Es scheint, daß das Auto für die meisten Menschen nichts von seiner Attraktivität eingebüßt hat. Sämtliche Verkehrsprognosen weisen auf ein weiteres Ansteigen der Automobilität hin, eine „Sättigungsgrenze“ sei vorerst nicht in Sicht (Läpple 1997, 197). Diese Entwicklung bleibt von den Konjunkturen des gesellschaftlichen Umweltbewußtseins offensichtlich unbeeinflußt. Zwar mag die Behauptung, daß das Umweltschutzmotiv „beim Verkehrsverhalten *keine* Rolle“ spiele (de Haan/Kuckartz 1996, 263), etwas apodiktisch klingen; aber auch andere Autoren sprechen von einer „geringen ‘kausalen’ Wirkung eines gesteigerten Umweltbewußtseins“ (Brüderl/Preisendörfer 1995, 83). Gerade das individuelle Mobilitätsverhalten setzt dem Anspruch einer ökologisch motivierten Veränderung der vorherrschenden Lebensweise harten Widerstand entgegen. Unsere eigenen Befunde zeigen: Die Einsicht, daß eigentlich eine solche Umgestaltung nötig wäre, ist gesellschaftlich präsent, aber gewissermaßen *alt geworden*. Zu diesem Alterungsprozeß hat nicht nur die Verlagerung der öffentlichen Aufmerksamkeit auf andere Problemfelder (Massenarbeitslosigkeit,

wirtschaftliche Unsicherheit) beigetragen, sondern auch die (Selbst-)Erfahrung, daß man zumindest diesen Bereich der eigenen Lebensweise nicht nennenswert verändern *kann* und im Grunde auch nicht *will*. Bei der Verkehrsmittelwahl sieht man zumutbare Veränderungsmargen des eigenen Verhaltens denn auch nur bei *kleinen* Alltagsentscheidungen - ob etwa dieser oder jener Weg auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erledigen wäre -, nicht aber in der Frage, ob überhaupt ein Ausstieg aus dem Auto möglich sei (Heine/Mautz 1998, 44 ff.).

Aber wie ist es zu *erklären*, daß die reale Autonutzung gegenüber ökomoralischen Veränderungsansprüchen weitgehend immun ist? Die gegenwärtige Automobilitätsdebatte offeriert drei Antworten: Die erste vertritt die *objektivistische* Auffassung, daß es sich bei der Automobilität um einen mit der sozioökonomischen, technischen und infrastrukturellen Entwicklung der Moderne rückgekoppelten Prozeß handele, der längst seine eigene Dynamik entfaltet habe und den Individuen kaum eine Wahl lasse, dem Druck zur steigenden Motorisierung zu entrinnen: „Verkehr schafft aus sich heraus Verkehr“ (Kuhm 1997, 12). Eine zweite Antwort nähert sich dem Automobilitätismus von der Seite

der *Subjektivität* der Akteure und hebt die hohe Relevanz der affektiven Dimension hervor, die hier im Spiel sei und in einer weit verbreiteten - und letztlich irrationalen - *Autofixiertheit* vieler Verkehrsteilnehmer zum Ausdruck komme. Der Siegeszug des Autos erkläre sich im hohen Maße daraus, daß es in geradezu idealer Weise tief sitzenden psychischen Bedürfnissen nach „Selbstwertgefühl“, „Thrill“, „Regression“ oder „Kontrolle“ entgegenkomme (Hilgers 1992, 117 f.). Eine dritte Antwort liefert schließlich der *handlungstheoretische* Ansatz, der die Verkehrsmittelwahl durch individuelle Kosten-Nutzen-Abwägungen bestimmt sieht, in die sowohl die Perzeption wichtiger Rahmenbedingungen (z.B. Wegezeiten, Wegelängen, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln usw.) als auch die Präferenzen der Akteure eingehen. Verkehrsmittelentscheidungen seien insofern Ausdruck individueller bzw. „subjektiver“ Rationalität, als die Akteure mit ihnen situationsangemessene Lösungen für die Mobilitätsanforderungen des Alltags suchen (Krämer-Badoni/Wilke 1997). Ob ökologische Überzeugungen zum Zuge kommen, hängt bei einer solchen Betrachtungsweise davon ab, welches Gewicht sie in den individuellen Kosten-Nutzen-Abwägungen erlangen. Es sei nicht auszuschließen, daß sie in dem einen oder anderen Fall auch mal zum Autoverzicht führen können, doch scheint es aus Sicht der Verkehrsteilnehmer häufig „rationaler“, sprich zeitsparender, kostengünstiger, bequemer usw. zu sein, zum Auto zu greifen.

Daß der gesellschaftliche *mainstream* sich in Richtung auf *mehr Automobilität* bewegt, wird durch die bereits erwähnten vielen kleinen Entscheidungen, das Auto auch mal stehen zu lassen, nicht außer Kraft gesetzt. Zwar gibt es auch diejenigen, die hier bewußt gegen den Strom schwimmen und sich freiwillig von der Automobilität verabschieden, weil die von ihnen erwarteten Gewinne (an Lebensqualität, an ökomoralischer Kohärenz usw.) die möglichen Nachteile einen solchen Schritts übersteigen (Burwitz u.a. 1992; Krämer-Badoni 1991, 1994); auch scheint es mehr Interessenten für *Car sharing* oder autolose Wohnversuche zu geben (Baum/Pesch 1996;

Dittrich/Klewe 1997). Trotz allem bleibt die bewußte und nicht aus finanzieller Not geborene Entscheidung gegen eigenen Autobesitz nach wie vor auf kleine Minderheiten in der Gesellschaft beschränkt.¹

Wir wollen in diesem Aufsatz die Bedeutung untersuchen, die das Auto für Frauen hat, zu deren Haushalt nicht nur der (Ehe-)Partner, sondern auch heranwachsende Kinder gehören. Zumindest in den alten Bundesländern gehören gerade solche Familien zu den Hochburgen des Autobesitzes: 1993 verfügten mehr als 90 % der Haushalte mit drei und mehr Personen über mindestens *ein* eigenes Auto (bei den Vier-Personen-Haushalten waren es knapp 95 %), womit sie die Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zum Teil deutlich übertreffen.² Zwar bilden Familien mit Kindern heute bei den Haushalten nur noch eine Minderheit³, doch bei der bisherigen und vermutlich auch weiteren Automobilisierung der Gesellschaft sind sie Vorreiter. Nachdem die Vollmotorisierung der (erwachsenen und erwerbstätigen) Männer im großen und ganzen erreicht ist (Buhr 1998, 77 f.), scheint die gegenwärtige Phase nun durch die *nachholende Motorisierung der Frauen* charakterisiert zu sein. Ihre Voraussetzung ist zunächst der Führerschein, und den besaßen schon 1991 in der Altersgruppe der 25-29-jährigen nicht nur 92 % der Männer, sondern auch 90 % der Frauen (Buhr 1998, 79). Führerscheinbesitz bedeutet 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.⁴ Und folgt man

1 Zwar besaßen 1993 bundesweit 27,9 % aller Haushalte kein Auto, doch dürfte es sich dabei nur zu einem geringen Teil um freiwillig Autolose handeln: „Allerdings finden sich bei den Autolosen viele Gruppen, die eher am Rand der Gesellschaft stehen, d.h., sie sind in der Regel eher einkommensschwach, nicht erwerbstätig und gehören wie Alte, Kinder und Jugendliche zu Gruppen, die aus rechtlichen und gesundheitlichen Gründen kein Auto haben“; Burwitz/Koch 1996, S. 61 f.

2 1993 verfügten 42,2 % der Ein-Personen-Haushalte und 79,8 % der Zwei-Personen-Haushalte über ein Auto; vgl. Burwitz/Koch 1996, Tab. 7, S. 69.

3 *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.

4 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 Jahr-

Buhr (1998), so verfügen knapp zwei Drittel „von den in Familienarbeit eingebundenen ca. 18 Mio. Frauen (...) ständig oder zeitweise über ein Auto“ (S. 83).

Diese Entwicklung, so bedauerlich sie aus Sicht von Umweltschützern erscheinen mag, könnte als Fortschritt weiblicher Emanzipation gesehen werden. 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 Erwerbstätigkeit⁵ 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 Zeitkorsett, 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). Und die besondere Stärke des Autos liege gerade darin, daß es - verglichen mit anderen Verkehrsmitteln - seinen Nutzerinnen die größtmögliche zeitliche und räumliche Flexibilität ermöglicht.

zehnten die höchsten Steigerungsraten auf; vgl. Hautzinger u.a. 1994, S. 46 f.

5 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.

Die „Lösung“, die das Auto den Frauen hier bietet, wird in der feministischen Forschung als ambivalent betrachtet: Einerseits kommt eine solche Lösung den weiblichen Ansprüchen an Autonomie, nicht nur im Hinblick auf die eigene Erwerbstätigkeit, entgegen, so daß die Möglichkeit der Autonutzung von den Frauen „als Zuwachs von Selbständigkeit empfunden“ wird (Buhr 1998, 91 f.); andererseits hat die Verfügung über ein Auto den Effekt, daß Frauen nun ihre familiären Verpflichtungen auf einem sogar noch „höheren Niveau“ erfüllen können. Oder zugespitzt: Die „Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit“ (ebenda, 97) treibt die Mütter ins Auto, und das Auto stabilisiert diese Verweigerung. Ein *Circulus vitiosus*, aus dem es offenbar kein Entkommen gibt.

Die Frage, was die *nachholende Motorisierung der Frauen* vorantreibt, bleibt damit in der Schwebe: Einerseits scheint auf diese Entwicklung im besonderen Maße zuzutreffen, daß Verkehr „aus sich heraus“ weiteren Verkehr schafft (siehe oben) - die Frau, die ihren Alltag mit Hilfe des Autos bewältigt, gewinnt damit zwar größere raum-zeitliche Flexibilität, doch begibt sie sich zugleich in die automobilen Abhängigkeit, die um so mehr zunimmt, je stärker sie mit der immer noch vorhandenen geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung in den Familien rückgekoppelt ist. Spielräume, den einmal betretenen Pfad der Automobilität wieder zu verlassen oder auch nur begrenzte Richtungsänderungen vorzunehmen, sind aus dieser Perspektive kaum vorhanden. Auf der anderen Seite *erweitert* das Auto die weiblichen Handlungsoptionen insbesondere auch im Hinblick auf wichtige Rahmenbedingungen des geschlechtsspezifisch organisierten Alltags - etwa in der Frage des (Wieder-)Eintritts ins Berufsleben nach der Geburt eines Kindes. Im Grunde werfen beide Sichtweisen wieder die Grundfragen auf, denen wir bereits bei den verschiedenen Erklärungsansätzen zum Mobilitätsverhalten begegneten: Wird die Autonutzung im wesentlichen durch die Umstände der heutigen Lebensweise *erzwungen*, beruht sie auf spezifischen *Präferenzen*, oder gehen in die indivi-

duellen Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl auch Faktoren ein, die sich der Dichotomie von *Zwang* oder *Freiwilligkeit* nicht so einfach fügen?

Wir wollen diesen Fragen am Beispiel von Müttern in vollständigen Familienhaushalten nachgehen, wobei wir uns auf die Ergebnisse einer qualitativen Befragung in 60 Haushalten stützen, in denen verheiratete Paare, von denen zumindest ein Partner erwerbstätig ist, mit noch nicht erwachsenen Kindern zusammenleben.

Ein Sample von 60 Haushalten kann nicht repräsentativ sein, aber typische Ausschnitte der Realität einfangen: So decken die von uns befragten Familien die gesamte Bandbreite möglicher Altersstufen der Kinder ab, d.h. vom Säugling über das Kleinkind und dem Schulanfänger bis hin zum Jugendlichen. Zu zwei Dritteln sind die Frauen unseres Samples erwerbstätig, was zwar über dem gesellschaftlichen Durchschnitt liegt⁶, aber es erlaubt, ein breites Spektrum an praktizierten Arbeitszeitmodellen von der vollen Berufstätigkeit über verschiedene Abstufungen der Teilzeitbeschäftigung bis hin zur - z. T. vorübergehenden - Nicht-Erwerbstätigkeit in die Betrachtung einzubeziehen. Im Hinblick auf den Autobesitz bietet unser Sample Normalität: Es überwiegen die Haushalte mit *einem* Auto, doch mehr als ein Drittel der befragten Familien verfügt über einen *Zweitwagen*; zwei Haushalte sind *autolos*.⁷

Im folgenden wollen wir zunächst eine Differenzierung einführen: Welche Funktion hat das Auto in den verschiedenen Altersphasen der Kinder, die mit unter-

schiedlichen Anforderungen an die Mütter im „Spagat“ zwischen Haushalt, Kindern und Beruf verbunden sind? Denn die uns bekannte Literatur zur Automobilität von Müttern bezieht sich eher allgemein und undifferenziert auf die Mutter- und Hausfrauen-Existenz als solcher (Abschnitt 2).

Anschließend gehen wir den mütterspezifischen *Gründen* der Autonutzung nach, die im Zwischenreich von eigenem *subjektiven* Ermessen und wahrgenommenen *objektiven* Zwängen verortet sind: die unterschiedlich ausgeprägte innerfamiliäre Arbeitsteilung, die weibliche Erwerbstätigkeit, die elterlichen Erziehungsvorstellungen, die Mütterwünsche nach eigener Freizeit, die Verkehrsmittelpräferenzen und der gewählte Wohnstandort (Abschnitt 3).

Schließlich betrachten wir im Lichte unserer Befunde noch einmal die *nachholende Motorisierung der Frauen*, diskutieren die These von der Stabilisierung der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung durch das Auto und kehren zu der Frage zurück, warum ökologische Überzeugungen bei der mütterlichen Verkehrsmittelwahl eine so geringe Rolle spielen (Abschnitt 4).

(2) Die gestreßte Mutter - das Auto als Mittler zwischen Küche, Kindern und Beruf

Erste Phase: von der Geburt bis zur Kindergartenzeit

Die Geburt eines Kindes bedeutet für die Mütter einen tiefen Einschnitt in das Muster der alltäglichen Mobilität. Zwischen den Ehepartnern kommt es in der Regel zu einem neuen Arrangement der innerfamiliären Arbeitsteilung, da bis auf weiteres die ständige Präsenz mindestens eines Elternteils erforderlich ist. Im Zeichen der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung läuft es in dieser Situation für die Frau normalerweise auf folgendes hinaus: Sie scheidet, sofern sie vorher berufstätig war, nicht nur während des Mutterschaftsurlaubs, sondern zumindest teilweise auch in der Phase des Erziehungsurlaubs aus der

6 Vgl. Anmerkung 5.

7 Darüber hinaus haben wir uns bemüht, die Auswahl des Samples auf einige wenige ausgewählte *räumlich-soziale Konstellationen* zu konzentrieren, um wichtige äußere Rahmenbedingungen, unter denen die Haushalte ihre Mobilitätsentscheidungen fällen, vergleichbar zu machen. Eine zentrale Konstante der Samplebildung war die räumliche Konstellation *Wohnort-Arbeitsplatz*: Der Arbeitsplatz mindestens eines Ehepartners befindet sich im oder am Rande *Hannovers*, und zwar entweder in einer der Dienststellen der Landesverwaltung, wo wir gut 40 Beamte und Angestellte aus dem mittleren, dem gehobenen und dem höheren Dienst einbezogen haben, oder im VW-Werk, wo wir knapp 20 Produktionsbeschäftigte (vom angelernten Bandarbeiter bis zum Meister) befragt haben. Der Wohnstandort der befragten Familien liegt entweder Hannover-zentral, Hannover-peripher oder im Umland von Hannover.

Erwerbstätigkeit aus, womit das Kind, der Haushalt und die damit zusammenhängenden Reproduktionswege nun ganz ins Zentrum ihrer Alltagsaktivitäten rücken. Bisher gewohnte Wege fallen weg, durch das Kleinkind kommen neue hinzu, z.B. zum Arzt, zu Krabbel- oder Mutter-Kind-Gruppen. Überdies muß sie jetzt berücksichtigen, daß das kleine Kind noch nicht allein zu Hause bleiben kann, sondern auf fast jedem ihrer Wege mitzunehmen ist. Insbesondere in den von jüngeren Familien bevorzugten Wohnlagen an der städtischen Peripherie oder im Umland sehen die Mütter angesichts der ausgedünnten Nah-Infrastruktur, der oft ungünstigen ÖPNV-Anbindung und der relativ langen Wege, die sie im Alltag zurücklegen müssen, kaum eine Alternative zum Auto. Falls es *zwei* kleine Kinder in der Familie gibt, verschärft sich das Problem weiter: Mit einem Kind mag es noch möglich sein, z.B. größere Einkäufe zu Fuß nach Hause zu tragen und dabei das Kind in der Karre mitzunehmen; mit zwei Kindern, so wurde uns häufig versichert, sei das nicht mehr praktikabel, so daß hier das Auto endgültig unverzichtbar werde.

Neben der großen Bedeutung bei der notwendigen Rundum-Betreuung des Kindes kommen schon in dieser Altersphase drei weitere wichtige Funktionen des Autos hinzu: Der PKW wird erstens zum *Schutzraum des Kindes*, wo es vor den Unbilden des Wetters oder den besonderen Gesundheits- und Unfallgefährdungen des Straßenverkehrs sicher ist. Zweitens verspricht das Auto Sicherheit auch deswegen, weil es im Fall einer plötzlichen Erkrankung des Kindes mehr als jedes andere Verkehrsmittel den unverzüglichen Transport des kleinen Patienten zum nächsten Arzt gewährleistet. Drittens hilft das Auto den Müttern, die Anforderungen an die *zeitliche Koordinierung* des Alltags besser zu bewältigen, da mit ihm z.B. nicht nur der Einkauf selbst, sondern auch seine Verknüpfung mit anderen kindorientierten Aktivitäten am einfachsten hinzukriegen und die Koordination all dieser Aktivitäten mit der häuslich-familiären Zeitordnung (Mahlzeiten; Schlafzeiten des Kindes) noch am leichtesten zu bewältigen ist.

Voraussetzung ist, daß die Frau ein Auto zur täglichen Verfügung hat. In diesem Punkt erweist sich die These von der „nachholenden Motorisierung der Frauen“ als ergänzungsbedürftig: Zumindest in unserem Sample verfügen die verheirateten Mütter nicht nur in den Haushalten, in denen es *zwei* Autos gibt, für die alltäglichen Wege über einen PKW. Auch in den Familien, die nur *ein* Auto besitzen, sind es ganz überwiegend die Mütter, die darauf im Alltag den primären Zugriff haben. Abgesichert durch das letztinstanzliche Argument, daß „für den Fall der Fälle“ einer plötzlichen Erkrankung der Kinder sowieso ein Auto „vor der Haustür“ stehen müsse, kommt es hier zu einer Art innerfamiliärer Vereinbarung: Die Reproduktionsarbeit im nun größer gewordenen Haushalt fällt weiterhin in die überwiegende Zuständigkeit der Mutter. Dafür bekommt sie, zumindest im Alltag, das - oder ein - Auto. Der *deal* lautet also: *Auto gegen Mehrarbeit*. Angesichts der immer noch praktizierten familiären Arbeitsteilung wird ein solcher *deal* insbesondere an der Peripherie und auf dem Land, wo es so viele Familien mit Kindern hinzieht, zur bitteren Notwendigkeit. In den Fällen, in denen die Familiengründung mit dem Umzug an die Peripherie oder in das weitere Umland verbunden ist, ist er in vielen Fällen bereits integraler Bestandteil des Umzugsbeschlusses - z.B. dort, wo man sich bewußt für eine Wohnlage mit guter ÖPNV-Anbindung entscheidet, die von nun an der Mann für seinen täglichen Arbeitsweg benutzt, damit die Familie weiterhin mit nur *einem* Auto auskommen kann.

Zweite Phase: Kindergarten und Schulanfang

Ein Teil der verheirateten Mütter scheidet nach der Geburt des ersten Kindes (oder eines weiteren Kindes) dauerhaft aus dem Erwerbsleben aus, was teils daran liegen kann, daß sie aufgrund der gegebenen Arbeitsmarktsituation keine Arbeit finden, die ihren neuen spezifischen Bedürfnissen entspricht, teils aber auch daran, daß sie sich nun „ganz“ dem Kind (den Kindern) sowie dem Haushalt widmen wollen. In unserem Sample ist diese Gruppe deutlich in der Minderheit. Der Nor-

malfall ist, daß die verheirateten Mütter spätestens in dieser Phase wieder ins Berufsleben zurückkehren, allerdings ganz überwiegend zunächst in Form von Teilzeitarbeit. Mit diesem Schritt verschärfen sich die zeitlichen Koordinierungsanforderungen, die von den Frauen zu bewältigen sind, von nun an wird der Spagat zwischen Haushalt, Beruf und den Belangen der Kinder zur täglichen Pflichtübung. Neben dem Arbeitsweg sind immer mehr Kinderbegleitungen zu bewältigen, und dies nicht nur zum Kindergarten oder zur Schule. Daß die Zunahme dieser Begleitungen nicht nur eine Besonderheit unseres Samples darstellt, sondern in den letzten Jahrzehnten einen neuen gesellschaftlichen Trend repräsentiert, hängt offenbar mit veränderten soziokulturellen Standards im Hinblick auf die Kindererziehung zusammen: Kinder verbringen ihre Freizeit zunehmend betreut und verfügen mitunter über einen „prall gefüllten“ Terminkalender (Baeriswyl 1999, 18), was nicht zuletzt mit dem Anspruch der Eltern zusammenhängt, den Kindern eine „umfassende Förderung (...) in Musikschulen, Tanz-, Spiel- und Sportgruppen“ zukommen zu lassen (Beik/Spitzner 1995, 109). Da sich die Orte dieser Aktivitäten - zumal bei peripherer Wohnlage - häufig nicht auf das engere Wohnumfeld beschränken, macht dies aus der Sicht der Eltern den Transport der Kinder im Auto um so notwendiger.⁸

Das Zusammenspiel vom Wiedereinstieg ins Berufsleben, zunehmenden Kinderbegleitungen und sonstigen Reproduktionswegen erhöht das Interesse der Mütter an einer möglichst *flexiblen* Mobilität erheblich und läßt die Verfügung über das Auto sowie den Gewinn an Zeitsouveränität, den es ermöglicht, häufig noch wichtiger erscheinen. Sie profitieren dabei von einem der „Kern-Benefits des Autos“ (Götz 1997, 265), insofern

sich mit ihm das zeitliche Korsett des arbeitsteilig organisierten Alltags, zumal in der Situation eigener Berufstätigkeit, lockern läßt. Immer wieder sind wir in den Interviews auf die Beteuerung gestoßen, daß die Autonutzung „einfach eine Zeitfrage“ sei, da „als Hausfrau und Mutter und berufstätig (...) Zeit ein ganz wichtiger Aspekt“ sei. Insgesamt bekommt das Auto als *Zeitpuffer*, auch bei kürzeren Wegen, größeres Gewicht als vorher. Es ist keine Einzelstimme, wenn eine der interviewten Mütter betont, daß sie das Auto „jetzt nicht nur aus Bequemlichkeit“ mehrmals am Tag brauche, „sondern um das bewältigen zu können dann auch, zeitlich, in einem guten zeitlichen Rahmen das unter einen Hut zu bringen“.

Dritte Phase: Vom Grundschüler bis zum Jugendlichen

Die zeitlichen Koordinierungsanforderungen, die Mütter im Zeichen geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung bewältigen und aus ihrer Sicht die Autonutzung mehr oder minder erzwingen, erreichen in der im vorigen Unterabschnitt beschriebenen Altersphase der Kinder oft ihr Maximum. Wenn das (jüngste) Kind erst einmal den Status des Schulanfängers bzw. Erstkläßlers hinter sich gelassen hat, gehen die Begleitdienste der Mutter zumindest für den Schulweg normalerweise zurück, was allerdings von der Entfernung und Verkehrslage der Schule abhängt. Etwas anders liegt der Fall bei den *Freizeitwegen* der Kinder: Das von den Eltern oft geförderte Interesse der Kinder an aktivem Sport, an Musik, an Zoobesuchen usw. blüht häufig erst im schulpflichtigen Alter richtig auf. Hinzu kommt, daß sich der Einzugsbereich von Freundschaftskontakten und Freizeitaktivitäten der Kinder nach der Einschulung - und erst recht beim Wechsel auf eine weiterführende Schule - erheblich erweitern kann, zumal häufig nicht die räumliche Nähe, sondern qualitative Kriterien bei der Wahl der Sportstätte, der Klavierlehrerin usw. den Ausschlag geben. Die automobilen Begleitdienste können in den ersten Schuljahren somit weiter zunehmen, wobei es nicht selten zu einer Interessenkonvergenz von Eltern und

8 Hier liegt ein Teufelskreis, da der Begleitverkehr, sofern er mit dem PKW bewältigt wird, seinerseits den Autoverkehr ansteigen läßt. Untersuchungen belegen, daß heute mehr als 90 % der Vorschulkinder ihre Wege in Begleitung Erwachsener zurücklegen, z.B. den Weg zum und vom Kindergarten (Flade 1993, nach Beik/Spitzner 1995, S. 109), und daß auch bei den Schulanfängern die unbegleitet zur Schule gehenden Kinder inzwischen in der Minderheit sind (Beik/Spitzner 1995, S. 109). Unsere eigenen, wenn auch nicht repräsentativen Befunde weisen in die gleiche Richtung.

Kindern kommt: Die Eltern wollen den Kindern längere oder auch riskante Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Fahrrad (noch) nicht zumuten; und die Kinder haben sich inzwischen schon an die Chauffeursdienste der Eltern gewohnt.

Erst mit der beginnenden Pubertät entspannt sich auch hier die Situation mancher Mutter. Das verstärkte Bestreben der Kinder nach selbständiger Mobilität fällt in dieser Altersphase oft mit dem Wunsch der Eltern zusammen, sich endlich von der oft als lästig empfundenen „Kutschiererei“ der Kinder zu befreien. Sind die Kinder endgültig ins Jugendlichenalter eingetreten, fallen elterliche Transportdienste zumeist nur noch sporadisch an.

Dies alles *kann*, muß aber nicht heißen, daß die Autonutzung der Mütter nun nennenswert zurückgeht: Zwar lockert sich jetzt in vielen Fällen ihr alltägliches Zeitkorsett, so daß sie sich nun eher einmal erlauben können, bestimmte Wege gemächlich zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen - was nicht wenige als Befreiung vom bisher omnipräsenten Autozwang empfinden. Doch bleiben sie neben ihrer Berufstätigkeit nach wie vor für das Gros der Reproduktionsarbeit zuständig, so daß 'Zeit' ein kostbares Gut bleibt. Oft nehmen sie die zunehmende Selbständigkeit der Kinder zum Anlaß, sich nun noch stärker beruflich zu engagieren oder eigenen Freizeitaktivitäten nachzugehen, wodurch sich die zeitlichen Koordinierungsanforderungen wieder verschärfen können. Schließlich können sie sich, wenn sie es nicht schon vorher waren, inzwischen zu *habitualisierten* Autofahrerinnen entwickelt haben, denen es schwerfällt, eingeschliffene Zeit- und Wegeroutinen zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel oder nicht-motorisierter Fortbewegungsweisen wieder aufzugeben.

(3) Mütterspezifische Motive der Autonutzung zwischen *Zwang* und *freiem Ermessen*

Der mehr oder minder starke *Druck* zur Autonutzung, dem sich die meisten Mütter im Spagat zwischen Haus-

halt, Kindern und oft auch Erwerbsarbeit ausgesetzt sehen, wird durch eine Reihe sozialer Faktoren beeinflusst, denen gemeinsam ist, daß sie in das Zwischenreich des aus individueller Perspektive halb Objektiven, halb Subjektiven gehören. Sie sind insofern *objektiv*, als sie gesellschaftliche Normen bzw. Trends darstellen, aber sie lassen dem Individuum auch begrenzte Margen des Ermessens, inwieweit es bei diesen Trends „mitspielt“, insbesondere wenn sie teilweise widersprüchlich sind.⁹ Normative Zwänge, z.B. zur geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, können sich lockern, wenn sich im sozialen Raum Gegen Trends herausbilden, die selbst dann, wenn sie zunächst minoritär bleiben, die Selbstzwänge der Subjekte relativieren. Wenn sich die Gegenwart durch auch den Alltag erfassende Enttraditionalisierungsprozesse charakterisieren läßt (Giddens 1997, 71), ist das Moment von „Freiwilligkeit“, das hier ins Spiel kommt, trotz seiner Begrenztheit nicht bloßer Schein. Es ist wichtig, von vornherein diese Ambivalenz von *Objektivität* und *Subjektivität*, von *Zwang* und *Freiwilligkeit* ins Auge zu fassen, da sich nur so z.B. die tendenzielle *Selbstüberforderung* erklären läßt, zu der viele Mütter in ihrem „Spagat“ neigen, und die den Rückgriff auf das Auto oft noch unausweichlicher macht.

Ein wichtiger Schlüssel zum Verständnis ihrer Mobilitätsentscheidungen ist das Spannungsverhältnis, das zwischen den Anforderungen eines *kindzentrierten Diskurses*, welcher die familiären Aushandlungs- und Entscheidungsprozesse beherrscht, und dem Wunsch der Mütter nach einem Raum der *Autonomie* besteht. Der kindzentrierte Diskurs tendiert dazu, den *Schutz* und die *Entfaltungsmöglichkeiten* der Kinder zum Prüfstand allen familiären Geschehens zu machen; soweit hier noch andere Interessen und Bedürfnisse ins Spiel kommen, müssen sie sich in ihm ihre Legitimation suchen. Ande-

9 Das spezifische Verhältnis von (objektiv-gesellschaftlichem) *Zwang* und (subjektiv-aktiver) *Anpassung*, um das es auch hier geht, wurde zu Beginn der 80er Jahre im Hinblick auf die *Gewalt* diskutiert, denen Frauen in der gegenwärtigen Gesellschaft ausgesetzt sind. Die Frage, inwieweit hier die Frauen selbst nicht nur dem „Opfer“- , sondern auch dem „Täter“-Paradigma unterliegen (Frigga Haug 1982), führte damals in der feministischen Debatte zu einer heftigen Kontroverse.

rerseits ist heute auch der weibliche Autonomiewunsch zu einer Realität geworden, die es vermag, zu dem übermächtigen kindzentrierten Diskurs ein sozial schon halbwegs legitimes, wenn auch begrenztes Gegengewicht zu bilden. Beide Momente können auch zusammenwirken, wofür der bereits dargestellte familiäre *deal* bei der alltäglichen Autoverfügung ein prägnantes Beispiel ist: Viele der befragten Mütter machen klar, daß sie ohne dieses ihnen zur Verfügung stehende Auto ihren Alltag nicht bewältigen könnten und sie überdies in einer für sie unerträglichen Weise an Haus und Kinder gefesselt wären - aber die Begründung, die dies innerfamiliär letztinstanzlich absegnet, stellt die Möglichkeit in den Vordergrund, daß dem Kind einmal etwas „passieren“ *könnte* und dann sofort ein Auto verfügbar sein müsse. Was für den *deal* bedeutet, daß er auch ohne längere *bargaining-Prozesse* zwischen den Ehepartnern zustande kommen kann.

Die innerfamiliäre Aufgabenteilung

Immer noch kommt die Zuständigkeit für Haushalt, Kinder und Familie überwiegend der Mutter zu, und zwar gerade dann, wenn kleine Kinder da sind. Die Zuweisung der traditionellen Geschlechterrollen funktioniert noch, aber 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 Legitimationsbedarf, für die weibliche Seite Interventionschancen, also Spielräume zum Durchsetzen innerfamiliärer Kompromisse. Der *deal Auto gegen Mehrarbeit* - der ja, wenn nur *ein* Familienauto zur Verfügung steht, für den Mann auch *Autoverzicht* bedeutet -, ist selbst ambivalenter Ausdruck dieser Lage: Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung kann so noch (teilweise) „gerettet“ werden, aber ist nicht mehr zum Nulltarif zu haben.

In unserem Sample hat sich jedoch damit nur die Hälfte der Väter losgekauft, d.h. beschränkt jede weitere Hilfe höchstens auf gelegentlich anfallende Großein-

käufe (z.B. von Getränken und anderen schweren Sachen). Für die andere Hälfte gilt, daß auch die Männer mit einer gewissen Verbindlichkeit einen Teil der Reproduktionswege übernehmen, was die traditionelle familiäre Arbeitsteilung *abmildert*. Dieser Anteil steigt meist mit der zunehmenden Rückkehr der Mutter in die Erwerbsarbeit. Womit das Verdikt, der Grund weiblicher Autonutzung sei die „Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit“ (Buhr 1998, 97), zumindest in unserem Sample etwas einzuschränken wäre.

Welche Auswirkungen hat nun aber das Ausmaß der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung auf die Autonutzung? Hier muß differenziert werden: Eine wenn auch nur partielle Rücknahme die Arbeitsteilung vermindert zweifellos den auf den *Müttern* lastenden Druck, zur Bewältigung des Spagats zum Auto zu greifen. Aber es müssen schon sehr spezifische Bedingungen vorliegen, daß sich damit die *familiäre* Autonutzung nicht nur etwas mehr auf den Mann verlagert, sondern insgesamt verringert. Dies ist etwa dann der Fall, wenn es in der Familie *ein* Auto gibt, aber es trotz einer demokratischeren Aufgabenteilung weiterhin die Frau ist, die im Alltag über das Auto verfügt. Also wenn z.B. der Mann einen Teil der Einkäufe oder Kinderbegleitungen mit seinem täglichen Arbeitsweg verkoppelt, ohne dafür das Auto zu reklamieren. Aber es ist meist schon der *deal* selbst, der einen solchen Aufgabentransfer blockiert. Es sei denn, der innerstädtische Wohnstandort begünstigt sowieso *autoarme* Arrangements, wo es auch für den Mann einen vergleichsweise moderaten Aufwand an Zeit und Unbequemlichkeit bedeutet, einen Teil der Reproduktionswege zu übernehmen.

Erwerbstätigkeit

Auch die andere Seite des Spagats, die Erwerbstätigkeit der Mütter, gehört in das Zwischenreich des halb Objektiven, halb Subjektiven. Daß die Frau nach der Mutterschaft möglichst bald in die Erwerbsarbeit zurückkehrt, ist zwar nicht soziale Norm, aber doch inzwischen zu einem Trend geworden, auf den sich jede

Mutter berufen kann. Bevor die Kinder kamen, waren fast alle Frauen unseres Samples - ebenso wie ihre Männer - berufstätig. 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 Reihe guter Gründe zum baldigen Wiedereintritt in die 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. Dazu kommt das Gefühl, den eigenen Aktionsradius in den ersten Mutterschaftsjahren allzusehr einschränken zu müssen; die zumindest partielle Rückkehr ins Erwerbsleben bedeutet das Versprechen, wieder aus den eigenen vier Wänden herauszukommen und ein Stück Autonomie zurückzugewinnen.

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. Aber gerade dieses Spannungsverhältnis bietet Raum für *Differenzierungen*: Es hängt von den familiären Aushandlungsprozessen ab und liegt bis zu einem bestimmten Punkt auch im Ermessen der Mutter, ob, wann und in welchem Ausmaß sie in die Erwerbstätigkeit zurückkehrt. Spätestens nach dem ersten Lebensjahr des Kindes werden hier erhebliche 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 eine Teilzeittätigkeit aufnimmt. Etwa ab dem zweiten Schuljahr sind die meisten Mütter wieder in die Erwerbstätigkeit zurückgekehrt, und die noch verbliebene Differenzierung bezieht sich jetzt auf den zeitlichen Umfang der Berufstätigkeit.

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 herauskommende „Kompromiß“ meist zu ihren eigenen Lasten: Sie wollen beidem gerecht werden, ihre Selbstanforderungen steigen. Und das Auto wird für den Alltag noch unentbehrlicher.

Erziehungskonzepte im Spagat, oder: Was ist gut für das Kind?

Die Kindheit ist die Zeit, in der die Menschen die wichtigsten Fortbewegungsarten erlernen: Sie lernen gehen, radfahren und die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Und sie lernen *Autofahren*, wenn auch zunächst nur *passiv*. Automobilität bedeutet die weitgehende *Immobilisierung* des Körpers, was gerade bei Kindern einen Dressurakt von nicht zu unterschätzender Gewaltamkeit bedeutet - welche Widerstände dabei zu brechen sind, zeigen die manchmal drastischen Berichte der gestreßten Mütter und Väter über die „Quengelei“ der Kinder im Autofond, z.B. während der familiären Urlaubsreisen. Zur Sozialisierung der Kinder gehört die Gewöhnung, daß körperliche Bewegung ihre spezifischen Orte hat: den Spiel- und später den Bolzplatz, die Turnhalle, den Strand. Und meist auch die Gewöhnung daran, daß der Weg zu diesen Orten ein Hindernis darstellt, das nicht selbst eine Bewegungschance bietet (und das die Eltern mit dem Auto überwinden helfen).¹⁰

Meist ist diese kindliche Gewöhnung an das Autofahren nicht der intendierte Zweck, sondern Abfallprodukt anderer auf das *Wohl des Kindes* gerichteter Erwägungen. Der elementarste Grund für das Auto ist, wie gesehen, der - vermeintliche - Schutzraum, den es bietet. Auch Arztbesuche dienen dem Schutz des Kindes. Was schon für die Erwachsenen gilt, gilt hier erst recht: Qualität geht vor Nähe, so daß der „empfohlene“ Kinderarzt

10 In einigen der von uns befragten Familien erweist sich dies auch als durchaus intendierte Konsequenz elterlichen Leistungsdenkens: Das Kind solle nicht mit dem Fahrrad zum Sport fahren, damit es dort nicht schon „abgehetzt“ ankomme; um dort völlig „fit“ zu sein, muß es möglichst kräftesparend an- und auch wieder abtransportiert werden.

auch zwei Stadtteile weiter oder im nächsten Ort residieren kann und schon allein deswegen mit dem Auto aufgesucht werden muß.

Zum weiteren Grund, die Kinder im Alltag zu begleiten, wird schließlich ihre *Entfaltung* durch Sport, Musik, Ballett usw. (siehe oben). Es gibt in unserem Sample einige Mütter, die für diese Begleitverkehre einen erheblichen Teil ihres Alltags aufwenden und dafür manchmal sogar ihre Rückkehr in die Erwerbstätigkeit zurückstellen. Andererseits setzt die Tatsache, daß viele Mütter frühzeitig in eine zumindest partielle Erwerbstätigkeit zurückkehren, diesen Kinderbegleitungen wiederum Grenzen. Das implizite Autonomiestreben wird manchmal auch explizit zum Ausdruck gebracht: „Ich will nicht der Chauffeur meiner Kinder sein“. Oft pendelt sich hier eine Mittellage ein, in der die Mütter versuchen, ihre alltäglichen Terminpläne und Wege so zu organisieren, daß sich zumindest einige dieser Entwicklungsangebote durchhalten lassen - was auch hier im Normalfall mehr Autonutzung heißt.

In dem Maße, wie kindlicher Bewegungsdrang und kindliche Bewegungsfähigkeit zunehmen, erweitern sich die Anforderungen an die elterliche Pädagogik: Zum wohlverstandenen Schutz gehört es nun auch, das Kind zu *eigenständiger Mobilität* und zum *Selbstschutz im Straßenverkehr* zu erziehen. Beide Ziele können in Konkurrenz zueinander treten, z.B. kann sich die Mutter ganz bewußt dazu entscheiden, das Kind nicht, was vielleicht bequemer und sicherer wäre, mit dem Auto zum Kindergarten zu transportieren, sondern es auf die radlerische Selbständigkeit vorzubereiten, indem sie es mit dem Kinderfahrrad auf dem Bürgersteig fahren läßt, während sie selbst auf der Straße nebenher fährt. Und später hat sie dann auch die *Wahl*, ob sie das Kind auf bestimmten Wegen weiter begleiten oder sich auf seine zunehmende Eigenständigkeit verlassen will. Auch wenn es oft sehr banale Zeitgründe sind, die letztlich den Ausschlag für das Auto geben, kann in die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen nun auch die *pädagogische Intention der Selbständigkeit* eingehen; und zumindest in einigen Fällen scheint sie von den

Eltern auch mehr oder minder konsequent verfolgt zu werden.

Auf längere Sicht setzen hier die meisten Eltern auf einen gewissermaßen *natürlichen* Prozeß der Abnabelung: Spätestens in der Pubertät kommt der Moment, wo sich viele Kinder gegenüber ihren Kameraden zu *schämen* beginnen, noch immer von ihren Eltern begleitet zu werden. Sie greifen dann lieber zum eigenen Fahrrad, um von ihnen unabhängig zu sein. Durch diese Erwartung sehen sich offenbar viele Eltern von der Notwendigkeit entlastet, schon vorher die mobile Verselbständigung der Kinder zu einem bewußten Erziehungsziel zu machen.

Über den Spagat hinaus: Mutterwünsche nach eigener Freizeit

Zu dem Bündel von Anforderungen, die sich für die Mütter aus der Präsenz kleiner Kinder ergeben, gehört die Bereitschaft, auch den größten Teil ihrer sog. „Freizeit“ auf sie auszurichten. Oft korrespondiert mit der geschlechtsspezifischen Arbeits-Teilung auch eine analoge Freizeit-Teilung: Während die meisten Männer in den ersten Jahren der Elternschaft wenigstens einen Teil ihrer *eigenen* Freizeitaktivitäten aufrechterhalten, schrumpfen sie bei den Müttern meist auf Restbestände zusammen - vielleicht schaffen sie es noch, alle 14 Tage mal zur Gymnastik zu fahren. Erst wenn die Kinder älter werden, beginnen sich diese Relationen wieder anzugleichen.

Sicher ist: Auch den meisten Frauen liegt an einem *Eigenraum* in der Freizeit, der nicht nur aus „Familie“ und „Kindern“ besteht, so daß dessen radikale Einnegung, auch wenn sie zeitlich befristet ist, als Verlust erfahren wird („Ich schraub’ mich da jetzt schon gewaltig zurück“). Umso mehr versuchen sie, sich so früh wie möglich wieder einen Raum eigener Aktivitäten zu schaffen. Je peripherer die Wohnlage ist, desto eher bedeutet auch dies den Griff zum PKW. Denn er überbrückt am besten die Entfernungen und ist in den sich

bietenden Lücken der mütterlichen Alltagspflichten am flexibelsten einsetzbar.

Das Auto erweist sich somit für die meisten Mütter auch als wichtiges Vehikel, das eigene Freiräume jenseits von Kind und Familie sichert. Gerade auch deshalb diskutieren die meisten von ihnen ein Leben mit weniger Auto unter der Perspektive des (zum Glück fiktiven) *Verlusts von Lebensqualität*. Viele Freizeitaktivitäten wären nicht mehr aufrechtzuerhalten, was bedeuten würde, Bedürfnissen nach kultureller Anregung, sportlicher Betätigung oder sozialen Kontakten nicht mehr nachkommen zu können. Eine auf dem Lande wohnende VW-Schichtarbeiterin sagte, ihr als Mutter von zwei Kindern bliebe dann nur die Aussicht, daß „ich nur arbeite und nur zu Hause bin oder nur die Kinder noch habe und gar nicht noch ein bißchen was für mich tue. Dann denke ich, ist das Leben doch auch nicht lebenswert. So gewinnt es für mich persönlich mehr an Wert, das ist für mich auch sehr wichtig“.¹¹

Verkehrsmittelpräferenzen

Wenn *Autofixiertheit* eine psychische Disposition ist, für die es ein Indikator ist, daß Menschen erklären, in jeder Lage „gern“ Auto zu fahren, dann hat sie für die Verkehrsmittelentscheidungen der Mütter wenig Erklärungskraft. Nicht einmal jede dritte von ihnen deklariert sich als „Gern“-Fahrerin. Genauso viele fahren generell eher „ungern“, und eine breite Mittelgruppe hat zum Auto ein eher instrumentelles Verhältnis, d.h. sie benutzt es, wenn es notwendig erscheint, aber nur unter sehr spezifischen Dingen auch mal „gern“ (z.B. „nicht in der Stadt“, „nicht auf der Autobahn“). Wenn wir in unserem Sample von 60 Haushalten nach Fällen suchen, in denen sich sagen läßt, daß die Mütter im Alltag nicht deshalb viel Auto fahren, weil sie es müssen, sondern vor allem deshalb, weil sie es „gern“ tun, dann sind es zwei.

Wofür spricht dieser Befund? Aus unserer Sicht in erster Linie für die Unfruchtbarkeit und Abstraktheit eines „Präferenz“-Begriffs, der ihn aus jeder Situationsabhängigkeit zu lösen und in die *reine Subjektivität* zu verlagern sucht. Die Mütter sind hierfür ein gutes Beispiel: Zu ihren spezifischen Mobilitätsbedingungen gehört in den ersten Lebensjahren des Kindes eine sich nur langsam lockernde symbiotische Beziehung zu ihm, die dazu zwingt, es auf fast allen Wegen „dabeizuhaben“. Das heißt: Zur Grundlage der Verkehrsmittelwahl wird hier das „Wir“ von Mutter und Kind, nicht das mütterliche „Ich“ mit seinen Vorlieben und Abneigungen. Wobei der kindzentrierte Diskurs, der in dieser Zeit die Familie beherrscht, den Schwerpunkt noch einmal vom „Wir“ auf das „Es“ verschiebt, dessen Wohl auch bei den Verkehrsmittelentscheidungen zur letzten Appellationsinstanz wird. Wenn man die Zwänge hinzunimmt, denen sich die Mutter im Spagat zwischen Haushalt, Kindern, (meist auch) Erwerbstätigkeit und einem *Raum für sich selbst* ausgesetzt sieht, so ist es kein Wunder, daß sie oft auch dann zum Auto greift, wenn sie es „eigentlich“ eher ungern tut.

Unsere Ergebnisse führen auch zu der Schlußfolgerung, daß jeder „Präferenz“-Begriff, der für die realen Verkehrsmittelentscheidungen der Mütter eine größere Realitätsnähe haben soll, einen *frauenspezifischen bias* haben müßte, der wiederum objektive Tendenzen aufnimmt. Nehmen wir das Beispiel des Radfahrens: In diesem Punkt unterscheidet die Frauen (zumindest in unserem Sample) zweierlei von den Männern: Obwohl sie noch häufiger als ihre Ehemänner „gern“ Rad fahren, fahren sie weniger gern als diese längere Strecken in der Innenstadt. Das Gefühl der Bedrohung durch den städtischen Verkehr ist bei ihnen ausgeprägter. In der städtischen Peripherie und auf dem Lande kommt ein anderes Bedrohungsgefühl hinzu: die Ungeschützttheit im Dunkeln, die abendliche Fuß- und Radwege betrifft. Ähnliches zeigt sich auch gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Innenstadt: Vor allem der abendliche oder nächtliche Abstieg in die U-

¹¹ Jetzt macht sie in ihrer Freizeit in einem Spielmannszug mit und betreibt Hundesport, was aus ihrer Sicht das Auto voraussetzt.

Bahn-Schächte, das dortige Warten und die anschließende Fahrt in einer fast leeren Bahn ist für die Frauen - im Unterschied zu den Männern - oft mit erheblichen Angstgefühlen verbunden. Es charakterisiert wohl die heutige Gesellschaft insgesamt, daß nicht mehr viele Menschen - und dies gilt für Frauen *und* Männer - das Bedürfnis und die Fähigkeit haben, sich in der Menge zu bewegen und lustvoll zu inszenieren (vgl. Sennett 1986). So erleben einige der von uns Befragten schon die körperliche Nähe, welche die Straßenbahn erzwingt, als abstoßend. Es scheint aber das besondere Schicksal der Frauen zu sein, daß sich dieser Bedeutungsverlust öffentlicher Inszenierung mit dem Gefühl (und auch oft: der Erfahrung) eigener Bedrohtheit verbindet.¹² Das Auto wird unabhängig davon, ob es eigentlich „gern“ benutzt wird, zum Schutzraum, der bei vielen Wegen die relativ größte Sicherheit bietet, und damit zum Garanten einer sonst nicht mehr möglichen mobilen Autonomie.

Der Drang an die Peripherie oder die Wahl des Wohnstandorts

Es charakterisiert viele Rahmenbedingungen familiärer Verkehrsmittelentscheidungen, daß sie diese in einem hohen Maß präjudizieren, aber sich zugleich dem subjektiven Zugriff entziehen, also „objektiv“ gegeben sind. Anders bei der für die familiäre Autonutzung hochrelevanten Entscheidung über den Wohnstandort: Hier scheint eine *Wahl* möglich.

Trotzdem gibt es einen eindeutigen, fast schon säkular zu nennenden Trend zur *Suburbanisierung*, also zur *Flucht an die Peripherie* (Gestring u.a. 1997, 83). Ein wesentlicher sozialer Protagonist dieses Trends sind Familien mit kleinen Kindern: In unserem Sample lebt nur noch eine Minderheit derjenigen, die ursprünglich in der Innenstadt wohnten, weiterhin zentrumsnah;

mehr als drei Viertel sind an den Stadtrand oder aufs Land gezogen. Und hierzu gibt es keine Gegenbewegung, denn diejenigen, die bereits *von Haus aus* der städtischen Peripherie oder ihrem ländlichen Umland entstammen, zieht es nach der Familiengründung noch weniger in die Stadt.

Wir beziehen diesen Trend an dieser Stelle deshalb in die Betrachtung ein, weil die Frauen hier *Mithandelnde* einer biographischen Weichenstellung sind, deren Konsequenzen gerade auch sie zu tragen haben - und weil es auch hier der *kindzentrierte Diskurs* ist, der diese Weichenstellung wesentlich mit vermittelt.

Daß hinter dem Drang an die Peripherie auch die eigenen Bedürfnisse und Interessen der Eltern stehen, kann als gesichert gelten: Meist verbindet sich hier der Wunsch, ein eigenes Heim als gesicherte Stätte familiärer Geborgenheit und Privatheit zu schaffen, der auch aus Kostengründen eher an der Peripherie als in Zentrumsnähe zu verwirklichen ist, mit dem Traum vom *Wohnen im Grünen* (Gestring u.a. 1997, 78). Aber oft ist es erst der *kindzentrierte Diskurs*, der den tatsächlichen Umzug veranlaßt: Man will es den Kindern ersparen, inmitten der Großstadt aufzuwachsen, „wo es unheimlich viele Autos (gibt), unheimlich viel Blech steht da rum, die Spielplätze eingezäunt, zugeteilt“. Vor den Toren der Stadt oder im Umland seien die Risiken für Kinder geringer und die gesundheitlichen Bedingungen zuträglicher, und hier hätten sie Raum, sich zu entfalten, da „ihr Leben nicht an der Wohnungseingangstür zu Ende“ sei.

Diese Rechnung geht im allgemeinen nur dann auf, wenn, insbesondere für die Mütter, das Auto eingeplant wird. Denn die Entscheidung zum peripheren oder ländlichen Wohnen bedeutet im Normalfall längere Wege zur Arbeit, zum Einkauf, zum Kindergarten und zur Schule, und zwar bei meist schlechteren öffentlichen Verkehrsverbindungen. Allerdings gibt es auch hier noch Spielräume für Standortentscheidungen, die im Hinblick auf die Abhängigkeit bzw. Unabhängigkeit vom Auto mehr oder minder „intelligent“ sein können.

12 Gerade für sie werden solche „öffentlichen Räume (...) zum Synonym für ungeschützte Situationen (...), bei denen die Konfrontation mit den Deklassierten (...) als permanenter Vandalismus allgegenwärtig erscheint“ (Knie u.a. 1998).

Wenn sich z.B. die Familie auf keinen Fall ein Zweitauto anschaffen will, muß ein Wohnstandort ausgesucht werden, der es dem Mann erlaubt, mit einem zumutbar erscheinenden Aufwand an Mühe und Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder vielleicht sogar mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Oder die Mutter kann sich ausbedingen, daß der Wohnstandort trotz peripherer Lage im Nahraum über eine Infrastruktur verfügen muß, der es ermöglicht, den Aufwand für die familiären Reproduktions- und Begleitwege niedrig zu halten, ohne auf die Vorteile des *Wohnens im Grünen* zu verzichten.

Zu unserem Sample gehören ein paar überzeugte „Stadtmenschen“, für die das innerstädtische Wohnviertel auch nach der Familiengründung seinen Reiz behält und der Umzug an die Peripherie mit soziokultureller Entwurzelung und weniger Lebensqualität verbunden wäre. Auch sie haben dafür *kindzentrierte* Parallelbegründungen: Spielmöglichkeiten und grüne Inseln gebe es auch in der Stadt, und gerade wenn sich die heranwachsenden Kinder des städtischen Umfeldes bemächtigen, könnten sie sich entfalten. Was verdeutlicht, daß in die Wahl des Wohnstandorts Vorstellungen vom *guten Leben*, insbesondere *mit Kindern*, eingehen, die unterschiedlich, aber eben nicht nur *subjektiv* sind, als sich in ihnen spezifische soziale Verwurzelungen, Lebensstile und Milieuzugehörigkeiten ausdrücken. Das Ziel, im Alltag mit möglichst wenig Auto 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

zentrumsnah Eigentum in einer *guten Wohngegend* zuzulegen, ist ein Privileg der Besserverdienenden. 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.

(4) Abschließende Thesen zur Autonutzung der Mütter

Die „nachholende Motorisierung“

Angesichts der Zunahme der familiären Zweitautos kann die These, daß wir uns gegenwärtig in einer Phase der *nachholenden Motorisierung der Frauen* befinden, eine hohe Plausibilität beanspruchen. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich jedoch, daß sich unter dieser Oberfläche ein komplexerer Zusammenhang verbergen kann, der zu einer überraschenden Umkehrung führt: Zumindest in den von uns untersuchten Familien mit heranwachsenden Kindern ist die Motorisierung der Frauen längst Realität, und die Zunahme der Zweitautos weniger Ausdruck der Alltagsmotorisierung der *Frauen*, sondern eher der *Remotorisierung der Männer*. Gleichzeitig läßt sich aber auch erklären, warum dieses Phänomen an der Oberfläche als Motorisierung der *Frauen erscheinen* muß.

Den Grund haben wir dargelegt: In der überwiegenden Mehrheit der Fälle, in der die Mutter nicht sowieso schon ihr eigenes Auto - das wir einfachheitshalber das „familiäre Zweitauto“ nennen - besitzt, gibt es ein innerfamiliäres Abkommen, das ihr im Alltag die Verfügung über das eine in der Familie vorhandene Auto zuspricht. In diesem Sinne *ist* also die Mutter motorisiert - und wenn sich die Familie ein zweites Auto zulegt, so ist es der Mann, der sich damit (wieder) die Möglichkeit eröffnet, nun ebenfalls im Alltag ein Auto fahren zu können. Aus der familiären

Binnenperspektive betrifft die *nachholende Motorisierung* eher den Mann als die Frau.

Warum *erscheint* nun aber die familiäre Anschaffung eines Zweitwagens als *Motorisierung der Frau*? Weil erst das familiäre Zweitauto der Mutter die Möglichkeit gibt, im Alltag ein Auto zu fahren, das ihren Alltagszwecken angepaßt ist. Denn solange die Familie nur über *ein* Auto verfügt, ist es - und dies dürfte deutscher *Standard* sein - auf die Dimensionen einer Reiselimousine zugeschnitten, welche die vollzählig versammelte Familie mit viel Gepäck besteigt, um in den Urlaub zu fahren, das aber für viele Alltagsfahrten völlig überdimensioniert ist. Trotzdem muß, wenn es nur dieses eine Familienauto gibt, die Mutter damit ihre Alltagsfahrten bewältigen, selbst wenn dies gelegentlich bedeutet, daß sie die Alltagswege mit einem richtigen Kleinbus erledigen muß. Man kann verstehen, daß sich in dieser Lage auch manche Mutter überlegt, ob sie sich nicht lieber einen zusätzlichen „kleinen Stadtwagens“ zulegen sollte, der benzinsparender, wendiger und leichter zu parken ist als die große „Familienkutsche“, was nicht nur die Umwelt, sondern auch das Familienbudget entlasten würde. So kann der Zweitwagen beides sein: das Wunschauto der Mutter und die zusätzliche Familienanschaffung, die es auch dem Mann ermöglicht, sich wieder zu „motorisieren“.

Stabilisiert das Auto die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung?

Ein weiterer wichtiger Befund betrifft die Frage, welche Rolle das Auto im mütterlichen Spagat zwischen Haushalt, Kinderbetreuung und meist auch noch Erwerbstätigkeit spielt. Mit unseren Befunden können wir die interessante These, daß das Auto zur Stabilisierung der innerfamiliär immer noch vorherrschenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung beiträgt (vgl. Einleitung), teilweise untermauern, teilweise aber auch differenzieren.

Daß das Auto für die Mütter den genannten Spagat erleichtert und somit auch stützt, wird durch unsere Ergebnisse bestätigt. Was für jedes Instrument gilt, das zur Bewältigung einer Zwangslage beiträgt, gilt auch hier: Insofern das Auto der Mutter dabei hilft, die verschiedenen Anforderungen des Alltags unter einen Hut zu bringen, trägt es auch zur „Stabilisierung“ dieses Gesamtpakets von Anforderungen bei. Wenn man außerdem berücksichtigt, daß die traditionelle Rollenteilung von Mann und Frau inzwischen nicht mehr fraglos hingenommen wird, sondern in den meisten Familien nur noch eingeschränkt als mehr oder minder weitgehender Kompromiß existiert, kann man dieser „Stabilisierung“ in einem etwas schiefen Bild eine weitere Funktion zusprechen: Das Auto ist der Kitt, der auch die Risse in der Mauer der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung ausfüllt und somit die Mauer selbst zusammenhält. Unser Befund, daß es in fast allen Familien den mehr oder minder expliziten *deal* gibt, daß den Müttern zur Erledigung ihrer Familienpflichten ein Auto zusteht, untermauert diese These.

Trotzdem ist die „Stabilisierungs“-These nur die eine Hälfte der Wahrheit - und diese Feststellung ist wichtig, weil sie sonst zu der fatalen Konsequenz führen 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. Denn auch unsere Untersuchung zeigt: Die Mütter haben sich des Autos längst bemächtigt, und zwar nicht nur als Opfer der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und der damit verbundenen Anforderungen, sondern auch als um Autonomie kämpfende Subjekte, die es nutzen, um sich selbst unter widrigsten Umständen Nischen von Freiheit und Selbstgestaltung freizuhalten bzw. zu eröffnen. Und nur Anhänger der alten Je-schlimmer-desto-besser-Hoffnung könnten in der Existenz solcher Nischen eine „Stabilisierung“ dieser Arbeitsteilung sehen, der durch Autelosigkeit der Boden zu entziehen wäre. Man kann es auch schlichter sagen: Die Chancen einer Mutter, sich gegen die sie benachteiligende familiäre Arbeitsteilung zu wehren, sinken nicht, wenn sie im Alltag

das Familienauto fährt, und sie steigen nicht, wenn sie es ablehnt - die hier zu führende Auseinandersetzung hängt nicht am Auto.

Die Mütter, das Auto und die Ökologie

Die Erwägung, daß die Mütter nur dann über Spielräume für eine ökologisch motivierte Verringerung des Autogebrauchs verfügen, wenn sie überhaupt *Wahlmöglichkeiten* sehen, führt zu einer einfachen Feststellung: Wo sie das Auto benutzen, sehen sie meist keine (zumutbare) Alternative. Die ökologische Zumutung einer geringeren Autonutzung stößt also weitgehend ins Leere. Der Anschein der Einfachheit verflüchtigt sich jedoch, wenn wir weiterfragen: *Warum sehen sie so wenig Wahlmöglichkeiten?*

Denn auf den ersten Blick scheint ihr alltäglicher Aktionsraum keineswegs so hochgradig determiniert zu sein: Durch die überwiegende Zuständigkeit für die familiäre Versorgung und die Kinder fallen bei ihnen nicht selten Alltagswege an, die kurz genug sind, um „eigentlich“ auch zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden zu können, zumal deren Wann und Wie oft ihrem eigenen Ermessen überlassen ist. Dieser Anschein von mehr *Freiheit im einzelnen* verblaßt erst, wenn er im Kontext des „Spagats“ gesehen wird, in dem sich die meisten Mütter befinden, der insgesamt bewirkt, daß sie „aus der Hetze nicht mehr rauskommen“. Unter dem Zwang, ihren Alltag zeitlich durchzuorganisieren, Wege zu verketteten usw., entscheiden sie sich häufig für das Auto, weil es letztlich doch das schnellste und flexibelste Verkehrsmittel ist, obwohl sie im Einzelfall auch Spielraum hätten, sich anders zu entscheiden.

Soll die Frage nach den Wahlmöglichkeiten nicht schon an dieser Stelle zu Grabe getragen werden, muß sie sich demzufolge auf den Spagat selbst konzentrieren. *Warum machen es sich die Mütter so schwer?* Warum kehren sie nicht später und reduzierter in die Erwerbstätigkeit zurück? Oder wenn der Drang in die

Erwerbstätigkeit vorausgesetzt wird: Warum ringen sie den Männern nicht noch etwas mehr Beteiligung an den familiären Aufgaben ab, warum reduzieren sie nicht die vielen Kinderbegleitungen, warum spielen sie mit, wenn der Umzug an die Peripherie auf der familiären Tagesordnung steht? Zumal viele von ihnen - das wissen wir aus den Interviews - sich möglichst umweltbewußt im Alltag verhalten möchten und selbst wissen, daß es der Umwelt schadet, wenn sie sich Umstände schaffen, die sie autoabhängiger machen?

Der Realitätsgehalt dieser Fragen besteht darin, daß es in jedem der genannten Punkte tatsächlich Spielräume für ein Mehr oder Weniger gibt. Was sie insgesamt trotzdem so *realitätsfern* macht, ist das normative Gewicht der Anforderungen, denen die Mutter ausgesetzt ist und die sie in diesen Spagat treiben. Der *kindzentrierte Diskurs* richtet sich vor allem an sie, und wenn sie nicht seinen Anforderungen an Präsenz, Zuwendung und Betreuung genügt, droht das Verdikt der „schlechten Mutter“ - nicht nur von *außen*, von Nachbarn, Bekannten und Verwandten, sondern auch von *innen*, vom Ehemann und (nicht zuletzt) von der Frau selbst. Wenn sie trotzdem nicht bereit ist, nur in ihrer Rolle als Hausfrau und Mutter aufzugehen, und das *Recht* einfordert, sich einen eigenen Freizeitraum zu erhalten und so früh wie möglich in die Erwerbstätigkeit zurückzukehren, setzt sie sich schon damit nicht nur zeitlich und organisatorisch, sondern auch moralisch erheblichem Streß aus. Die zusätzliche Anforderung, nun aber auch noch alle Arrangements darauf auszurichten, daß es zu möglichst wenig Autonutzung kommt, trifft also auf eine Situation, die auch schon *moralisch* überdeterminiert ist.

Dies alles schließt nicht aus, daß es im Alltag der Mütter *kleine* Verkehrsmittelentscheidungen geben kann, die auch ökologisch motiviert sind. Wer allerdings nach *reinen* Beispielen sucht, in denen das ökologische Motiv *allein* den Ausschlag für den Autoverzicht gibt, wird nur selten fündig werden. Es kommt im Alltag immer wieder zu Situationen, in denen sie, aus welchen Gründen auch immer, auf das Auto

verzichten - und viele Mütter sind sich bewußt, daß derartige Verzichtete „auch gut für die Umwelt“ sind. Was aber zunächst nichts anderes heißt, als daß sie ihre Verkehrsmittelentscheidungen auch im Lichte ökologischer Gesichtspunkte *interpretieren* - daß diese Interpretation zum *verhaltensentscheidenden* Motiv wird, ist selten der Fall, und zwar bei näherer Betrachtung eigentlich nur dort, wo die Entscheidung schon aus anderen Gründen „auf der Kippe“ steht.

Wir sprechen von der *Kontextualität* des ökologischen Handelns, wobei es sich lohnt, einen Blick auf wichtige *Begleitmotive* dieses Handelns zu werfen. Häufig ist *Sparsamkeit* ein wichtiger Grund des Autoverzichts, z.B. wenn sich die Ehepartner darauf geeinigt haben, es bei einem Auto zu belassen. Und es ist Sparsamkeit, die einige Mütter zögern läßt, für jeden ihrer Alltagswege das eine „große“ Familienauto zu benutzen - wobei sie dann häufig auch an „die Umwelt“ denken.¹³ Spätestens im Urlaub zeigt sich aber, daß die Sparsamkeit zum Grund *für* das Auto werden kann, weil es gerade für eine Familie mit Kindern konkurrenzlos billiger ist als der Zug.

Ein weiteres Begleitmotiv, das gerade bei kürzeren Wegen die Entscheidung zu dem umweltfreundlicheren Fahrrad oder den eigenen Füßen begünstigen kann, ist die *Gesundheit*. Dahinter steht oft auch ein *geschlechtsspezifisches* Problem, wenn z.B. die junge Mutter, weil sie überwiegend an das Haus gefesselt ist, Einkäufe in der näheren Umgebung grundsätzlich zu Fuß (und mit Kinderwagen) erledigt, um „endlich mal wieder an die frische Luft“ zu kommen. Andererseits ist aber häufig das Gesundheitsmotiv auch der Grund dafür, überhaupt an die Peripherie zu ziehen - was wiederum den Zwang zur Autonutzung erhöht.

Eine auch theoretisch interessante Frage ist es, in welchem Verhältnis das Bestreben der Mütter, sich nicht nur auf ihre Rolle als Hausfrau und Mutter reduzieren zu lassen, zur Autonutzung steht. Denn wenn z.B. die Dinge so einfach lägen, daß der weibliche Autogebrauch *nur* der Stabilisierung der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung dient (s.o.), dann könnte ihr Autoverzicht sowohl der Umwelt als auch ihrer Befreiung vom männlichen Herrschaftsanspruch dienen. Und dann wäre zumindest in diesem Punkt der feministische Versuch, den Begriff der *ökologischen Verträglichkeit* auch um das Postulat einer „von geschlechtshierarchischer Herrschaft befreiten Gesellschaft“ zu erweitern (Beik/Spitzner 1995, 46), materiell begründet.

Aber die Dinge liegen nicht so einfach. Zwar würde jede Entlastung von der traditionellen Zuständigkeit für Haushalt und Kinderbegleitung die Mütter zumindest teilweise von dem Druck entlasten, zur Bewältigung der damit zusammenhängenden Aufgaben immer wieder auf das Auto zurückzugreifen. Aber die Mütter haben sich des Autos auch zu anderen Zwecken bemächtigt: um mit ihm zur Arbeit zu fahren, um sich den Familienurlaub nach eigenem Gusto zu gestalten, um auch einen eigenen Freizeitraum zu haben. Was für viele aus der Aufklärung stammenden Emanzipationsversprechen gilt (Gestring u.a. 1997, 19), hat auch hier Geltung: Zwischen weiblichem Autonomiestreben und einer umweltfreundlicheren Lebensweise gibt es keine prästabilisierte Harmonie, sondern begrenzte Koalitionsmöglichkeiten *und* Konflikte.

Dann aber ist es zumindest in der Forschung nicht ratsam, einen *feministischen* Begriff ökologischer Verträglichkeit bilden zu wollen. Es mag politisch sinnvoll sein, den Begriff der „*Sustainability*“ mit der Doppelaufgabe ökologischer *und* gesellschaftlicher Verträglichkeit zu befrachten und in diesen Kontext auch die Forderung nach Befreiung der Frau einzubringen. Aber in der Forschung macht es wenig Sinn, reale Divergenzen und Widersprüche per

13 Ob die Ungewißheit, welches Gewicht hier eigentlich dem ökologischen Motiv im Verhältnis zur Sparsamkeit zukommt, nur die des Betrachters ist, oder vielleicht auch dem Gegenstand selbst zukommt, ist schon fast ein *erkenntnistheoretisches* Problem. Wir beschränken uns hier auf die Feststellung, daß das ökologische Motiv offenbar nur dann verhaltenswirksam wird, wenn weitere begünstigende Begleitumstände hinzukommen.

definitionem aus der Welt schaffen zu wollen. Genausowenig wie es Sinn macht, einen *sozialverträglichen* oder *beschäftigungsaktiven* Ökologiebegriff zu postulieren.¹⁴ Um vorhandene Widersprüche kompromißfähig machen zu können, müssen sie erst einmal erkannt werden.

¹⁴ Dieser Gedanke wurde noch vor nicht allzu langer Zeit in den Gewerkschaften erwogen.

Literaturverzeichnis

- Baeriswyl, M. (1999): Jenseits von Beschleunigung und Verlangsamung. In: Politische Ökologie, Heft 57/58.
- Baum, H.; Pesch, S. (1996): Car-Sharing als Ansatz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Städten. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 67. Jg., Heft 4.
- Beik, U.; Spitzner, M. (1995): Arbeitsmobilität. Rahmenbedingungen der Arbeitsmobilität, Teil Reproduktionsarbeitsmobilität, in: Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen, Bericht Nr. 1, hrsg. v. Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“, Wuppertal.
- Brüderl, J.; Preisendörfer, P. (1995): Der Weg zum Arbeitsplatz: Eine empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl. In: Diekmann, A., Franzen, A. (Hrsg.): Kooperatives Umwelthandeln. Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen, Chur/Zürich.
- 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.
- 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.
- Burwitz, H.; Koch, H., Krämer-Badoni, T. (1992): Leben ohne Auto. Perspektiven für eine menschliche Stadt, Reinbek.
- Dittrich, A.; Klewe, H. (1997): Autofreie Stadtquartiere - Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. ILS Schriften 108.
- Flade, A. (1993): Psychologische und soziale Effekte mangelnder Verkehrssicherheit von Kindern in Wohngebieten. Darmstadt.
- Gestring, N.; Heine, H.; Mautz, R., Mayer, H.-N.; Siebel, W. (1997): Ökologie und urbane Lebensweise. Untersuchungen zu einem anscheinend unauflöschlichen Widerspruch, Braunschweig, Wiesbaden.
- Giddens, A. (1997): Jenseits von Links und Rechts, Frankfurt/M.
- 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.
- Haan, G. de; Kuckartz, U. (1996): Umweltbewußtsein - Denken und Handeln in Umweltkrisen, Opladen.
- Hahn, K. (1992): Flexible Frauen - die geschlechtsspezifische Konstruktion der Alltagszeit. In: Oblong, D. (Hrsg.): Zeit und Nähe in der Industriegesellschaft. Eine Annäherung aus verkehrspolitischer Sicht, Alheim.
- Haug, F. (1980): Opfer oder Täter? Über das Verhalten von Frauen. In: Argument 123.
- Hautzinger, H.; Pfeiffer, M., Tassaux-Becker, B. (1994): Mobilität - Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Heilbronn.
- Heine, H.; Mautz, R. (1998): Alltägliches Mobilitätsverhalten und Umweltrücksicht. Beitrag zum Forschungskolloquium des Soziologischen Seminars der Universität Göttingen am 10. 7. 1998. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Hilgers, M. (1992): Total abgefahren - Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg, Basel, Wien.
- Knie, A.; Buhr, R.; Canzler, W.; Rammler, S. (1998): Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive. Beitrag zur Konferenz: „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen“. Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Verkehrs- und Mobilitätsforschung. 12. und 13. November 1998 im WZB Berlin.
- Krämer-Badoni, T. (1991): Verkehrswende von unten. Eine ökologische Argumentation jenseits von Katastrophenszenarien und asketischer Moral. In: Kommune, Heft 7/1991.
- Krämer-Badoni, T. (1994): Das Leben ohne Auto. Fragmente einer postmodernen Kultur. In: Kommune, Heft 8/1994.
- Krämer-Badoni, T.; Wilke, G. (1997): Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit. In: TA-Datenbank-Nachrichten, Nr. 3/4, 6. Jahrgang.
- Kuhm, K. (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung, Pfaffenweiler.
- Läpple, D. (1997): Grenzen der Automobilität? In: PROKLA 107, Verkehr, Transport und Mobilität.
- Sennett, R. (1986): Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt/M.
- Tully, C. J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. Eine Jugendstudie. München.