

Prof. Eckhard Giese,
Fachhochschule Erfurt

Warum autofrei leben?!

Bericht aus "Gleis 1" der Konferenz "Autofrei leben" vom 29.01. bis 31.01.1999 in Weimar

In unserem Arbeitskreis sollte es vorrangig um die "weichen" Faktoren gehen, die den Verzicht aufs Auto zugunsten einer umweltverträglicheren Mobilität nahelegen, also Aspekte von Verkehrsmittelwahlen, wie sie unter Stichworten wie Lebensstile, Bedürfnisse, Gefühle; Staturerleben, Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe von VerkehrsteilnehmerInnen u.ä. beschrieben sind. Die motivationale Seite eines autofreien Lebensstils sollten ausgelotet; der "Charme des Verzichts" (so der Titel der Arbeitsgruppe), aber auch die Kostenseite des Verzichts sollten diskutiert werden. Damit stand dieser Arbeitskreis in Ergänzung zu den beiden stärker infrastrukturell ausgerichteten "Gleisen" zu den Themen "*Logistische und technologische Konzepte*" und "*Städtebau und Planung*". Mit einer Teilnehmerzahl von ca.85 Personen war die Resonanz erheblich - vielleicht ein Reflex auf die von vielen empfundene Tatsache, daß technische Lösungen der Verkehrswende längst gefunden und verkehrspolitische Visionen durchaus nicht Mangelware sind, vielen Menschen - es können die engsten FreundInnen sein - aber dennoch der Griff zum Autoschlüssel locker sitzt..

Ganz offensichtlich schloß das Thema dieses Arbeitskreises bestens an die Plenungsvorträge "*Mythen der Autokritik*" von Kurt Möser und, zumindest teilweise auch an die Apokalypse "*Zwölfzylinder schadstoffarm*" von Jürgen Dahl an. In diesen Vorträgen war überdeutlich geworden, daß die emotionale, ja mystische Aufladung des Automobils weit über seine Funktion als Verkehrsmittel hinausreicht und jede Kritik am Automobil an dessen emotionaler Faszination für ein Millionenpublikum ansetzen muß, wenn sie sich nicht von vornherein zur Erfolglosigkeit verdammen will - und dies gilt nicht zuletzt auch und gerade für die Gilde der VerkehrsplanerInnen!

Der Kongreß hat insgesamt verdeutlicht, daß neben den Fragen der Verkehrsplanung in all ihren Facetten eben auch viel "Psycho" im Thema Verkehr steckt und insofern war es für mich eine anregende Herausforderung, in die "weichen" Aspekte des Autoverzichts am lebenden Beispiel einzusteigen.

Bericht aus der Arbeitsgruppe

Am Anfang unserer auf drei Stunden angelegten Sitzung stand das unten folgende Impulsreferat von Giese.

"Wer die Autos vertreibt, vergraut auch die Menschen"
(Der Hamburger Kaufmann Schweyda in AUTO BILD, 8.1.99)

1. Das Auto, als "*zentrales technisches Kultobjekt der Moderne*" bezeichnet, erlebt ein enormes Revival: Die Autoindustrie bringt es fertig, ein Kultauto nach dem anderen, vom Newbeatle bis zum Swatch, vom Audi TT zur Mercedes-A-Klasse, vom Maibach bis zum demnächst erscheinenden VW-18-Zylinder in einen schon gesättigt geglaubten Markt von momentan ca. 56 Millionen Fahrzeugen zu drücken. Immer mehr Nischenautos und neue Fahrzeugkategorien (off-roader, vans...) oder altbekannte, wieder aufgefrischte wie der Roadster heizen die Nachfrage an. Damit schließt die Industrie stärker denn je an die "Erlebnisgesellschaft" an: der Nutzwert des Produkts wird gegenüber seinem Wert als Lifestyleattribut und Vehikel von Erlebnissen eher zweitrangig - wie sonst auch ließen sich im Dauerstau so glänzende Geschäfte machen?

Die "*Liebe zum Automobil*" (so der Buchtitel der liebevoll aufgemachten Publikation von W. SACHS, 1990) ist in unserem Land scheinbar neu entflammt, während die Frage nach den Folgekosten des Autobooms kaum mehr aufgeworfen wird. Der Verdruß über die Autos der anderen und die 'Freude am Fahren' des eigenen scheinen bei den meisten friedlich koexistieren zu können - auf dem Hintergrund eines insgesamt recht hohen Umweltbewußtseins der Bevölkerung und einem Wissen über die Umweltzerstörung durch den Autoverkehr bis in die Reihen der Automobilfacharbeiterschaft hinein (LANGE, 1995).

Die (un)heimliche Loyalität zum Auto reicht weit in die Ökoszene hinein: erbitterte AtomenergiegegnerInnen reisen im PKW zum Demo-Ort oder beschädigen sogar *das* Vehikel der Verkehrswende, nämlich die Bahn(anlagen). Dabei hat der Automobilismus in diesem Jahrhundert

geschätzte 24 Mio Tote in aller Welt gekostet (Winfried Wolf), von hunderten von Millionen Verletzter nicht zu reden. Ich will hier nicht spalten, finde aber diesen Widerspruch höchst irritierend. Schließlich ist das Auto mit weitem Abstand Umweltschadstoff Nr.1 - demgegenüber erscheint ökologisch motiviertes Kompensationshandeln wie der Gebrauch recycelbarer Teefilter wenig hilfreich.

2. Die Autoindustrie versteht es, mit technischen Neuentwicklungen wie z. B. Navigationssystemen, elektronischer Fahrwerkskontrolle, Vierventilmotoren bis hin zur Verheißung des angeblich ressourcenschonenden Wasserstoffantriebes das Publikumsinteresse zu schüren. Durch die teilweise Weitergabe von Produktivitätszuwächsen ist es möglich, auch Hightechprodukte erschwinglich zu halten: schon ein Kompaktauto brilliert heute mit imposanten features und - erstaunlicherweise immer noch - steigender Motorleistung.

Eine Unsumme kleiner HelferInnen von der elektrischen Verstellung des Außenspiegels bis hin zur Rücken- (und Unterleibs-) Massage in der neuen Mercedes S-Klasse appelliert an die Bequemlichkeit: wer sich auch sonst alles gönnt, kann sich durchaus im Auto verwöhnen lassen. Auf diese Weise die 'Behaglichkeit eines rollenden Sofas' erreichend bzw. übersteigernd, überholt das Auto locker die ins Gerede geratene Bahn mit ihren kreischenden Bremsen, den chronischen überheizten Abteilen; die überfüllten S-Bahnen mit ihrem (subjektiv stark überhöhten) Angstwert.

3. Der Appeal des Autos ist vielfach beschrieben und in seinen zerstörerischen Folgen analysiert worden. Das gilt in ungleich bescheidenerem Umfang für die winzige Gemeinde der Autoverzichter (SCHADE u.STERN, 1997). Eine billionenschwere Autoindustrie, die z. Z. vor Finanzkraft kaum laufen (fahren?) kann, investiert locker zwischen 300 und 700 DM pro verkauftem Fahrzeug, um die Herzen und Geldbeutel der Bevölkerung und PolitikerInnen werblich zu erreichen.

4. *Aus welchen Quellen kann demgegenüber der propagierte Autoverzicht schöpfen?*

Die Umweltpolitik der vergangenen Jahrzehnte war in solchen Bereichen erfolgreich, in denen man Schuldzuweisungen und Pressionen gegenüber einzelnen Gruppen der Wirtschaft formulieren konnte. *"Im Verkehrsbereich haben wir erstmals das Problem, daß die Opfer und Täter weitgehend identisch sind. Und sie sind unglücklicherweise auch noch identisch mit dem Wahlvolk"*, formuliert Eckard Rehlinger, Vorsitzender des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen, die Crux der Verkehrswende (Südd.Zeitung, 9.3.99).

Welche Lebensstilwürfe, Anreize, Lernprozesse, Vorbilder können demgegenüber präsentiert werden, wenn eine *"das Individuum betreffende Verhaltensänderung der gesamten Bevölkerung"* (Wolf Heine) erzielt werden soll?

Nur wenige Menschen verzichten dauerhaft deshalb gern auf eine liebgewordene Gewohnheit, weil sie sich beim Verzicht gut fühlen. Sie wollen einen Gewinn in Form von Zeit, Geld und Erlebnisqualität, Status/Ansehen ... Alle diese Aspekte sind natürlich zunächst auch Thema der Verkehrsplanung und -technik.

Verkehrsmittelwahlen sind in diesem Sinne komplex bedingt und recht ich-nah. Eine spürbare Anhebung des Benzinpreises auf, sagen wir mal, 12 DM in Stufen, wäre der sicherste Ansatzpunkt.

Einige weitere weichere und härtere Aspekte in Stichworten

?? *der verlorenen Zeit* im Auto den Gewinn an Lebens-, Lesens- und Kinderspielzeit und potentieller Geselligkeit gegenüberstellen (wie es die Bahn AG bereits in einigen Anzeigen tut)

?? die konkrete Selbsterfahrung des autofreien oder autoarmen Lebens vermitteln: (100 Tage ohne Auto in NRW)

?? "intelligente Alternativen" über ÖPNV, Bahn und Fahrrad hinaus entwickeln und endlich marktreif machen (Lissy, Berkut, Carbike und Co.) die Modellwirkung politischer EntscheidungsträgerInnen (grüne PolitikerInnen sind am Zug) und Sympathieträger gezielt nutzen

?? einen bewegungs- und naturfreundlichen Lebensstil kreieren bzw. propagieren (statt mit 15 Hilfsmotoren im Auto ins Fitnessstudio zu fahren: lieber radeln)

?? den Kulturkampf mit allen Mitteln der Satire, der Straßenkunst, des Happenings bis hin zur radikalen Aktion à la Car-walking führen

?? In politischen Parteien und Verbänden für eine Verkehrswende wirken oder spenden.

?? Im kleinen wie im großen wirken: Zeichen setzen:

?? Autofreie Lebens- und Überzeugungsgemeinschaften bilden (Verein "autofrei leben")

?? Früh krümmt sich: Mobilitätsverhalten wird früh sozialisiert: wer als Kind mit dem Fahrrad unterwegs war, hat eine gute Prognose, dieser Verkehrsmittelwahl auch als Erwachsener treu zu bleiben (Flade, 1997)

?? Utopien (die autofreie Stadt) und kleinere Schritte dorthin (Beispiel Semester-ticket) gleichermaßen pflegen

Anschließend folgte das Referat von Karsten Smid/Greenpeace zum Thema "Die NO₂Kampagne".

Im Anschluß an dieses Referat hätte der Beitrag von Frau Wilhelm/Heilbronn folgen sollen, die jedoch krankheitsbedingt nicht anreisen konnte. Leider konnte er auch nicht mehr nachgereicht werden, sonst wäre er hier abgedruckt

Der Ablauf der Arbeitsgruppe

Um eine Beteiligung möglichst vieler TeilnehmerInnen des Arbeitskreises an der Diskussion der Impulsreferate ermöglichen zu können, wurden sie gebeten, ihre Fragen zur Thematik auf Karten zu schreiben. Diese Karten wurden in der Kaffeepause sortiert.

Aus den Karteikarten der TeilnehmerInnen des Teilarbeitskreises I:

Fragen zu Motivationen des Autoverzichts

Wie können wir den Charme des Verzichts (= Gewinn!) so überzeugend darstellen, daß sich die "autofreie Gesellschaft" schneller vergrößert?

Wie kann ein Verzicht auf das Autofahren so "verpackt" werden, daß der Gewinn an Lebensqualität im Vordergrund steht ?

Ich möchte als Fußgänger und Radler nicht darauf verzichten, den kürzesten Weg sofort (ohne auf Ampeln zu warten) zu gehen. Ist das nicht ein Argument, vom Verzicht wegzukommen: Zeitgewinn?!

Wie kann mit der Komplexität umgegangen werden ? Wie hängt z. B. die Forderung nach geschlechtergerechter Verteilung von Erwerbs- und Versorgungsarbeit mit der Forderung nach Autoverzicht zusammen?

Welche Rolle können Vorbilder in einer autofreien Erziehung spielen? Jemand, der verzichtet, soll Vorbild statt "Umweltdepp" sein!

Ist das Automobil wirklich nur ein "Haben"-Zustand, sondern nicht vielmehr Ausdruck des "Seins"?

Was würden Sie machen, wenn sie 5 Mio DM für zwei Jahre haben und dafür Kampagnenarbeit "Pro Autofrei" machen könnten?

Eine Änderung des Alltagshandeln ist schwierig! Aber früher haben Leute auch Schallplatten gehört und s/w-Fotos gemacht. Heute gibt's CD's und Videokameras - eine einfache Änderung - kann man davon lernen (strategisch, motivationstechnisch) ?

"Freie Fahrt für freie Bürger? Freie Fahrt für freie Schmarotzer! Nichtmotorisierte verzichten auf's Auto, nicht aber für die Finanzierung des MIV (pro Auto 6000,- DM/öffentliche Zuschüsse pro Jahr) mit geradestehen."

Warum halten wir so still, und die Autofahrer bezeichnen sich als Melkkühe der Nation?

"Widerspruch: Es gibt keine irrationale Verkehrsmittelnutzung!

Folgerung: Wenn man/frau von der Nutzung des eigenen Pkws abbringen möchte, muß man die Gründe für die Autonutzung berücksichtigen.

Es gibt durchaus einen direkten Zusammenhang zwischen Einstellung zur Mobilität und dem Verhalten.

Beweis: Eigene Untersuchungen zur "Stadtverträglichen Mobilität" vom Forschungsverbund CITY mobil

(Willi Loose, Öko-Institut)

Warum klammern sich die Menschen so vehement an von ihnen selbst als falsch erkannte Gewohnheiten? (autofahren, rauchen, übermäßiger Alkohol/Fett ... Konsum)?

Warum haben die Anwesenden eigentlich auf das Auto verzichtet?

Was hat sie überzeugt, was war der Auslöser ihres "Verzichts"?

Die letztgenannte Karte führt zu dem Vorschlag, im Unterarbeitskreis "Motivation" einmal die Gründe der ca. 35 anwesenden TeilnehmerInnen selbst zu erheben.

Warum verzichten die Anwesenden auf das Auto?

Wiederum wurden die Interessen und Motive in Stillarbeit auf Karten niedergelegt. Da ich sie für überaus aufschlußreich halte, seien die Motivationen im folgenden grob sortiert fast vollständig wiedergegeben.

Pragmatische Gründe

“Ich bin flexibler ohne Auto”

Keine Parkplatzsuche. “Wo ich wohne (Fußgängerzone), gibt es keine Parkplätze”

Kein erzwungenes Zurück zum Ausgangspunkt, z.B. bei Wanderungen.

“Ich kann alle Wege mit dem ÖPNV und dem Fahrrad erledigen”

Bequemer ohne Auto: Kein Autokauf, Wartung, Versicherung, Parkplatzsuche...

Fahradnutzung bedingt weniger administrativen Aufwand.

Weniger Streß im Zug. Mehr Freiraum und Möglichkeiten beim Bus- und Bahnfahren (Lesen, Schlafen, Bewegen.

“Autofahren macht einsam”. Öffentliche Verkehrsmittel geben dagegen vielfach Möglichkeiten der Begegnung.

“Ich muß (!?) Auto fahren, weil ich als Pfarrerin in sechs verschiedenen Dörfern arbeite.

Im Urlaub gehe ich zu Fuß (98 z. B. 480 km in 40 Tagen), da ich unter Bewegungsarmut leide”.

“Kinder kotzen ins Auto”, verweigern das Anschnallen.

“In öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich mich aktiv meinen Kindern zuwenden, statt dies im Sinne der traditionellen Geschlechterrollen meiner Frau zu überlassen”

Ökologische und ethische Begründungen

“Ich finde Autos häßlich”.

Die Entstellung der Landschaften und Städte

“Ich möchte Mensch und Umwelt keine Gewalt anzutun.”

“Nachdem ich jahrelang Opfer des Autolärmterrors war, habe ich Gewissensbisse, dies anderen anzutun”

„Weil Menschen wichtiger sind”

“Wenn das jeder machen würde”:_Weniger Verantwortung für alle denkbaren Umweltfolgen;

“Nachfolgende Generationen sollen auch noch was haben”.

“Weil ich am nächsten Golfkrieg nicht mitschuldig sein will.”

“Ich bin nicht bereit, immer weitere Entfernungen in der gleichen Zeit und mit immer höherer Geschwindigkeit zurückzulegen”

“Ich habe Angst vor der Maschine und der Geschwindigkeit”

“Meine persönlichen Freiräume finde ich auch anderswo”

Betonung eigener Lebensstile/Erlebnisaspekte

“Weil ich so besser lebe”

“Weil mein Reden und mein Handeln durch den Verzicht aufs Auto stärker in Einklang kommen”

“Weil ich meinen Mitmenschen gegenüber überzeugender bin als mit Auto”. Konsequenz statt Unglaubwürdigkeit: Zeigen, daß es ohne Auto geht.

Anderssein als die Mehrheit macht Spaß (Gefühl der Vorreiterrolle; aber auch Vorbild z.B. für Kinder sein wollen)

“Mobilität wird bewußter erlebt, da das Reisen Planung erfordert - im Auto fährt man einfach los”

Freude am ziellosen aus dem Fenster Sehen im Zug. “Man lernt seine Umgebung zu Fuß und mit dem Fahrrad intensiver kennen, nimmt Naturschönheiten unmittelbarer wahr”

“Um mich dem Konsum- und Arbeitswahn zu entziehen”; “wider der Bequemlichkeit”.

“Aktive Form der Mobilität” “Ich bin gesünder geworden ohne Auto”

Ich empfinde das zu Fuß sein als menschenangemessenes Tempo.”

Weil ich in einer flüchtigen Epoche langsamer leben will.

“Aggressives Fahrverhalten der Autofahrer macht mir Angst.”

“Ich fühle mich ohne Auto wirklich freier!”

“Autofahren macht keinen Spaß mehr”.

Explizit weltanschauliche Begründungen

“Ich bin Sozialist und Internationalist. Wenn es eine weltweite egalitäre Menschengesellschaft geben soll, dann muß in der I.Welt auf Privatautos verzichtet werden”
Konsequenzen aus dem ökumenischen konziliaren Prozess für Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung.

Auswertung

Bei der Sichtung der obigen Vielfalt von Motiven ergab sich eine nuancierte Diskussion zu ganz unterschiedlichen Problemkreisen. So wurde die *Komplexität des Umwelthandelns* hervorgehoben: Schon wahr, daß ich nicht mehr Auto fahre, aber was ist mit Fliegen; der Benutzung beheizter Sporthallen etc.?

Es wurde Frust über manche reichlich verständnislosen autonutzenden KollegInnen (in einem großen Naturschutzverband!) geäußert. Nicht nur fühlt man sich gelegentlich als AutonutzerIn deklassiert (und setzt dem vielleicht die Selbststilisierung als ökologische Avantgarde entgegen). Schwerer wiegt, daß es manch einem schwerfällt, als *guter Mensch* durch die Welt zu gehen: Auch wer keinerlei Missionierungsabsicht äußert, erzeugt bei autofahrenden Mitmenschen leicht Unbehagen, allein aufgrund des Beispielhandelns. Andere werden gefragt: “Warum machst Du es Dir so schwer?” M. a. W.: Die Reaktion der Umwelt wird durchaus als Motivation wahrgenommen - was als solches ja nicht verwundert und durch vereinzelte Untersuchung unter “Autoabschaffern” (Schade, 1997) unterstützt wird.

Einen auftrumpfenden Moralismus im Sinne eines penetranten Gutmenschentums zum Thema “Autofrei Leben” habe ich in dieser Gruppe nicht wahrnehmen können - er wäre ja als Spiegelbild automobilistischer Triumphgesänge oder als Reaktion auf Stigmatisierung und Deklassierung denkbar. Vielmehr klang in einer Reihe von Stellungnahmen durch, daß einige durchaus die gelegentliche Bequemlichkeit eines Automobils vermissen und insofern einen Verzicht leisten. Es kann resümiert werden, daß gleichwohl für alle Anwesenden der Autoverzicht keine masochistische Leidensbereitschaft anzeigt, sondern die *Spaß- und Erlebnisaspekte anderer Mobilitätsformen als überlegen* wahrgenommen werden - ein, wie ich finde, sehr bedeutsames und vielleicht auch verblüffendes Ergebnis für diejenigen, die sich ein Leben ohne permanente Autonutzung nur als Versagung vorstellen können, und ein Ansatzpunkt zur Veränderung von Verhaltensbereitschaften in diesem Bereich.

In diesem Sinne waren eine Reihe von TeilnehmerInnen der Ansicht, daß pragmatische Argumente zum Umstieg vermutlich besser einschlagen als moralische Vorhalte. Dennoch wurde darauf bestanden, daß *ethisch-moralische Begründungen des Mobilitätsverhaltens* durchaus “okay” seien, zumal für die Handelnden selbst. Weitere Forschungen könnten an dieser Stelle mehr Genauigkeit erzeugen, indem eruiert wird, in welchem Ausmaß eigene Vorteile, pragmatische Gesichtspunkte einerseits und wie auch ökologisch - moralisch - ethische Gesichtspunkte den Autoverzicht begründen. Ich selbst bin zu dem Eindruck gelangt, daß die Gemeinde der AutoverzichterInnen zwar **a u c h** die Welt verbessern möchte, aber dafür keineswegs auf Spaß und Lebensqualität verzichten möchte, wie ein Teilnehmer formulierte:

“Wir praktizieren den Autoverzicht, weil wir besser leben wollen, weil wir nicht mehr verzichten wollen!” (auf eine lärmbefreite Umwelt in sauberer Luft und grüne Städte ...).

Die motivationale Seite des Autoverzichts ist aber durchaus Anfechtungen ausgesetzt. “*Ich beneide manchmal als Bewohner einer kleineren Gemeinde Autofahrer, die immer überall schnell hinkönnen*”, äußerte freimütig eine Teilnehmerin. Zudem gilt: Wir kassieren die Nachteile der Autogesellschaft, ohne sie verursacht zu haben, geschweige denn an ihren Vorteilen zu partizipieren. Daneben gibt es natürlich die *smarte* Versuchung der BMW, Lancia, VW, Mercedes & Co GmbH, und manch einer outete sich als Exautofahrer, dem das Auto als Faszinosum nicht fremd geworden ist (drei Tage lang hing über dem Rednerpult im Plenum ein aufgespießter, angeblich sechs Monate alter Jaguar im Tretnobilformat; andere konnten ihren Jieper auch an einer Reihe ausgestellter Tretnararren mit semiautomobilen Features austoben). Der Abschied vom Auto, so schilderten TeilnehmerInnen, vollzog sich bei manchen langsam, auch das neue Verkehrsverhalten bedurfte der Bestätigung und Verfestigung durch die Erfahrung, “daß es wirklich geht”. Hieraus erwuchs für manche ein Plädoyer für kleine Schritte. Die Chaostheorie wurde formuliert nach der es, konsequent zuende gedacht, passieren kann, daß in Niedersachsen jemand sein Auto stehen läßt und in Detroit ein Chefsessel wackelt (Überspitzung vom Verfasser).

Die Diskussion nahm gar eine *anthropologische Wende*, es wurde debattiert, inwieweit Gemein- und Eigennutzen zu thematisieren wären. Während einige aus der Autolobby ein “Grundrecht auf Mobilität” ins Grundgesetz hieven möchten und dieses mit einer Pseudoanthropologisierung menschlicher Mobilität als Grundkonstante über alle Menschheitsepochen begründen, möchten die TeilnehmerInnen eine Diskussion darüber anzetteln, was *Lebensqualität* ist. Freilich waren die Meinungen über diese “Megathemen” in der doch recht großen und erfreulichen inhomogenen Gruppe durchaus geteilt und

in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht zu klären. Dies galt auch für die Frage, ob wir Verantwortung für die nächste Generation tragen. Lapidar einer der Teilnehmer: "Diese Meinung stirbt aus." Dagegen ein anderer "Sei Beispiel und denkende Liebe"

Überlegungen zur Umsetzung

Auch, wenn es nicht explizit das selbstgesetzte Thema dieser Unterarbeitsgruppe war, haben wir uns kurz Gedanken über die Stärkung von Motivationen zum Autoverzicht Gedanken gemacht. Es wurde, wie schon oben erwähnt, eingeschätzt, daß es überzeugender wirken könnte, von individuell erlebten Vorzügen autofreien Lebens auszugehen, statt moralische Argumente in den Vordergrund zu rücken. Weitere Äußerungen:

?? Radikale Forderungen, sowohl über Äußerungen, sind legitim!

?? Vom Carwalking zum streetwalking in Gruppen: symbolisches Handeln kann deutlich machen, daß Straßen einmal Lebensräume waren, und wenn man eine große Kindergruppe auf einer verkehrsberuhigten Straße spielen läßt, ist dies viel ungefährlicher, als wenn einzelne Kinder sich dort aufhalten.

?? Begriffe sind zu besetzen: *Wer ist auto-mobil?* Der Autofahrer oder die FahrradfußgängerInnen?

?? Es wurde erwogen, eine *Steuerverweigerung für den Straßenbau* zu propagieren.

Ausblick

Die Vielschichtigkeit und Multiperspektivität des Themas "autofrei leben" hat mich sehr animiert. Als politische Gruppierung ist ein Verband wie der hier angetretene darauf angewiesen, mit einem Methodenmix öffentlichkeitswirksam aufzutreten und gleichzeitig die motivationale Grundfrage des Autoverzichts bei der kleinen Gemeinde der autofrei Lebenden zu stabilisieren. Nur wenige Menschen fühlen sich vermutlich dauerhaft dem Druck und dem Sog der Autogesellschaft gegenüber gänzlich frei, und so mag auch das lebende Vorbild derer, die sich trotz aller bisherigen Naivitäten der *Autokritik* zu diesem Schritt entschlossen haben, lediglich eine begrenzte Wirkung entfalten.

Weitere Anschlußpunkte ergeben sich zu der Diskussion über nachhaltige Lebensstile im Sinne von "*Gut leben, statt viel haben*" (Giese, 1998). Es ist zu hoffen, daß sich eine autofreie oder autoarme Mobilität endlich auch in ökologisch sensible Bevölkerungskreise hinein verbreitet; daß der Schnitt im Kopf nicht ausgerechnet beim Griff zum Autoschlüssel einsetzt.

Unter wissenschaftlichen, insbesondere umweltspsychologischen Gesichtspunkten betrachtet, tut sich ein interessantes Forschungsfeld unter dem bereits bekannten Stichwort *Verkehrsmittelwahlen* auf, das bei einer gebotenen Komplexität des Vorgehens (Verwobenheit infrastruktureller, soziologischer, wirtschaftlicher sowie kultureller Rahmenbedingungen und individueller Verhaltensbereitschaften) innovative Ergebnisse zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erbringen könnte. Dabei ist die kleine Gruppe der survivors, der VerweigererInnen der Autogesellschaft eine aufschlußreiche, da sehr mobilitätsbewußte, und vermutlich besonders auskunftsbereite Untersuchungsgruppe.

Literatur

Flade, A (1997) .:Weichenstellung für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl. In: Giese, E.(Hg)(1997): Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Tübingen:dgvt, 219 - 226

Giese, E. (1998): "Gut leben statt viel haben". Von der Kluft zwischen Umweltbewußtsein und Umweltverhalten zu einem nachhaltigen Lebensstil. Vortrag auf dem Symposium "Zukunftsfähiges Thüringen" der Evangel.Akademie Neudietendorf. Erfurt im Juni 1998. Im Erscheinen.

Lange, H. (1995): Automobilarbeiter über die Zukunft von Auto und Verkehr.In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 47 (1995), 1, 141 - 156.

Sachs, W.(1990): Die Liebe zum Automobil. Reinbek:Rowohlt.