

## **Das Auto ist des Deutschen liebstes Kind ... und was ist mit den Kindern?**

Stephan Elkins

**Zusammenfassung:** Mit der kontinuierlichen Steigerung der individuellen Motorisierung setzt die Gesellschaft de facto eine Priorität zu Lasten der Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern. Der Beitrag sucht diesen Tatbestand in seinen verschiedenen Facetten zu beleuchten. Es wird argumentiert, dass es sich hier um eine gesellschaftliche Entscheidung über Prioritäten handelt, die es – ob bewusst oder unbewusst, explizit oder implizit – zu treffen gilt. Es stellt sich dabei die Frage, ob wir den Preis des erreichten Niveaus der Automobilisierung oder gar seiner weiteren Steigerung auf Dauer zu entrichten bereit sind oder ob alternativ Veränderungen in unserem Verhältnis zum Automobil nicht ein vergleichsweise erträglicher Preis für Verbesserungen der Lebensqualität nicht nur der Kinder wäre.

### **1 Einleitung**

In dem folgenden Beitrag geht es um gesellschaftliche Prioritäten. Automobilität genießt in unserer Gesellschaft außerordentlich hohe Wertschätzung. Alle Indizes der Entwicklung des Automobilverkehrs zeigen seit den fünfziger Jahren stetig auf Wachstum. Dieser Trend hält bislang ungebrochen an. Diese Entwicklung hat zweifellos ihre annehmblichen Seiten. Sie hat aber auch einen Preis: Sie hat einen ökologischen Preis, einen gesundheitlichen Preis und nicht zuletzt einen Preis mit Blick auf die Lebensbedingungen in urbanen Räumen, um einige Aspekte zu benennen. Diesen Preis zahlen gerade auch die Kinder durch eine entsprechende Beeinträchtigung ihrer Lebens- und Entwicklungsbedingungen.

Nun ist diese Entwicklung des Automobilverkehrs in Deutschland weder eine naturwüchsige noch eine zwangsläufige, sondern letztlich Ergebnis gesellschaftlicher Entscheidungen, die im Prinzip auch anders ausfallen könnten. Als Ergebnis gesellschaftlicher Entscheidungen sind sie entsprechend auch gesellschaftlich zu verantworten. Angesichts des in der Bundesrepublik erreichten Niveaus der Automobilisierung auf der einen Seite und der mit dieser Entwicklung verbundenen Kosten auf der anderen drängt sich die Frage auf, ob die ungebrochene Fortsetzung dieser Entwicklung als gesellschaftlich gewollte Prioritätensetzung gerechtfertigt werden kann. Wie man diese Frage letztlich auch immer beantworten mag, scheint es mir doch geboten, sie als öffentlich zu klärende zunächst einmal zu stellen, um sie im Bewußtsein auch der Kosten in die eine oder andere Richtung *begründet* zu entscheiden, statt sie als vermeintlichen Sachzwang einfach unreflektiert zu vollziehen. Kurzum: Wenn wir als Gesellschaft dem Automobil Priorität einräumen, sollten wir diese Entscheidung als begründete im Bewußtsein ihrer Kontingenz sowie des zu entrichtenden Preises treffen. Als Beitrag zu einem solchen Diskurs um gesellschaftliche Prioritäten will der folgende Text zur Schärfung des Bewußtseins für den Preis beisteuern, den wir in Bezug auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern entrichten.

## 2 Die Priorität des Automobils und die Nachrangigkeit der Lebensbedingungen von Kindern

Man stelle sich vor, man würde in der Bundesrepublik eine Befragung durchführen, in dem die Befragten über die folgende gesellschaftliche Prioritätensetzung zu befinden hätten: Was sollte die Gesellschaft im Konfliktfall den Vorrang beimessen, den Nutzungsbedingungen des Automobils oder den Lebensbedingungen von Kindern? Ohne empirische Belege ins Feld führen zu können, steht zu vermuten, dass in einer derart zugespitzten Entscheidungssituation eine tragfähige Mehrheit für die Förderung von Kindern optieren würde. Demgegenüber möchte ich die These verfechten, dass die bundesrepublikanische Gesellschaft realiter ihre Prioritäten durchaus anders ordnet und zwar zugunsten eines automobilzentrierten Verkehrssystems und zuungunsten ihrer Kinder. Bei der Gestaltung des städtischen Raumes genießt die Herstellung guter Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr eine hohe Priorität. Demgegenüber hat die Gestaltung des städtischen Raumes im Hinblick auf seine Qualität als Aufenthalts- und Erfahrungsraum von Menschen im Allgemeinen und als Aktionsraum von Kindern im Besonderen nachrangige Bedeutung.

Dieser Tatbestand scheint nicht zuletzt dann eigentümlich, wenn man bedenkt, dass wir, wenn wir das Haus verlassen, im statistischen Mittel nur etwa 90 Minuten am Tag unterwegs sind (alle Mittel der Fortbewegung inklusive) (BMVBW 2004: 86). Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist demnach stark an der Perspektive des Verkehrsteilnehmers orientiert; eine Einstellung, die für das Handeln während 90 Minuten unserer täglichen Lebenszeit bestimmend ist (wobei in 86% aller Fälle das Auto nicht länger als 30 Minuten am Tag bewegt wird, sofern es bewegt wird (BMVBW 2003a: 319)). Demgegenüber spielt die Perspektive des von Verkehr Betroffenen, also Bedürfnisse, die für die Qualität der verbleibenden 22,5 Stunden wesentlich sind, eine vergleichsweise marginale Rolle.<sup>1</sup>

Als ein erstes Indiz zur Unterfütterung dieser These von der Priorisierung des MIV seien einige Entwicklungstrends illustriert (vgl. Abbildung 1 und 2 bzw. Tabelle 1, S. 101f.). Die hier dargestellten Zeitreihen zeigen eine kontinuierliche Steigerung der Zahl der Kraftfahrzeuge auf den bundesrepublikanischen Straßen, die seit den fünfziger Jahren kontinuierlich anhält. Während 1955 erst 45 Pkw auf 1000 Einwohner der Bundesrepublik ab 18 Jahre kamen, waren es 1970 bereits 315; im Jahr 2003 verfügten die erwachsenen Bewohner der Bundesrepublik über eine Pkw-Flotte von 662 pro 1000 Erwachsene. Betrachten wir die Bevölkerungsstatistik, so zeigt sich ein Trend mit anderem Vorzeichen. Im Jahre 1955 lebten in der Bundesrepublik 366 Kinder bis unter 18 Jahre pro 1000 Erwachsene, 1970 war dieser Teil der Population auf 372 angestiegen, um dann weitgehend kontinuierlich abzusinken auf 223 im Jahr 2003.

Bei diesen Daten handelt es sich freilich zunächst lediglich um "Indizien", weil sie für sich genommen keineswegs hinreichen, die These der gesellschaftlichen Prioritätensetzung zu belegen. Die Gegenüberstellung einer entsprechenden Zeitreihe der Zahl der Fernsehgeräte und Kinder oder Kleidungsstücke und Kinder ergäbe ein vergleichbares oder gar noch ausgeprägteres Bild, ohne dass man deshalb darauf schließen könnte, daß wir Fernsehgeräten oder der Ausstattung unserer Kleiderschränke eine größere Relevanz beimessen als unseren Kindern.

---

<sup>1</sup> Auf diesen eigentümlichen Bias in der Perspektive der Verkehrsplanung wies mich Werner Brög (Socialdata, München) hin.

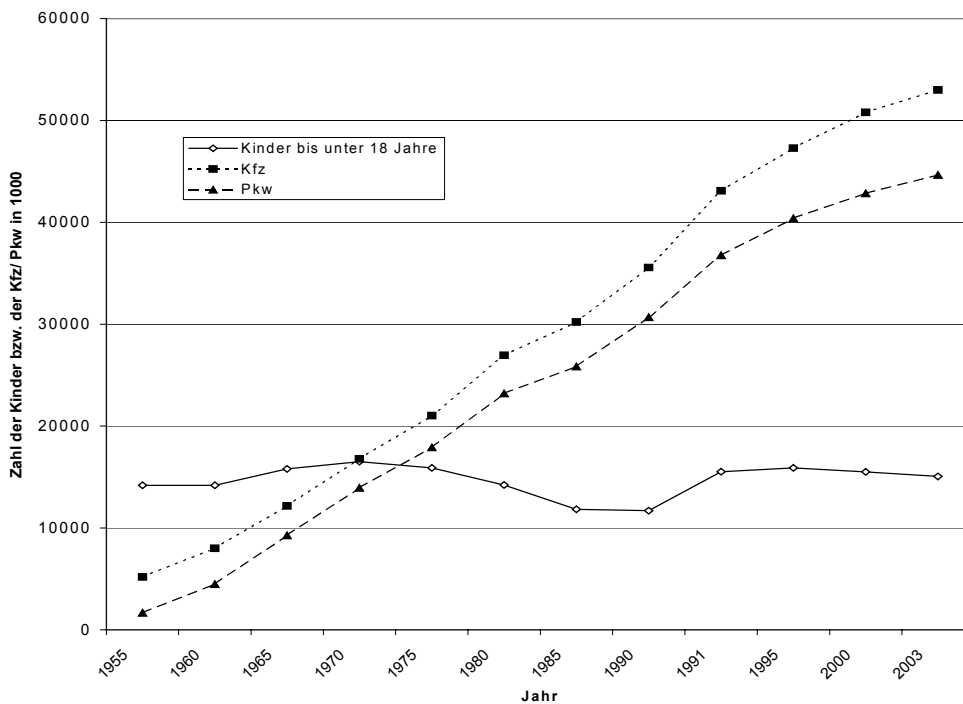


Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Kinder und Kfz/Pkw in der BRD von 1955-2003<sup>2</sup>

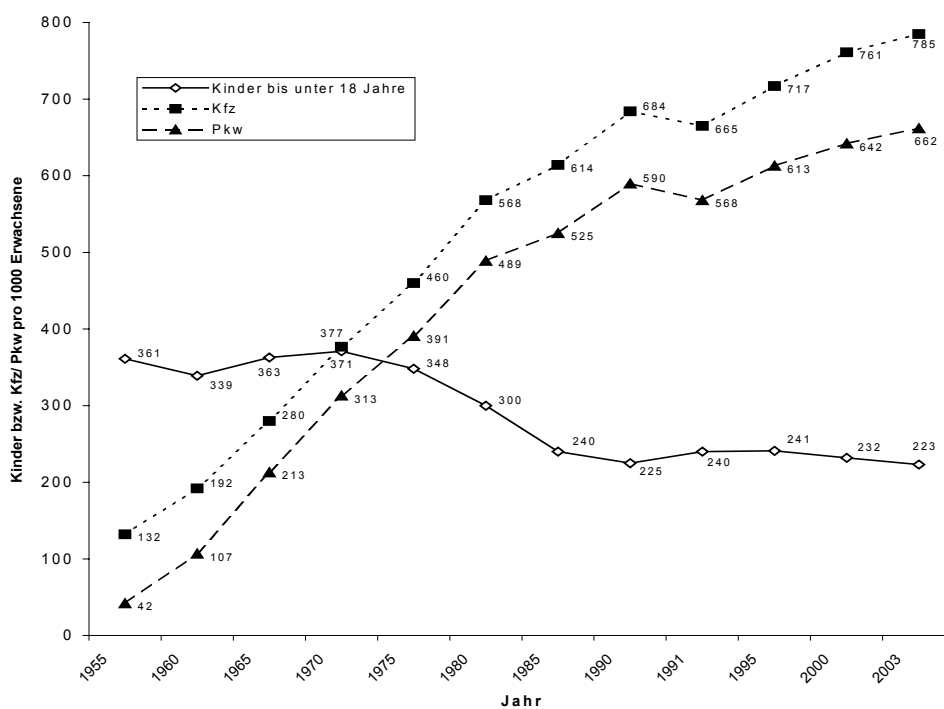


Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Kinder und der Kfz/Pkw pro 1000 Erwachsene in der BRD von 1955-2003<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Die Abbildung wurde erstellt auf der Grundlage von Daten aus: BMVBW 2000 und 2003b sowie Statistisches Bundesamt 1992 und 2003.

<sup>3</sup> Quellen siehe Fußnote 2.

Tabelle 1: Entwicklung der Zahl der Kinder und der Kfz/Pkw in der BRD von 1955-2003<sup>4</sup>

Jahr	erwachsene Bevölkerung (≥ 18 Jahre) in 1000	Kinder (< 18 Jahre) in 1000	Kfz-Bestand in 1000	PKW-Bestand in 1000	Kinder pro 1000 Erwachsene	Kfz pro 1000 Erwachsene	Pkw-Bestand pro 1000 Erwachsene
1955	39 334	14 184	5 184	1 663	361	132	42
1960	41 776	14 182	8 004	4 490	339	192	107
1965	43 509	15 787	12 168	9 267	363	280	213
1970	44 486	16 515	16 787	13 941	371	377	313
1975	45 744	15 901	21 020	17 898	348	460	391
1980	47 442	14 216	26 950	23 192	300	568	489
1985	49 190	11 830	30 204	25 845	240	614	525
1990	52 032	11 693	35 567	30 685	225	684	590
1991 <sup>5</sup>	65 261	15 522	43 085	36 772	240	665	568
1995	65 915	15 903	47 286	40 404	241	717	613
2000	66 759	15 500	50 794	42 840	232	761	642
2003	67 477	15 055	52 988	44 657	223	785	662

Ich möchte im Folgenden argumentieren, dass sich in dieser zunächst suggestiv anmutenden Gegenüberstellung von Autos und Kindern tatsächlich eine gesellschaftliche Prioritätensetzung widerspiegelt, denn es gibt eine reale Beziehung zwischen beiden Größen. Diese Beziehung ist nicht unmittelbar ursächlicher Art, etwa in dem Sinne: Weil es mehr von dem einen gibt, gibt es weniger von dem anderen. Die Beziehung ist vielmehr in der Art eines Spannungsverhältnisses oder eines latenten Konfliktes: Wenn die Bedingungen für die Entwicklung der einen Größe besonders günstig sind, verschlechtern sich die Bedingungen für die andere Größe und umgekehrt. Genauer formuliert: Es gibt einen latenten Konflikt dergestalt, dass die Verbesserung der Nutzungsbedingungen für eine steigende Zahl von Kraftfahrzeugen nur auf Kosten einer Beeinträchtigung der Lebensbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten von Kindern zu erreichen ist, während umgekehrt die Verbesserung der Lebensbedingungen der Kinder nur unter Beeinträchtigung der Nutzungsbedingungen für Kraftfahrzeuge erzielt werden kann. Lassen Sie mich den hier behaupteten Zusammenhang an einigen Punkten diskutieren.

### 3 Allgegenwärtige Automobilität als kindliches Sicherheitsrisiko

#### 3.1 Sicherheitsrisiko I: Unfallgefahren

Wenn man über die Folgen der steigenden Motorisierung für die Lebensbedingungen von Kindern nachdenkt, dann fällt einem schon aufgrund seiner Präsenz im öffentlichen Diskurs unweigerlich das Thema Sicherheit ein. Sicherheit wird gemeinhin unter dem Gesichtspunkt thematisch, dass Kinder insbesondere als nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, aber auch als

<sup>4</sup> Quellen siehe Fußnote 2, vorige Seite.

<sup>5</sup> Der ausgeprägte Anstieg der Bevölkerung gegenüber dem Vorjahr ist der deutschen Wiedervereinigung geschuldet. Ab 1991 sind die Bevölkerungszahlen für die gesamte Bundesrepublik ausgewiesen. Am Trend ändert sich dadurch freilich nichts.

Mitfahrer, im motorisierten Verkehr der Gefährdung durch eben diesen ausgesetzt sind. Während der langfristige Trend hier ein rückläufiger ist, bleibt doch ein nicht unerhebliches Gefährdungspotential. Im Durchschnitt der letzten Jahre forderte der Straßenverkehr einen Tribut von etwa 7-8 000 Toten und 500 000 Verletzten jährlich, darunter in der Größenordnung von 200-400 Toten und 40-50 000 verletzte Kinder (Statistisches Bundesamt 2000: 365 und 2004: 380-382).<sup>6</sup> Der Straßenverkehr ist damit Todesursache Nummer eins bei Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren.<sup>7</sup>

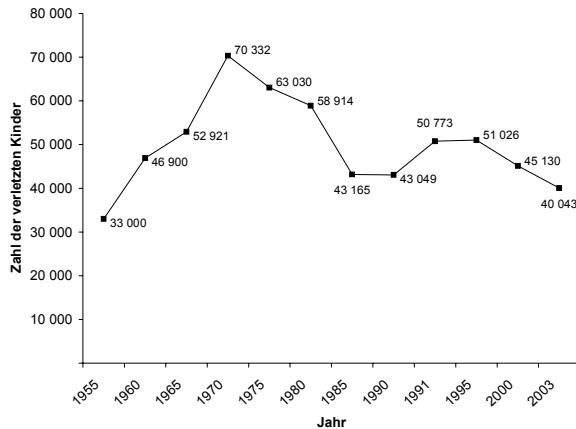


Abbildung 4: Zahl der verletzten Kinder (unter 15 Jahren)<sup>8</sup>

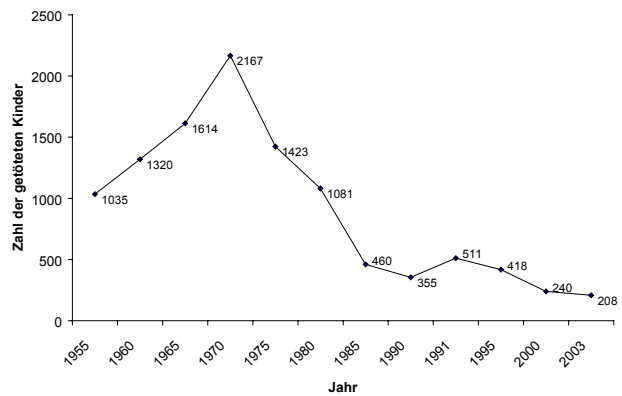


Abbildung 5: Zahl der getöteten Kinder (unter 15 Jahren) (Quellen: siehe Fußnote 8)

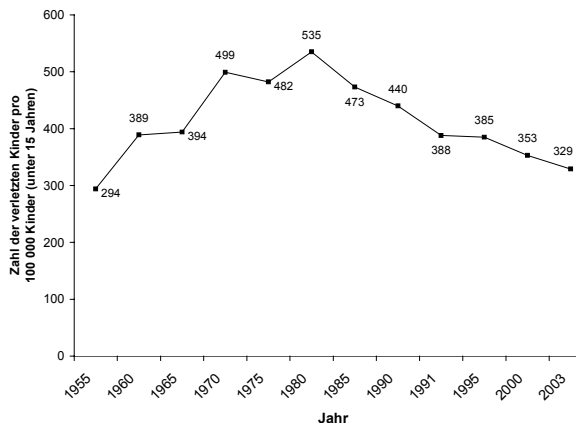


Abbildung 6: Zahl der verletzten Kinder (unter 15 Jahren) pro 100 000 Kinder (Quellen: s. Fußnote 8)

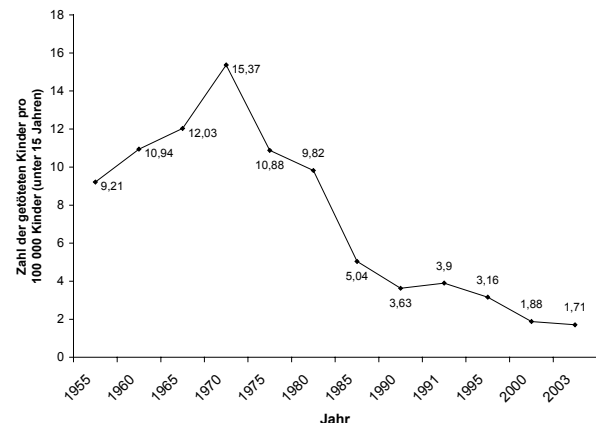


Abbildung 7: Zahl der getöteten Kinder (unter 15 Jahren) pro 100 000 Kinder (Quellen: s. Fußnote 8)

<sup>6</sup> Im Jahr 2002 waren insgesamt 6 842 Tote und 476 413 Verletzte im Straßenverkehr zu verzeichnen (Statistisches Bundesamt 2004: 380).

<sup>7</sup> Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass die Folgen der bei Verkehrsunfällen zugefügten Verletzungen in ihren unmittelbaren körperlichen Manifestationen keineswegs zureichend erfasst sind. So weist eine Literaturstudie der WHO darauf hin, dass Kinder nach Unfällen häufig und auch längerfristig unter Traumatisierungen leiden ("posttraumatic stress disorder") (Dora/ Phillips 2000: 29-30). Maßgeblich für die Entwicklung eines derartigen Krankheitsbildes ist dabei weder die Art des Verkehrsunfalls noch Art oder Grad der körperlichen Verletzungen, sondern die subjektiv wahrgenommene Lebensbedrohlichkeit des Ereignisses (ebenda: 30).

<sup>8</sup> Quellen: Statistisches Bundesamt 1957, 1962, 1967, 1972, 1977, 1982, 1987, 1992, 2002 und 2003. Es bleibt hier zusätzlich anzumerken, dass diese Zahlen nur bedingt das reale Unfallgeschehen widerspiegeln, da zu vermuten ist, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Verkehrsunfällen nicht polizeilich erfasst wird und deshalb nicht in offizielle Statistiken Eingang findet (vgl. Limbourg et al. 2000: 45f.).

Es handelt sich hierbei keinesfalls einfach um zufällige Unglücksfälle; der zu beklagende Blutzoll ist vielmehr die *systematische* Folge der *spezifischen* Organisation eines gesellschaftlichen Funktionszusammenhangs. Über die partikularen Kontingenzen hinweg (d.h. wen es aufgrund welcher besonderen Umstände im einzelnen jeweils trifft) haben wir es im aggregierten Ergebnis mit einer "sozialen Tatsache" zu tun, die der (Verkehrs-)Systemstruktur eigen ist. Es ist in gewisser Weise ähnlich einer Lotterie, bei der wir zu Beginn der Ziehung die im Ergebnis auszuschüttende Gesamtsumme kennen. Mit Hilfe der Ziehung bleibt lediglich zu klären, wessen Los es trifft. Ein wesentlicher Unterschied besteht darin, dass man in diesem Fall bezüglich der Teilnahme an der Ziehung nur sehr eingeschränkte Entscheidungsfreiheit hat.

Als sich zuverlässig wiederholendes systembedingtes Muster ist das Ergebnis in diesem Sinne einerseits vorhersehbar; als Gesellschaft wissen wir um diesen Tatbestand. Andererseits ist jenes Ergebnis keineswegs die alternativlose Folge der Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft. Grundsätzlich sind funktional äquivalente Organisationsformen dieses Funktionszusammenhangs durchaus vorstellbar, die in Hinsicht auf Sicherheit geringere Kosten versprechen. Das legt den Schluß nahe, dass wir als Gesellschaft mit der Entscheidung für diese spezifische Organisationsform unserer Mobilität diesen Preis als einen zu entrichtenden faktisch in Kauf nehmen.

Freilich wäre ein Verkehrssystem, ungeachtet aller mit ihm verbundenen Vorteile, gesellschaftlich schwer zu rechtfertigen, wenn dem Prozedere der Verteilung des zu erbringenden Tributs in den Augen der Gesellschaftsmitglieder die Willkürlichkeit einer Lotterie anhaftete. Dieses Problem ist dadurch gelöst, dass die Gesellschaft auf der Grundlage der Annahme operiert, der Einzelne habe individuellen Einfluß darauf – um im Bild zu bleiben – ob sein Los gezogen wird. Wenn die Verkehrsteilnehmer sich angemessen verhielten, käme es schließlich nicht zu den tragischen Folgen. In dieser Weise bleibt mittels entsprechender Zurechnungsregeln der individuellen Verantwortlichkeit der dem Handeln zugrundeliegende Systemzusammenhang als Problemquelle ausgeblendet.

Genau besehen ist jedoch die argumentative Haltbarkeit der diese Zurechnungsregeln begründenden Geltungsansprüche durchaus fragwürdig. Ein System, das einerseits kontinuierlich sehr hohe Anforderungen an die Leistung der Nutzer stellt und andererseits jegliche Unzulänglichkeit der Leistungserbringung sogleich mit Körperverletzung bis hin zur Todesstrafe zu sanktionieren droht,<sup>9</sup> wirft Fragen der Angemessenheit auf. Menschen sind, gleichsam "systembedingt", nun einmal fehleranfällig.<sup>10</sup> Es stellt sich dann die Frage, ob man die Resultate eines Systems mit geringen Fehlertoleranzen ohne weiteres den Subjekten anlasten kann oder ob es sich nicht vielmehr um einen Fall von unangepasster Technologie handelt (vgl. zu einer solchen Analyse Perrow 1989).

---

<sup>9</sup> Freund und Martin (1993: 103) berichten von einem bezeichnenden Verkehrssicherheitslogan des britischen Department of Transport zur Sensibilisierung für die Gefährdung von Kindern im Strassenverkehr: "one false move and you're dead". Mit derselben Grundausrichtung, wenngleich nicht ganz so prägnant, ist der Titel einer Verkehrserziehungskampagne der EU in Kooperation mit dem Roten Kreuz: "Du hast nur ein Leben, ... Pass darauf auf!" (vgl. Linnert 2003: 21 und online im Internet: URL: <http://www.1-leben.info/> [Stand 11.02.2004]).

<sup>10</sup> Man muss sich etwa nur klar machen, dass Menschen nicht stets die optimale Verfassung für systemkonforme Funktionalität aufweisen, wenn sie den Verkehrsraum betreten. Sie sind nicht immer den Erfordernissen entsprechend diszipliniert und konzentriert; manchmal sind sie in Gedanken versunken, durch vorangegangene Ereignisse abgelenkt oder nach einem anstrengenden Arbeitstag müde. Andermal lassen sie sich in ihrem Handeln durch Ärger oder Freude leiten. Das mag man aus der Perspektive der Verkehrssicherheit bemängeln, das Verkehrsgeschehen wird man allerdings kaum gegen derlei der menschlichen Existenz immanente Unzulänglichkeiten immunisieren können.

Wenn man bereits mit Blick auf den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer mit guten Gründen die Frage nach der Plausibilität individueller Verantwortlichkeit aufwerfen kann, so stellt sich diese Frage ungleich schärfer im Falle von Kindern. Entwicklungspsychologen und Pädagogen weisen darauf hin, dass Kinder eine Reihe von Fähigkeiten erst allmählich im Verlauf der Kindheit entwickeln, die sie überhaupt erst zu hinreichend kompetenten Teilnehmern im Straßenverkehr machen (Limbourg et al. 2000: 62-67). Diese Fähigkeiten sind erst im Alter von 10-14 Jahren vollständig entwickelt. Zu nennen sind hier: situationsangemessenes Gefahren- und Sicherheitsbewußtsein, die Fähigkeit, Entfernungen und Geschwindigkeiten angemessen einzuschätzen, die Fähigkeit, die Perspektive des Anderen einzunehmen und sie systematisch im eigenen Handeln in Rechnung zu stellen, das Richten der Aufmerksamkeit und die Konzentration auf "relevante" Aspekte der Situation (das heißt gemäß der - fremdgesetzten - Relevanzen des Straßenverkehrs) sowie psychomotorische Fähigkeiten. Je nach Altersgruppe stellen die Anforderungen an ein systemadäquates Verhalten von Kindern im Straßenverkehr eine erhebliche Überforderung des Kindes dar. Im Lichte kindlicher Unzulänglichkeit ist es dann wenig überraschend, dass Risikominimierungsstrategien auf das Fernhalten von Kindern aus dem Verkehrsraum rekurrieren. Dazu später mehr.

### **3.2 Sicherheitsrisiko II: Schadstoff- und Lärmemissionen**

Die Allgegenwart des Automobils tangiert die Sicherheit von Kindern nicht allein unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Unfallrisiken. Insbesondere in den Ballungsräumen stellt die Emission verkehrsbedingter Schadstoffe eine nicht zu unterschätzende Quelle potentieller gesundheitlicher Belastungen dar. Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Blei, Ozon, Benzol, Dieselruß, Cadmium, Platin, Tuluol, Tetrachlorethen sind derartige Stoffe, die durch den motorisierten Verkehr in die Luft gebracht werden (Limbourg et al. 2000: 73 ff., Wigle 2003: 300 ff., BMVBW 2003b, Dora/ Phillips 2000).

Welche Folgen das im einzelnen hat, kann von der Warte des Sozialwissenschaftlers nicht zuverlässig beurteilt werden. Jedenfalls werden zahlreiche Erkrankungen in der Literatur von Gesundheitsexpertinnen mit verkehrsbedingten Schadstoffen<sup>11</sup> in Verbindung gebracht: Allergische Erkrankungen, Asthma, Pseudokrupp, Bronchitis, Reizhusten, Beeinträchtigungen der Lungenfunktion und nicht zuletzt Krebs. In verkehrsbelasteten Gebieten haben bspw. Kinder Untersuchungen zufolge eine höhere Konzentration von verkehrsbedingten Schadstoffen mit krebserregender Wirkung im Blut als Kinder aus dem ländlichen Raum (Limbourg et al.: 77, siehe auch Teufel et. al. 2000, für eine Übersicht der gesundheitlichen wirkungen der in diesem Zusammenhang anfallenden Schadstoffe siehe auch WHO 2000).

In einer Studie von Greenpeace wird argumentiert, dass Kinder von verkehrsbedingten Schadstoffen dadurch noch besonders betroffen sind, dass sie sich einer Höhe (Auspuffhöhe) bewegen, in der Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Nähe zum Ursprung der Emission höher ausfallen (vgl. Greenpeace 1992). Die im Rahmen dieser Studie in Hamburg, Leipzig und München durchgeführten Messungen in Straßennähe und in "Kindernasenhöhe" (1,20 m) haben erheblich höhere Schadstoffbelastungen ergeben als solche an städtischen Messtationen in Höhen von 3-5 Metern. Zudem fielen hier Spitzenwerte während der Zeit von 7-8 Uhr an, also einer Zeitspanne, in der sich Kinder häufig auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule im Straßenraum aufhalten.

---

<sup>11</sup> Verkehr ist für die hier üblicherweise angeführten Schadstoffe nicht die einzige, aber doch einer der wesentlichen Quellen.

Grenzwerte sind zudem typischerweise auf die Konstitutionen einer durchschnittlichen Erwachsenenpopulation hin ausgelegt. Die besondere Verwundbarkeit von Kindern ist hier selten berücksichtigt. Eine besondere Vulnerabilität von Kindern resultiert nicht zuletzt aus einer konstitutionsbedingt relativ höheren Schadstoffexposition. Neben dem erwähnten Umstand der "Nähe" zur Emissionsquelle ist sie durch den Umstand gegeben, dass Kinder ein größeres Atemvolumen und eine größere Hautoberfläche im Verhältnis zum Körpergewicht aufweisen, sich häufig längere Zeit im Freien aufhalten als Erwachsene und dort typischerweise körperlich aktiver sind. Im Falle von Säuglingen und Kleinkindern kommt hinzu, dass Immunsystem und Lungenfunktion noch nicht vollständig entwickelt sind (Wigle 2003, ÄÄU 2003: 6, UBA 2004: 11, Limbourg et al.: 74-75).

Auch Verkehrslärm gilt als potentielle Quelle von Gesundheitsbelastungen bei Kindern. Inwieweit speziell Straßenverkehrslärm zu Gesundheitsbeeinträchtigungen bei Kindern führt, ist aufgrund der verfügbaren Studien offenbar nur schwer zu entscheiden (vgl. SRU 1999: 158ff.). Kinder, die kontinuierlichem Verkehrslärm (Straßen- ebenso wie Fluglärm) ausgesetzt sind, zeigen allerdings Störungen der kognitiven Funktionen; Denk- und Gedächtnisleistungen werden merklich beeinträchtigt (ebenda: 179-182).

In der langfristigen Betrachtung hat man zweifellos in dieser Problemdimension durch eine Strategie der technischen Modernisierung Fortschritte zu verzeichnen. Es werden aber auch Grenzen eines solchen Ansatzes sichtbar. So werden die erwarteten Emissionsminderungen zum Teil aufgezehrt durch steigende Fahrleistungen<sup>12</sup> der im Durchschnitt leistungsstärkeren Fahrzeugflotte (SRU 2000: 312, BMVBW 2003b). Weiterhin werden die leitenden Emissionsgrenzwerte regelmäßig auf einem Niveau festgesetzt, das den Anforderungen des Gesundheitsschutzes insbesondere von Kindern kaum gerecht wird. Zudem können an Stellen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen diese Grenzwerte auch bei verringerter Emission des Einzelfahrzeugs eben wegen der Massierung von Fahrzeugen häufig nicht eingehalten werden (vgl. SRU 2004: 281ff.).

Selbst einschneidendere Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und selektive Fahrverbote, wie sie in Zusammenhang mit der in den Sommermonaten virulenten Problematik des bodennahen Ozons diskutiert werden, sind hinsichtlich der Verbesserung der Luftqualität häufig allenfalls von begrenzter Wirksamkeit, wenn sie nur kurzfristig und kleinräumig angewandt werden.<sup>13</sup> Entsprechend hält der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen mit Blick auf die Ozonproblematik "langfristige Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung für dringend geboten" (SRU 2000: 344). In der Quintessenz scheint die Schlussfolgerung nicht übermäßig gewagt, dass die beobachtbare Entwicklungsdynamik der Automobilisierung mit den Erfordernissen eines effektiven Gesundheitsschutzes in einem schwer aufzulösenden Spannungsverhältnis liegt.

---

<sup>12</sup> Dieser Trend ist mit der Jahrtausendwende eingebrochen (vgl. BMVBW 2003b), vermutlich in Zusammenhang mit der lahmenenden Wirtschaftskonjunktur und den merklich gestiegenen Kraftstoffpreisen. Ob der jahrzehntelange Trend nachhaltig gebrochen ist, muss abgewartet werden.

<sup>13</sup> Vgl. SRU 2000: 327f., UBA 2003, European Commission 2004, Teufel et al. 1999. Letztere suchen nachzuweisen, dass eine entsprechend ausgestaltete Maßnahme mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und selektiven Fahrverboten durchaus wirksam sein kann.



#### 4 Die Qualität des Raumes: Entwertung städtischer Räume als Aktionsraum von Kindern durch die Vorherrschaft des Automobils

Der erreichte Grad der Motorisierung in Verbindung mit den vorherrschenden Nutzungsmustern des Automobils in unserer Gesellschaft münden in seine Allgegenwart in urbanen Räumen. Die unmittelbare Konsequenz dieser Entwicklung ist die Degeneration der Qualität öffentlicher Räume unter dem Gesichtspunkt ihrer Tauglichkeit als kindliche Aktionsräume. Dieser Tatbestand hat drei Facetten: Zum einen ist die Nutzbarkeit urbaner Räume durch das bereits diskutierte vom Automobil ausgehende Gefährdungspotential eingeschränkt. Desweiteren stellt sich bei dem erreichten Grad der Motorisierung das gleichsam triviale Problem ein, dass signifikante Flächen allein durch die Präsenz einer großen Zahl von Automobilen durch deren schiere Existenz als physische Entitäten bereits besetzt sind; ein Umstand, der durch den Flächenbedarf automobiler Infrastruktur im weitesten Sinne (neben Straßen und Stellplatzanlagen etwa auch Verkaufsräume, Tankstellen und Reparaturwerkstätten) angesichts knappen urbanen Raumes weiter verschärft wird. Und schließlich ist die Qualität der verbleibenden Flächen häufig noch dadurch beeinträchtigt, dass sie durch Verkehrsflächen partitioniert sind.

In einer Studie zu Aktionsräumen von Kindern in der Stadt hat Baldo Blinkert (1993) am Beispiel der Stadt Freiburg versucht, die Dominanz des Automobils im urbanen Raum anhand der Entwicklung der Flächenverhältnisse deutlich zu machen. Während es Mitte der 50er Jahre im Stadtgebiet Freiburg pro Hektar Fläche fast doppelt so viele Kinder wie zugelassene Kraftfahrzeuge gab, hat sich das Verhältnis zwischenzeitlich deutlich verschoben. Am Ende der 80er Jahre kamen 20 zugelassene Kraftfahrzeuge auf einen Hektar Stadtfläche, aber nur noch 5 Kinder (ebenda: 9). Wenn man sich die oben präsentierten Zeitreihen für die Entwicklung der Zahl der Kraftfahrzeuge und der Kinder für die gesamte Bundesrepublik vergegenwärtigt (S. 101f., Abbildung 1 und 2 sowie Tabelle 1), dann steht zu vermuten, dass sich das Verhältnis bis heute noch erheblich weiter in diese Richtung verschoben haben wird, und das nicht nur in Freiburg.

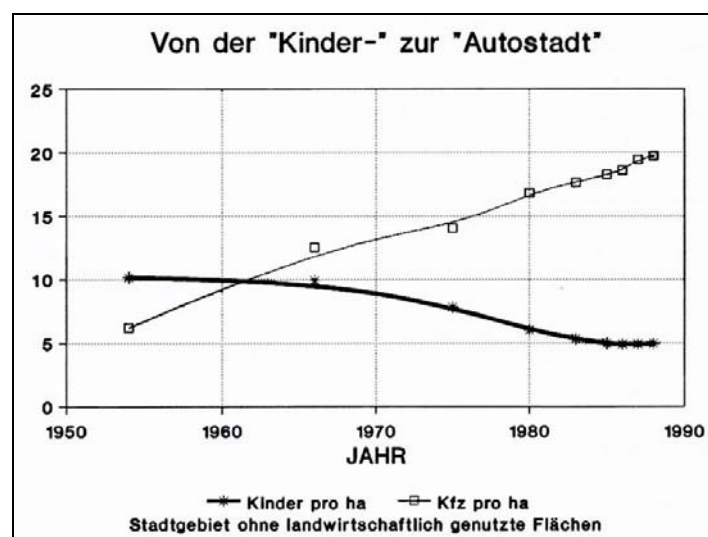


Abbildung 8: Kinder und Kfz pro Hektar Stadtgebiet in Freiburg  
(Quelle: Blinkert 1993: 9)

In besagter Studie hat Blinkert (1993: 10ff.) vier Kriterien für die Tauglichkeit als kindlicher Aktionsraum benannt: Der Raum muss für Kinder *zugänglich* sein, er muss durch Kinder ge-

staltbar sein, es muss die Chance geben, dort *Spielkameraden* anzutreffen, und die Nutzung des Raumes muss *gefährlos* möglich sein. Es bedarf sicherlich keiner ausführlichen Erörterung der These, dass Räume, die der Nutzung durch das Automobil unterliegen schon aufgrund des von ihm ausgehenden Gefährdungspotentials in der Regel als taugliche kindliche Aktionsräume ausscheiden. Diese Räume sind zudem nur begrenzt für Kinder zugänglich und gestaltbar; nicht zuletzt wegen des Gefährdungspotentials ist die Chance typischerweise geringer, dort Spielkameraden vorzufinden.<sup>14</sup> In dem Maße, wie der durch das Automobil beanspruchte Raum wächst, kommt es faktisch zu einer starken Einschränkung "kindertauglicher" Räume (vgl. auch Sachs 1981). Insofern spiegelt sich in der in Abbildung 8 dargestellten Entwicklung eine Verschlechterung der Aktionsräume für Kinder.

### **Exkurs: Zur (bau-)rechtlichen Normierung des Flächenangebots für Kinder und Autos**

In diesem Zusammenhang ist auch ein Blick in die baurechtlichen Regelungen der Bundesländer instruktiv. Unter der Vielzahl von Bestimmungen finden sich in allen Landesbauordnungen Regelungen zur Bereitstellung von Kinderspielflächen und Stellflächen für Kraftfahrzeuge im Zuge von Bauvorhaben. So finden sich beispielsweise in der Brandenburgischen Bauordnung bzw. der entsprechenden Verwaltungsvorschrift und der zugehörigen "Richtlinie über Kinderspielplätze" durchaus typische Regelungen. Diesen zufolge müssen bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als vier Wohnungen Kinderspielplätze entweder auf dem Grundstück oder in unmittelbarer Nähe des Grundstücks untergebracht werden (auch eine Bündelung dieser Flächen in Gemeinschaftsanlagen durch mehrere Bauherren sind hier möglich). Für Spielflächen für Kleinkinder sind 1 m<sup>2</sup> pro Bewohner vorzusehen (wobei die Kalkulation für jeden Aufenthaltsraum einer Wohnung einen Bewohner veranschlagt), mindestens jedoch 25 m<sup>2</sup> und ein weiterer Quadratmeter für Kinder im Alter von 6-12 Jahren, hier jedoch 40 m<sup>2</sup> Mindestfläche.<sup>15</sup> Hinsichtlich der Stellplätze ist bei Errichtung von Wohngebäuden ein Stellplatz pro Wohnung bis 100 m<sup>2</sup> bzw. zwei pro Wohnung über 100 m<sup>2</sup> Nutzfläche auf dem zugehörigen Grundstück oder in unmittelbarer Nähe einzurichten.<sup>16</sup> Gemäß den einschlägigen Kennzahlen kann für einen Pkw-Stellplatz (ohne Berücksichtigung von Zufahrtswegen und Manövriertflächen) eine Fläche von 12,5 m<sup>2</sup> veranschlagt werden (vgl. FGSV 2004: 16). In der Konsequenz ist der Tendenz nach für jede 3-Raum-Wohnung 6 m<sup>2</sup>, bei einer 4-Raum-Wohnung 8 m<sup>2</sup> und bei einer 5-Raum-Wohnung 10 m<sup>2</sup> Spielfläche nachzuweisen gegenüber einer jeweiligen Stellplatzfläche von 12,5 m<sup>2</sup>.<sup>17</sup> Wie groß die faktische Fläche ist, die dem einzelnen Kind als Spielfläche letztlich zur Verfügung steht, hängt neben der resultierenden Gesamtfläche freilich von der tatsächlichen Zahl der Kinder ab, die in dem fraglichen Gebäude wohnen (wobei bei der Ermittlung der herzustellenden Spielplatzflächen überhaupt nur die Wohnungen einer Wohnanlage in die Kalkulation einbezogen werden müssen, die ihrer Zweckbestimmung zufolge als für das Wohnen von Kindern geeignet angesehen werden können – so müssen bspw. Einraumwohnungen oder Altenwohnungen nicht berücksichtigt werden. Fakt ist aber auch, dass mit Bezug auf den zu errichtenden Wohnraum *systematisch* mehr Flächen für Stellplatzanlagen als für Freiflächen für Kinder vorgesehen sind.

Interessant in diesem Zusammenhang ist weiterhin die Frage, was im Problem- bzw. Konfliktfall passiert? Wie werden die aus diesen Regelungen resultierenden Flächenansprüche in Fällen behan-

<sup>14</sup> Bei letzterem spielt natürlich auch die insgesamt geringere Zahl von Kindern eine Rolle (Blinkert 1993: 10).

<sup>15</sup> Vgl. BbgBO § 7 Abs. 3, VVBbgBO 7.3 und Anlage 1 "Richtlinie über Kinderspielplätze".

<sup>16</sup> Vgl. BbgBO § 43, VVBbgBO Anlage 2 "Richtlinie über die notwendigen Stellplätze".

<sup>17</sup> Bei Wohnhäusern mit 9 oder weniger Wohnungen ist das Flächenverhältnis wegen der festgelegten Mindestflächen für Spielflächen günstiger, bei Wohnhäusern mit 10 und mehr Wohnungen folgen die Flächenverhältnisse exakt dem angegebenen Muster.

delt, wo die verfügbare Grundstücksfläche nicht ausreicht, diesen Ansprüchen in vollem Umfang gerecht zu werden? Bemerkenswert ist, dass alle Landesbauordnungen den Umgang mit dem Problem, die rechtlich notwendigen Stellplätze mangels zureichender Flächen nicht nachzuweisen zu können, sehr präzise regeln. Falls die erforderlichen Stellplätze auch nicht in unmittelbarer Nähe hergestellt werden können, werden entsprechende Ablösezahlungen fällig, wobei wiederum präzise festgelegt ist, dass diese Mittel *sachbezogen* zu verwenden sind; auf der Ebene von örtlichen Satzungen sind die konkreten Bedingungen dann üblicherweise sehr detailliert geregelt. Auffällig ist, dass der vergleichbare Fall mit Bezug auf Kinderspielflächen typischerweise weitaus weniger akribisch geregelt ist. Während alle Landesbauordnungen auch hier die Möglichkeit vorsehen, auf naheliegende Flächen auszuweichen bzw. die Errichtung von Gemeinschaftsanlagen als Alternative zu lassen, sieht nur Bayern eine der Stellplatzabläse analoge Regelung unter der Bedingung vor, dass diese Mittel von öffentlicher Seite zur Anlage einer entsprechenden Spielfläche verwendet werden (vgl. BayBO Art. 8 und 91).<sup>18</sup> Entsprechend finden sich in den Ortssatzungen bayerischer Kommunen detaillierte Ablöseregulungen für diesen Fall.<sup>19</sup> Demgegenüber finden sich in den anderen Landesbauordnungen keine vergleichbaren Bestimmungen zur Handhabung dieses Problemfalls. Auf der Ebene von Ortssatzungen stößt man allerdings fallweise durchaus auf alternative Regelungen des Problemfalls: so findet man lokale Ausnahmeregelungen, denen zufolge vom Normalfall abgewichen werden kann, wenn die "örtlichen Verhältnisse" der Einhaltung der Vorschriften entgegenstehen, wobei finanzielle Ausgleichsregeln, wie im Stellplatzfall, hier nicht vorgesehen sind (vermutlich weil durch die Landesbauordnungen nicht gedeckt).<sup>20</sup>

In drei der 16 Bundesländer ist allerdings der potentielle Konfliktfall zwischen Spiel- und Parkflächen auch explizit geregelt. So wird in Baden-Württemberg, Hamburg und Rheinland-Pfalz im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Regelungen für Stellplätze und Garagen die Priorität von Kinderspielflächen gegenüber der Anlage von Stellplätzen in der Weise fixiert, dass die Anlage von Stellflächen nicht auf Kosten von Spielflächen gehen darf.<sup>21</sup> In der Umkehrung bedeutet dies freilich auch, dass im Baurecht des weitaus größten Teils der Bundesrepublik auf eine solche eindeutige Priorisierung von Spielflächen im Konfliktfall verzichtet wird.

Abschließend möchte ich den Blick auf einen weiteren Ausdruck gesellschaftlicher Priorisierung im Baurecht lenken. Wirft man einen ganz oberflächlichen Blick in die jeweiligen Bauordnungen, so springt die rein quantitative Differenz im Textumfang der Regelungen ins Auge. Während Regelungen zu Kinderspielflächen wenige Zeilen bis zu einer halben Seite Gesetzestext umfassen, scheinen die notwendigen Regelungen zur Sicherung des Stellplatzangebots kaum auf weniger als einer Seite unterzubringen zu sein. Eine analoge Diskrepanz findet sich etwa in den ergänzenden Verwaltungsvorschriften zur Brandenburgischen Bauordnung: Während dort die Richtlinie über Kinderspielplätze ein wenig mehr als eine halbe Seite umfasst, erstreckt sich die Richtlinie über die notwendigen Stellplätze über drei Seiten.<sup>22</sup> Was sich in dieser Weise quantitativ abbildet, ist eine sehr viel ausgeprägtere Feinstrukturierung und Detailliertheit in den Stellflächen betreffenden Regelungen als es

<sup>18</sup> Zumindest in Brandenburg gab bis zum Inkrafttreten der novellierten Bauordnung in 2003 eine ähnliche Regelung. Sie wurde offenbar aufgrund eines festgestellten Missverhältnisses zwischen dem mit den Ablösebeträgen verbundenen Verwaltungsaufwand und den erzielten Erträgen in der novellierten Fassung gestrichen (vgl. Reimus/ Semtner/ Langer 2004: 59-60).

<sup>19</sup> Vgl. zum Beispiel die Satzung über die Herstellung von Kinderspielplätzen vom 22.02.1994 der Stadt Bamberg.

<sup>20</sup> Beispiele hierfür sind: Satzung der Stadt Essen über Lage, Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von Spielflächen für Kleinkinder vom 30.09.1997 oder Satzung über die Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder auf Baugrundstücken (Kinderspielplatzsatzung) der Stadt Dormagen vom 20.01.2004 .

<sup>21</sup> Vgl. Landesbauordnung für Baden-Württemberg § 37, Absatz 7, Hamburgische Bauordnung § 48, Absatz 3, Satz 4 und Landesbauordnung Rheinland-Pfalz §47, Absatz 7.

<sup>22</sup> Vgl. Verwaltungsvorschrift zur Brandenburgischen Bauordnung. Bekanntmachung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Vom 1. September 2003. In: Amtsblatt für Brandenburg – Nr. 42 vom 22. Oktober 2003, Anlage 1 und 2, S. 950-953.

für Kinderspielplätze als notwendig erachtet wird. Typisch sind hier etwa feingliederte Tabellen die jeder erdenklichen Gebäudeart einen differenzierten Stellplatzschlüssel zuweisen.<sup>23</sup> Demgegenüber beziehen sich Regelungen zur Anlage von Freiflächen für Kinder (dabei häufig allein für Kleinkinder) nur auf Wohngebäude und dort explizit nur auf solche, von denen erwartet werden kann, dass auch wirklich Kinder dort wohnen.

Diese unterschiedlichen Regelungen lassen sich als unterschiedliche normative Verständnisse der Einbettung ihrer Objekte in städtischen Räumen lesen. Das Automobil wird hier als integraler Bestandteil menschlicher Aktivitäten in städtischen Räumen begriffen, Gebäude oder Anlagen als Orte solcher Aktivitäten entsprechend als Grund für Automobilverkehr, der in Abhängigkeit der Nutzungsart in unterschiedlichem Umfang anfällt. Die sozialen Zurechnungsregeln sind dergestalt, dass dem Bauherren, der von der Nutzung des Gebäudes profitiert, die Verantwortung für das Fahrzeugaufkommen zugewiesen wird. Entsprechend hat er für die Unterbringung der Fahrzeuge Sorge zu tragen.<sup>24</sup> Von dieser Verantwortung im Normalfall kann er nur dann und auch nur graduell befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass aufgrund spezifischer Gegebenheiten ein geringeres Automobilverkehrsaufkommen erwartet werden kann.

Dagegen wird das Erfordernis der Sicherstellung kindertauglicher Flächen baurechtlich lediglich im Kontext eines spezifischen Segments von Wohngebäuden gesehen. Der hier angelegte normative Bias wird sichtbar, wenn man die Frage aufwirft, warum man das Vorhandensein von Kindern nicht in ähnlicher Weise als integralen Bestandteil menschlicher Aktivitäten in urbanen Räumen begreift und auch in diesem Fall einen entsprechenden Raumbedarf im Kontext von Gebäuden und Anlagen unterschiedlicher Nutzungsart baurechtlich zu sichern trachtet. In Einzelfällen sind solche Räume wohl anzutreffen, häufig stehen sie im Kontext eines zielgruppenorientierten Marketingkonzepts: ein Restaurant bietet einen angrenzenden Spielplatz, ein Kaufhaus einen entsprechenden Raum oder eine Arztpraxis eine Spielecke. Es obliegt dabei allerdings der Dispositionsfreiheit des jeweiligen Betreibers und wird nicht als etwas betrachtet, was es im allgemeinen öffentlichen Interesse systematisch sicherzustellen gilt. Führt man sich die Vielzahl von Gebäuden und Anlagen vor Augen, in denen man sich den Aufenthalt von Kindern im Gefolge der Aktivitäten von Erwachsenen schon ohne übermäßig große Anstrengungen der Phantasie vorstellen kann, so ist das Angebot an kinder-

---

<sup>23</sup> In den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf im Rahmen Richtlinie über die notwendigen Stellplätze der Brandenburgischen Bauordnung werden z.B. 77 verschiedene Gebäudearten bzw. Anlagen und 49 darauf bezogene Stellplatzschlüssel gelistet. Diese reichen von besagtem einen Stellplatz für Wohnungen bis 100 m<sup>2</sup> Nutzfläche bei Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern über einen Stellplatz je 40 m<sup>2</sup> Nutzfläche bei Büro- und Verwaltungsgebäuden bis hin zu fünf Stellplätzen pro Loch bei Golfplätzen (vgl. Verwaltungsvorschrift zur Brandenburgischen Bauordnung. Bekanntmachung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Vom 1. September 2003. In: Amtsblatt für Brandenburg – Nr. 42 vom 22. Oktober 2003, S. 952-953).

<sup>24</sup> Mit dem Begriff der "sozialen Zurechnungsregeln" soll der Umstand herausgestellt werden, dass "Verantwortlichkeit" nicht einfach sachimmanent ist, sondern dass es sich um einen sozialen Prozess der normativen Zuweisung von Verantwortung handelt, der grundsätzlich auch anders ausfallen könnte. Dem Bauherren die Verantwortung für die Bereitstellung von Stellplätzen zuzuweisen, weil sein Objekt Verkehr mit sich bringt, ist eben nur eine von mehreren denkbaren Konstruktionen. Wird ein Zielort mit dem Auto aufgesucht, ist eine Vielzahl von Akteuren an der Herbeiführung dieses Ereignisses beteiligt. Die Verortung von Verantwortlichkeit bei einem bestimmten Akteur offenbart ein *spezifisches* Verständnis des Gegenstandes. Das wird offensichtlich, wenn man sich prinzipiell mögliche Alternativen vor Augen führt. Man könnte ebensogut dafür argumentieren, die Verantwortung für die Unterbringung seines Fahrzeugs dem Fahrer zuzuweisen. Es ist seine Entscheidung, so könnte das Argument lauten, welches Verkehrsmittel er benutzt, es obliegt deshalb ihm selbst, sich um die Bedingungen der Möglichkeit seiner Entscheidung zu kümmern. Oder man könnte die Politik verantwortlich machen, in deren Zuständigkeit es fällt, öffentliche Infrastruktur bereitzustellen. Sofern sie den VerkehrsteilnehmerInnen durch die Bereitstellung von Straßen die Möglichkeit eröffnet, Zielorte mit dem Auto aufzusuchen, hat sie auch für die Möglichkeit der Unterbringung der Fahrzeuge zu sorgen. Man könnte aber ebensogut die Automobilindustrie verantwortlich machen und sie mit einer Stellplatzabgabe belegen, aus der Stellplätze finanziert werden könnten. Das Argument wäre hier, dass sie massenhaft ein Produkt in Verkehr bringt, das nun einmal naturgemäß eine bestimmte Fläche beansprucht, sie also für diese absehbare Folge der Nutzung ihres Produkts in Haftung genommen wird.

tauglichen Räumen mitnichten auch nur annähernd so ubiquitär wie das dort vorfindliche Stellplatzangebot.

In dieser spezifischen Eingrenzung der Pflicht zur Bereitstellung von Spielflächen offenbaren sich unterschiedliche soziale Zurechnungsregeln. Im Gegensatz zum Fall von Stellplätzen wird nicht dem Bauherren bzw. dem Betreiber eines für eine bestimmte Nutzung errichteten Gebäudes oder einer Anlage die Verantwortung zugewiesen, taugliche Räume für den Aufenthalt von Kindern der den Ort aufsuchenden Personen bereitzustellen. Vielmehr obliegt es dem mit der Beaufsichtigung beauftragten Personal (Eltern oder anderen Personen), die aus dem Aufenthalt von Kindern in nicht tauglichen Räumen resultierenden Probleme zu kontrollieren bzw. ihnen durch die alternative Unterbringung vorzubeugen, wenn sie selbst den fraglichen Ort aufzusuchen gedenken.

In der Quintessenz könnte man die sich in den hier wirksamen Zurechnungsregeln offenbarende Differenz im Verständnis des jeweiligen Gegenstandes folgendermaßen zuspitzen: Das Automobil ist der gleichsam naturwüchsige Bestandteil menschlicher Aktivitäten in urbanen Räumen, denn es ist das im Normalfall erwartbare Medium der Bewegung im Raum. Weil das so ist, muss für seine adäquate Unterbringung an den Zielorten gesorgt sein. Für die Unterbringung wird entsprechend derjenige verantwortlich gehalten, der durch die Schaffung des Zielortes als Verursacher des Verkehrs angesehen wird. Demgegenüber wird die Anwesenheit von Kindern außerhalb kinderspezifischer Einrichtungen (wie Schulen und Kindergärten) und Wohnanlagen nicht als notwendige oder im Normalfall erwartbare Begleiterscheinung von Aktivitäten in urbanen Räumen betrachtet. Wenn die für Kinder verantwortlichen Personen Zielorte aufsuchen, können sie das im Normalfall ebenso gut ohne die Begleitung von Kindern tun. Da die Anwesenheit von Kindern in der Dispositionsfreiheit des für sie verantwortlichen Personals liegt, obliegt es ihnen auch, die Tatsache der Anwesenheit von Kindern zu handhaben.

#### **4.1 Folgen der Entwertung städtischer Räume als Aktionsraum von Kindern durch die Vorherrschaft des Automobils**

Die eingeschränkte Kindertauglichkeit städtischer Räume hat eine Reihe von potentiell durchaus problematischen Konsequenzen, die sich nicht zuletzt dadurch auszeichnen, dass sie in den Debatten um konkrete verkehrspolitische Entscheidungen nicht als mögliche Folgen derselben präsent sind. Ich möchte thesenartig einige dieser im öffentlichen Bewußtsein weitgehend ausgeblendeten Folgen explizieren:

##### **These 1: Lösungsstrategien der Eltern verschärfen das Problem**

Eltern reagieren auf die von der Automobilität ausgehenden Gefährdung von Kindern im öffentlichen Raum häufig mit der Verlegung ihres Wohnstandortes in Gebiete, die in dieser Hinsicht geringere Risiken aufweisen. Solche Gebiete finden sich typischerweise als weitgehend dem Wohnen vorbehaltene Siedlungen am Rande oder in den Vororten der Stadt.<sup>25</sup> Die unmittelbare Konsequenz dieser Entscheidung ist regelmäßig die Verlängerung der Wege für die täglichen Aktivitäten, nicht zuletzt auch die der Kinder, und damit häufig die verstärkte Nutzung des Pkws im Alltag. Diese Entwicklung wird typischerweise dadurch verschärft, dass die im Vergleich zu den Quartieren der Kernstadt weniger dicht besiedelten peripheren Gebiete aus betriebswirtschaftlichen Gründen weniger gut durch den ÖPNV erschlossen wer-

<sup>25</sup> Freilich wird der Umzug an die Peripherie der Städte auch von anderen Motiven gespeist (wie z.B. kulturellen Leitbildern von erstrebenswerten Wohnbedingungen oder günstigeren ökonomischen Konditionen für den Erwerb von Wohneigentum). Dennoch scheint die Risikosituation von Kindern eine nicht unerhebliche katalytische Rolle bei dieser Entscheidung zu spielen (vgl. etwa Heine/ Mautz 2000: 135ff., Flade 1994: 165-166).

den können und die aus zeitökonomischen Gründen geknüpften komplexen Wegeketten<sup>26</sup> im Rahmen des anvisierten Zeitbudgets oft kaum ohne Nutzung des Automobils zu bewältigen sind.

Weiterhin neigen Eltern dazu, dort, wo Kinder auf ihren Wegen Gefährdungen ausgesetzt sein könnten, sie durch die Übernahme von Fahrdiensten im Schutzraum des eigenen Automobils vor diesen abzuschirmen. Inwieweit dieser Schutzraum die erwartete Sicherheit auch wirklich bietet, ist dabei sekundär; entscheidend ist vielmehr die Erwartung der Eltern.<sup>27</sup>

Im Ergebnis haben wir es mit einer Paradoxie zu tun: In der Summe resultieren die von den Eltern gewählten Problemlösungsstrategien in einer erhöhten Verkehrsbelastung, die letztlich das Problem verschärfen (jedenfalls für die jeweils anderen), das man zu lösen suchte. Mit der wachsenden Verkehrsbelastung verschärft sich der Druck auf die Verbliebenen, denselben (Aus-)Weg zu wählen. Es handelt sich um einen sich selbst verstärkenden Kreislauf.

## **These 2: Die räumliche Dominanz des Automobils stellt eine hinderliche Bedingung für die kindliche Entwicklung dar**

Während das Paradoxon der folgeninduzierten Steigerung des automobilen Gefährdungspotentials zumindest in Gestalt des Problems der Suburbanisierung im verkehrspolitischen Diskurs eine gewisse Präsenz behaupten kann, bleiben andere weitreichende Dimensionen der Problematik völlig ausgeblendet. So finden sich in der einschlägigen Literatur zahlreiche Hinweise dafür, dass die Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum Anpassungsreaktionen der betroffenen Akteure zeitigt, die spezifische Folgen für die kindliche Entwicklung erwarten lassen. Im Folgenden möchte ich einige dieser Gesichtspunkte diskutieren.

Mit der Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum haben sich bestimmte Verhaltensstandards als allgemeingültige gesellschaftliche Norm durchgesetzt. Wenn man sich dort aufhält (ob als Fahrzeuglenker oder Fußgänger), ist ein subjektiver Zustand gefordert, der sich durch ein hohes Maß an körperlicher Funktionstüchtigkeit, Selbstdiszipliniertheit, konzentrierter Aufmerksamkeit und Umsichtigkeit auszeichnet. Umgekehrt bleibt wenig Raum für Zustände, die mit diesen Anforderungen in Konflikt geraten können, wie Träumerei, Verspieltheit, Spontaneität oder generell die Vernachlässigung verkehrorientierter Relevanzen bei der Fokussierung von Aufmerksamkeit. Konformität mit diesen Anforderungen ist gleichsam die normative Bedingung für die Gewährung vollständiger Bewegungsfreiheit in der automobilen Gesellschaft; eine Verknüpfung, die den Status einer unhinterfragten (allerdings durchaus fragwürdigen) Selbstverständlichkeit des Lebens in der modernen Gesellschaft genießt. Freund und Martin (1993: 98-100) sehen im Aufzwingen einer in dieser Weise ausgerichteten Subjektivität im öffentlichen Raum eine subtile Form vorherrschender sozialer Kontrolle; sie sprechen von einer spezifischen "Politik der Subjektivität" (99). Da Kinder schon entwicklungsbedingt diesen normativen Anforderungen nicht genügen können (sie neigen in

---

<sup>26</sup> Weil die Wege weiter und damit potentiell zeitaufwändiger sind, werden verschiedene Aktivitäten miteinander verbunden, um Zeit zu sparen (siehe etwa Heine/ Mautz 2000).

<sup>27</sup> Inwieweit das Automobil den erwarteten Schutzraum tatsächlich bietet ist schwer zu beurteilen. Fakt ist, dass beispielsweise im Jahr 2001 von 42 574 im Straßenverkehr verletzten und 231 im Strassenverkehr getöteten Kindern unter 15 Jahren 15 092 als Mitfahrer/innen in Pkw verletzt wurden und 93 als solche ihr Leben liessen (Statistisches Bundesamt 2002: 316). Ob im Falle eines geringeren Anteils von Pkw an den zurückgelegten Wegen in dieser Altersgruppe insgesamt mehr oder weniger Kinder im Strassenverkehr umgekommen wären, kann mangels Daten einer entsprechenden Kontrollgruppe nicht ohne weiteres abgeschätzt werden.

dieser Hinsicht gleichsam strukturell zur Devianz), sehen sich Kinder in ihrer Bewegungsfreiheit beschnitten – "zu ihrem eigenen Schutz", oder genauer: um sie vor den Folgen einer normativen Regulierung von öffentlichen Räumen zu schützen, die die Bedingungen für die Teilhabe von Kindern weitgehend unberücksichtigt lässt. Wir haben es genau besehen hier mit einer Struktur sozialer Ungleichheit zu tun. Denn die resultierende Ungleichbehandlung hat ihren Grund eben nicht einfach in Entwicklungsdefiziten von Kindern, sondern in einer gesellschaftlichen Praxis, die einem relevanten Segment der Bevölkerung die prinzipielle Möglichkeit der Teilhabe an der Nutzung des öffentlichen Raumes raubt und damit Exklusion produziert.

Angesichts der Verhaltensanforderungen in dem Verkehr zugänglichen Räumen einerseits und der kindlichen Unzulänglichkeiten andererseits neigt das verantwortliche Aufsichtspersonal zur Minimierung von Risiken durch das Fernhalten von Kindern aus Räumen, die durch automobilen Nutzungen tangiert sind. Kinder werden durch die Gestaltung von Anlagen, durch "Einhegungen", wie Zäune, Mauern und dergleichen, oder durch Ge- und Verbote aus dem Straßenraum ferngehalten, sind auf Innenräume oder spezielle "Reservate" (wie eigens eingerichtete Spielplätze, Gärten oder Innenhöfe) verwiesen beziehungsweise betreten dem Verkehr zugängliche Räume bevorzugt unter Aufsicht von entsprechend kompetenten Begleitpersonen. Mit Blick auf die eingangs gestellte Frage nach dem Preis, den wir als Gesellschaft für die Annehmlichkeiten unserer spezifischen sozialen Organisationsform von Mobilität zu zahlen bereit sind, stellt sich hier die interessante Frage nach erwartbaren beziehungsweise beobachtbaren Konsequenzen dieser Bestimmungen der kindlichen Lebenspraxis.

1. Die unmittelbare Konsequenz ist, dass Kinder, sofern sie in den ihnen von der Wohnstätte aus unmittelbar zugänglichen Räumen Verkehrsrisiken ausgesetzt sind und soweit eigenständig unmittelbar zugängliche, eingehegte Flächen (etwa an die Wohnstätte angrenzende Gärten und Innenhöfe) nicht verfügbar sind, weniger Zeit unbeaufsichtigt außerhalb der Innenräume verbringen (Blinkert 1993: 117-142, Flade 1994: 164-167). Sofern es den Eltern nicht gelingt, in entsprechendem Umfang kompensatorische Angebote zu organisieren, hat das zur unmittelbaren Folge, dass die Kinder sich weniger im Freien aufhalten und entsprechend weniger Spielraum für außerhäuslich typische körperliche Aktivitäten haben.<sup>28</sup>
2. Unter solchen Bedingungen können in der Folge spezifische "Mangelerscheinungen" auftreten. So kann die begrenzte physische Beanspruchung bei innenraumkompatiblen Aktivitäten in Bewegungsmangel resultieren. Ebenso kann es infolge der Beschränkung von räumlich verfügbaren Gelegenheiten zum Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen kommen. Neben möglichen Folgen für körperliche Entwicklung und Gesundheitszustand<sup>29</sup> können sich Defizite in der Entwicklung (psycho-)motorischer, kognitiver und sozialer Fähigkeiten einstellen. Defizite dieser Art werden in diversen Studien der letzten Jahre konstatiert.<sup>30</sup> Hierin ist die weitere Paradoxie angelegt, dass Kinder so der Möglichkeitsräume beraubt werden, die förderlich wären, um gerade jene Fähigkeiten zu entwickeln, die sie benötigen, um zu kompetenten Verkehrsteilnehmern zu werden. Ein Umstand, der zur Verfestigung ihrer Gefährdungslage sowie der damit einhergehenden Ausgrenzung aus öffentlichen Räumen beiträgt.

---

<sup>28</sup> Hüttenmoser (1994: 178-181) wirft die Frage auf, ob Kompensation hier überhaupt ausreichend möglich ist.

<sup>29</sup> Siehe auch den Beitrag von Töpfer in diesem Band.

<sup>30</sup> Limbourg (1999) weist auf eine ganze Reihe solcher Untersuchungen hin.

3. Diese Bedingungen haben auch für das Erziehungspersonal nicht unerhebliche Konsequenzen. Sind etwa Eltern darum bemüht, unerwünschten Folgen dieser Art vorzubeugen, sehen sich mit zusätzlichen zeitlichen Beanspruchungen durch entsprechende Transport- und Aufsichtstätigkeiten konfrontiert, die anfallen, wenn Kinder auf ihren Wegen zu tauglichen Arealen begleitet werden müssen. Weitere Folgen, die aus erhöhter Beanspruchung der Eltern resultieren, wie etwa die Verschärfung der Problematik von Vereinbarkeit von Beruf und Familie, seien hier nur angedeutet (das erwähnen bspw. Flade 1994 und Hüttenmoser 1994).
4. Aus diesen Bedingungen resultiert weiterhin die in aller Regel wenig bedachte Konsequenz, dass kindliche Aktivitäten zu einem hohen Anteil in organisierten (Kindergarten, Schule, Hort, Sportverein etc.) oder in anderen von Erwachsenen beaufsichtigten Kontexten stattfinden. Welche Konsequenzen hat es für die kindliche Entwicklung, wenn Kinder nur sehr eingeschränkt eigene Erfahrungen in von Erwachsenen unkontrollierten Räumen machen können? Es scheint nicht abwegig, in der Beschränkung der Freiräume für unbeaufsichtigte Aktivitäten auch eine Einschränkung in den Möglichkeiten der Entwicklung von Selbständigkeit und Unabhängigkeit zu vermuten (Sachs 1981).<sup>31</sup> Gerade in der modernen Gesellschaft ist die Entwicklung von persönlicher Autonomie ein funktionales Erfordernis für erfolgreiches Operieren.

### **These 3: Erfahrungen der Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum fördern die Autoorientierung im eigenen Verkehrsverhalten**

Als letzte weitreichende und doch wenig bedachte Konsequenz sei der Umstand angeführt, dass die Erfahrungen, die Kinder im städtischen Raum machen, auch für ihr eigenes Verkehrsverhalten als Erwachsene Konsequenzen hat. So führen etwa die alltäglichen Erfahrungen mit der Dominanz des Autos im städtischen Raum bzw. die Erfahrungen der Beschränkung eigener Aktionsmöglichkeiten durch diese Dominanz eben nicht zur kritischen Reflexion dieses Zusammenhangs. Typischerweise führen solche Erfahrungen zur Ausbildung einer eigenen Autoorientierung als Chance zur Teilhabe an den Vorteilen dieser Bewegungsform (gegenüber den tatsächlichen oder vermeintlichen Nachteilen von Alternativen) und als Schutz vor den davon ausgehenden Nachteilen. So konnte in einer Studie in sechs deutschen Städten ein Zusammenhang zwischen dem Grad der Ausrichtung des städtischen Raumes am Auto und den Einstellungen von Schülern der Sekundarstufe I zur Mobilität festgestellt werden (Flade/ Limbourg 1998). In einer Stadt mit ausgeprägt gut entwickelter Fahrradinfrastruktur und einem hohen Anteil an Radverkehr war eine ausgeprägte Orientierung der SchülerInnen am Rad als Verkehrsmittel zu beobachten, während in stark autoorientierten Städten, wie Oberhausen und Bottrop im Ruhrgebiet, eine ausgeprägte Autoorientierung auch der SchülerInnen beobachtet werden konnte.<sup>32</sup> Hier haben wir es mit einer reproduktiven Schleife zu tun, in der die Dominanz der Automobilität die Formierung der diese tragenden Präferenzen und damit die Fortsetzung dieser Dominanz fördert.

---

<sup>31</sup> Ein anschauliches, wenngleich anekdotisches Beispiel in diese Richtung findet sich in Freund/ Martin (1993: 123-124), wo aus einem Bericht über die Kindheit in New York City zitiert wird, zu Zeiten, in denen der innenstädtische Verkehr noch das Spielen auf der Strasse erlaubte.

<sup>32</sup> Beobachtungen, die in dieselbe Richtung zielen, konnten Moczek/ Rambow (2004) bereits bei Kleinkindern machen.



## 5 Abschließende Überlegungen

In den vorangegangenen Abschnitten ging es darum, die These zu belegen, dass die Nutzungsbedingungen für Kraftfahrzeuge und die Lebensbedingungen von Kindern in einem mehr oder weniger latenten Konflikt zueinander stehen. Auf dem erreichten Niveau der Motorisierung läßt sich die Verbesserung der Bedingungen für die einen nur auf Kosten der Beeinträchtigung der Bedingungen für die anderen erzielen und umgekehrt. Sofern die hier angeführten Zusammenhänge tragfähig sind, muss man konstatieren, dass sich in den eingangs präsentierten Zeitreihen zur Entwicklung der Zahl der Autos, angesichts des erreichten Niveaus der Motorisierung und der faktischen Knappheit von urbanen Flächen, eine erhebliche Verschlechterung der Qualität öffentlicher Räume als Aktionsräume von Kindern spiegelt. Die kontinuierliche Steigerung der Automobilisierung und die damit einhergehende Hegemonie der Automobilität stellt eine gesellschaftliche Prioritätensetzung zu Lasten der Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern in urbanen Räumen dar.

Im Lichte der gesellschaftlichen Kosten von autozentrierter Mobilität auf hohem Niveau wird man sich mit der eingangs aufgeworfenen Frage auseinanderzusetzen haben, ob diese Entwicklung als gesellschaftlich *gewollte* Prioritätensetzung ungebrochen fortgesetzt werden soll. Bei einer solchen Auseinandersetzung wird man freilich zur Kenntnis nehmen müssen, dass Mobilität mit den Strukturprinzipien der modernen Gesellschaft inhärent verwoben ist und damit nicht beliebig zur (politischen) Disposition steht (Projektgruppe Mobilität 1999, Rammler 1999 und 2001) und das Automobil Eigenschaften aufweist, die den spezifischen Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsbedürfnissen unter diesen Bedingungen entgegenkommen.<sup>33</sup> Gleichwohl wird man konstatieren müssen, dass die eindimensionale Steigerung von Automobilität als Strategie zur Sicherung von Mobilität sowohl mit Blick auf diesen unmittelbaren Zweck als auch in erweiterter Perspektive hinsichtlich des saldierten Gesamtbeitrags zur Lebensqualität durchaus widersprüchliche Ergebnisse zeitigt. Mit der zunehmenden Automobilisierung sind wir weder grundsätzlich stets mobiler noch können wir sie pauschal durchweg als Verbesserung unserer Lebensbedingungen verbuchen. Wie die Analyse der Situation von Kindern zeigt, kann sowohl in der einen wie in der anderen Hinsicht auch das Gegenteil der Fall sein.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Entscheidend ist hier, dass das Automobil ein hohes Maß an individuell autonomer Beweglichkeit im Raum erlaubt. Im Prinzip kann fast jeder Punkt im Raum, zu jeder Zeit und weitgehend unabhängig von den Dispositionen anderer erreicht werden.

<sup>34</sup> Die Zentrierung des Verkehrssystems auf das Automobil erscheint genau besehen als eine eigentümlich "unmoderne" Lösung für moderne Mobilitätsanforderungen. Der Kern von Modernität liegt in der Erweiterung des durch Handeln erreichbaren Optionshorizontes durch "Vorverlegung der Grenzen, die der Entscheidungs- und Handlungsfreiheit sozialer Akteure (durch soziale oder physische Festlegungen – SE) gesetzt sind" (Offe 1986: 99). Eine (institutionell gesteuerte) eindimensionale Steigerung nur eines Optionensets, die über nicht-intendierte Nebenwirkungen und Interferenzen in hohem Maße den erreichbaren Optionsraum in anderen Dimensionen vernichtet, muss im Grunde unter dem Gesichtspunkt von Modernität als problematisch gelten. Die Modernität eines autozentrierten Verkehrssystems muss gemessen an diesem Maßstab insofern als fragwürdig gelten, als es Mobilität gleichsam institutionell sehr eng an einen spezifischen Verkehrsträger bindet und in dieser Hinsicht ungeachtet der Folgen die Freiheit der Akteure, über das jeweilige Medium ihrer Mobilität zu befinden, sehr stark restringiert. Im Kern haben wir es hier im Infrastruktursystem Verkehr mit einem, wenn auch etwas anders gelagerten Ausdruck dessen zu tun, was Offe (1986) mit Blick auf den Operationsmodus der ausdifferenzierten Subsysteme als Modernitätsrückstand der modernen Gesellschaft diagnostizierte. Demzufolge sehen wir uns vor das Problem gestellt, dass "nahezu sämtliche Sachverhalte des sozialen, wirtschaftlichen, politischen Lebens kontingent, wählbar und im Wandel begriffen sind, daß aber andererseits die institutionellen und strukturellen Prämissen, über die jene Kontingenz läuft, im gleichen Zuge aus dem Horizont politischer [...] Disposition herausrücken. Der perfektionierten Fähigkeit der Subsysteme, immer neue Handlungsoptionen zu erschließen, steht ihr Unvermögen gegenüber, die fatalen Zusammen-

Vor diesem Hintergrund stellt sich die naheliegende Frage, ob nicht weniger mehr wäre. Weniger Automobilität kann durchaus mehr Mobilität für manche (z.B. Kinder) bedeuten und potentiell mehr Lebensqualität für viele. "Weniger" meint dabei weder den pauschalen Verzicht auf die Vorzüge von Automobilität noch gar Mobilitätsverlust. Weniger meint vielmehr die Rücknahme der (kulturell weitgehend als Selbstverständlichkeit verankerten) Hegemonie von Automobilität. Dies erfordert ein verändertes Verhältnis zum Auto.

Fragt man sich nach in dieser Hinsicht prinzipiellen Spielräumen unter den Bedingungen einer modernen Gesellschaft, ist es zunächst hilfreich sich zu vergegenwärtigen, dass es bei Mobilität im Kern nicht um das Zurücklegen von Wegen, sondern um *gesellschaftliche Teilhabe* geht, um *Zugang* zu Orten, Ressourcen, Handlungsmöglichkeiten; Mobilität kann dabei als Möglichkeitsraum der räumlichen und sozialen Beweglichkeit begriffen werden – während Verkehr die faktische Bewegung im physischen Raum darstellt (Canzler/ Knie 1998: 10f., 28ff., 117ff.). Sich dies zu vergegenwärtigen ist deshalb nützlich, weil es den Blick für den Umstand öffnet, dass Bewegungen im Raum durch Motive gesteuert sein können, deren Bedienung nicht grundsätzlich unter allen Umständen das empirisch beobachtete Maß an Bewegung im Raum erfordert, es mithin gleichwertige, aber weniger verkehr-intensive oder gar nicht-verkehrliche Lösungen geben könnte. Im Kern beruht die Idee der "Stadt der kurzen Wege"<sup>35</sup> auf einem solchen Gedanken.

Ebensowenig wie Mobilität zwangsläufig mit Verkehr gleichzusetzen ist, ist Verkehr notwendig an das Automobil gebunden. Damit soll nicht der triviale Tatbestand bezeichnet sein, dass man stattdessen auch den Bus nehmen könnte. Vielmehr soll der Blick dafür geschärft werden, dass Spielräume für den Rückbau automobiler Hegemonie in der Schaffung von Bedingungen liegen, die die Ablösung der häufig vorzufindenden Fixierung auf das Auto als mehr oder weniger *exklusivem* Verkehrsmittel fördern zugunsten eines bewussteren, d.h. instrumentelleren und damit potentiell selektiven Umgangs mit ihm.<sup>36</sup> Die Idee ist hier die eines grundsätzlich flexiblen Umgangs mit *allen* Verkehrsmitteln unter Abwägung des Transportzwecks und sonstiger relevanter Gesichtspunkte. Im Idealfall wäre die Verkehrsmittelwahl eine ergebnisoffene Entscheidung, die fallspezifisch prinzipiell auch anders ausfallen könnte. Eine in dieser Hinsicht förderliche Bedingung wäre, neben der generellen Verbesserung der Nutzungsbedingungen für nicht-automobile Verkehrsträger, die systematische Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, wo möglich und sinnvoll als integriertes Verkehrsdienstleistungsangebot.<sup>37</sup> In kultureller

---

hänge, die sie damit auf der Makro-Ebene laufend stiften, unter Kontrolle zu nehmen oder verantwortlich abzuändern. [...] Je mehr Optionen wir uns erschließen, desto weniger steht das institutionelle Gerüst, mit dessen Hilfe wir sie uns erschließen, selbst zur Option" (ebenda: 104). Man könnte hier analog argumentieren: Je mehr wir den Möglichkeitsraum unserer Beweglichkeit (Mobilitätsoptionen) als einen automobilen erschließen, desto weniger steht das autozentrierte Verkehrssystem als das institutionelle Gerüst unserer Mobilität selbst zur Option.

<sup>35</sup> Siehe z.B. Jessen 1996 für eine Diskussion der Thematik und umfangreiche Literaturhinweise. Freilich muss man sich der Grenzen eines solchen Ansatzes bewusst sein; dazu kritisch auch Canzler/ Knie 1998: 95-113.

<sup>36</sup> Nur am Rande sei hier erwähnt, dass 10% aller mit dem Kfz zurückgelegten Wege bis zu einem Kilometer reichen und bei jeder vierten Autofahrt eine Strecke von weniger als drei Kilometern zurückgelegt wird (vgl. BMVBW 2003a: 42 und BMVBW 2004: 91), was zumindest von der Weglänge her nicht unbedingt Entfernungen darstellen, die in jedem Falle die Benutzung des Kfz als alternativlos erscheinen lassen.

<sup>37</sup> Beispiele für eine solche intermodale Verknüpfung könnten sein: Man fährt mit dem Fahrrad zum Bahnhof, steigt dort samt Fahrrad in die Bahn. Dies ist bequem möglich, die Verbindung ist günstig und schnell. Am Zielbahnhof angekommen kann das Rad dort weiter zum Zielort benutzt werden. Oder: Man fährt mit Straßenbahn oder Taxi zum Bahnhof, am Zielbahnhof angekommen, steht ein Auto aus dem Pool des örtlichen Car-Sharing Angebots bereit. Mit ihm fährt man über Land zu den angestrebten Zielorten, die sonst nur schwer zu erreichen wären. Die gesamte Verkehrsmittelkette kann über einen Anbieter gebucht und bezahlt werden. In Ansätzen gibt es solche Verknüpfungen, z.B. die Kooperation von Car-Sharing Anbietern mit der Deutschen Bahn (DB) unter dem Dach DB Car-Sharing, das Angebot von Mietfahrrädern wäh-

Hinsicht käme diesem Ansinnen sicherlich eine Entkoppelung der instrumentellen und symbolischen Funktion der Automobilnutzung entgegen, ohne dabei grundsätzlich eine zwingende Voraussetzung zu sein.<sup>38</sup> In einer solchen Einstellung ist das Auto immer nur eine von mehreren Möglichkeiten der Wegebewältigung, über die nach Zweckmäßigkeit Gesichtspunkten befunden wird. Im Einzelfall können sich bei nüchterner Abwägung des Kosten- und Zeitaufwands gar Spielräume für die Entkoppelung von Nutzung und Besitz von Fahrzeugen ergeben, wie sie dem Angebot von Car-Sharing Organisationen zugrunde liegt.

Schließlich werden weitere Spielräume für die Aufweichung automobiler Vorherrschaft sichtbar, wenn man sich vergegenwärtigt, dass auch dort, wo wir uns für die Autonutzung entscheiden, sie nicht notwendig in der gewohnten Weise ablaufen muss, dass im Prinzip fast jeder Punkt im Raum jederzeit auch punktgenau zu erreichen ist. Autoarme oder -freie Wohngebiete mit Quartiersgaragen, analog autoarme Innenstädte mit entsprechend platzierten Stellplatzanlagen, die Bündelung des Autoverkehrs auf zentralen Achsen, begleitet durch komplementäre Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Fläche; systematische Maßnahmen dieser Art würden es erlauben, urbane Flächen als attraktive Aufenthalts- und Aktionsräume wiederzugewinnen, ohne auf die Vorzüge der Automobilität im wesentlichen verzichten zu müssen.

Am Anfang dieses Beitrags stand die Frage nach gesellschaftlichen Prioritäten. Wir zahlen einen Preis für Automobilität auf sehr hohem Niveau nicht zuletzt mit Blick auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern. Es stellt sich die Frage, ob im Zuge der ungebremsten Fortsetzung jener Entwicklung dieser Preis weiterhin im selben oder gar in steigendem Umfang entrichtet werden soll. Oder wären Veränderungen in unserem Verhältnis zum Automobil im vorgeschlagenen Sinne nicht ein vergleichsweise geringer Preis, den wir für die Verbesserungen der Lebensbedingungen nicht nur der Kinder aufwenden müssten? Diese Frage werden wir als Gesellschaft letztlich auf jeden Fall zu entscheiden haben, ob wir es explizit und begründet oder de facto auf dem Wege der Nichtbefassung tun.

## Literatur

ÄÄU - Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (2003): Ozon-Dokumentation 2003. Online im Internet: URL: [http://wien.gruene.at/ozon/download/Ozondokumentation2003\\_rzte.pdf](http://wien.gruene.at/ozon/download/Ozondokumentation2003_rzte.pdf) [Stand 07.10.04].

Blinkert, Baldo (1993): Aktionsräume von Kindern in der Stadt. Eine Untersuchung der Stadt Freiburg. Herbolzheim: Centaurus.

Buhr, Regina/ Canzler, Weert/ Knie, Andreas/ Rammler, Stephan (Hrsg.) (1999): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin: edition sigma.

---

rend der Sommermonate durch die DB in einigen Städten (z.B. Berlin oder Frankfurt/M.) oder die Möglichkeit der Nutzung des Nahverkehrs mit Fahrscheinen der DB zur An- und Abfahrt zum Bahnhof in einigen Städten bei Fernreisen.

<sup>38</sup> Mit instrumenteller Funktion ist jene Seite der Automobilnutzung bezeichnet, bei der es um ein Mittel zur Erreichung eines beabsichtigten Zweckes geht, zum Beispiel den Transport von A nach B. Mit der symbolischen Funktion ist die Seite der Automobilnutzung bezeichnet, bei der es um die Kommunikation sozialen Sinns geht, zum Beispiel den Ausdruck einer spezifischen Subjektivität oder von sozialem Status. Unter instrumentellen Gesichtspunkten ist das Auto sicherlich einfacher substituierbar als in symbolischer Hinsicht. Andererseits muss eine selektivere Nutzung des Autos nicht zwangsläufig seine symbolische Funktion kompromittieren. Als Statussymbol, um die Nachbarn zu beeindrucken, mag eine teure Limosine auch dann funktionieren, wenn sie öfter in der Garageneinfahrt stehen bleibt, während man mit dem Fahrrad einen Ausflug macht.

- BMVBW – Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2000): Verkehr in Zahlen 2000. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.) (2003a): Tabellenband Mobilität in Deutschland – Basisstichprobe. Online im Internet: URL: [http://www.kontiv2002.de/pdf/mid2002\\_tabellenband\\_basis.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/mid2002_tabellenband_basis.pdf) [Stand 01.09.04].
- BMVBW – Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2003b): Verkehr in Zahlen 2003/2004. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.) (2004): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht. Online im Internet: URL: [http://www.kontiv2002.de/publikationen/pdf/ergebnisbericht\\_mid\\_ende\\_1444\\_punkte.pdf](http://www.kontiv2002.de/publikationen/pdf/ergebnisbericht_mid_ende_1444_punkte.pdf) [Stand 29.7.04].
- Canzler, Weert/ Knie, Andreas (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien u.a.: Böhlau.
- Dora, Carlos/ Phillips, Margaret (eds.) (2000): Transport, environment and health. WHO Regional Publications, European Series, No. 89. Copenhagen.
- European Commission (2004): Commission Decision of 19 March 2004 concerning guidance for implementation of Directive 2002/3/EC of the European Parliament and of Council relating to ozone in ambient air. Document number C(2004) 764. In: Official Journal of the European Union, March 2004: 50-59.
- Flade, Antje (1994): Effekte des Straßenverkehrs auf das Wohnen. In: Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz: 155-169.
- Flade, Antje/ Limbourg, Maria (1998): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft – Eine vergleichende Untersuchung von sechs deutschen Städten. Zusammenfassung. Online im Internet: URL: [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/FladeLimb.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/FladeLimb.html) [Stand 28.07.2004].
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (2004): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Köln.
- Freund, Peter/ Martin, George (1993): The Ecology of the Automobile. Montreal u.a.: Black Rose Books.
- Greenpeace (1992): Greenpeace Studie Luft. Ergebnisse der Luftschadstoffmessungen in "Kindernasenhöhe" (6/1992). Online im Internet: URL: [http://archiv.greenpeace.de/GP\\_DOK\\_30/STU\\_LANG/C09ST03.HTM](http://archiv.greenpeace.de/GP_DOK_30/STU_LANG/C09ST03.HTM) [Stand 01.09.04].
- Heine, Hartwig/ Mautz, Rüdiger (2000): Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. In: Lange, Hellmuth (Hrsg.): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Über Grenzen der Moralisierbarkeit der Kluft zwischen Umweltbewußtsein und Umwelthandeln. Opladen: Leske + Budrich: 119-142.
- Hüttenmoser, Marco (1994): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz: 171-181.
- Jessen, Johann (1996): Der Weg zur Stadt der kurzen Wege - versperrt oder nur lang? In: Archiv für Kommunalwissenschaften, 35. Jg., Heft 1: 1-19.

- Limbourg, Maria (1997): Überforderte Kinder. Welche Anforderungen stellt die Kinderpsychologie an die Verkehrssicherheitsarbeit? Bericht über die Tagung "Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr – Forderungen an die Praxis". Schweizerisches Institut für Verwaltungskurse, St. Gallen. Online im Internet: URL: [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/Schweiz.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Schweiz.html) [Stand 28.07.2004].
- Limbourg, Maria (1999): Der Einfluß des Straßenverkehrs auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern. Essen. Online im Internet: URL: [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/Lebens.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Lebens.html) [Stand 04.10.2004].
- Limbourg, Maria/ Flade, Antje/ Schönharting, Jörg (Hrsg.) (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- Linnert, Uta (2003): Spielen sorgt für Sicherheit: Die neusten Trends aus der Mobilitätserziehung. In: fairkehr 4/2003: 16-21.
- Moczek, Nicola/ Rambow, Riklef (2004): Mobilitätserfahrungen von Drei- bis Sechsjährigen in Stadt und Zwischenstadt. In: Dalkmann, Holger/ Lanzendorf, Martin/ Scheiner, Joachim (Hrsg.): Verkehrsgenese. Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Mannheim: MetaGIS: 149-164.
- Offe, Claus (1986): Die Utopie der Null-Option. Modernität und Modernisierung als politische Gütekriterien. In: Berger, Johannes (Hrsg.): Die Moderne - Kontinuität und Zäsuren. Soziale Welt, Sonderband 4. Göttingen: 97-117.
- Perrow, Charles (1989): Normale Katastrophen: Die unvermeidbaren Risiken der Großtechnik. Frankfurt/ New York: Campus.
- Projektgruppe Mobilität (1999): Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive. In: Buhr u.a. 1999: 9-20.
- Rammler, Stephan (1999): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung. In: Buhr u.a. 1999: 39-71.
- Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: edition sigma.
- Reimus, Volker/ Semtner, Matthias/ Langer, Ruben (2004): Die neue Brandenburgische Bauordnung. Heidelberg u.a.: Rehm.
- Sachs, Wolfgang (1981): Kindheit und Geschwindigkeit. Über die Schwierigkeit, in einer automobilisierten Gesellschaft aufzuwachsen. In: Holzapfel, Helmut/ Jeschke, Carola/ Sachs, Wolfgang: Automobilisierung und Ungleichheit. Schriftenreihe Energie und Gesellschaft, Heft 12. Technische Universität Berlin. Berlin: 17-25.
- SRU – Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (1999): Umwelt und Gesundheit - Risiken richtig einschätzen. Sondergutachten. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- SRU – Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (2000): Umweltgutachten 2000. Schritte ins nächste Jahrtausend. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- SRU – Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (2004): Umweltgutachten 2004. Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern. Baden-Baden: Nomos.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2000): Datenreport 2000 – Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Bonn.

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2004): Datenreport 2004 – Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Bonn.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (1957-2003): Statistisches Jahrbuch 1957-2003. Für die Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart: Metzler-Poeschel. (Benutzte Jahrgänge: 1957, 1962, 1967, 1972, 1977, 1982, 1987, 1992, 2002 und 2003).
- Teufel, Dieter/ Bauer, Petra/ Voigt, Sabine/ Wagner, Thomas (1999): Bodennahes Ozon – Vorschläge zu einer Novellierung des Sommer-Smog-Gesetzes. UPI-Bericht Nr. 48. Heidelberg.
- Teufel, Dieter/ Bauer, Petra/ Voigt, Sabine/ Wagner, Thomas (2000)<sup>4</sup>: Krebsrisiko durch Benzol und Dieselrußpartikel. UPI-Bericht Nr. 44. Heidelberg. (1. Auflage 1997).
- UBA – Umweltbundesamt (2003): Ozonsituation 2003 in der Bundesrepublik Deutschland. Kurzbericht. Berlin. Online im Internet: URL: <http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-1/2500.pdf> [Stand 11.10.2004].
- UBA – Umweltbundesamt (2004): Hintergrundinformation: Sommersmog. Berlin. Online im Internet: URL: <http://www.umweltdaten.de/uba-info-presse/hintergrund/sommersmog-2004.pdf> [Stand 07.10.2004].
- WHO – World Health Organization, Regional Office for Europe Copenhagen (2000): Air Quality Guidelines for Europe, 2nd edition. WHO Regional Publications, European Series, No. 91. Copenhagen. Online im Internet: URL: <http://www.who.dk/document/e71922.pdf> [Stand 12.02.2004].
- Wigle, Donald T. (2003): Child Health and the Environment. Oxford: Oxford University Press.