



Andreas Knie

**Wo kommen bloß
die vielen Autos her
und wie werden wir
sie wieder los?**





Immer mehr Verkehr und parkende Autos verstopfen die Straßen. Familie, Arbeit, Urlaub und Großeinkauf – alles funktioniert nur mit dem Auto. Warum ist das so? Und kann man das ändern?

Der Mobilitätsforscher Andreas Knie beleuchtet die Entwicklung der Massenmotorisierung in Deutschland, die vielen staatlichen Unterstützungsleistungen und deren Folgen. Durch die große Anzahl an Fahrzeugen verliert das Auto allmählich seine eigentliche Funktion: Es wird unpraktisch und stellt zudem eine erhebliche Belastung für Mensch und Umwelt dar.

Aber wie können wir uns vom Auto befreien? Sind moderne Gesellschaften nicht auf das Auto angewiesen? Welche Ideen gibt es für eine mobile Wende, von der alle profitieren?



ISBN 978-3-89581-631-4



www.alexander-verlag.com

Andreas Knie, *Wo kommen bloß die vielen Autos her...*



Andreas Knie (*1960) ist seit 1996 Professor für Soziologie an der TU Berlin. Gemeinsam mit Weert Canzler leitet er am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) die Forschungsgruppe »Digitale Mobilität«. Von 2002 bis 2016 war er Bereichsleiter bei der Deutschen Bahn AG und von 2006 bis 2018 Geschäftsführer des »Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel« (InnoZ) in Berlin. Er ist an zahlreichen Innovationen im Verkehrssektor beteiligt gewesen.

Andreas Knie

**Wo kommen bloß
die vielen Autos her
und wie werden wir
sie wieder los?**



Alexander Verlag Berlin

Alexander Verlag Berlin –
unabhängiger Verlag seit 1983

Originalausgabe

© by Alexander Verlag Berlin 2025

Alexander Wewerka, Fredericiastr. 8, D-14050 Berlin

info@alexander-verlag.com · www.alexander-verlag.com

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Abdrucks und der
Digitalisierung, vorbehalten.

Lektorat: Christin Heinrichs-Lauer. Dank an Michael Kraus

Gestaltung, Grafiken und Satz: Antje Wewerka

ISBN 978-3-89581-631-4

Printed in the EU (March) 2025

Inhalt

7	Vorbemerkung
11	1. Das Auto im Kopf
44	2. Das Auto und die Nationalsozialisten
70	3. Das Auto und die Massenmotorisierung
95	4. Das Auto und seine soziale Wirkung
104	5. Das Auto schafft sich ab
118	Exkurs: Busse und Bahnen als Alternativen?
130	6. Jenseits des Autos
153	7. Das Auto in der Politikfalle
165	8. Verkehrswende?
179	Quellen und Nachweise
190	Literatur

»Besteigen Sie Ihr erstes Auto und nehmen Sie Abschied. Nehmen Sie Abschied von einer Welt, der Sie bisher angehörten: der Welt der Fußgänger. Es ist ein sehr angenehmer Abschied, den keine Wehmutstränen durchtränken ... Sobald Sie zum ersten Mal Ihre Hände auf das Steuer des eigenen Wagens legen, sind Sie nicht mehr das, was Sie bisher waren ... Als Autofahrer werden sich Ihre bisherigen Fußgänger-Ansichten von Menschen, Straßen, Landschaften, Klima, Tieren, Straßenbahnen und anderen Verkehrszeugen radikal wandeln.«

(Irmgard Keun, *Das erste Auto*, 1953)

Vorbemerkung

Alle Welt fährt Auto. In Deutschland wird über Sinn und Unsinn gezankt. Das Auto ist gleichermaßen wichtig, gesellschaftsprägend, vermutlich auch identitätsstiftend und dennoch Problem Nummer eins für Umwelt und Natur und letztlich auch für die Menschen selbst. Es wird darüber gestritten, aber das Auto scheint ein unverrückbarer Teil unserer Normalität zu sein, obwohl die Zahl der Autos aus umweltpolitischen Gründen deutlich reduziert werden müsste.

Das Auto war offenkundig immer schon da, es gilt als unhinterfragte Selbstverständlichkeit, die politisch nicht zu diskutieren ist. Das Auto erhält eine Vielzahl von Förderungen und Unterstützungen, die als Privilegien nicht erkennbar sind, nicht wahrgenommen werden, weil sie als Normalität erscheinen. Und gegen die Normalität ist schwer anzugehen.

Das Buch beschäftigt sich daher mit der Frage: Wenn die Gesellschaft um das Auto herumgebaut ist, die Moderne nur durch ihren technischen Unterbau – das Auto – denkbar, möglich und lebbar wurde, was würde geschehen, wenn sich die Zahl der Autos aus klimapolitischen Gründen verringert? Gibt es dann auch weniger Gesellschaft?

Arbeitshypothese ist, dass es keinen Sinn hat, eine Verkehrswendebatte zu beginnen, wenn die Dynamik der gesellschaftlichen Entwicklung nicht mitbedacht wird, weil das Auto als Teil einer Normalität und nicht als Problem empfunden und daher auch nicht infrage gestellt wird. Denn die Frage nach der Verbindung zwischen Verkehrsmittel und

gesellschaftlicher Entwicklung ist bisher kaum gestellt worden. Im Mittelpunkt stand immer nur die Debatte, warum im Verkehrssektor die international beschlossenen Klimaziele seit Jahren verfehlt werden.

Hier möchte das Buch eine Antwort liefern, die zugespitzt ist und vielleicht auch überraschend klingt: *Das Auto schafft sich selbst ab*. Es hat die Gesellschaftsbildung durch die funktionale Differenzierung im Raum tatsächlich ermöglicht und ist Teil eines nicht zu hinterfragenden komplexen Systems geworden, das auch politisch nicht angreifbar ist, weil das Auto gleichsam als eine Institution wie Ehe, Schule oder DIN-Norm gilt.

Aber das Auto ist auch Ursache für einen entfernungsintensiven Arbeits- und Lebensstil, der mehr und mehr als beschwerlich empfunden wird. Es hat die Menschen auch auseinandergebracht; das vom Auto diktierte Leben ist den Menschen zu anstrengend geworden; die Erfahrungen der Pandemie, die plötzliche Option, nicht mehr jeden Tag ins Büro zu müssen, sind zu verlockend. Nun reichen die Erosionen tiefer in die Gesellschaft hinein, als es auf den ersten Blick erscheint. Überraschend ist die Korrelation zwischen der Zahl der zugelassenen Autos und der Scheidungsrate. Viele Veränderungen in der Gesellschaft werden zwar wahrgenommen, aber nicht dem Auto zugeschrieben.

Dieser Wandel passiert nicht über Nacht und auch nicht überall, aber er ist jetzt schon sichtbar. Und nur dort, wo diese gesellschaftlichen Fliehkräfte bereits wirksam werden, wo sich das Auto von einer universellen Alltagsmaschine zu einer notwendigerweise noch vorhandenen Mobilitätsreserve gewandelt hat, kann mit Verkehrswendeaktivitäten langsam der Umbau angegangen werden. Damit verliert das Auto auch seine Legitimation für die vielen Privilegien. Das schafft eine neue Ausgangssituation in der Verkehrspolitik.

Das vorliegende Buch fasst die Erfahrung aus vielen Jahrzehnten durch die Beschäftigung mit dem Thema in Theo-

rie und Praxis zusammen. Bereits bekannte und erforschte Erkenntnisse werden mit neuen und erstmals vorgetragenen Ergebnissen verbunden. Ziel ist, das eingeführte Verständnis vom Auto und von der sozialen Praxis, die sich daraus entwickelt hat, als Resultat eines sehr folgenreichen politischen Unterstützungsnetzwerks zu erkennen und als historisch überkommene Form zu identifizieren, deren Auflösung man nicht verpassen sollte.

Andreas Knie

Berlin, Februar 2025

1

Das Auto im Kopf

Was ist passiert? Bei der letzten Berliner Landtagswahl warb die CDU mit Plakaten, auf denen zu lesen war: »Berlin, lass dir das Auto nicht verbieten.« Die FDP-Bundespartei verabschiedete im August 2024 ein Grundsatzpapier »Pro Auto«; der erste Satz darin lautet: »Kommunen, Länder und Europäische Union müssen sich zum Automobil bekennen.« Das Auto wird plötzlich begründungs- und sogar bekenntnispflichtig. Es ist also nicht mehr selbstverständlich. Es wird diskutiert. Das Auto wird sozusagen »politisch«. Vor wenigen Jahren wäre das noch undenkbar gewesen. Autos waren einfach da! Plötzlich rückt eine jahrzehntelang unhinterfragte Realität in den Fokus. Europäische Hauptstädte wie London, Paris, Mailand oder Stockholm beginnen, den Funktionsraum des Autos in den Innenstädten drastisch einzuschränken; in deutschen Städten tauchen immer mehr Durchfahrtssperren auf; Abstellmöglichkeiten werden reduziert, dabei galt das Parken von privaten Autos auf öffentlichen Flächen bislang als normal. Aufregung gab es nur, wenn dafür Gebühren erhoben wurden, die selbstverständlich immer als zu hoch, zu willkürlich und als sozial



ungerecht empfunden wurden. Aktuell sollen viele Stellplätze wieder ganz verschwinden.

Ohne Zweifel hat das Auto seine Strahlkraft eingebüßt. Mittlerweile wissen fast alle, dass die vielen Autos nicht gut für die Umwelt und das Klima sind; in den Ballungsräumen funktioniert die »freie Fahrt für freie Bürger« schon lange nicht mehr. Der Begriff der »Verkehrswende« macht die Runde und aktuelle Umfragen zeigen: Immer mehr Menschen wünschen sich weniger Autos, jedenfalls in den Städten.

Aber wie steht es um das Auto? Können wir uns tatsächlich vom Auto befreien? Sind moderne Gesellschaften nicht auf das Auto angewiesen? Brauchen Demokratie und wirtschaftlicher Wohlstand nicht das Auto als verkehrliche Grundlage? Viele Gewohnheiten, Annehmlichkeiten, aber auch Selbstverständlichkeiten in unserem Leben sind ohne Auto nicht möglich. Das Auto ist nicht nur eine Maschine zur Raumüberwindung, sondern hat uns und die Welt verändert. In Deutschland scheint das besonderes nachhaltig gelungen zu sein. Das von Kurt Tucholsky so trefflich beschriebene »Ideal« des Lebens mit dem Ku'damm vor der Tür, den Alpen im Hinterhof und dem Meer um die Ecke war die vorweggenommene Idee der schönen Autowelt. In seinem 1927 entstandenen Gedicht *Das Ideal* geht es um die Wünsche und Vorstellungen vom idealen Wohnort:

Ja, das möchtest:

Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse,
vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße;
mit schöner Aussicht, ländlich mondän,
vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn
aber abends zum Kino hast du nicht weit
Das Ganze schlicht, voller Bescheidenheit ...

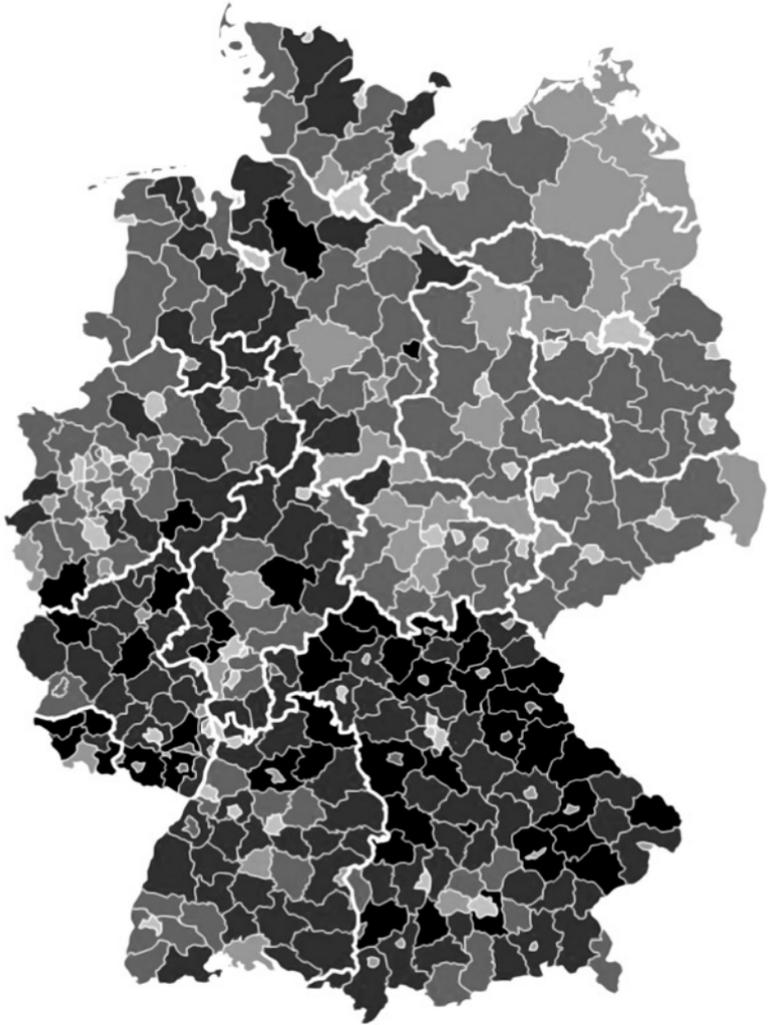
Wie wir arbeiten, wie wir wohnen, wie wir Urlaub machen und uns in der Freizeit vergnügen: Die gesamte räumliche Konfiguration unseres Lebens ist auf das Auto angewiesen; ohne Auto würde es nicht funktionieren. Ohne Auto kein modernes Leben mit Familie, kein Eigenheim und kein Urlaub am Meer oder in den Bergen.

Das Auto war viele Jahre das Versprechen auf ein gutes Leben, der Traum vom privaten Glück. Wer Auto fahren konnte, hatte mehr Optionen und Aussicht auf eine bessere Arbeitsstelle, ein niveauvolleres Kulturangebot und eine anspruchsvollere Gastronomie. Wer sich automobil flexibel im Raum bewegte, kam auch sozial voran; die wirtschaftlichen Verhältnisse verbesserten sich. Die Rolle des Autos fiel dabei nicht auf, weil es fast alle so machten. Mittlerweile ist außerhalb der Großstädte kaum noch ein Haushalt ohne Auto. In den Wohngebieten, vor vielen Eigenheimen und Reihenhäusern, vor Supermärkten und Shoppingmalls parken inzwischen Dutzende Fahrzeuge. Im Oktober 2024 meldete das Statistische Bundesamt einen vorläufigen Höchststand an Personenkraftwagen (Pkw): In Deutschland waren mehr als 49 Millionen Pkw zugelassen.

Der ländliche Raum ist ohne Auto kaum mehr benutzbar, weil alles nur noch damit funktioniert, und zwar mit erheblichen Folgen. Indem mit Pkw das Bessere gesucht und gefunden werden konnte, fehlte dem durch das Auto zum Schlechteren-Gewordenen die Perspektive. Theater, Kinos, Gaststätten und selbst Einkaufsläden findet man in ländlichen Regionen kaum noch, weil sie im automobilen Wettbewerb ohne Chancen sind. Der kleine Dorfladen kann nicht überleben, weil man dort nur noch die Eier kaufen würde, die man beim Großeinkauf in der Shoppingmall vergessen hat. Landgasthöfe müssen schließen, weil die Dorfbewohnerschaft Restaurants und Cafés in der Stadt bevorzugt. Das Auto hat einen Teufelskreis des autoabhängigen, entfernungsintensiven

Pkw-Dichte in Deutschland

nach Landkreisen pro 1000 Einwohner/-innen, 2024



Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2024, Kartenmaterial: © OpenStreetMap (OSM)

Lebens geschaffen. Zunächst gab es die wundervolle Option, überall hinfahren zu *können*, dann kam der Zwang, überall hinfahren zu *müssen*.

Wie subtil, aber eben auch gravierend die Wirkung des Autos ist, zeigt folgendes Beispiel einer Berliner Familie, deren Geschichte über viele Jahre hinweg aufgezeichnet wurde:

Ende der 1990er-Jahre wohnte die Familie in Berlin-Kreuzberg in einer für den Stadtteil typischen Altbauwohnung zur Miete. Die Eltern waren verheiratet, hatten eine Tochter und einen Sohn. Die Familie besaß kein Auto; eine U-Bahn-Station und eine Bus-Haltestelle waren in unmittelbarer Nähe; somit waren die Arbeitsstellen und die Schulen für alle gut erreichbar. Da man mitten in der Stadt wohnte, konnten viele Wege wie kleinere Einkäufe und Arztbesuche auch zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Für die Freizeitorte war das Rad ebenfalls nützlich, und für die gelegentlichen Fahrten ins Grüne oder zu einer Tennisanlage am Rande der Stadt ein geliehenes Auto. Der Vater war Mitglied beim örtlichen Carsharing-Anbieter, und das geliehene Auto wurde auch ab und zu für Großeinkäufe und gelegentliche Kurzurlaube an die nahe Ostsee genutzt. Die Familie spürte keinen Mangel, fühlte sich auch gesellschaftlich nicht ausgeschlossen, sondern ganz im Gegenteil: mitten im Leben stehend. Doch dann ergab sich für den Vater die Gelegenheit, einen gebrauchten und auch schon in die Jahre gekommenen VW Golf von einem Arbeitskollegen zu übernehmen. Das Angebot war zu verlockend. Ohne groß nachzudenken, kaufte der Vater das Auto für 500 Mark – ein Schnäppchen – und stellte es praktischerweise direkt vor die Haustür auf die Straße. Eine Parkraumbewirtschaftung gab es zu dieser Zeit in Kreuzberg nicht. Weder dem Vater noch seiner Familie fiel auf, wie leicht und zugänglich die Aneignung und auch der Betrieb eines Autos waren. Die Ummeldung gelang damals in Berlin noch im Handumdrehen, das Fahrzeug war

gut in Schuss, und es musste keine teure Garage und auch kein Unterstellplatz organisiert werden. Die Straßen waren das neue Heim des Autos. Alles schien völlig selbstverständlich, unproblematisch und auch unpolitisch. Das Auto blieb nicht lange draußen unter der Laterne stehen. Beim Kauf hatte der Vater schon seine Tennisanlage im Kopf gehabt, die er mit dem eigenen Auto nun viel einfacher und kostengünstiger erreichen konnte als mit dem geliehenen Wagen. Er buchte nun öfters, nämlich einmal die Woche, seine Trainingsstunde. Das wiederum nahm die Tochter zum Anlass, den Vater zu bitten, auf dem Weg zur Tennisanlage doch am Reitstall vorbeizufahren. Mit dem Auto ging das deutlich schneller, und wenn der Vater ohnehin schon dort vorbeifuhr, musste man sich nur zeitlich synchronisieren. Das Auto kam nun einmal wöchentlich zum Einsatz und wurde nach der Fahrt wieder auf der Straße abgestellt. Mittlerweile war es aber schon latent im Kopf aller Beteiligten angekommen. Denn nur wenige Wochen später ging die Familie dazu über, die täglichen Einkäufe, die bislang zu Fuß erledigt wurden, zu bündeln und nahezu jede Woche zum Großeinkauf in das Shoppingcenter am Stadtrand aufzubrechen. Hier war alles etwas günstiger, und anschließend konnte man dort auch noch gemeinsam essen. Als sich die Mutter eines Tages am Sprunggelenk verletzte und nicht mehr mit der U-Bahn zur Arbeit fahren konnte, bot der Vater an, sie mit dem Auto zu bringen. Auf dem Weg zu seinem Amt konnte er seine Frau mit einem kleinen Umweg dort absetzen. Der Sohn bemerkte, dass sein Schulweg fast auf derselben Route lag und meldete sich gleich zur Mitfahrt an. Der Einfluss des Autos auf die Planungsprozesse nahm langsam Gestalt an. Mit dem Auto im Kopf musste die Wegführung leicht angepasst werden, und es ging nun täglich mit dem Auto zur Arbeitsstelle der Mutter, zur Schule sowie zum Amt des Vaters. Keiner machte sich deshalb besondere Gedanken, die Fahrten waren sogar sehr angenehm, weil noch Dinge

besprochen oder die Nachrichten im Radio gehört werden konnten. Als die Mutter nach rund sechs Wochen ihren Fuß wieder normal belasten und gut laufen konnte, stieg sie wieder aufs Rad bzw. den öffentlichen Verkehr (ÖV) um. Das schien für sie einfacher zu sein, denn die Fahrt dauerte nicht lange, und mit dem Fahrrad fühlte sie sich auch autonomer. Vater und Sohn hatten aber beschlossen, dass es mit dem Auto doch schneller und bequemer sei und blieben dabei. Der Sohn nahm für die Rückfahrt die U-Bahn.

Damit war das Auto als täglich genutztes Verkehrsmittel in der Familie angekommen, und das blieb völlig ohne Debatte im Haushalt. Der »Neuigkeitswert« hatte sich schnell verbraucht. Zu dieser Zeit galt die Verwendung von Autos im Alltag in allen Schichten und Milieus bereits als »normal«.

Die Geschichte geht noch weiter: Ganz am äußersten Stadtrand von Berlin, dort, wo sich Hase und Igel gute Nacht sagen und das Netz des öffentlichen Verkehrs selbst in Berlin wirklich große Lücken hat, wohnte eine Tante der Familie. Diese besuchte man daher auch nur einmal im Jahr »aus Höflichkeitsgründen«. Mit dem Auto ging das bedeutend einfacher, und so fuhr man jetzt alle zwei Monate an den Stadtrand. Um den Besuch der Tante herum wurden kleine Ausflugsfahrten in die nähere Umgebung organisiert. Die Familie entdeckte neue Landschaften und Orte, die vor der Wiedervereinigung unerreicht gewesen waren.

Für die jährliche Urlaubsfahrt nach Sylt nutzte die Familie weiterhin den Kurswagen. Tatsächlich hatte kurz der Gedanke im Raum gestanden, ob nicht das Auto praktischer sein könnte, weil es nun mal direkt vor der Tür stand. Aber am Ende waren sich alle einig, dass es mit der Bahn gut funktioniere, und auch die Ferienwohnung in Westerland war zu Fuß gut erreichbar.

Dann geschah etwas Unerwartetes. Der Golf gab plötzlich »seinen Geist« auf. Die Werkstatt riet von einer teuren Reparatur ab, da es sich »nicht mehr lohnen« würde. Was tun? Ohne

große Diskussion entschied die Familie, ein neues Auto zu kaufen. Aber es sollte kein protziges Modell sein, sondern ein kleiner Gebrauchtwagen. Mit Blick auf den Gebrauchtwagenmarkt fiel die Entscheidung nicht schwer, denn das Fahrzeug sollte keine langen Strecken zurücklegen und günstig in der Anschaffung sein. Die Wahl fiel auf einen Toyota Corolla für 2500 Mark. Die Werkstatt organisierte alles, und quasi über Nacht stand der neue Wagen vor der Tür. Die täglichen Routinen blieben also erhalten.

Bei den nun regelmäßigen Fahrten ins Berliner Umland war der Familie ein neu erschlossenes Wohngebiet aufgefallen. Da es außerhalb von Berlin lag, waren die Wohnpreise deutlich günstiger als in der Innenstadt. Ein bezugsfertiges Häuschen im Grünen nahe der Stadtgrenze mit großem Garten und Zugang zu einem nahegelegenen See schien besonders attraktiv. Die Familie wohnte bislang in einer Wohnung aus der Gründerzeit, deren Wohnraum zwar großzügig, aber mit vier Personen doch etwas knapp war; außerdem gab es keinen Garten. Das hatte die Familie zwar immer gestört, aber sie hatte sich damit abgefunden. Doch nun besaß sie ein Auto, man konnte sich auch ein anderes Leben vorstellen, es gab jetzt weitere Optionen.

Die Familie dachte nicht lange nach und entschied, das Häuschen zu kaufen, denn der Kauf eines Hauses war immer schon im Kopf gewesen, doch konnte der Gedanke mangels Gelegenheit nie Gestalt annehmen. Nicht nur wegen der Lage war der Preis des Hauses günstig; die wilden Spekulationsjahre nach der Wiedervereinigung waren abgeklungen und die Finanzierung mit den üblichen Bausparverträgen war gut machbar. Bei der Entscheidungsfindung hatte man zwar bemerkt, dass die nächste S-Bahn-Station zu Fuß über fünfzehn Minuten weit weg war und direkt vor Ort auch keine Einkaufsmöglichkeiten bestanden, aber das Auto im Kopf hatte seine Wirksamkeit schon entfaltet. Schnell war der Alltag gedanklich

durchgeplant: Mit dem Wagen konnten alle Aktivitäten in der Stadt weiter aufrechterhalten, die Netzwerke bedient werden. Man wohnte jetzt nicht mehr im dicht bebauten und lauten Berliner Stadtteil Kreuzberg, sondern ruhig und großzügig im Grünen.

Anfangs fuhr der Vater seine Frau und Kinder morgens noch zur S-Bahn, er selbst fuhr weiterhin mit dem Auto zur Arbeit. Die Mutter schloss sich jedoch schnell einer Fahrgemeinschaft an, die aber aufgrund unterschiedlicher Arbeitszeiten der anderen doch sehr aufwendig organisiert werden musste. Wenn es passte, nahm der Vater ab und zu auf der Rückfahrt aus der Stadt mal den einen oder die andere mit nach Hause, der Organisationsaufwand dafür war aber hoch. Die Kinder entschieden sich nach einigem Hin und Her, den Weg zur S-Bahn dann doch mit dem Fahrrad zurückzulegen, so mussten sie nach der Schule nicht zu Fuß nach Hause laufen.

Als die Tage dann kürzer wurden und die Schlechtwettertage zunahmen, zeigte sich, dass die aus der Stadt gewohnten Verbindungen und Wegebeziehungen in der neuen Residenz mehr und mehr zu Problemen führten. Zudem veränderten sich die Arbeitszeiten der Eltern sowie die Stundenpläne der Kinder. Verabredungen mit Freunden, Einkäufe oder Theater- und Kinobesuche konnten kaum noch ohne den Vater als Chauffeur organisiert werden. Dafür hatte sich mit dem Erwerb des Hauses die Lebensqualität deutlich verbessert. Die Familie genoss vor allem ihren Garten; nach anstrengenden Schul- und Arbeitstagen den Tag in völliger Ruhe und Abgeschlossenheit ausklingen zu lassen – das fanden alle gut. Sofern die Freunde des Paares ein Auto hatten, kamen sie an den Wochenenden zu Besuch, und auch Gegenbesuche waren mit dem Fahrzeug möglich. Die Kinder übernachteten an den Wochenenden nun häufig bei ihren Freunden in der Stadt, denn die kombinierte Nutzung von S-Bahn und Fahrrad blieb weiterhin unbeliebt, besonders an kalten Tagen und bei Dunkelheit.

Eines Tages war es allen Beteiligten diskussionslos klar, dass *ein* Auto auf Dauer nicht ausreichen würde. Zwar tauschten Mutter und Vater jetzt häufiger auch einmal den Wagen, denn die Arbeitszeiten im Amt waren verlässlicher und die Arbeitsstelle des Vaters mit nur einem Umstieg mit dem ÖV zu erreichen, aber an kalten Tagen blieb die »letzte Meile« zur S-Bahnstation eine Herausforderung.

Mit Hilfe des Autos waren inzwischen Strukturen und Anspruchshaltungen geschaffen worden, die praktischerweise auch nur mit dem eigenen Wagen zu leben und zu optimieren waren.

Obwohl die Familie Ende der 1990er-Jahre der Partei der Grünen nahestand, wurde nach nicht einmal einem Jahr ein zweites Auto angeschafft, um mehr Unabhängigkeit zu bekommen. Man war überzeugt: Nur mit einem zweiten Wagen konnte man »hier draußen« mobil bleiben. Auf dem Grundstück selbst war für den Zweitwagen kein Platz mehr, aber vor dem Haus auf der Straße störte das Fahrzeug niemanden. Auch in der Stadt gab es noch genügend Parkplätze. Beide Eltern nutzten fortan die Fahrzeuge täglich, sodass sie ihre Abonnements für den öffentlichen Verkehr kündigten. Wenige Zeit später hielten beide Kinder mit 18 Jahren den Führerschein in der Hand. Die Hol- und Bringdienste der Eltern waren zwar bequem, hatten aber für alle auch etwas Lästiges. Die ältere Tochter nutzte zunächst noch das Auto der Mutter, beeilte sich aber mit dem Kauf eines eigenen Wagens, denn Schule, Reiterhof und Freunde waren ohne ein Auto nicht miteinander zu vereinbaren. Als dann der Sohn als letzter in der Familie ganz selbstverständlich auch noch ein eigenes Auto bekam, wurde der Platz auf der Straße vor dem Haus allmählich etwas eng. Man dachte darüber nach, den Garten zugunsten eines Carports zu verkleinern, verfolgte die Pläne aber nicht weiter, weil die Tochter kurz darauf auszog und das eigene Auto zum Studienort nach Marburg mitnahm.

Für die Wege zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden und Bekannten, für Einkäufe, Arzt-, Theater- und Kinobesuche wollte man nun nicht mehr die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen und erst recht nicht mehr aufs Fahrrad steigen. Die Autokäufe sowie der Erwerb der Führerscheine waren Entscheidungen, die mehr oder weniger unbewusst getroffen wurden und denen keine grundsätzlichen Debatten vorausgingen. Diskutiert wurde dagegen über die Wahl der Fahrschule, die dortigen Preise, und darüber, was für ein Wagen gekauft werden sollte. Das waren alles operative Themen. Das Familienmodell und seine verkehrstechnische Ermöglichung durch die Autos standen nicht zur Diskussion. Warum auch? Die anderen Familien in der Wohnsiedlung machten es genauso. Die Tochter hatte schon vor dem Wegzug einen räumlich sehr weit ausgedehnten Freundeskreis, in dem fast alle ein Auto hatten. Lediglich im Freundeskreis des Sohnes war das Auto kein großes Thema. Seine Freunde waren in der Stadt geblieben, und niemand von ihnen besaß ein Auto. Wenn es allerdings zu Konzerten oder Festivals aufs Land ging, konnte der Sohn mit seinem Wagen punkten.

Da die Familie das Auto nicht mehr missen wollte, fuhren sie damit nun auch in den Urlaub. Die Zeit auf Sylt war vorbei, jetzt stand Italien als Sehnsuchtsort ganz oben auf der Liste, und das konnte man wunderbar mit dem Auto erreichen. Der Zug erschien nunmehr als zu teuer, zumal man für eines der neu angeschafften Fahrzeuge eigens einen Kredit hatte aufnehmen müssen.

Die Eltern behielten weiterhin all ihre Verbindungen zur Stadt bei. Neben den täglichen Wegen zur Arbeit hielten sie das Tennistraining, die Doppelkopfrunde mit Freunden und das Theaterabonnement aufrecht. Oftmals waren beide Elternteile und der Sohn jeweils mit ihren eigenen Wagen unterwegs, und man genoss die große Flexibilität. Die vielen Fahrten nach Berlin fielen nicht weiter auf; die meisten Nachbarn, die

ebenfalls aus der Großstadt ins Umland gezogen waren, taten es ihnen gleich. Das hatte aber Folgen: Der Italiener, der fast um die Ecke des Häuschens im Grünen seine Dienste anbot, schränkte zuerst die Betriebszeiten ein und musste kurze Zeit später schließen. Ebenso erging es der einzigen Kneipe in der Siedlung. Man gab zu, dass man, abgesehen von Feiertagen, kaum dort gewesen war, zum einen, weil man ständig unterwegs war oder lieber privat den Grill im Garten angezündet und die Nachbarn zum Umtrunk eingeladen hatte, zum anderen, weil die Qualität nicht das Niveau hatte, das man aus der Stadt gewohnt war. Die gelegentlichen Besuche reichten jedenfalls nicht für die Aufrechterhaltung einer gastronomischen Infrastruktur aus. Jetzt, als es keine Einkehrmöglichkeiten mehr in unmittelbarer Nähe gab, fand man das schon sehr bedauerlich.

Unterm Strich war die Familie aber zufrieden und bereute den Umzug nicht. Die Nächte waren ruhiger, der angrenzende Wald und der See boten viel Erholung, und jederzeit stand auch noch die Stadt mit ihren vielfältigen Angeboten offen. Dass dies nur mit einem Auto möglich war, blieb völlig unmerkelt, weil es »normal« zu sein schien. Dass man in Berlin das eigene Auto einfach unentgeltlich vor die Tür stellen konnte, wurde ebenfalls als normal und selbstverständlich empfunden, und es gab schließlich noch genug öffentlichen Parkraum, der zum jetzigen Zeitpunkt allen kostenlos zur Verfügung stand.

Während Vater und Mutter über die täglichen Autofahrten überhaupt nicht nachdachten, die hohe Flexibilität nutzten, kamen beim Sohn mit der Zeit erste Zweifel auf. Die beinahe täglichen Wege in die Stadt und aus der Stadt heraus – gerade am Wochenende – empfand er zunehmend als Last. So fuhr er mit seinem Wagen nur noch zu einer gut angebundenen S-Bahn-Station an den Stadtrand und stieg dort in die Bahn. Das Auto verwandelte sich für ihn von einem universellen Alltagsverkehrsmittel zu einer Hilfe bei der Überbrückung »der

letzten Meile«, obwohl die Parkplätze an der S-Bahn-Station zusehends knapper wurden. Für den Sohn wurde das Auto allmählich zu einem Problem; es verlor an Gebrauchswert. In Berlin war der ÖV viel praktischer. Die Zahl der Autos in der Stadt stieg kurz vor der Jahrtausendwende rasant an, die Parkplatznöte bei ständig wechselnden Aktivitäten wurden immer größer. In der Stadt fuhren Busse und Bahnen, und bei Lücken gab es Taxis, die mit vier Leuten auch preislich eine attraktive Option darstellten. Glücklicherweise war für Schülerinnen und Schüler der ÖV fast umsonst. Es war daher kein Zufall, dass noch keiner seiner Freunde ein eigenes Auto gekauft hatte.

Bei seinen Eltern begann das Unbehagen erst rund drei Jahre nach dem Umzug. Der zunehmende Verkehr nervte allmählich. Durch die Erschließung weiterer Baugrundstücke in der Siedlung waren in kurzer Zeit eine Reihe von Häusern entstanden, deren Bewohnerinnen und Bewohner ebenfalls einen ähnlichen Fuhrpark besaßen und zu ähnlichen Zeiten in die Stadt wollten. Die Einfädelung in die Bundesstraße wurde mehr und mehr zu einem Nadelöhr, erforderte viel Geduld und starke Nerven. Als dann auch noch eine Brücke saniert und der Verkehr einspurig wurde, stand man morgens im Stau, und zwar gleichgültig, ob man um sechs, sieben oder um acht Uhr losfuhr.

Weitere Einschränkungen der ehemals großen Autofreiheit kamen hinzu. Wegen eines neuen Anbaus wurde die Zahl der Parkplätze an der Arbeitsstätte halbiert, so dass denen, die von außerhalb kamen, oft nur der öffentliche Raum blieb, der jeden Morgen umkämpft und oft mit beachtlichen Fußwegen verbunden war. In der Stadt selbst nahm die Zahl der Autos weiter zu, und auch hier kam es durch Sanierungsarbeiten mit Engführungen und Baustellen zu lästigen Staus. Und obwohl Flexibilität und Komfort sich deutlich eintrübten, blieben zunächst weiterhin drei Autos im Haushalt der Familie.

Die Tochter hatte zwar ihr Auto zum Studium nach Marburg mitgenommen, doch vor Ort erwies es sich als unpraktisch.

Sie hatte sich entschieden, in einer kleinen und räumlich sehr kompakt angelegten Stadt zu wohnen, in der man sich gut mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen konnte. Sie fand in der Marburger Altstadt eine Wohnung, und da sie das Auto dort nicht mehr brauchte, verkaufte sie es. Für die Fahrten nach Hause nutzte sie vor allem Mitfahrgelegenheiten, die sehr gut organisiert waren und jederzeit einen Platz nach Berlin für wenig Geld boten. Am heimischen Stadtrand angekommen, stand dann das Auto von Mutter oder Vater für die Besuche bei alten Freunden und Bekannten zur Verfügung. Fahrten mit dem Rad oder der S-Bahn blieben die Ausnahme. Wieder zurück in Berlin und damit im »alten« Leben, blieb hier das Auto für sie ein notwendiges Vehikel, gleichsam ein Korsett, das man zu diesem Stadtrandleben benötigte.

Mehr als die Familie zugeben wollte und konnte, hatte das Auto ihr Leben verändert, und zwar ohne, dass es ihr bewusst geworden wäre. Bei der Rekonstruktion der eigenen Geschichte blieb die Bedeutung des Autos im Dunkeln bzw. in einer Normalität und in der Alltäglichkeit versteckt. Dass man längere Zeit in Kreuzberg gelebt und dort beide Kinder aufgezogen hatte – alles ohne Auto! –, geriet in der Rückschau eher zu einer historischen Episode: Beide Eltern waren in den frühen 1960er-Jahren in Berlin geboren worden, die Teilung der Stadt war gelebte Alltagspraxis. Beide stammten aus Wilmersdorf und waren in Familien aufgewachsen, in denen es nur gelegentliche Kontakte mit Autos gab und auch nur dann, wenn Freunde und Bekannte mit dem Wagen zu Besuch kamen und gemeinsam Ausflüge unternommen wurden. Aber im Alltag hatte das Auto damals keine Rolle gespielt. Später, während des Studiums, waren Autos nur notwendige Fortbewegungsmittel, um Freunde in Westdeutschland besuchen zu können. Der Zug spielte damals im geteilten Berlin keine große Rolle. Zwar gab es selbst im umtriebigen und wilden Kreuzberg der 1980er- und 1990er-Jahre immer Autos, das

Leben funktionierte aber auch gut ohne sie. Nach der Wiedervereinigung veränderten sich die Lebensumstände. Man konnte nun mühelos ein Auto erwerben, und das Hinausziehen an den Stadtrand war nicht ungewöhnlich. Niemand musste sich wegen eines Autos rechtfertigen. Erst als die Zahl der Autos immer weiter anstieg und durch die schiere Menge zum Problem wurde, kam das Auto ins Gerede. Aber nur, weil Stau und Parkplatzsuche nervten. Dass dies aber eine Folge genau des durch das Auto erst möglich gewordenen Lebens- und Arbeitsstiles war, wollte niemand erkennen. Der Stau auf den Straßen, das Häuschen am Stadtrand und die regelmäßige Beziehungspflege zur Stadt blieben völlig getrennte Sphären, die auch völlig unabhängig voneinander debattiert wurden. Der Familie war es nicht bewusst, dass erst mit dem Auto diese komplementären Lebensweisen – Arbeiten in der Stadt, Erholung im Grünen – möglich wurde. Man formulierte gewissermaßen einen Anspruch auf dieses Leben, weil andere ebenfalls so lebten. Dass aber dieser Anspruch nur mit Auto erfüllbar war, blieb unentdeckt. Und dass dies auch nur durch viele Privilegien möglich war, stand auch nicht zur Diskussion, weil es nicht so empfunden wurde. Denn es war »normal«, jede andere Familie hätte es genau so machen können. Der Zugang zum Auto stand allen offen, jede und jeder hätte eines kaufen und fahren können.

Dieses Leben geriet nur dann aus den Fugen, wenn das Auto nicht in gewohnter Weise funktionierte. Das Häuschen im Grünen wurde dabei nicht infrage gestellt, es fehlte schlichtweg an Straßen. Das Problem mit den Parkplätzen konnte man in der Siedlung noch auf eigene Weise regeln, auch wenn die endlose Schlange abgestellter Fahrzeuge nicht schön anzusehen war und mitunter schon bedrohliche Ausmaße annahm. So blieb der Stau das Problem, und dafür gab es Lösungen. Wir sind im Jahr 2002. Der Gemeinderat war daran interessiert, dass möglichst viele Menschen aus Berlin nach Brandenburg

zögen und hier ihre Steuern zahlten; er war daher nicht untätig geblieben. Mit den Ländern Berlin und Brandenburg konnte der Bau einer breiteren Brücke vereinbart und auch rasch begonnen werden.

Erst im Laufe der Befragung durch das Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) räumten beide Elternteile ein, dass es in der Siedlung lauter geworden war und dass der Verkehr, selbst vor dem eigenen Haus, zugenommen hatte. Aber sie betrachteten das mehr als eine Art Kollateralschaden für diese Art des Lebens. Sie kamen gar nicht auf die Idee, das Auto kritisch zu sehen. Der Lebens- und Arbeitsplan stand fest, und das Auto war sozusagen als »Grunddrauschen« immer dabei. Ein Leben ohne Auto war inzwischen nicht mehr vorstellbar. Es geriet nur dann in den Fokus, wenn es aufgrund von fehlenden Straßen Engpässe gab, für die aber – wie gesagt – schnelle Lösungen gefunden wurden.

Gar nicht im Blick hatte die Familie die vielen Fördermaßnahmen für das Auto. Die Entfernungspauschale machte für die zusammenveranlagten Eltern schon finanziell etwas aus und wurde gerne in Anspruch genommen, aber das konnte jede und jeder und mittlerweile auch für alle Verkehrsmittel. Dass aber um die Jahrtausendwende das Parken auf öffentlicher Straße nichts kostete, war genauso eine Selbstverständlichkeit wie die Tatsache, dass es keine Maut und keine Infrastrukturabgabe für die neu angelegte und dann noch zweimal erweiterte Straße gab. Wie denn auch, Straßen waren doch für alle da, und wo hätte man die Autos auch hinstellen sollen? Private Stellflächen wurden inzwischen teuer vermietet. Dagegen sah man die Dienstwagenbesteuerung etwas kritisch, aber auch nur deshalb, weil der Bruder der Mutter bei einem großen Online-Händler beschäftigt war und jedes Jahr durch dieses Steuerprivileg ein neues Auto für wenig Geld bekam.

Die Familie nahm natürlich wahr, dass mittlerweile sehr viele Autos unterwegs waren und es bei den Fahrten in den

Urlaub oft zu Staus kam. Doch Kritik am Auto zu üben, wäre keinem in den Sinn gekommen. Die wahrgenommene Normalität und die noch immer hohe Funktionalität ließen keinen Zweifel am Auto aufkommen. Dass es mittlerweile einige kritische Stimmen gab, wurde zur Kenntnis genommen, mehr aber auch nicht.

Etwas mehr als sieben Jahre, nachdem die Familie an den Stadtrand gezogen war, veränderten sich die Lebensumstände gravierend. Der Sohn zog aus dem Haus aus, weil er in Berlin mit dem Studium begonnen und mit seinen Freunden im Stadtteil Charlottenburg eine WG gegründet hatte. Der Vater hatte beim wöchentlichen Tennistraining eine Frau kennengelernt, die mit ihren zwei Kindern in einem großen Haus im nordöstlichen Berliner Stadtteil Pankow wohnte. Nach der Trennung von seiner Frau zog er kurz darauf zu seiner neuen Partnerin. Die Mutter blieb zunächst noch eine Weile im gemeinsamen Haus, dann beschloss man, es zu verkaufen. Da die Verbindungen nach Berlin nie abgerissen und dank des Autos eng geblieben und die Freunde und die Freizeitaktivitäten in der Stadt auch immer noch die gleichen waren, erwarb die Mutter mit dem Geld des Verkaufs eine kleine Eigentumswohnung in Wilmersdorf, im Westen der Stadt.

Bei dieser Entscheidung, zurück in die Stadt zu ziehen, spielte das Auto erneut eine Rolle, ohne dass es den Beteiligten bewusst geworden wäre. Vater und Mutter gaben zu, dass durch den gestiegenen Verkehr und die damit hohe Staubebelastung das tägliche Pendeln beschwerlicher geworden war. Sämtliche Parkplätze am Arbeitsplatz waren inzwischen abgeschafft worden, und die Suche nach einer Abstellmöglichkeit entwickelte sich jeden Morgen zu einer aufwendigen Tortur. Ein privater Stellplatz, der der Mutter von der Arbeitsstelle angeboten wurde, kostete 120 Euro im Monat – das wurde zwar als zu teuer empfunden, aber zähneknirschend akzeptiert. Auch das zunehmende Alter trübte die Fahrfreude. Bei Regen,

Schnee und Dunkelheit begann die Suche nach Alternativen, und tatsächlich wurden nun häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Die von der Mutter erworbene Wohnung in Wilmersdorf lag in der Nähe einer Bushaltestelle und einer U-Bahnstation, und sie gab zu, dass die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr doch auch eine Rolle für die Wohnungswahl gespielt haben könnte. Die hier im Stadtteil geltende Parkraumbewirtschaftung bot mit 10,20 Euro für ein ganzes Jahr vergleichsweise günstige Aussichten auf einen legalen Parkplatz, wenn auch ohne Stellplatzgarantie. Das Auto blieb über mehrere Tage stehen, wenn die Mutter gerade eine Parklücke ergattert hatte. Sie fuhr nun wieder mehr mit dem Fahrrad auf sicheren Radwegen und war in weniger als zwanzig Minuten am Arbeitsplatz, oder sie nahm den Bus. Als sich die neue Routine bewährt und etabliert hatte, gab sie den privaten Stellplatz in der Nähe der Arbeit auf. Ihr Auto blieb nun viele Wochen ungenutzt im öffentlichen Raum stehen. Alles war einfacher und bequemer, aber diesmal ohne tägliche Autonutzung. Nur der große Garten wurde vermisst, die neue Wohnung hatte nur einen kleinen Balkon.

Die Mutter hatte sich von ihrem Auto abgewandt; sie hatte Entscheidungen getroffen, die ein Leben auch ohne eigenen Wagen erlaubten: Die Einkäufe erledigte sie nun zu Fuß, ihr Stammitaliener war keine zehn Gehminuten entfernt, die Arztpraxen waren quasi vor der Haustür und die Theater gut erreichbar, zudem wohnten zwei Freundinnen ganz in der Nähe. Diese Umstände hatte sie nicht bewusst herbeigeführt, sie ergaben sich mehr oder weniger. So, wie sich das Auto in das Leben der Familie eingeschlichen hatte, so war es – zumindest bei Mutter und Sohn – auch wieder verschwunden, weil der auf das Auto zugeschnittene Alltag in der Stadt nun als zu anstrengend empfunden wurde. Die Prioritäten wurden jetzt anders gesetzt, das alte, durch das Auto hergestellte Leben hatte seinen Wert verloren. Während das Auto in den

1990er-Jahren Räume und damit auch Lebenschancen eröffnet hatte, hatten sich diese im Laufe der Jahre abgenutzt: Der durch das Auto entstandene Aufwand war letztendlich zu hoch.

In Pankow blieb der neue Haushalt des Vaters weiterhin stark vom Auto abhängig. Die Kinder mussten täglich zur Schule sowie dreimal in der Woche zum Sport und am Wochenende zu verschiedenen Aktivitäten gefahren werden. Während seine neue Frau diesen Chauffeurdienst gewohnt war – ihn zuweilen auch als lästig empfand, aber für das Wohlergehen der Kinder als unerlässlich betrachtete –, wurde dem Vater diese Situation mehr und mehr fremd. Obwohl er seine leiblichen Kinder über drei Jahre lang auch immer mitgenommen hatte, hatte er stets die Abfahrzeiten und Routen bestimmt, und die Kinder hatten sich an die Vorgaben gehalten. Jetzt war er ein privater »On-Demand-Chauffeur«. Die Kinder seiner neuen Partnerin waren es seit jeher so gewohnt; im neuen Freundeskreis galt das »Elterntaxi« als völlig normal. Der Vater konnte das nur schwer nachvollziehen, obwohl er die Bequemlichkeit des Autos selbst sehr schätzte. Die Selbstverständlichkeit jedoch, mit der dieser Service aufgerufen wurde, war ihm neu, sein Vorschlag, für einige Wege öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen, wurde von seiner neuen Familie als »absurd« empfunden. Immerhin besaßen die Kinder Fahrräder, die sie für kurze Wege im Stadtteil nutzten. Jedoch planten die Kinder die Fahrten mit dem Auto weiterhin fest in ihren Alltag ein und gingen ganz selbstverständlich davon aus, dass ihnen das »Elterntaxi« zur Verfügung stand. Beim Vater führte das zusehends zu Unverständnis und Stress. Der Verkehr im Pankow nahm deutlich zu, und die Suche nach geeigneten Parkplätzen der beiden Autos im Haushalt wurde von Monat zu Monat schwieriger. Die ursprüngliche Garage war schon vor Jahren zu einem Partyraum für die Kinder umgebaut worden, und die beiden Autos mussten draußen auf

der Straße geparkt werden. Kurzum, die Aufrechterhaltung des Chauffeurdienstes begann lästig zu werden, zumal sich die Aktivitäten der Kinder räumlich immer weiter ausdehnten. Die »Leichtigkeit«, die Selbstverständlichkeit der unbedenklichen Nutzung des Autos, war verschwunden. Ständig musste geplant und organisiert werden. Der bisher so hoch geschätzte Gebrauchswert, die »Zauberkraft des Autos«, ging langsam verloren. Dazu kamen die morgendlichen Fahrten zum Amt, die immer anstrengender wurden, weil viel zu viele Autos zu ähnlichen Zeiten unterwegs waren. Der Platz für das Auto musste gegenüber Fahrradfahrenden, Bussen und Straßenbahnen aktiv erkämpft werden. Er beobachtete an sich selbst eine steigende Aggressivität. Das Auto, das immer da war, musste nun verteidigt, die Aufrechterhaltung seines Funktionsraums eingeklagt werden. Vehement forderte die neue Familie beim Bezirksamt in Pankow die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, damit zumindest die vielen Fahrzeuge der Einpendler aus Brandenburg wieder verschwinden und die Anlieger das Privileg eines öffentlichen Stellplatzes zurückbekommen. Als auch noch neue Radwege geplant und dafür Abstellflächen für Autos wegfallen sollten, fühlte man sich in der Defensive. Eigentlich hatte man immer für neue Radwege gestimmt, aber ein Wegfall von Stellflächen wäre ein zu hoher Preis, denn ohne die uneingeschränkte Nutzung des Raums für das Auto funktionierte das Leben einfach nicht. Dem Vater war es nicht entgangen, dass seine Ex-Frau und sein Sohn kaum noch ein Auto benutzten, und auch am Amt hatte sich die Stimmung verändert. Er geriet mit seiner täglichen Autonutzung immer mehr in die Defensive. Die Diskurse hatten sich verändert, die Meinungen gingen auseinander. Aber wollte und konnte er auf das Auto verzichten? Die mit dem Auto geschaffenen Lebensumstände blieben unter dem Strich attraktiv und waren ohne Wagen praktisch nicht aufrechtzuerhalten. Auf die Idee, dass er sich das selbst eingebrockt hatte, kam der Vater nicht.

Der Zusammenhang zwischen Autonutzung und Residenzentscheidung wurde nicht hergestellt. Vordergründig blieb es nur ein Problem, dass der Bewegungsraum des Autos nicht mehr funktionierte. Das Auto wurde weiterhin als fester Bestandteil der Alltagskultur angenommen, auf die man gewissermaßen einen Anspruch hatte. Kritik an den Folgen der Massenmotorisierung wurde keineswegs geleugnet, aber mit der Frage gekontert, wie denn alternative Fortbewegungen unter den gegebenen Umständen möglich wären. Der Vater beharrte darauf, dass sein jetziges Leben nicht allein mit Bussen und Bahnen zu bewältigen sei. Das Auto blieb für ihn weiter ein unhinterfragter »Normalzustand«.

Bei der Abschlussbefragung der Familie im Jahr 2018, und damit gut sechzehn Jahre nach dem ersten Kontakt, zeigte sich ein Wandel in den Einstellungen. Mutter und Sohn hatten in der Zwischenzeit durch ihre geänderten Lebensumstände einen anderen Blick auf den öffentlichen Raum entwickelt. Autos störten, parkten überall, okkupierten Platz und waren vor allen Dingen für Fahrradfahrende gefährlich. Beide hatten ihre Autos mittlerweile abgeschafft. Sie nutzen nur noch zwei- oder dreimal im Jahr ein geliehenes Auto für Besorgungs- oder Urlaubsfahrten. Die Mutter fuhr nun hauptsächlich mit dem Bus und ab und an auch mit dem Fahrrad; der Sohn erledigte alle Wege ausschließlich mit dem Fahrrad. Die Tochter, mittlerweile Ärztin am Marburger Uniklinikum, konnte die Haltung von Mutter und Bruder gut nachvollziehen. Wenn sie ihre Mutter in Berlin besuchte, ging sie zu Fuß oder stieg aufs Rad. Alte Freunde waren inzwischen weggezogen, ein Auto war nicht mehr dienlich. Für die Fahrt nach Berlin nahm sie ab Marburg den Zug. Da sie inzwischen fünfzehn Kilometer außerhalb von Marburg in einem abgelegenen Bauernhaus wohnte, brauchte sie aber wieder ein Auto, um zu ihrer Arbeitsstelle in der Stadt zu gelangen. Für ihr Lebensmodell war ein Auto also notwendig.