

Buhr, Regina

Book Part — Digitized Version

Neue Nutzungskontexte - zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Buhr, Regina (1999) : Neue Nutzungskontexte - zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen, In: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie, Stephan Rammler (Ed.): Bewegende Moderne: Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, ISBN 3-89404-188-9, Edition Sigma, Berlin, pp. 105-131

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/122767>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



WZB-Open Access Digitalisate

WZB-Open Access digital copies

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB).

Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH

Bibliothek und wissenschaftliche Information

Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

E-Mail: bibliothek@wzb.eu

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)

Library and Scientific Information

Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

e-mail: bibliothek@wzb.eu

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**.

More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

Neue Nutzungskontexte - Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen

Regina Buhr¹

Einleitung

Im folgenden Beitrag geht es vor allem um die Frage, was die Autonutzung für Frauen bedeutet, besonders für solche, die Familie haben. Auch für Frauen wird das private Kraftfahrzeug - so die tägliche Beobachtung - zum immer selbstverständlicheren Verkehrsmittel, und die Frage stellt sich, wie diese Entwicklung das Leitbild von der Mobilität = Auto-Mobilität = Rennreiselimousine² beeinflussen wird. Stellen Frauen eine Gruppe dar, die eher zur Stabilisierung dieses Leitbildes beiträgt? Oder sind sie gegenüber der Auto-Mobilität eher als resistent zu betrachten - und damit ein Erosionsmoment für das herrschende Paradigma? Ausgangspunkt für die Beantwortung dieser Fragen ist die Annahme, daß die Nutzung des Automobils durch Frauen im Kontext geschlechtshierarchischer Arbeitsteilung zu betrachten ist.

Nach Erkenntnissen der feministischen Verkehrsforschung müssen zur Sichtbarmachung der unterschiedlichen Mobilität von Männern und Frauen Ansätze entwickelt werden, die den Androzentrismus³ überwinden. Einzig in statistischen Untersuchungen nach Geschlecht zu differenzieren, reicht nämlich nicht aus, um Reproduktionsarbeitsmobilität offenzulegen (vgl. Beik/Spitzner 1995: III). Deshalb wird im folgenden der Lebensalltag von Frauen im Spannungsfeld zwischen der Zuständigkeit für private Familienarbeit und dem Wunsch nach eigenständiger Berufsarbeit zum Ausgangspunkt der Überlegungen. Die These lautet, daß Frauen, besonders wenn sie familiäre Verpflichtungen zu erfüllen haben, das Auto wie andere (Haushalts-)Techniken auch zur Bewältigung familienbezogener Aufgaben

-
- 1 Mein Dank geht an meine Kollegen aus der Projektgruppe Mobilität sowie an Ute Hoffmann und Matthias Bergmann für die konstruktive Kritik bei der Abfassung dieses Beitrags.
 - 2 Zur Definition der Rennreiselimousine vgl. Canzler in diesem Band.
 - 3 Androzentrismus bezeichnet das Phänomen, daß männliche Perspektiven - insbesondere bei Problemdefinitionen, theoretischen Ansätzen, Methodenentwicklung und empirischen Untersuchungen - zum Maßstab erhoben und für verallgemeinerbar erachtet werden. Daß sie indes einschränkende Voraussetzungen für die Forschung, deren Ergebnisse und Aussagen darstellen, wird in der Regel nicht erkannt und benannt (vgl. Beik/Spitzner 1995: III).

nutzen, und es für sie ein Hilfsmittel darstellt, Berufstätigkeit mit Familienpflichten⁴ zu vereinbaren.

Frauen und Auto - eine nachholende Entwicklung

Weshalb interessieren diese Verkehrsteilnehmenden, die von einigen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern als für den Autoverkehr wenig bedeutsam eingeschätzt werden? Die vielfach angenommene Vollmotorisierung läßt sich jedenfalls als eine bisher männliche Vollmotorisierung klassifizieren (vgl. Bauhardt 1994: 29; Becker 1994: 39ff.). Gegenwärtig gilt immer noch, daß verglichen mit Männern die Zahl der Auto fahrenden Frauen geringer ist und Frauen eher öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Füße nutzen, um von A nach B zu gelangen.

„Tatsächlich kann immer wieder gezeigt werden, daß lediglich bei einem Viertel der deutschen Bevölkerung das Autofahren die anderen Fortbewegungsarten deutlich dominiert: bei den erwachsenen erwerbstätigen Männern. Die Mehrheit: Kinder, Jugendliche, Frauen und alte Menschen, gehört eher zu den nicht-automobilen Personen.“ (Kalwitzki 1994: 17)

Nach der SPIEGEL-Studie „Auto, Verkehr und Umwelt“ benutzten 1992 fast zwei Drittel der Frauen im Osten Deutschlands und die Hälfte der Frauen in der alten Bundesrepublik hauptsächlich Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d.h. Öffentlichen Personennahverkehr, Fahrrad oder die Füße. Von den Männern sind dies nur ein Drittel, unabhängig davon, ob sie in den alten oder den neuen Bundesländern leben (vgl. SPIEGEL-Dokumentation 1993: 10). In ihrer repräsentativen Unter-

4 Familiäre Verpflichtungen sind hier nicht gekoppelt an den Status „verheiratet“. Gemeint sind die Fürsorge- und Versorgungsleistungen, die von Frauen erbracht werden, unabhängig davon, ob formale familiäre Bindungen zugrunde liegen. Vgl. hierzu die umfassende Definition von Familie des zuständigen Bundesministeriums: „Familien werden als Personengemeinschaften definiert, die im wesentlichen durch Ehe oder Abstammung bzw. das Sorgerecht miteinander verbunden sind. Im einzelnen handelt es sich um Ehepaare mit und ohne ledige Kinder im Haushalt sowie alleinstehende (d.h. ledige, verheiratet getrenntlebende, geschiedene oder verwitwete) Mütter und Väter, die mit ihren ledigen Kindern im gleichen Haushalt leben. 80% der Bevölkerung leben in Familienhaushalten (einschließlich Ehepaare, die keine Kinder - mehr - im Haushalt haben).“ (BMFSFJ 1997: 9) In der feministischen Diskussion werden die hier mit dem Begriff „familiäre Verpflichtungen“ bezeichneten Arbeiten als Reproduktionsarbeit definiert; es wird darauf hingewiesen, daß aufgrund der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung fast jede Frau Versorgungsarbeit leistet (vgl. Spitzner, i. E.).

suchung über die 1993 in Deutschland mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegten Kilometer kommen H. Hautzinger, D. Heidemann und B. Krämer zu dem Ergebnis:

„Über 60 Prozent der gesamten Jahresfahrleistung privater PKW werden von Fahrzeugen erbracht, deren Hauptnutzer Männer sind.“(Hautzinger et al. 1996: 59)

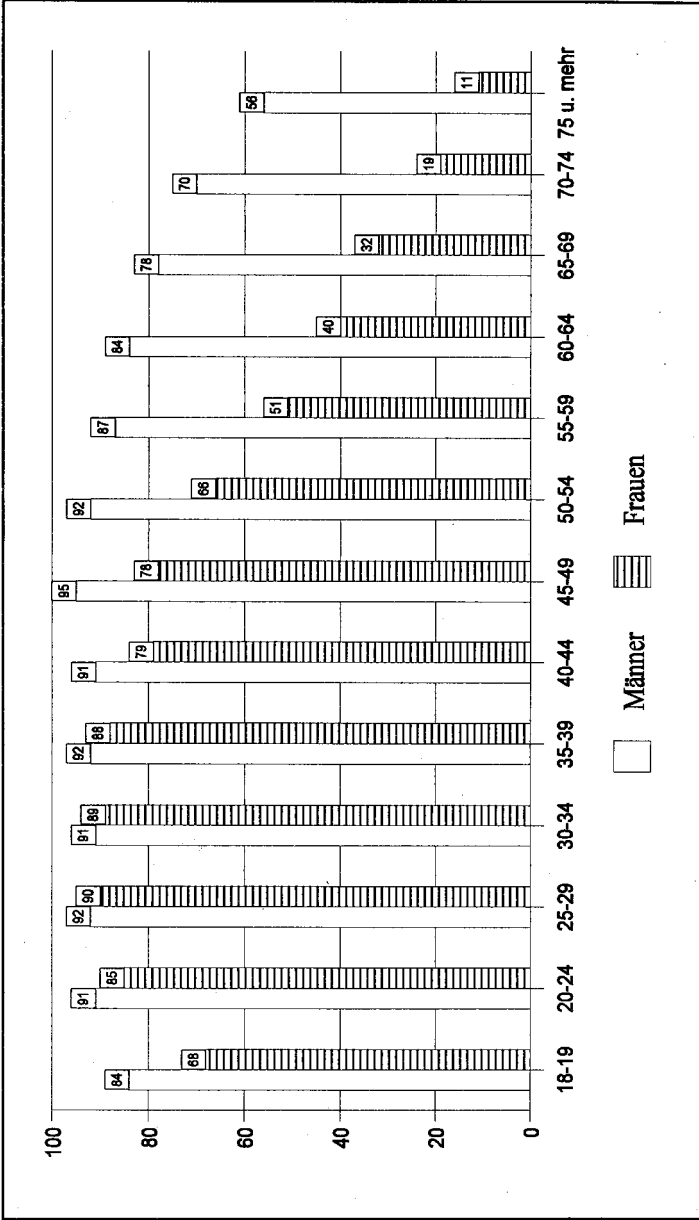
Auf einen Nenner gebracht: Wo es um motorisierte Selbstbeweglichkeit geht, beherrschen Männer die Straße. Dies beginnt sich zu ändern. Bereits heute haben die jungen Frauen mit den jungen Männern in der Frage des Führerscheinbesitzes nahezu gleichgezogen, wie Abbildung 1 „PKW-Fahrerlaubnis 1991“ (vgl. nächste Seite) zeigt.

In der Altersgruppe der 25- bis 29-jährigen besaßen 1991 90 Prozent der Frauen und 92 Prozent der Männer eine Fahrerlaubnis. Vergleicht man diese Zahl mit der Führerscheinquote älterer Frauen, dann zeigt sich, daß in Sachen Einstieg ins Autofahren Frauen die Entwicklung der Männer bereits nachgeholt haben. Anders als in den vorherigen Generationen beginnen Frauen heute mit dem Eintritt in das Erwachsenenleben auch eine Karriere als Auto fahrende Verkehrsteilnehmerinnen. Die Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes belegen, daß der Anteil der Frauen an den PKW-Haltern Jahr für Jahr zunimmt (vgl. hierzu auch Flade 1990: 227). Abbildung 2 „Anteil weiblicher Halter am Gesamtbestand an PKW“ (vgl. Seite 109) zeigt dies recht anschaulich.⁵

Bekanntermaßen ändert sich die Verkehrsmittelwahl nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis. Für Männer wie Frauen gilt: statt öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder die eigenen Füße zu nutzen, setzen sie sich bevorzugt selbst hinter das Steuer eines PKW (vgl. Herrman 1997: 56ff.). Eine Befragung von Nutzerinnen und Nichtnutzerinnen des Frauennachtbusses in Hamburg-Bergedorf ergab, daß das Verkehrsmittel Bus sofort nachrangig wurde, als die Frauen ihren Führerschein hatten und auf ein Auto zugreifen konnten (vgl. Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V. 1993: 54). Angesichts der Vorteile, die mit der Verfügung über ein Auto für ältere Menschen verbunden sind (vgl. Mollenkopf/Flaschenträger 1996), kann davon ausgegangen werden, daß dieses autoaffine Verkehrsverhalten,

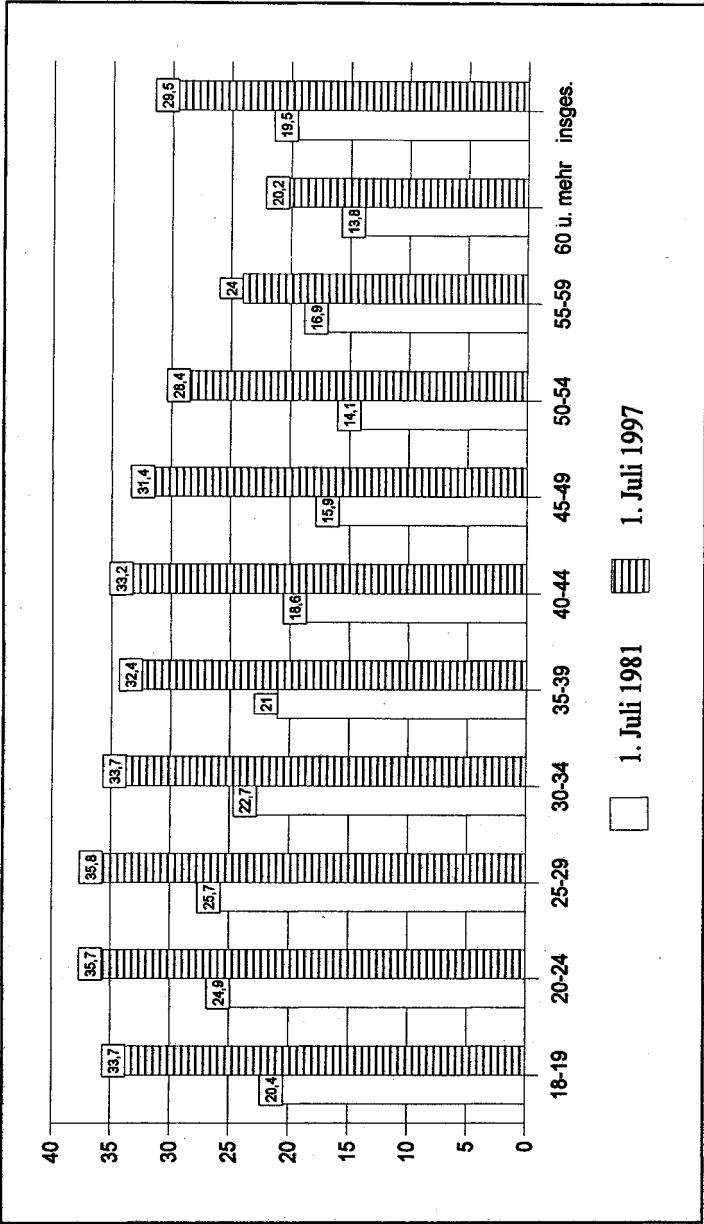
5 In Wirklichkeit dürfte die Zahl der von Frauen genutzten Kraftfahrzeuge noch um einiges höher liegen. Um bei der Versicherung eine niedrigere Einstufung zu erreichen, werden Kraftfahrzeuge, insbesondere Zweitwagen in Familien, häufig auf den Namen des Mannes angemeldet, auch wenn sie von der Frau gefahren werden.

Abbildung 1: PKW-Fahrerlaubnis 1991 (in Prozent, nach Altersgruppen)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr (1998: 127)

Abbildung 2: Anteil weiblicher Halter am PKW-Gesamtbestand (in Prozent, nach Altersgruppen)



Quelle: Eigene Ausarbeitung; Daten aus: Kraftfahrt-Bundesamt (1981: o. S.; 1997: o. S.)

wie bei Männern heute schon⁶, fortan auch von Frauen bis ins hohe Alter fortgesetzt wird.

Dieser für Deutschland festzustellende Trend läßt sich auch für die U.S.A. und Japan ausmachen. Ergebnisse des neuesten Nationwide Personal Transportation Survey (NPTS)⁷ zeigen, daß in den U.S.A. der Anteil der Autofahrerinnen von 1969 bis 1995 von 61 Prozent auf 80 Prozent anstieg. 1990 lag er sogar bei 86 Prozent. Im Vergleich dazu entwickelte sich die männliche Autofahrerei von 87 Prozent in 1969 auf 88 Prozent in 1995 (vgl. United States Department of Transportation 1997: 5). Am Beispiel des Führerscheinbesitzes läßt sich diese Tendenz auch in Japan identifizieren.

„The percentage of women having a driver's license has steadily increased. In 1970, of the 26.5 million people having a license only 4.2 million were women; in 1996 these figures read 69.9 million and 29.9 million, respectively.“ (Moritz 1997a: 8)

Die Zahlen belegen, daß Frauen im Vergleich zu Männern in der Frage der Autonutzung eine nachholende Entwicklung durchlaufen. Diese Einschätzung wird verstärkt, wenn man sich die Anstrengungen der Autoindustrie und der mit ihr verbundenen Branchen ansieht, diese Zielgruppe zu erschließen.

Die Autoindustrie und die Zielgruppe Frau

In ihren PKW-Szenarien „Neue Horizonte“ und „Barrieren“, in denen es um die Entwicklung der Motorisierung bis zum Jahre 2020 geht, spricht es die Shell AG explizit aus: „Frauen und Senioren bestimmen den weiteren Anstieg der Motorisierung“ (Deutsche Shell AG 1995: 14). Anders als in Japan - hier ergab eine Befragung, daß weder in der Entwicklung noch im Marketing die Zielgruppe Frau eigens berücksichtigt wird (vgl. Moritz 1997a) - läßt sich für Deutschland wie die U.S.A. eine regelrechte Offensive der Autoindustrie in Richtung Frau beobachten. Bei Ford startete das Management eine Initiative, 1997 zum Ford-Frauenjahr zu

-
- 6 Eine 1995 von Heidrun Mollenkopf und Pia Flaschenträger durchgeführte Untersuchung des Mobilitätsverhaltens älterer Menschen ergab beispielsweise, daß in Mannheim 80 Prozent der dort befragten Männer bis ins hohe Alter ein Auto nutzten. Erst ab 80 Jahren begann deren Autonutzung geringer zu werden. Bei den Frauen sah es hingegen zu diesem Zeitpunkt ganz anders aus. Die Autonutzung begann sich bereits in der Altersgruppe ab 65 Jahren rasant zu reduzieren (vgl. Mollenhauer/Flaschenträger 1996: 24).
 - 7 Der NPTS ist eine aufbereitete statistische Datensammlung des privaten Verkehrs des Bureau of Transportation Statistics, einer Abteilung des United States Department of Transportation, das in etwa mit dem Bundesministerium für Verkehr zu vergleichen ist.

deklarieren (vgl. Automotive News v. 29.12.1997, 19.1.1998). Dazu sollten verstärkt Frauen im Verkauf eingesetzt, aber auch Autos den Bedürfnissen von Frauen entsprechend gebaut werden (vgl. Automotive News v. 17.3.1997). Dieses Interesse an der Frau als Kundin korrespondierte mit der innerbetrieblichen Entdeckung der Frau.

„To create vehicles that appeal to more customers and to attract the most talented employees to its payroll, Ford is trying to make its offices and laboratories a place where women want to work.“ (Automotive News v. 2.2.1998)

Geschichten über erfolgreiche Frauen in den Ford-Werken runden das Bild ab (vgl. hierzu Automotive News v. 2.2.1998; <http://www.womanmotorist.com/engnty/jb-foster.html> v.11.2.1998).

Opel, die deutsche Marke des U.S.-amerikanischen Konzerns General Motors, orientierte sich bereits Ende der 80er Jahre an der Zielgruppe Frau, als die neue Version des Corsa entwickelt wurde. H. Kodama, einer der verantwortlichen Designer, erinnert sich:

„Als wir den Corsa 1989/90 zeichneten, wußten wir im Studio - dieses Auto sollte die Damenwelt ansprechen. Frauen mögen weiche Linien, also verpaßten wir dem Corsa ein weiches Design, schufen sozusagen einen Teddy-Bären.“ (Start - Das Opel-Magazin 1997: 25)

Ergänzt wird die Beobachtung von der steigenden Bedeutung weiblicher Autofahrer durch Berichte aus dem Servicebereich. Das U.S.-amerikanische National Institute for Automotive Service Excellence (ASE)⁸ fordert beispielsweise Reparaturwerkstätten auf, der gestiegenen Zahl von Autofahrerinnen entsprechend auch mehr weibliches Personal einzustellen (vgl. <http://www.womanmotorist.com> v. 11.2.98). Derart weit geht das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe noch nicht, aber auch hier beobachtet man aufmerksam die Zielgruppe Frauen als Kundschaft. 1997 fand zum sechsten Mal eine vom KFZ-Gewerbe initiierte bundesweite Aktion „Frau und Auto“ statt (vgl. ZDK/VDIK/DEKRA/AvD 1997).

Einen aufschlußreichen Indikator für die nachholende Entwicklung weiblicher Autonutzung bildet ein entsprechender Trend im Werbesektor. So ist beispielsweise der Aufwand für Werbung speziell in Frauenzeitschriften stark nach oben gegangen. Allein in der Zeitschrift Brigitte stieg er von etwa 1,7 Millionen DM 1993 auf 4,3 Millionen Mark 1997. Besonders kreativ bei der Erschließung des

8 ASE ist eine Non-Profit-Organisation, die auf freiwilliger Basis Autoreparaturdienste prüft und Gütesiegel vergibt.

deutschen weiblichen Käufermarktes zeigte sich der japanische Hersteller Nissan. Er ging eine Werbekooperation mit der Frauenzeitschrift Amica ein. Auf verschiedenen privaten Fernsehkanälen erschienen Nissan-Spots in Kombination mit solchen der Zeitschrift Amica. Im Gegenzug fanden sich in der Amica Nissan-Autos als Preisrätselgewinne (vgl. Der SPIEGEL v. 27.1.1997). Anlässlich des internationalen Frauentags, dem 8. März, wurden gezielt Frauen eingeladen, die Verkaufsräume und Werkstätten der Nissan-Händler zu besuchen. In sogenannten Technik-Schnupperkursen hatten Frauen Gelegenheit, mit Nissan-Werkstattleitern über autotechnische Fragen zu reden (vgl. Frankfurter Rundschau v. 1.3.1997). Aus den U.S.A. wird berichtet, daß das Unternehmen General Motors für seinen De Ville, ein Auto der Marke Cadillac, eine eigene Agentur damit beauftragte, speziell auf die Zielgruppe Frauen abgestellte Direktmarketing-Kampagnen zu entwickeln (vgl. Automotive News v. 17.3.1997).

Bemerkenswert daran ist nicht der Umstand an sich: Eine die Zielgruppe Frau speziell ansprechende Werbestrategie ist kein Novum. Für das Marketing und den Vertrieb waren Frauen im Zusammenhang mit Autokauf auch früher schon interessant, weiß man doch seit den 60er Jahren, daß ihr Votum beim Kauf des (in erster Linie vom Mann genutzten) Familienautos eine herausragende Rolle spielt.⁹ Die Marketing-Abteilung im U.S.-amerikanischen Stammhaus von Ford fand heraus, daß 80 Prozent aller Autokäufe entscheidend von der weiblichen Begleitung der männlichen Käufer beeinflusst werden. In 95 von hundert Fällen hat die Frau ein Mitspracherecht beim Autokauf (vgl. <http://www.womanmotorist> v. 11.2.1998). Neu seit Anfang der 90er Jahre ist allerdings der Umfang der Werbung und die stärkere Einbeziehung von Frauenzeitschriften. Diese Ausrichtung unterscheidet sich doch wesentlich von früheren Kampagnen (vgl. Riegel 1985).

Die Belege sind eindeutig: Den Lockungen automotorisierter Selbstbeweglichkeit folgt eine neue Nutzungsgruppe. Vor dem Hintergrund der mit der Autonutzung verbundenen Probleme ist dies Grund genug, daß auch die Wissenschaft ihr Interesse auf diese bislang kaum wahrgenommene Dimension weiblicher Verkehrsmittelnutzung richtet.

Frauen und Haushaltspflichten - stabil trotz Veränderung

Ausgangspunkt der Überlegungen war die Annahme, daß das Thema „weibliche Autonutzung“ im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung zu betrachten ist.

9 Eine solche Entwicklung ist in Japan erst in jüngster Zeit zu beobachten. Vgl. hierzu: „An interesting development in this respect is that surveys say that wives today have much more of a say in the decision which car a family should purchase.“ (Moritz 1997a: 7)

Angesichts des technologischen und gesellschaftlichen Wandels der vergangenen Jahrzehnte stellt sich die Frage, wie es denn gegenwärtig im privaten Alltag um diese Form der Arbeitsteilung bestellt ist? Immer wieder wird in Diskussionen angezweifelt, ob Frauenleben in unserer Gesellschaft auch heute noch durch die Zuständigkeit für Familienarbeit gekennzeichnet ist. Vor dem Hintergrund einer in den letzten 25 Jahren gravierend gestiegenen Erwerbstätigkeit verheirateter Mütter (vgl. BMFJ 1992: 44ff.) wird das Leitbild von der modernen Frau, die beruflich engagiert ist und zugleich partnerschaftlich mit ihrem männlichen Gegenpart den gemeinsamen Haushalt im Griff hat, als Indiz für ein gewandeltes Geschlechterverhältnis genommen. Hingewiesen wird auf die Individualisierung der Gesellschaft. Als Beleg für die Auflösung der Familie werden die steigenden Scheidungsraten herangezogen. All dies soll zum Ausdruck bringen, daß Frauen gegenwärtig eine Befreiung aus den Fesseln familienbezogener Arbeiten erleben.

Frauenforscherinnen wenden hiergegen ein, daß die Diskussion um Individualisierung einseitig auf den Aspekt der Freisetzung aus traditionellen Bindungen reduziert und darüber das Entstehen neuer Bindungszwänge übersehen wird. Aufgrund seiner Kopplung an ökonomische Selbständigkeit charakterisieren sie das Modell der Individualisierung folgendermaßen:

„Die Fokussierung des Blicks auf das einzelne Individuum und die Ausblendung seiner Bindungen kommt auch daher, daß der Weg der Individualisierung zunächst über den Arbeitsmarkt, d.h. über die ökonomische Selbständigkeit führt. Dieses Modell der Individualisierung ist, historisch betrachtet, zunächst ein männliches Modell. Es entwickelte sich auf der Basis der etablierten geschlechtsspezifischen Verteilung von Arbeit und war von der Überzeugung getragen, daß Bindungen ‚anderswo‘ (im Privatbereich) und ‚durch‘ andere (meist durch Frauen) organisiert werden.“ (Jurczyk/Rerrich 1993: 263)

Eine Studie über alleinwohnende Frauen zeigt, daß der Individualisierungsansatz in dieser Hinsicht nicht auf Frauenalltag anwendbar ist. Selbst bei alleinwohnenden Frauen - geradezu prototypisch für erfolgreiche Individualisierungsprozesse - wird ein hoher Stellenwert verbindlicher sozialer Beziehungen ausgemacht (vgl. Löw 1994: 166ff.).

Statistische Daten legen nahe, daß mindestens 18 Millionen deutsche Frauen in Familienpflichten eingebunden sind. Danach dürfte trotz gestiegener Müttererwerbsarbeit und eines gewandelten Frauenleitbildes ungefähr die Hälfte der weiblichen Bevölkerung Deutschlands für die Organisation familiärer Alltagsarbeit zuständig sein und unter anderem für das leiblich-seelische Wohl anderer sorgen.¹⁰

10 In Deutschland leben etwa 80 Millionen Menschen. Rund 52 Prozent davon, das heißt gut 41 Millionen, sind weiblich. Die Altersgruppe zwischen 26 und 60 Jahren - der Lebensabschnitt,

Obwohl die einseitige Zuweisung häuslicher, familienbezogener Pflichten heute keinesfalls mehr selbstverständlich ist,

„widersteht die faktische Gestaltung des Alltagsbereichs allen Veränderungsbestrebungen. Die tägliche Routine der Haushaltsführung bleibt, auch bei Berufstätigkeit der Frau, in ihrem Zuständigkeits- und Verantwortungsbereich. Das neue Leitbild wird in den seltensten Fällen in die eigene Lebenspraxis umgesetzt.“ (Peuckeri 1997: 308)

Tabelle 1: PKW-Verfügbarkeit von Frauen nach Altersgruppen¹ 1991

Weibl. Einw. Alter	Weibl. Einw. ab 18, insg. in Tausend	Mit PKW-Verfügbarkeit				Ohne PKW-Verfügbarkeit		Keine Ang. ² in %
		ständig		zeitweise		in Tau- send	in %	
		in Tau- send	in %	in Tau- send	in %	in Tau- send	in %	
Frauen	32249	11283	35,0	4239	13,1	16594	51,5	0,4
18-25	4081	1903	46,6	769	18,8	1403	34,4	0,1
26-40	8529	4299	50,4	1895	22,2	2274	26,7	0,7
41-60	9734	3793	39,0	1405	14,4	4480	46,0	0,6
über 60	9905	1288	13,0	170	1,7	8437	85,2	0,1

1 Ohne Ausländerinnen und Ausländer, Hochrechnung

2 Bezieht sich auf die Frage nach der PKW-Verfügbarkeit

Quelle: Sozio-Ökonomisches Panel, Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW); aus: Bundesministerium für Verkehr (1997: 132)

Im Interesse einer nicht-androzentristischen Betrachtung ist es demnach durchaus sinnvoll, weibliche Autonutzung im Kontext familienzentrierter Aufgaben zu analysieren. Bereits heute verfügen von den in Familienarbeit eingebundenen etwa 18 Millionen Frauen 11,5 Millionen ständig oder zeitweise über ein Auto (vgl. Tabelle 1).

in dem in erster Linie die unterschiedlichen Familien- und Partnerschaftsmodelle gelebt werden - umfaßt mehr als 18 Millionen Frauen (vgl. Statistisches Bundesamt, <http://www.statistik-bund.de/basis/d/bevoe01.htm>; Bundesministerium für Verkehr 1997: 132).

Weibliche Autonutzung - ein Spannungsfeld aus traditioneller Zuständigkeit, dem Wunsch nach Selbstbeweglichkeit und beruflicher Entfaltung

Angesichts des wachsenden Umfangs weiblicher Autonutzung insbesondere bei Frauen mit Familie verwundert es, wie wenig Aufmerksamkeit dieser Thematik bislang gewidmet wurde. Bereits 1993 konstatierte W. Ruppert das Fehlen von Untersuchungen zur geschlechtsspezifischen Aneignung des Autos (vgl. Ruppert 1993: 229). Bis heute hat sich daran wenig geändert. Erst langsam beginnt sich das Wissen über weibliches Verkehrsverhalten - speziell im Kontext des Autos - zu akkumulieren. Die Datenlage ist jedoch nach wie vor eher defizitär.

Die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung, Verkehrspolitik und Verkehrsmittelwahl werden in aller Regel nicht aus einer nach Geschlecht differenzierenden Perspektive, zumal einer, die die Geschlechterhierarchie einbezieht, reflektiert. So sucht man beispielsweise in der vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen statistischen Quelle „Verkehr in Zahlen“ vergeblich nach Angaben über die Verkehrsmittelwahl, die nach Frauen und Männern trennen. Dort finden sich zwar Zahlen, wie Erwerbstätige, Schüler und Studierende die verschiedenen Verkehrsmittel innerhalb und außerhalb von Gemeindegrenzen nutzen; wie sich diese Nutzung nach Geschlecht differenziert, läßt sich jedoch nicht entnehmen (vgl. Bundesministerium für Verkehr 1997: 106f.). Von den vielen Tabellen auf den 360 Seiten der 1997er Ausgabe dieses Nachschlagewerks enthalten lediglich zwei Übersichten explizit Informationen über weibliches Verkehrsverhalten. Die eine gibt Auskunft darüber, wieviele Frauen in den verschiedenen Altersklassen einen Führerschein besitzen (ebenda: 129), die andere, wieviele Frauen über ein Auto verfügen (ebenda: 132). Ein ähnliches Bild ergibt die Prüfung der Datensammlung „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft“, die vom Verband der Automobilindustrie regelmäßig herausgegeben wird (vgl. VDA 1998).

Symptomatisch für die Frauenbelange ausschließende Sichtweise der herrschenden Verkehrsforschung ist auch die Sprachregelung, die in einschlägigen Studien zum Verkehrsverhalten zu finden ist (vgl. Knie 1997b). In der vielzitierten SPIEGEL-Dokumentation „Auto, Verkehr und Umwelt“, deren zentrales Anliegen

„die Erhebung der mit dem Autofahren und dem Autokauf, der Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel, dem Straßenverkehr und den Umweltbelastungen durch das Auto verbundenen Einstellungen und Einschätzungen der deutschen Bevölkerung“ (SPIEGEL-Dokumentation 1993: 7)

ist, wird im Text nahezu ausschließlich auf Deutsche, Ostdeutsche, Westdeutsche, Fahrer, Mitfahrer, Bürger, Automobilisten usw. Bezug genommen. Wie soll da

etwas über weibliche Verkehrsteilnehmende herauszulesen sein? Auch eine der wichtigsten Grundlagen bundesdeutscher Verkehrsplanung, die sogenannte Kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONTIV), eine offizielle, d.h. vom Verkehrsministerium finanzierte Datenerhebung, reicht nicht aus, um die Situation von Frauen im Verkehr hinreichend zu beschreiben (vgl. Beik/Spitzner 1995: 39ff.; Klingspor 1997; Knie 1997b; Stete 1997).

In den zugänglichen Veröffentlichungen werden beispielsweise die von den Verkehrsteilnehmenden zurückgelegten Wege nach Kategorien wie Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr differenziert. Begleitwege, die im wesentlichen Frauenwege sind, tauchen als eigene Kategorie nicht auf. Die Begleitung eines Kindes zur Schule etwa erscheint hier genauso unter der Kategorie Ausbildungsweg wie die Fahrt einer Studentin zur Universität. Ähnlich sieht es mit der für den Alltag von Frauen so typischen Verknüpfung von verschiedenen Wegezwecken zu einer Wegekette und der damit verbundenen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel aus. Unterschieden wird nach Hauptaktivität und Hauptverkehrsmittel. Eine damit verbundene Hierarchisierung von Tätigkeiten und Verkehrsmitteln trägt dazu bei, Hausarbeit und Versorgungswege unsichtbar zu machen. Die Kombination eines Fußweges von dreißig Minuten mit einer U-Bahn-Fahrt von zehn Minuten erscheint danach in der Statistik lediglich als U-Bahn-Fahrt (vgl. Klingspor 1997: 111).

Trotz des insgesamt negativen Befundes gibt es durchaus Informationen über weibliche Auto- bzw. Nicht-Autonutzung. So sind Frauen weniger PKW-Fahrerinnen, bilden dafür jedoch die Hauptnutzungsgruppe öffentlicher Verkehrsmittel, besonders des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Wahrgenommen wird auch, daß Frauen für die Bewältigung ihrer Wege ohne Auto enorme Zeit aufwenden, viel Streß dabei haben und über ein großes verkehrsbezogenes Organisations- und Planungsgeschick verfügen.¹¹ Eine nach Geschlecht differenzierende Auswertung der per Auto zurückgelegten Kilometer ergab, daß Männer mehr gefahrene Kilometer auf ihrem individuellen Tachometer haben als Frauen. Die durchschnittliche Fahrleistung von Autos, deren Hauptnutzer Männer sind, betrug 14.400 Kilometer pro Jahr. War der männliche Hauptnutzer jünger als 34 Jahre, lag die mittlere Jahresfahrleistung höher, nämlich zwischen 17.000 und 17.800 Kilometern pro Fahrzeug. Frauen fahren weniger. Ihre durchschnittliche jährliche Auto-Fahrleistung lag 1993 bei 12.000 bis 12.800 Kilometern (vgl. Hautzinger et al. 1996: 59; Kaiser et al. 1994: 123). Besonders viele Autokilometer fahren Frauen in der Altersgruppe bis 35:

11 Vgl. hierzu die Presseerklärung der Evangelischen Akademie Bad Boll anlässlich einer Tagung über die Perspektiven für eine frauenfreundliche Verkehrs- und Siedlungsplanung im März 1994.

„Die PKW-Fahrleistung von Frauen wird zur Hälfte von Frauen bis 35 Jahren erbracht und nur zu sieben Prozent von Frauen über 55 Jahren.“ (Hautzinger et al. 1994: 95)

Letztere Befunde lassen sich nicht auf deutsche Verhältnisse einschränken. Der schon erwähnte Nationwide Personal Transportation Survey zeigt nahezu Gleiches für die U.S.A.¹² Obwohl die von U.S.-amerikanischen Frauen gefahrenen Kilometer sich erhöhten (United States Department of Transportation 1997: 19), bleiben sie deutlich hinter denen der männlichen Autofahrenden zurück:

„Between the ages of 20 through 54 years, men's driving is in the range of 17,000 to 18,000 annual miles. Women's driving during these same ages averages 11,000 miles per year.“ (Ebenda: 23)

Dementsprechend verbringen Frauen auch weniger Zeit im Auto als Männer:

„Men drivers average 81 minutes a day behind the wheel, women average 64 minutes.“ (Ebenda: 22)

Darüber hinaus bevorzugen Autofahrerinnen Modelle, deren Motorleistung vergleichsweise gering ist:

„Frauen erbringen die Fahrleistung in erster Linie mit PKW unter 2000 ccm. Nur sechs Prozent der Fahrleistung von Frauen wird mit größeren PKW ab 2000 ccm Hubraum gefahren, während bei Männern dieser Anteil bei 20 Prozent liegt.“ (Hautzinger et al. 1994: 96; vgl. auch Berthold 1997)

Was die automobilen Verhältnisse in Deutschland betrifft, ist bekannt, daß Frauen auf Autobahnen genauso aggressiv fahren wie Männer, wogegen sie auf Bundesstraßen weitaus friedfertiger sind. Als Beifahrerinnen neben männlichen Fahrern sollen sie beruhigend wirken.¹³ Die Unfallforschung belegt, daß von ihnen verursachte Unfälle weniger schwer sind als die von Männern (vgl. Statistisches Bundesamt 1998).

Eine Inhaltsanalyse von Verkehrsmittelwerbung in ausgewählten Zeitschriften läßt bei Frauen auf ein größeres ökologisches Interesse schließen als bei Männern. Sie ergab, daß das Leitbildelement „umweltfreundliches Auto“ in den Anzeigen für Mittel- und Oberklassewagen, damit den bevorzugt von Männern gefahrenen

12 Zu den Problemen internationaler Vergleiche siehe den Beitrag A. Knies in diesem Band.

13 So eine Presseinformation der Versicherungsgruppe Bruderhilfe (ohne Angabe des Jahres, vermutlich 1996).

Autotypen, nur zu rund einem Viertel vorkam. Ganz anders sah es in den Anzeigen aus, die das Kleinwagensegment bewarben, mithin die bevorzugt von Frauen gefahrenen Autos. Hier wurde in der Hälfte der Anzeigen „Umweltfreundlichkeit“ als verkaufsförderndes Argument verwandt (vgl. City:mobil 1997b: 35).

Auf den ersten Blick stehen diese Informationen mehr oder weniger unvermittelt nebeneinander. Bei genauer Betrachtung zeigt sich jedoch, daß die Nutzung des Autos bei Frauen im Spannungsfeld zwischen traditioneller Zuständigkeit für Haus- und Familienarbeit einerseits und dem Wunsch nach beruflicher Entfaltung sowie eigensinniger Selbstbeweglichkeit andererseits steht. In der Studie der Zeitschrift Brigitte „Wie wir Frauen Auto fahren“ aus dem Jahr 1984, die 2001 Fragebögen, eine Zufallsstichprobe aus 10.000 ausgefüllten Fragebögen, genauer auswertete, gaben 86 Prozent der Frauen an, daß Einkäufe und Besorgungen den Hauptanlaß bildeten, um sich ans Steuer zu setzen (vgl. Brigitte 1984: 12). Die Bedeutung des Einkaufens für die Nutzung des Autos belegen neuere U.S.-amerikanische Untersuchungen.

„Currently shopping comprises one out of every five person trips and one out of every seven person miles traveled.“ (United States Department of Transportation 1997: 15)

Über den sogenannten Begleitverkehr sagen die Daten folgendes aus:

„Like shopping, trips to take someone else someplace occur disproportionately during the week. This makes sense when you consider that the great majority of these trips probably involve getting children to school or to after-school activities. It is also no surprise women make two-third of all pickup and dropoff trips, as they are termed in the NPTS. Approximately eleven percent of all trips made by women and seven percent of all trips made by men are for this purpose.“ (Ebenda: 16)

Eine 1975 in Bergisch-Gladbach durchgeführte Studie ergab, daß 77 Prozent aller Kinder zum Kindergarten begleitet wurden; allerdings übernahmen 1975 bei zwölf Prozent der Kinder die Großeltern oder älteren Geschwister diese Aufgabe. Als die Studie neun Jahre später, 1984, repliziert wurde, lag der Anteil der begleiteten Kinder bereits bei 89 Prozent. Gleichzeitig war die Begleitung durch andere Personen als die Mütter auf sechs Prozent zurückgegangen. Der Prozentsatz der Mütter, die ihre Kinder nun täglich begleiteten, hatte sich damit in neun Jahren von 65 Prozent auf 83 Prozent erhöht (vgl. Klingspor 1997: 107; Flade/Guder 1992: 21ff.; Stete 1997: 12; City:mobil 1997a: 343). Auch Hautzinger et al. (1994, 1996) gaben an, daß Frauen weniger berufliche Dienstfahrten machen, dafür aber mehr Fahrten im Dienste der Familie.

Dies kann als ein über den westlichen Kulturraum hinausreichendes Phänomen betrachtet werden:

„There seems to be a quite generell difference in the driving behaviour, at least in the Tokyo area. Many female drivers get their husbands to the train station in the morning, do shopping, and receive them at night. Male drivers will more often use their cars for longer distances and for business.“ (Moritz 1997a: 8; vgl. ders. 1997b: 34ff.)

Ergänzt werden diese auf statistischen Massendaten basierenden Informationen über die Rolle des Autos im Kontext der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung durch Hinweise aus wenigen qualitativen Untersuchungen. Studien, in denen Frauen selbst zu Wort kommen und nicht einzig vorgegebene Antwortkategorien anzukreuzen haben, sind bislang selten. Zu ihnen gehören Arbeiten des Forschungsverbundes City:mobil. In einer unter anderem nach Geschlechtszugehörigkeit unterscheidenden Auswertung wurden hier die motivationalen Hintergründe und symbolischen Bedeutungen des alltäglichen Verkehrs erfaßt und unter Berücksichtigung der Akteurssicht interpretiert (vgl. City:mobil 1997a, b). Eine zwischen 1990 und 1992 im Auftrag der ARAL AG durchgeführte psychologische Untersuchung im Sinne der Motivforschung erhob Meinungen, Bedürfnisse und Wünsche von Frauen (vgl. ARAL AG 1993). Darüber hinaus gibt es eine U.S.-amerikanische Studie, in der ebenfalls Ergebnisse aus Interviews mit Autofahrerinnen veröffentlicht wurden (vgl. Hazleton 1995).

Auch die genannten Untersuchungen enthalten Beispiele, die deutlich machen, wie eng Autonutzung und Familienpflichten miteinander verknüpft sind. Ähnlich wie die Ergebnisse der Brigitte-Studie ergab die ARAL-Studie, daß die befragten Frauen das Auto an erster Stelle für den Einkauf und schnelle Besorgungen einsetzen, an zweiter für den Weg von und zur Berufsarbeit und an dritter für Urlaub, Freizeit, Hobby und Disco (vgl. ARAL AG 1993: 14). In der U.S.-amerikanischen Veröffentlichung widmet sich ein eigenes Kapitel speziell der Situation mit Kindern im Auto (vgl. Hazleton 1995: 149).

Alle drei dieser auf qualitativen Daten basierenden Studien weisen zudem darauf hin, wie bedeutsam das Auto für die Einräumung selbstbestimmter Fortbewegung ist. Die Autoren der ARAL-Studie kommen zu dem Ergebnis, daß die Verfügung über ein Kraftfahrzeug Frauen das Gefühl gibt, sich endlich frei und selbstbestimmt bewegen zu können. Ihren Interpretationen zufolge verbinden Frauen mit dem Auto Freiheit, Unabhängigkeit, Emanzipation und Selbständigkeit. Aufgrund der erhobenen Aussagen folgern sie, das Auto eröffne Frauen die Möglichkeit, eigene Interessen und Bedürfnisse zu verwirklichen (vgl. ARAL AG 1993: 11). In den Befragungen des Forschungsverbundes City:mobil läßt sich ebenfalls die mit dem Auto verknüpfte Dimension von Freiheit und Unabhängig-

keit identifizieren. Hier sprachen die Befragten von mit der Autoverfügung verbundenen Gefühlen von Freiheit und gesellschaftlicher Zugehörigkeit (vgl. City:mobil 1997a: 271ff.).

Diese Verknüpfung des Frauenalltags mit Familienpflichten und dem Freiheits- sowie Unabhängigkeitsgedanken greift auch die Autowerbung auf.¹⁴ Hier fällt auf, daß die Frau gezielt als freiheitsliebende SelbstfahrerIn angesprochen wird. Weniger bedeutsam scheint sie in ihrer Rolle als Beifahrerin und Kaufberaterin. In ansprechender Weise bündeln die Werbebotschaften die Idee der Selbstbeweglichkeit als Merkmal emanzipierten Frauenlebens mit der weiblichen Alltagsrealität. So symbolisiert der „neue Honda Prelude das neue Selbstbewußtsein“ (Brigitte Heft 4/1997). Beim Peugeot 106, der „mit Sicherheit mehr Vergnügen“ bietet, muß eine Frau „nicht groß und blond sein, um Männerherzen zu erobern“; sie darf statt dessen „auch selbstsicher, intelligent, stark und erfolgreich sein“ und ihren Mann für sich zu Hause kochen lassen, während sie noch mit dem Auto unterwegs ist (vgl. Brigitte Heft 5/1997). Automobile Selbstbeweglichkeit als Teil modernen Frauenlebens wird mit dem Gebrauchswert des Autos für die Erfüllung familienbedingter Aufgaben verkoppelt. Mit der Familienfrau am Steuer fungieren der Sunny und der Primera von Nissan als „Arbeits-, Wohn- und Kinderzimmer in einem“, mit niedriger Kofferraumhöhe für „kinderleichte Zuladung“, mittendrin viel „Wohnraum“ und „viel Platz für die Siebensachen der Kinder“ (Schöner Wohnen Heft 5/1995). Opel spricht im Zusammenhang mit dem Corsa von der „prall gefüllten mobilen Einkaufsstüte, die kaum Wünsche offen läßt“ (Start - Das Opel Magazin 1997: 26). Im Mittelpunkt der Werbung für den Opel Sintra: eine Liebesgeschichte, die in der Gründung einer Familie mit drei Kindern mündet und in der der Sintra eine nützliche Hilfe zur Bewältigung der Familienarbeit darstellt (vgl. Stern Heft 32/1998). Die Bedeutung, die diese Arbeit im Leben von Frauen einnimmt, spiegelt sich auch darin wider, wie das Thema „Sicherheit“ in die Werbebilder einbezogen wird. Aus Umfragen unter anderem des Kraftfahrzeuggewerbes ist bekannt, daß bei Frauen die Frage der Sicherheit und Zuverlässigkeit ganz oben rangiert (vgl. ZDK/VDIK/DEKRA/AvD 1997). Zum einen sind hiermit die Sicherheit bei Unfällen und die zuverlässige technische Funktionsweise gemeint. Zum anderen aber geht es auch um Sicherheit davor, daß die Kinder auf dem Rücksitz plötzlich die Tür öffnen könnten, wenn sie alle Hebel und Knöpfe ausprobieren. Ein sicheres Auto erlaubt der Frau, die zu transportierenden Kinder, Einkäufe und Haustiere unbeschadet von A nach B zu fahren.

In dieser auf die Zielgruppe Frau abstellenden Werbung der Autoindustrie wird ganz besonders deutlich - weil bildhaft und textlich vermittelt -, wo die weibliche Autonutzung angesiedelt ist: Im Spannungsfeld zwischen traditioneller Zuständig-

14 Zur Aussagefähigkeit von Autowerbung vgl. City:mobil (1997b: 12ff., 30ff.).

keit für Familienaufgaben und dem Wunsch nach Selbstbeweglichkeit sowie beruflicher Entfaltung. Hierin drückt sich die frauenspezifische konkrete Variante des von Ruppert folgendermaßen abstrakt formulierten Prinzips aus:

„Der Fahrer (die FahrerIn, Anmerkung R. B.) nutzt das Auto im Zusammenhang gesellschaftlicher Spielregeln, sozialer Bedingungen und kultureller Muster. In den üblichen Alltagsformen der Aneignung des Autos und der Praxis des Umgangs mit ihm sind in erheblichem Maße die gesellschaftlich kommunizierten Wünsche und ästhetischen Bilder, epochentypischen Leitvorstellungen und Informationen wirksam. Diese werden nicht individuell neu erfunden, sondern im kommunikativen Kontext aufgenommen und meist lediglich variiert. Es erscheint daher angebracht, das Handeln nicht allein aus dem Bezug des Autofahrers zu seinem Objekt, dem Auto, zu erklären.“ (Ruppert 1993: 122)

Der gegenwärtige Forschungsstand legt den Schluß nahe, daß die Verfügung über ein Auto Frauen ermöglicht, den Spagat zu schaffen zwischen der nahezu ungebrochenen (althergebrachten) Zuständigkeit für die private Alltagsarbeit und dem gleichzeitigen (modernen) Wunsch nach eigenständiger Berufsarbeit und Freiheit. Die Ergebnisse der vorliegenden Studien zeigen: Das Kennzeichen weiblicher Autonutzung besteht zuvörderst darin, die Widersprüche eines Alltags zu harmonisieren, der zum einen wesentlich durch Familien- und Haushaltspflichten, zum anderen durch Vorstellungen von Selbstbestimmung, Freiheit und Eigenständigkeit geprägt ist. Diesen Befund bestätigen die Aussagen Berliner Frauen zu ihren Alltagserfahrungen als Autofahrerinnen.

Empirische Illustrationen: Das Auto und Familienarbeit

„Irgendwie bin ich selbständiger geworden. Wenn die Jungs mal sagen, du, Mutti, wir brauchen dich, sage ich spontan, na klar.“ (Interview)

Dies ist nur eine der Aussagen aus einer Befragung Berliner Autofahrerinnen, die das Resümee der ausgewerteten Sekundärstudien illustrieren. Ende 1997/Anfang 1998 wurden zwölf Berliner Frauen zu ihren Erfahrungen, Motiven und Alltagspraktiken mit dem Auto befragt. Bei ihnen handelte es sich um Autofahrerinnen verschiedener Altersgruppen und in unterschiedlichen Lebenssituationen, die ganz verstreut über die einzelnen Stadtteile Berlins wohnen. Das Sample umfaßte verheiratete wie alleinstehende Frauen. Es waren Frauen dabei, die als Alleinerziehende mit ihrem Kind zusammenleben, Frauen in eheähnlichen Beziehungen mit und ohne Kind. Einige waren voll berufstätig, andere mit reduzierter Erwerbsarbeitszeit, manche in Rente. Allen gemeinsam waren der Zugriff auf ein

Auto, aktuelle aktive Autonutzung, mehrjährige Fahrpraxis sowie Erfahrungen als automobiler Erwachsene mit Familienaufgaben.

Die Befragung wurde in Form des *episodischen Interviews* durchgeführt. Diese Methode wird besonders für Untersuchungen empfohlen, die sich mit technischem Wandel im Alltag befassen. Dabei geht es darum, ganz bestimmte Ausschnitte, Episoden, aus den subjektiven Erfahrungen der zu Interviewenden im Hinblick auf die interessierende Technik zu erschließen (vgl. hierzu im einzelnen Flick 1996: 146ff.).¹⁵ Überprüft und ergänzt wurden die Ergebnisse aus den Einzelinterviews im Rahmen einer Gruppendiskussion. Einem Teil der Befragten des Basissamples und weiteren Autofahrerinnen wurde die Auswertung vorgestellt, und es bestand die Möglichkeit zur Diskussion.

Die Aussagen aus den Einzelinterviews wie auch die ergänzenden Angaben aus der Gruppendiskussion bestätigten die Befunde aus den oben zitierten Studien. Autonutzende Frauen sind nicht ausschließlich auf das Auto als Verkehrsmittel fixiert, Alternativen hierzu sind ihnen nicht völlig aus der Erinnerung geraten. Dies wurde unter anderem dadurch herausgearbeitet, daß anläßlich der telefonischen Verabredung des Interviews eine genaue Beschreibung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln erbeten wurde.¹⁶ Bis auf eine Ausnahme konnte jede der Befragten ohne großes Nachdenken den Weg mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV präzise beschreiben. Bestätigt wurde diese Beobachtung durch Äußerungen der Frauen, je nach Situation das Fahrrad, den Bus oder die U-Bahn dem Auto vorzuziehen, etwa wenn eine schwierige Parkplatzlage oder eine Feier mit Alkoholgenuß einer problemfreien Autonutzung entgegenstanden.

Die Interviews zeigten, wie sehr für die befragten Frauen der Gebrauchswert des Autos im Vordergrund steht. Bis auf eine Ausnahme konnte sich keine Frau erinnern, einfach einmal so aus Spaß am Fahren das Auto benutzt zu haben.

„Nein, einfach so rumfahren weniger. In der Regel mit Grund. Meistens, wenn ich einsteige, denke ich schon einen Schritt weiter. Wenn ich hier ins Auto einsteige und losfahre, überlege ich, was hast du auf deinem Schreibtisch an Arbeit? Was ist der erste Vorgang? Ich beschäftige mich zwar noch nicht so mit dem Vorgang, daß ich schon arbeite und nicht aufpasse. Aber irgendwie ist mein Leben mit Terminkalender. Ohne Terminkalender geht bei mir nichts. Das ist auf dem Arbeitsweg wie auch nach Feierabend. Ich fahre halt nicht Auto, um mich zu aalen, mein Prestigeobjekt, ich steige nicht ein und denke, jetzt fährst du mal eine Runde, so nicht.“ (Interview)

15 Die Interviews dauerten etwa eineinhalb bis zwei Stunden und wurden auf Band aufgezeichnet und transkribiert.

16 Die Gespräche fanden in den Wohnungen der Interviewten statt.

Immer galt es an einen bestimmten Ort zu kommen, weil etwas erledigt werden mußte. Entgegen der in verschiedenen Studien herausgestellten Verwendung des Autos für Freizeit, spontane Fahrten und ausschließlich zum eigenen Vergnügen spielte bei den hier Befragten zielloses „Spaßfahren“ nahezu keine Rolle. Das Eingebundensein in private und berufliche Verpflichtungen ließ die kleinen Fluchten aus dem Alltag mit Hilfe des Autos zu einer zu vernachlässigenden Größe schwinden. Dabei gehörten diese spontanen, selbstbestimmten Fahrten durchaus zu den Vorstellungen vom Autofahren zum Zeitpunkt des Einstiegs in die Autonutzung. Spontan mit der Freundin zum Stadtbummel oder mit Freunden ins Grüne zu fahren oder auch einfach das Fahren mit sich alleine genießen, all diese Wünsche wurden genannt, als in den Interviews über die persönlichen Vorstellungen vom Dasein als Autofahrerin gesprochen wurde. Im weiteren Verlauf zeigten die Gespräche, daß im tatsächlichen Leben der Befragten davon nahezu nichts mehr eine Rolle spielte. Vom Traum des selbstbestimmten Fahrens blieb das spontane Reagieren auf die Fahr- und Transportwünsche nicht-automobiler Familienmitglieder übrig. Insofern ist die hohe Zustimmung bei allen Befragten zu der Aussage: „Das Auto ist für mich eine ähnliche Hilfe für die private Einkaufs- und Transportarbeit wie beispielsweise der Staubsauger für die Fußbodenreinigung oder die Waschmaschine für das Wäschewaschen“ nur logisch konsequent.

In den Äußerungen der Befragten im Anschluß an ebendiese Feststellung zeigte sich dann, wie mit Hilfe dieser Technik die Familienarbeit gestaltet wurde. Erwartungsgemäß ging es dabei um Einkäufe, Transporte und Begleitungen. Die Schilderungen der befragten Frauen über ihren Alltag als Autofahrerinnen illustrieren, wie sich mit der Verfügung über ein Auto die familienbezogenen Einkaufs- und Transportarbeiten ausweiten. Selbst die mittlerweile erwachsenen Kinder mit eigenem Haushalt konnten partiell weiter von der Mutter betreut werden. Zugleich zeigte sich, daß dieser Aufgabenzuwachs weniger als Belastung denn als ein Mehr an Selbständigkeit empfunden wird. Was bereits die Auswertung der Sekundärmaterialien ergab - daß die Verfügung über ein Auto den Wunsch der Frauen nach Selbstbeweglichkeit bei fortdauernder Zuständigkeit für Familienaufgaben erfüllt -, drückt folgende Interviewpassage explizit aus:

„Irgendwie bin ich selbständiger geworden. Ich bin auch schneller mal bereit, dies oder jenes auf die Schnelle zu erledigen. Ich mache mir keine Gedanken mehr, wenn die Jungs mal sagen, du Mutti, wir brauchen dich. Das ist im Nu geregelt. Da sage ich spontan, na klar. Vorher hätte ich vielleicht noch hin und her überlegt, wie können wir das, den Termin vielleicht, verlegen. Das ist kein Problem mehr. Es wird dann halt gehandelt.“ (Interview)

Diese und weitere Äußerungen weisen darauf hin, daß Hausarbeit heute über die engen Grenzen des eigenen Haushalts und der Wohnung hinausreicht.¹⁷ Bereits seit einiger Zeit wird in haushaltswissenschaftlichen Forschungen von steigenden Wechselwirkungen und Austauschprozessen zwischen der Mikroebene des Haushalts und außerhalb dessen angesiedelten Ebenen gesprochen. Die Verlagerung von Funktionen, die früher außerhalb der privaten Alltagsarbeit angesiedelt waren, in die Privatsphäre und die gleichzeitige Verlagerung privater Funktionen auf Orte jenseits des eigenen Haushalts werden als wachsende Verschränkung privater und öffentlicher Räume interpretiert; betont wird die Ausweitung häuslicher Aufgaben (vgl. Thiele-Wittig 1996: 342ff.). Übertragen auf die Annahme, daß wir es gegenwärtig gesamtgesellschaftlich mit räumlichen Erweiterungsprozessen zu tun haben,¹⁸ kann dies als eine frauenspezifische Variante der Dynamik der Raumausdehnung betrachtet werden.

Beispielsweise gab es bei den Befragten eine mittlerweile alleinlebende Rentnerin, die als Chauffeurin für bereits ausgezogene Familienmitglieder gefragt war. Obwohl diese ihren eigenen Haushalt führten, war dies kein Hindernis, die Fürsorge der Mutter weiterhin in Anspruch zu nehmen. Als der Sohn noch mit ihr zusammenlebte, begleitete ihn diese Befragte, damit er von A nach B kam. Heute sind es die Enkelkinder, die sie vom Kindergarten abholt und mit denen sie zur Entlastung der Schwiegertochter herumfährt.

„Und es sind eben heute solche Sachen, wo man spontan reagieren kann. So, wenn mich meine Schwiegertochter anruft am Freitag, ‚kannst du die Kinder abholen?‘, dann kann man das halt natürlich auch spontan machen, nicht? Deswegen habe ich auch jederzeit die Kindersitze drin, damit ich da spontan reagieren kann.“ (Interview)

Wie die Verfügung über ein Auto mit der räumlichen und zeitlichen Ausweitung der privaten Alltagsarbeit verknüpft sein kann, illustriert die folgende Episode aus der Autofahrkarriere einer mittlerweile verwitweten und allein wohnenden Fahrerin.

„Als ich berufstätig war, da habe ich das Einkaufen entweder in der Mittagspause gemacht oder abends, bevor ich nach Hause kam, irgendwo angehalten und schnell eingekauft, alles mit dem Auto, ist klar, nicht? Und dann habe ich ja meine Schwiegermutter acht Jahre praktisch versorgt. Als die 80 wurde, hat sie gesagt, sie kann nicht mehr. Also bin ich mit dem Auto runter, habe sie, solange sie konnte, mitgenommen und selbst einkaufen lassen, weil ich das für richtig hielt, nicht daß ich das mache, sie sollte selbständig bleiben. Und dann

17 Zu den damit verbundenen anwachsenden Verkehren vgl. Spitzner (i. E.).

18 Vgl. hierzu auch den Beitrag A. Knies in diesem Band.

wurde das Auto vollgepackt. Und das war ja eine ganze Menge. Da war mal Seifenpulver und Orangen und die Getränke und der Joghurt und die Milch, und was weiß ich. Also, das ging in der Woche bestimmt zweimal. Und nachher war es ja so, daß sie nicht mehr konnte, da bin ich alleine gefahren dann. Und nachher wurde sie kränker und kränker, und da mußte ich fast jeden Tag da sein. Manchmal noch abends um zehn bin ich runtergefahren, weil sie angerufen hat, es geht ihr nicht gut. Also ohne Auto wäre ich verloren gewesen. Nach ihrem Tod und dem meines Mannes habe ich mich dann wieder um meine Eltern gekümmert und bin da runtergefahren. Und die wohnten in Wilmersdorf. Und meine Mutter hatte bestimmte Einkaufsgewohnheiten von früher, die ging nur in die Markthalle nach Moabit. Dann bin ich also von hier nach Wilmersdorf gefahren, von Wilmersdorf nach Moabit, von Moabit nach Wilmersdorf, von Wilmersdorf nach hier. Das war immer so ein Tagewerk.“ (Interview)

Deutlich wird hier und in weiteren Passagen: mit der Verfügung über ein Auto ist für Frauen nicht nur eine Auflösung der eigenen Haushaltsgrenzen verbunden; es folgt vielmehr auch ein Anstieg an Familien- bzw. Partnerschaftsfürsorge. Die Schilderung einer Befragten illustriert, wie sich im Zuge der Verfügung über ein Auto auch der Umfang der familienbezogenen Einkaufs- und Transportarbeiten veränderte.

„Früher, da sind wir öfter einkaufen gegangen. Mein Mann hat viel eingekauft, die schweren Dinge. Da hatten wir noch den Konsum an der Ecke. Jetzt, mit dem Auto, ist es mehr so, daß ich auf der Strecke von der Arbeit nach Hause ins Parkhaus fahre, wo ich mit dem Einkaufswagen bis ans Auto ran kann. Dann brauche ich das nicht schleppen. Ich mache einmal einen größeren Einkauf und gehe ansonsten einmal weniger einkaufen. Die Gewohnheiten haben sich halt ein bißchen geändert.“ (Interview)

Hier zeigt sich die Dimension der Änderung in den Gewohnheiten, die mit der Autonutzung durch die Frauen verbunden sind. Bevor die Frau einen Führerschein besaß, war der männliche Partner ebenfalls einkaufen gegangen. Jetzt, mit Auto, macht die Frau dies alleine. An vielen Beispielen läßt sich nachweisen, daß mit der Verfügung über ein Auto für Frauen die Familien- bzw. Partnerschaftsfürsorge anwächst, und zwar nicht nur bei langjährigen Ehepaaren mit Kindern. Exemplarisch sind die Aussagen einer jüngeren Frau in der folgenden Episode. Die Befragte führt nach langem Single-Dasein seit kurzer Zeit mit ihrem Freund einen gemeinsamen Haushalt.

„Ihr Leben hat sich dann ja schon ziemlich verändert, jetzt mit dem Umzug. Vorher waren Sie alleine, haben Ihren Haushalt alleine gemacht und jetzt leben Sie zu zweit. Machen Sie denn jetzt auch immer noch die Einkäufe mit dem Auto?“

„Genau.“

„Und Ihr Mann?“

„Naja, wir teilen uns das, er holt zum Beispiel immer Wasser.“

„Mit dem Auto?“

„Nein, ohne Auto.“

„Mit dem Rad?“

„Nein, zu Fuß, weil er kommt ja mit dem Bus an und steigt quasi vor dem Supermarkt aus. Und da holt er dann immer zwei, drei Flaschen, und das macht er dann alle zwei Tage. Und ich versorge uns mit Wein, Bier, Milch und was sonst noch schwer ist. Und natürlich auch so dem Rest der Lebensmittel. Ich finde es praktischer, wenn man schon einmal da ist, dann kann man ja auch gleich den großen Einkauf machen.“

„Das heißt, wenn Sie nun zu zweit wohnen, müssen Sie eigentlich mehr einkaufen, oder haben Sie früher auch immer zusammen gegessen? Bei Ihnen?“

„Nein, nein. Ich kaufe jetzt mehr ein. Beziehungsweise, ich kaufe wahrscheinlich öfter ein, weil die Sachen schneller alle werden. Ja doch, ich kaufe auch mehr. Ich merke das ja an dem, was ein Einkauf kostet, er kostet ein gutes Drittel mehr.“ (Interview)

Entgegen ihrer anfänglichen Aussage, sich den Einkauf mit dem Partner zu teilen, zeigt der Verlauf des Gesprächs, daß die Frau stärker mit Transportarbeit belastet ist als der Mann - weil sie über das Auto verfügt, erledigt sie die Einkäufe für den gemeinsamen Haushalt.

Weitere Beispiele aus den Interviews ließen sich anführen, die illustrieren, daß automotorisierter Frauenalltag räumlich, zeitlich und vom Umfang her mit erweiterter familienbezogener Versorgungsarbeit einhergeht. Diese Befunde korrespondieren mit Ergebnissen aus Forschungen, die sich mit Haushaltstechnik befassen. Industriesoziologische Untersuchungen zum Thema „Haushaltstechnik“ wie auch Studien der historischen Frauenforschung fokussierten ihre Befunde auf die Frage nach der Entlastung häuslicher Arbeit durch den Einsatz dieser Technik. Das Resultat lautet nahezu unisono: Unterm Strich kann weder von einer zeitlichen Entlastung durch die Haushaltstechnik geredet werden, noch von einem mit dieser verbundenen emanzipatorischen Potential.

Forschungen in den U.S.A. belegen, daß trotz umfassender Technisierung der Haushalte die Hausarbeitszeit nicht nur nicht in dem erwarteten Ausmaß gesunken ist; vielmehr ist sie zwischen 1952 und 1967/1968 sogar angestiegen (vgl. Hampel 1987: 48). Auch deutsche Untersuchungen bilanzieren, die zunehmende Technisierung der Haushalte habe die Arbeitsstrukturen in diesen zwar nachhaltig verändert, bringe aber zeitlich keine Entlastung mit sich. Die theoretisch durchaus mögliche Zeitersparnis wird durch die gleichzeitige Erhöhung des Anspruchsniveaus aufgezehrt (vgl. Dörr 1995: 165; Meyer/Schulze 1990: 25).

K. Hausen, die sich der Haushaltstechnik aus historischer Perspektive nähert und dabei vor allem die mit Blick auf Frauen oft angenommene „befreiende Kraft

der Technik“ (Hausen 1987: 274) kritisch betrachtet, zieht am Beispiel der Nähmaschine ebenfalls ein wenig positives Resümee:

„Die vermeintliche Emanzipation durch die Nähmaschine erscheint bei näherem Hinsehen also in einem wenig rosigen Licht.“ (Ebenda: 167)

Daß die Verfügung von Frauen über ein Auto objektiv weniger arbeitsentlastend wirkt, sondern eher in gestiegenen Transportanforderungen mündet, ist den Frauen, wie die Interviews belegen, jedoch keineswegs gegenwärtig. „Ich hab’s auch gerne angenommen.“ Sinngemäß äußerten sich viele Frauen so. Nur in einem einzigen Gespräch brachte eine Befragte ihre Erleichterung darüber zum Ausdruck, daß ihre Dienste als Chauffeurin der Familienmitglieder nicht mehr gefragt waren, weil ihre Kinder den Führerschein gemacht hatten und sich nun selbst chauffieren konnten. Im Vordergrund der Wahrnehmung stand bei den meisten Frauen der Zuwachs an Selbstbeweglichkeit. Das „Nicht-mehr-bei-anderen-fragen-Müssen“ wurde als Freiheit und Selbstbestimmung empfunden. Der Belastungszuwachs durch die Ausweitung der Familienarbeit wurde verglichen hierzu nachrangig - vermutlich nicht zuletzt deshalb, weil es den Befragten mit der Verfügung über ein Auto möglich war, sich trotz Familienpflichten beruflich zu betätigen.

Empirische Illustrationen: Das Auto und Berufsarbeit

„Ich konnte es so einrichten, daß ich trotz Beruf immer noch meine Familie versorgen konnte.“ (Interview)

Wie sehr die Möglichkeit zur Berufsarbeit mit der Verfügung über ein Auto verknüpft war, zeigte sich in den Interviews. Bis auf eine Ausnahme war bei allen befragten Frauen der Zugang zum Auto mit der Aufnahme oder Weiterentwicklung beruflicher Tätigkeit verknüpft. In einem Fall wäre der Einstieg ins Berufsleben ohne die Verfügung über ein Auto überhaupt nicht möglich gewesen:

„Ich habe mich dann selbständig gemacht, also selbständig als Textildesigner, und das heißt immer, daß man fahren muß, weit fahren muß, es sei denn, man wohnt in den Zentralen wie Reutlingen oder um Köln rum, und da muß man dann einen Führerschein haben.“ (Interview)

Dabei wurde das Auto auch bewußt für die Imagebildung eingesetzt.

„Also, nachdem ich mich so ein bißchen gesettelt hatte, hatte ich auch ein paar Firmen und bin dann mit meinen Entwürfen losgefahren und habe halt alle Firmen abgeklappert, also da

war das Auto auch ein bißchen Vorzeigeobjekt. Natürlich habe ich mir auch was Besseres dann gekauft, einen Alfa Kombi.“ (Interview)

In einem anderen Fall ermöglichte das Auto die Fortsetzung der Berufstätigkeit trotz Krankheit des Ehemannes und Pflegebedürftigkeit der alten Eltern.

„Ich konnte ja zu Hause arbeiten. Und deshalb habe ich mir das dann eingeteilt. Ich habe dann also am Abend gearbeitet oder am Sonnabend oder Sonntag. Das konnte ich steuern, das war ja mein Glück. Sonst hätten meine Eltern das auch nicht so haben können. Aber ich konnte das ausgleichen, und wie gesagt, dann habe ich eben mal bis abends zehn, elf gegessen und habe dann die Stunden nachgeholt.“ (Interview)

Mit Hilfe des Autos ließ sich die Zeit flexibel einteilen, ebenso konnte auch das Arbeitsmaterial, schwere Akten, aus dem Büro nach Hause und zurück transportiert werden.

Auch bei einer anderen Befragten bedeutete der Führerscheinwerb den Einstieg in die Erwerbsarbeit. Ihr Mann arbeitete als Handelsvertreter, hatte ein Auslieferungslager. Obwohl er vorher strikt gegen den Führerscheinwerb seiner Frau gewesen war, spannte er sie sofort ein, als sie die Fahrerlaubnis hatte; sie mußte für ihn Arbeit übernehmen.

„Ja, dann habe ich den Führerschein gehabt und bin sofort den nächsten Tag gefahren. War irgendwie Not am Mann, mußte viel Ware ausgeliefert werden. Ich habe damals Vier-Gang-Getriebe gelernt, VW, und wir hatten noch einen Wagen stehen, den zweiten, das war ein Opel mit Drei-Gang-Getriebe, wissen Sie, noch diese Lenkradschaltung, und da hat mir mein Mann den Schlüssel in die Hand gedrückt und hat gesagt, ‚so, jetzt fahren wir (Das Wir meint nicht, daß sie zusammen fahren, Anmerkung R. B.) nach Bielefeld.‘ Und das war gleich am nächsten Tag. Er, der eigentlich immer meinte, ich sei zu nervös. Da habe ich geschwitzt. Da war ich klitschnaß. Das erste Mal mit Ware hinten drin. Daß er mich einfach dann so reinschubste. Erst sollte ich es nicht machen und dann gleich so. Auf der Strecke war eine Riesenbaustelle, naja, da mußte ich dann durch, und da habe ich gedacht, wenn du das geschafft hast, dann schaffst du auch alles andere.“ (Interview)

Peu à peu weitete sich ihre Auslieferungstätigkeit aus. Selbstverständlich ohne daß ihre Hausarbeit darunter litt:

„Er hat dann den Wagen früh beladen, und die kleinen Touren habe ich dann übernommen. Und er war dann länger unterwegs, und ich konnte es so einrichten, daß ich trotz Beruf immer noch meine Familie versorgen konnte, sprich, wenn das Kind aus der Schule kam, hat es sein Essen auf dem Tisch gehabt. Das war mir ja auch wichtig.“ (Interview)

Die Tätigkeit ihres Mannes änderte sich schließlich und somit auch ihre Situation als mithelfende Familienangehörige. Sie suchte sich ebenfalls eine neue Tätigkeit. Weil sie den Führerschein und Zugang zu einem Auto hatte, konnte sie eine ihrer Qualifikation entsprechende Arbeit annehmen und sicher sein, Familienpflichten und eigenständige Berufstätigkeit unter einen Hut zu bekommen.

„Ja, das muß ich sagen, eigentlich habe ich meine Pflichten als Mutter wirklich nicht vernachlässigt. Ich konnte meine Zeit wunderbar einteilen. Habe über Mittag gearbeitet, so von zehn bis zwei und Montag von elf bis drei. Meine Tochter ging zu einer Privatschule, einer sehr guten, und die kam später nach Hause, sie hatte einen weiten Schulweg. Und ich kam so um zwei, drei nach Hause, und dann gab es eben erst Mittag. Mein Mann kam ganz unterschiedlich. So freie Berufe, da muß man ja flexibel sein, und da wird mancher Vertrag auch abends abgeschlossen.“ (Interview)

Belege aus den Interviews, wie sich mit Hilfe eines Autos familienbezogene Pflichten mit dem Wunsch nach eigener Berufstätigkeit vereinbaren lassen, gibt es noch zahllose. Eindrucksvoll schilderten die Befragten, wie sie ihren Alltag zwischen Familienpflichten und Erwerbsarbeit organisierten. Das zur Verfügung stehende Auto wurde dabei als nahezu unverzichtbare Voraussetzung betrachtet: „Ich wüßte gar nicht, wie ich das ohne Auto schaffen würde.“ Derartige Ausprüche waren immer wieder zu hören.

Stabilität oder Erosion - auch eine Frage des Geschlechterverhältnisses

Ausgangspunkt dieses Beitrags war die Frage nach der Bedeutung der Autonutzung für Frauen. Eingeschätzt werden sollte, welche Rolle dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmenden bei der (weiteren) Entwicklung des Leitbildes von der Mobilität = Auto-Mobilität = Rennreiselimousine beizumessen ist. Aufgrund der Auswertung der vorliegenden Studien und illustriert sowie verdichtet durch die empirischen Befunde einer Befragung Berliner Autofahrerinnen läßt sich schließen, daß die Bedeutung des Autos für Frauen ganz wesentlich darin besteht, deren Dilemma der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu lösen. Für das Thema „Frauen und Auto“ spezifisch ist die Verklammerung der Autonutzung mit eigenständiger Erwerbstätigkeit bei gleichzeitigem Fortbestand familienbezogener Verpflichtungen.

Zahllose Studien belegen, wie wichtig Frauen eigenständige Erwerbsarbeit ist. Zugleich konstatieren sie die Schwierigkeiten von Frauen bei der Umsetzung dieses Ideals infolge nahezu ungebrochener traditioneller häuslicher Arbeitsteilung. Hier verspricht das Auto die Lösung. C. Bauhardt, eine feministische

Stadt- und Verkehrsforscherin, bezeichnete den weiblichen Griff zum Auto einmal als die individuelle Antwort der Frauen auf die Folgen einer von Männern an männlichen Bedürfnissen ausgerichteten Stadt- und Verkehrsplanung (vgl. Bauhardt 1994: 29ff.). In dem hier analysierten Kontext könnte der weibliche Griff zum Auto als individuelle Antwort der Frauen auf die Verweigerung der Männer gegenüber familiärer Arbeit beschrieben werden. Das Auto hilft dabei, den Wunsch nach Unabhängigkeit, vermittelt durch eigene Erwerbstätigkeit, in die Tat umzusetzen. Die gestiegenen Anforderungen aufgrund der Aufgaben aus den beiden so unterschiedlichen Bereichen Familie und Beruf lassen sich mit Hilfe des Verkehrsmittels Auto so organisieren, daß familiäre Verpflichtungen nicht vernachlässigt werden, mehr noch: letztere können sogar noch auf einem höheren Niveau erfüllt werden. Umgekehrt: Weil das Auto dies den Frauen ermöglicht, ist davon auszugehen, daß der weibliche Griff zum Auto erfolgen wird, wann immer sich die Gelegenheit bietet. Unterstützt durch die Angebote der Autoindustrie auf dem Kleinwagensektor und forciert durch die ablehnende Haltung der meisten Männer gegenüber der Aufhebung traditioneller geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung, ermöglicht das Auto, weibliche Wunschvorstellungen und Alltagszwänge miteinander in Einklang zu bringen.

Verstärkt wird der Nutzen der Autoverfügung zudem dadurch, daß Reproduktionsarbeit heute immer weniger in den Grenzen privater Räume stattfindet:

„Tradierte räumliche Zuordnungen werden aufgelöst, neue Verhältnisse geschaffen und damit die Notwendigkeit physischer Beweglichkeit allgemein erhöht.“ (Knie 1997a: 43)

Wie vor allem die Interviews zeigen, greift familiäre Fürsorge heute immer mehr über den eigenen Haushalt hinaus. Aufgrund der Schilderungen der befragten Frauen läßt sich ein Fürsorgesystem identifizieren, in dem die externen Haushalte erwachsener Kinder und gebrechlicher Eltern mit den eigenen Haushalten der Frauen verknüpft sind. Da die entsprechenden Haushalte nur selten in enger Nachbarschaft angesiedelt sind, stellt das Auto oft das optimale Verkehrsmittel zur Erreichung der verstreuten Orte dar. Dieser Umstand dürfte die Attraktivität des Autos bei der bislang noch untermotorisierten Gruppe von Verkehrsteilnehmenden ebenfalls steigern.

Auch wenn man nicht so weit gehen möchte zu behaupten, heutzutage sei gesellschaftliche Teilhabe erst durch die Verfügung über ein Auto möglich (vgl. Kuhm 1997; Burmeister/Hickmann 1997; United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics 1997c), zeigt die Auswertung, daß die durch das Auto gestützte Selbstbeweglichkeit die Möglichkeiten zur eigenständigen Erwerbsarbeit erweitert. Mag der Nutzen auch in erster Linie darin bestehen, die Verpflichtungen aus beiden Arbeitsbereichen zu erfüllen, so zeigt

sich dennoch, daß das Auto auch als Ausdruck gesellschaftlicher Zugehörigkeit betrachtet wird und unter Umständen dazu beiträgt, beruflich leichter anerkannt zu werden.

Diese Befunde deuten darauf hin, daß die Aneignung des privaten Kraftfahrzeugs durch Frauen weiter voranschreitet. Insofern dürfte diese Gruppe Verkehrsteilnehmender eher zur Stabilisierung des Leitbildes von der Mobilität = Auto-Mobilität beitragen als zu dessen Erosion. Die Frage stellt sich jedoch, ob damit auch die Stabilisierung des Leitbildes von der Rennreiselimousine als der geräte-technischen Konfiguration des Leitbildes Mobilität = Auto-Mobilität verbunden sein wird. Indikatoren wie

- Autonutzung in erster Linie mit Modellen des Kleinwagensektors,
- Kombination von Zu-Fuß-Gehen, privatem PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln und
- Sensibilität in Umweltfragen

deuten auf die Bereitschaft von Frauen hin, sich im Verkehr zwar autoaffin zu verhalten, aber dies nicht zwingend mit Modellen nach dem Muster der Rennreiselimousine. Im Interesse einer weniger autofixierten Verkehrsentwicklung gilt es, diese gegenwärtig noch offen scheinende Situation zu nutzen. Hierzu bedarf es technischer Innovationen wie auch sozialer Veränderungen. Angesichts der Kraft, die von der traditionellen Arbeitsteilung auf die Autonutzung von Frauen ausgeht, dürfte hier einer der zentralen sozialen und politischen Ansatzpunkte liegen, einer zudem, der in seiner Bedeutung bislang erst von wenigen erkannt wurde.

Literatur

- Aberle, G. (1996): Transportwirtschaft. München
- Adriaansens, H. P. (1981): Talcott Parsons and the Conceptual Dilemma. Boston/London
- Albrow, M. (1998a): Abschied vom Nationalstaat. Frankfurt/M.
- Albrow, M. (1998b): Auf dem Weg zu einer globalen Gesellschaft? In: Beck, U. (Hg.): Perspektiven der Weltgesellschaft. Frankfurt/M., S. 411-435
- Allmendinger, J. (1989): Career Mobility Dynamics. Berlin
- Apel, D.; Lehmbrock, M.; Pharoah, T. und J. Thiemann-Linden (1997): Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Berlin
- ARAL AG (1993): Frauen fahren voran. Vom Selbstbild und Fremdbild der Autofahrerin. Bochum
- auto, motor, sport: diverse Ausgaben 1996, 1997, 1998
- Automotive News: diverse Ausgaben 1997/1998
- Automotive News (1998): Market Data Book 1998. Detroit
- Baethge, M. (1991): Arbeit, Vergesellschaftung, Identität - zur zunehmenden normativen Subjektivierung der Arbeit. In: Zapf, W. (1991), S. 260-278
- Bardou, J.-P.; Chanaron, J.-J.; Fridenson, P. und J. M. Laux (1989): Die Automobil-Revolution. Analyse eines Industrie-Phänomens. Gerlingen
- Bauhardt, C. (1994): Städtische Lebensqualität und soziale Gerechtigkeit als Determinanten feministischer Verkehrspolitik. In: Frei-Räume. Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen. Heft 7 (1994), S. 29-38
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt/M.
- Beck, U. (1993): Die Erfindung des Politischen. Frankfurt/M.
- Beck, U. (1997): Was ist Globalisierung? Frankfurt/M.
- Beck, U. (Hg.) (1998): Perspektiven der Weltgesellschaft. Frankfurt/M.
- Beck, U.; Kesselring, S. (1997): Mobilitätspolitik unter den Bedingungen der reflexiven Modernisierung. Endbericht eines BMBF-Projektes. München
- Becker, R. (1994): Vom Fleischverbrauch der Vegetarierinnen. Anmerkungen zu einigen weitverbreiteten Argumentationslinien der feministischen Verkehrsplanungsdiskussion. In: Frei-Räume. Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen. Heft 7 (1994), S. 39-48

- Beck-Gernsheim, E. (1994): Auf dem Weg in die postfamiliale Familie - Von der Notgemeinschaft zur Wahlverwandtschaft. In: Beck, U.; Beck-Gernsheim, E. (Hg.) (1994): Riskante Freiheiten. Frankfurt/M., S. 115-138
- Beckmann, J.; Klewe, H. (1998): Intermodal und multimobil. Theoretische Überlegungen zum Mobilitätsmanagement. In: Verkehrszeichen. Heft 1 (1998), S. 4-6
- Behaghel, K. (1995): Die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und öffentlicher Verwaltung bei der Einführung neuer Verkehrsleitsysteme. Köln (Unveröffentlichtes Manuskript)
- Beik, U.; Spitzner, M. (1995): Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Rahmenbedingungen für Handlungsstrategien. Endbericht. Wuppertal.
- Benouar, H.; Albert, S. (1997): Role of Case Studies in the Development and Validation of Automated Highway Systems Concepts. Paper presented at 4th World Congress on Intelligent Transport Systems, 21-24 October 1997, Berlin. Proceedings. Berlin
- Berger, P. A. (1995): Anwesenheit und Abwesenheit. Raumbezüge sozialen Handelns. In: Berlin Journal of Sociology. Vol. 1 (1995), S. 99-111
- Berger, P. A. (1996): Individualisierung. Status, Unsicherheit und Erfahrungsvielfalt. Opladen
- Berger, R.; Servatius, H.-G. (1994): Die Zukunft des Autos hat erst begonnen. München/Zürich
- Berthold, O. (1997): Befragung von 465 Westberliner Fahrzeugführern bei der Technischen Prüfstelle der DEKRA in Berlin-Charlottenburg im April/Mai 1992. Berlin (Unveröffentlichtes Manuskript)
- Bertram, H. (1997): Familie leben. Neue Wege zur flexiblen Gestaltung von Lebenszeit, Arbeitszeit und Familienzeit. Gütersloh
- Beutler, F.; Brackmann, J. (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Discussion paper P 99-501. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin
- Beyme, K. v. (1991): Theorie der Politik im 20. Jahrhundert. Von der Moderne zur Postmoderne. Frankfurt/M.
- Blümel, H. (1998): Elemente einer zielorientierten Abgabekonzeption. In: Energiewirtschaftliche Tagesfragen. Heft 7 (1998), S. 467-474
- BMW AG (Bayerische Motoren-Werke Aktiengesellschaft) (1997): Der Pfosten bringt's. BMW-Pressedienst. München
- Bosl, K. (1972): Die horizontale Mobilität der Europäischen Gesellschaft im Mittelalter und ihre Kommunikationsmittel. In: Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte. Heft 55 (1972). München
- Bratzel, S. (1995): Extreme Mobilität. Entwicklungen und Folgen der Verkehrspolitik in Los Angeles. Basel

- Brigitte (1984): Wie wir Frauen Auto fahren. Hamburg (Unveröffentlichte Studie)
- Brigitte (1997): Heft 4 (Februar 1997). Hamburg
- Brigitte (1997): Heft 5 (März 1997). Hamburg
- Brög, W.; Erl, E. (1996): Can Daily Mobility Be Reduced or Transferred to Other Modes. München
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) (Hg.) (1998): Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“. Der Wettbewerb. Bonn
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (1997): Die Familie im Spiegel der amtlichen Statistik. Bonn
- Bundesministerium für Frauen und Jugend (BMFJ) (Hg.) (1992): Frauen in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn
- Bundesministerium für Verkehr (BMV) (Hg.) (1997): Verkehr in Zahlen 1997. Bonn
- Bundesministerium für Verkehr (BMV) (Hg.) (1998): Verkehr in Zahlen 1998. Bonn
- Burckhardt, M. (1997): Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung. Frankfurt/M./New York
- Burkart, G. (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. In: Soziale Welt. Heft 45 (1994), S. 216-240
- Burmeister, U.; Hickmann, G. (1997): Sprit sparen, Verkehr sparen! Vom Dreiliterauto und der Globalisierung - Thesen zur grünen Verkehrs- und Mobilitätspolitik in einer vollmotorisierten Gesellschaft. In: Kommune. Heft 3 (1997), S. 41-48
- Canzler, W. (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes. Berlin
- Canzler, W.; Knie, A. (1994): Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft. Heidelberg
- Canzler, W.; Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien/Köln/Weimar
- Canzler, W.; Marz, L. (1997): Stagnovation. Der Automobilpakt und die gedopte Arbeitsgesellschaft. In: Universitas. 52. Jg. (1997), Heft 4, S. 359-371
- CARB (California Air Resources Board) (1998): Status and Prospects of Fuel Cells as Automobile Engines. Internet: <http://www.arb.ca.gov/msprog/zevprog/ffuelcell.htm>
- City:mobil (Hg.) (1997a): Mobilitätsstile - ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsberichte „Stadtverträgliche Mobilität“. Band 7 (bearb. v. K. Götz, T. Jahn und I. Schultz). Freiburg i. Br.

- City:mobil (1997b): Mobilitätsleitbilder im öffentlichen Diskurs: Eine kritische Bestandsaufnahme. Arbeitsbericht Subprojekt 1 (bearb. v. I. Schultz, unter Mitarb. v. P. Kautter und G. Brammer). Freiburg i. Br.
- City:mobil (1998a): Verkehrsgeneseforschung - ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Forschungsberichte „Stadtverträgliche Mobilität“. Band 11 (bearb. v. P. Wehling). Freiburg i. Br.
- City:mobil (1998b): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement. Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung. Forschungsberichte „Stadtverträgliche Mobilität“. Band 12 (bearb. v. P. Wehling). Freiburg i. Br.
- Claessens, D. (1966): Zur Soziologie des Straßenverkehrs. In: Ders. (1966): Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze. Dortmund, S. 23-31
- Clar, M.; Friedrichs, J. und W. Hempel (1979): Zeitbudget und Aktionsräume von Städten. Hamburg
- Conrad, J. (1996): Nachhaltige Entwicklung - ein ökologisch modernisiertes Modell der Moderne? In: Brand, K. W. (Hg.) (1996): Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie. Opladen, S. 51-69
- Daimler-Benz AG (1998): Umweltbericht. Stuttgart
- Dangschat, J.; Droth, W. und J. Friedrichs (1982): Aktionsräume von Stadtbewohnern. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung. Band 36 (1982). Opladen
- Dangschat, J.; Blasius, J. (Hg.) (1994): Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden. Opladen
- Dean, P. (1996): If Only the Next Cards Could Talk. In: Los Angeles Times, 18.08.1996, S. 12-13
- Decker, F. (1994): Umweltschutz und Staatsversagen. Eine materielle Regierbarkeitsanalyse. Opladen
- Denkhaus, I. (1995): Verkehrsinformationssysteme. Durchsetzbarkeit und Akzeptanz in der Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden
- Deutsche Shell AG (1995): Gipfel der Motorisierung in Sicht. Stark sinkende Emissionen. Szenarien des PKW-Bestandes und der Neuzulassungen bis zum Jahr 2020. Aktuelle Wirtschaftsanalysen. Heft 26 (1995). Hamburg
- Deutscher Bundestag (1998): Optionen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Bundestags-Drucksache 13/11447. Bonn

- Dierkes, M. (1998): Mobilität und Verkehr im Wandel. Referat im Rahmen eines Fachforums anlässlich der Präsentation der Gewinnerprojekte des Forschungswettbewerbs „Mobilität in Ballungsräumen“ am 21.04.1998 in Bonn. In: WZB-Mitteilungen. Heft 82 (1998), S. 11
- Dierkes, M.; Buhr, R.; Canzler, W. und A. Knie (1995): Erosionen des Automobil-Leitbildes: Auflösungserscheinungen, Beharrungstendenzen, neue technische Optionen und Aushandlungsprozesse einer zukünftigen Mobilitätspolitik. Begründung eines Forschungsvorhabens. Discussion paper FS II 95-107. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin
- Dierkes, M.; Weiler, H. and A. Antal (Eds.) (1987): Comparative Policy Research: Learning from Experience. Aldershot
- Dörr, G. (1995): Neue Haushaltstechnik - alte Arbeitsteilung. Die Rationalisierung der Haushaltsproduktion. In: Aulenbacher, B.; Siegel, T. (Hg.) (1995): Diese Welt wird völlig anders sein. Pfaffenweiler, S. 157-171
- Dudenhöffer, F. (1998): Abschied vom Massen-Marketing. Düsseldorf
- Dudenhöffer, F.; Dittler, T. und C. Thies (1998): Schlüssel-Trends im Automobilgeschäft Europas. In: Internationales Verkehrswesen. 50. Jg. (1998), Heft 10, S. 441-447
- Elias, N. (1976): Über den Prozeß der Zivilisation. 2 Bände. Frankfurt/M.
- Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Zwölften Deutschen Bundestages (Hg.) (1994): Mobilität und Klima. Bonn
- Enzensberger, H. M. (1958): Vergebliche Brandung in der Ferne - eine Theorie des Tourismus. In: Merkur. Heft 12 (1958), S. 701-720
- Erdmann, G.; Wiesenberg, R. (1998): Emissionsgesetzgebung und alternative Automobilantriebe in Kalifornien. In: Automobiltechnische Zeitschrift. 100. Jg. (1998), Heft 5, S. 356-362
- Europäische Kommission, Hochrangige Gruppe Telematik im Straßenverkehr (1997): Abschließender Bericht über die Tätigkeiten innerhalb der EU auf dem Gebiet der Straßentelematik. Brüssel
- Evangelische Akademien in Deutschland e.V. (1994): Perspektiven für eine frauenfreundliche Verkehrs- und Siedlungsplanung. Presseerklärung. Bad Boll
- Evers, H.; Kasties, G. (Hg.) (1998): Kompendium der Verkehrstelematik. Köln
- Flade, A. (1990): Einstellungen zum öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern. In: Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie. Band 37 (1990), Heft 2, S. 218-229
- Flade, A.; Guder, R. (1992): Mobilität und Stadtverkehr aus der Perspektive von Frauen. Darmstadt
- Flade, A. (Hg.) (1994): Mobilitätsverhalten. Weinheim

- Flick, U. (1996): Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion und Repräsentation technischen Wandels in verschiedenen kulturellen Kontexten. Opladen
- Flink, J. J. (1990): The Automobile Age. Cambridge
- Forschungsverbund Ökologisch Verträgliche Mobilität (1995): Rahmenbedingungen für Mobilität in Stadtregionen. Bericht Nr. 1. Wuppertal
- Frank, D. (1994): Mobilität - Motor zur Entwicklung der menschlichen Gesellschaft. In: Positionen. BMW AG. München
- Frank, H.-J.; Walter, N. (1993): Strategien gegen den Verkehrsinfarkt. Stuttgart
- Frankfurter Rundschau (FR) (1998): Globales Handy-Netz geknüpft. 02.11.98, S. 10
- Franz, P. (1984): Soziologie der räumlichen Mobilität. Frankfurt/M./New York
- Friedrichs, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen
- Fritzsche, K. P. (1998): Die Stressgesellschaft. München
- Galtung, J. (1975): Strukturelle Gewalt. Beiträge zur Friedens- und Konfliktforschung. Reinbek
- Giddens, A. (1997 [1984]): Die Konstitution der Gesellschaft. Frankfurt/M./New York
- Goffman, E. (1971a): Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt/M.
- Goffman, E. (1971b): Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum. Gütersloh
- Habermas, J. (1981): Theorie des kommunikativen Handelns. 2 Teilbände. Frankfurt/M.
- Habermas, J. (1992): Die Moderne - ein unvollendetes Projekt. Philosophisch-politische Aufsätze 1977-1992. Leipzig
- Häfner, K. (1991): Das vollautomatische Auto-Mobil. In: Universitas. 46. Jg. (1991), Heft 6, S. 533-540
- Hägerstrand, T. (1970): What about People in Regional Science? Regional Science Association Papers. Vol. 24 (1970), S. 7-21
- Hägerstrand, T. (1976): Innovation as a Spatial Process. Chicago
- Halberstam, D. (1987): The Reckoning. New York
- Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V. (1993): Beförderungsangebot im abendlichen Schwachlastverkehr. Band 17. Befragung von Nutzerinnen/Nichtnutzerinnen des Frauentaxibusses in Bergedorf. Hamburg
- Hampel, J. (1987): Technik im Haushalt. Ein Beitrag zur theoretischen Diskussion. In: Verbund Sozialwissenschaftliche Technikforschung (Hg.) (1987): Mitteilungen. Heft 1 (1987), S. 39-57

- Hausen, K. (1987): Große Wäsche. Technischer Fortschritt und sozialer Wandel in Deutschland vom 18. bis ins 20. Jahrhundert. In: Geschichte und Gesellschaft. Heft 13 (1987), S. 273-303
- Hautzinger, H.; Heidemann, D. und B. Krämer (1996): Inländerfahrleistung 1993. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch-Gladbach
- Hautzinger, H.; Heidemann, D.; Krämer, B. und B. Tassaux-Becker (1994): Fahrleistung und Unfallrisiko von Kraftfahrzeugen. Schlußbericht zur Fahrleistungserhebung 1990. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch-Gladbach
- Hautzinger, H.; Knie, A. und M. Wermuth (1997): Mobilität und Verkehr besser verstehen. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6. Dezember 1996 in Berlin. Discussion paper FS II 97-101. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin
- Hazleton, L. (1995): Everything Women Always Wanted to Know about Cars, but Didn't Know Who to Ask. New York/London/Toronto/Auckland
- Heinze, G. W. (1979): Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung. Jg. 23 (1979), Heft 4/5, S. 9-32
- Hellpach, W. (1939): Mensch und Volk in der Großstadt. Stuttgart
- Hengsbach, F. (1995): Abschied von der Konkurrenzgesellschaft. Für eine neue Ethik in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. München
- Hennig, C. (1997): Reiselust. Frankfurt/M./Leipzig
- Herrman, U. (1997): Die Bedeutung des Autos für junge Frauen. Universität Hamburg. Fachbereich Erziehungswissenschaften. Hamburg (Unveröffentlichte Diplomarbeit)
- Hesse, M. (1995): Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg
- Hitzer, H. (1971): Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Lebensadern von der Urzeit bis heute. München
- IHK (Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern) (1998): Parkraummanagement Innenstadt München. Werkstattbericht. München
- Jänicke, M. (1978): Umweltpolitik. Opladen
- Jänicke, M. (1979): Wie das Industriesystem von seinen Mißständen profitiert. Opladen
- Jänicke, M. (1984): Umweltpolitische Prävention als ökologische Modernisierung und Strukturpolitik. Berlin
- Jänicke, M. (1986): Staatsversagen. Die Ohnmacht der Politik in der Industriegesellschaft. München

- Janssen, L. J. (1993): MünchenMobil '93. Handbuch Verkehr und Umwelt. München
- Japanischer Autoverband (1998): Statistischer Jahresbericht über Autos (Jidosha Tokei nenpo). Tokio
- Jurczyk, K.; Rerrich, M. S. (1993): Lebensführung, soziale Einbindung und die Strukturkategorie „Geschlecht“. In: Dieselben (Hg.) (1993): Die Arbeit des Alltags. Beiträge zu einer Soziologie der alltäglichen Lebensführung. Freiburg i. Br., S. 262-278
- Jürgens, K.; Reinecke, K. (1997): Die 28,8-Stunden-Woche bei Volkswagen: Ein neues Arbeitszeitmodell und seine Auswirkungen auf familiäre Lebenszusammenhänge von Schichtarbeitern. In: Integration und Ausgrenzung. Hannoversche Forschungen zum gesellschaftlichen Strukturwandel. Hannover, S. 309-329
- Kaiser, F. G.; Schreiber, E. und U. Fuhrer (1994): Mobilität und emotionale Bedeutung des Autos. Ein Extremvergleich zwischen Viel- und Wenigfahrern. In: Flade, A. (Hg.) (1994), S. 113-130
- Kalwitzki, K.-P. (1994): Verkehrsverhalten in Deutschland: Daten und Fakten. In: Flade, A. (Hg.) (1994), S. 15-24
- Kant, I. (1968 [1797]): Die Metaphysik der Sitten. Schriften zur Ethik und Religionsphilosophie. Frankfurt/M.
- Karan, P. P.; Stapleton, K. (Eds.) (1997): The Japanese City. Lexington
- Keitz, C. (1997): Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland. München
- Kemp, M. A.; Lappin, J. E. (1997): ATIS Focus Groups in the U.S.A. - Phase 1 of the United States Department of Transportation User Acceptance Research Project. Paper presented at 4th World Congress on Intelligent Transport Systems, 21-24 October 1997, Berlin. Proceedings. Berlin
- Kerr, A. (1997): Wo liegt Berlin? Briefe aus der Reichshauptstadt. Berlin
- Kesselring, S.; Hajer, M. (1999): Democracy in the Risk Society? The New Politics of Mobility in Munich. München (Unveröffentlichtes Manuskript)
- Kill, H. H. (1991): Erfolgsstrategien von Verkehrssystemen. Eine evolutionsorientierte Analyse der europäischen Verkehrsentwicklung. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU Berlin. Heft 24 (1991). Berlin
- Kill, H. H. (1997): Verkehrswachstum als Folge und Voraussetzung wirtschaftlicher Entwicklung. Möglichkeiten und Grenzen einer „Verkehrswende“. In: Giese, E. (Hg.) (1997): Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Tübingen, S. 79-95
- Klewe, H. (1996): RHAPIT, STORM und andere FRUITS. In: Politische Ökologie. Heft 49 (1996), S. 34-38

- Klingspor, C. (1997): Begrenzte Beweglichkeit. In: Dies.; Zöbl, D. (1997): Bewegungsräume im Wandel. Mobilität von Frauen in Charlottenburg. Institut für Stadt- und Regionalgeschichte, Berlin. ISR-Diskussionsbeitrag. Heft 46 (1997), S. 99-191
- Kloas, J.; Kunert, U. (1993): Vergleichende Auswertung von Haushaltsbefragungen zum Personenverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989). Berlin
- Knebel, H. J. (1960): Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart
- Knie, A. (1994): Wankel-Mut in der Autoindustrie. Anfang und Ende einer Antriebsalternative. Berlin
- Knie, A. (1997a): Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt. 47. Jg. (1997), Heft 1, S. 39-55
- Knie, A. (1997b): Probleme bei der Vermessung des Verkehrsverhaltens: U.S.A., Japan und Deutschland im Vergleich. In: Hirsch, W. (Hg.) (1997): Verkehr - Mobilität und Wandel. Hamburg, S. 86-99
- Knie, A.; Marz, L. (1997): Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne. Discussion paper FS II 97-108. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin
- Knie, A.; Berthold, O.; Harms, S. und B. Truffer (1999): Die Neuerfindung urbaner Automobilität. Elektroautos und ihr Gebrauch in Europa und den U.S.A. Berlin
- Kotsu to kankyo o kangaeru kai (Gesellschaft Verkehr und Umwelt) (1995): Kankyo o kangaeru kuruma kaischa (Die umweltbewußte Autogesellschaft). Tokyo
- Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Heft 11 (1981), Heft 9 (1982), Heft 8 (1983), Heft 8 (1984), Heft 8 (1985), Heft 8 (1986), Heft 8 (1987), Heft 8 (1988), Heft 8 (1989), Heft 8 (1990), Heft 7 (1997). Flensburg
- Krämer-Badoni, T. (1993): Ökologische Krise und städtische Mobilität. Zur Bedeutung individuellen Verhaltens in einer nachmodernen Gesellschaft. In: Journal für Psychologie. Heft 4 (1993), S. 18-27
- Kuhm, K. (1995): Sozial-kulturelle Rahmenbedingungen der städtischen Mobilität. Städtische Mobilität und Moderne. In: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität (Hg.) (1995), S. 1-161
- Kuhm, K. (1997): Moderne und Asphalt. Die Automatisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler
- Kultur & Technik-Rundschau (1997): Charters tourismus in den Weltraum. In: Kultur & Technik-Rundschau. Heft 4 (1997), S. 8-9
- Kurokawa, K. (1997): Each One a Hero. Tokyo
- Kutter, E. (1973): Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchungen zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften. Heft 12 (1973), S. 69-83

- Kutter, E. (1975): Mobilität als Determinante städtischer Lebensqualität. In: Leutzbach, W. (Hg.) (1975): Verkehr in Ballungsräumen. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG). Band 24. Köln/Berlin, S. 65-75
- Kutter, E. (1978): Grundlagen der Verkehrsursachenforschung. In: Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU Berlin. Heft 1 (1978), S. 45-78
- Lash, S. (1998): Die globale Kulturindustrie. Frankfurt/M.
- Lash, S.; Urry, J. (1994): Economies of Signs and Space. London
- Lenin, W. I. (1970 [1917]): Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus. Gemeinverständlicher Abriß. Leipzig
- Leugger, J. (1966): Verkehrs- und Fremdenverkehrssoziologie. In: Atteslander, P.; Girod, R. (Hg.) (1966): Soziologische Arbeiten. Stuttgart, S. 157-183
- Loo, H. v.; Reijen, W. v. (1997): Modernisierung. Projekt und Paradox. München
- Lötschburg, W. (1977): Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte. Leipzig
- Löw, M. (1994): Raum ergreifen: alleinwohnende Frauen zwischen Arbeit, sozialen Beziehungen und der Kultur des Selbst. Bielefeld
- Ludvigsen, C. (1995): Kundenorientierung in der Automobilbranche. Landsberg
- Luhmann, N. (1984): Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie. Frankfurt/M.
- Luhmann, N. (Hg.) (1985): Soziale Differenzierung. Zur Geschichte einer Idee. Opladen
- Luhmann, N. (1992): Beobachtungen der Moderne. Opladen
- Luhmann, N. (1997): Die Gesellschaft der Gesellschaft. 2 Teilbände. Frankfurt/M.
- Maring, G.; Harbough, C. (1997): Personal Travel Demand: Implications for ITS Services Based on the U.S. Nationwide Personal Transportation Survey. Paper presented at 4th World Congress on Intelligent Transport Systems, 21-24 October 1997, Berlin. Proceedings, Berlin
- Marx, K.; Engels, F. (1986 [1848]): Manifest der Kommunistischen Partei. Berlin
- Mercedes-Magazin (1998): Heft 1 (1998), S. 18
- Merkur (1997): Kapitalismus als Schicksal? Zur Politik der Entgrenzung. Merkur Sonderheft 9/10 (1997), München
- Meyer, S.; Schulze, E. (1990): Zur Dialektik von Technik und Familienstand und Perspektiven der Forschung. In: Verbund Sozialwissenschaftliche Technikforschung (Hg.) (1990): Mitteilungen. Heft 7 (1990), S. 19-36
- Meyrowitz, J. (1998): Das generalisierte Anderswo. In: Beck, U. (Hg.) (1998), S. 176-191
- Milbrath, L. W. (1984): Environmentalists. Vanguard for a New Society. Albany

- Ministry of Transportation (MOT) (1998): Kanto no unyu no ugoki. Tokyo
- Mollenkopf, H.; Flaschenträger, P. (1996): Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter. Discussion paper FS III 96-401. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin
- Mönninger, M. (1993): Schönheit aus Irrtum. Versuch, das Chaos der Städte zu verstehen. In: Städte bauen. Kursbuch. Heft 112 (1993), S. 128-135
- Mönninger, M. (1996): Der Rand lebt. Die Zukunft der Stadt liegt in der Peripherie. In: Du. Heft 11 (1996), S. 32-36
- Moraw, P. (Hg.) (1985): Unterwegssein im Spätmittelalter. Zeitschrift für historische Forschung. Vierteljahresschrift zur Erforschung des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit. Beiheft 1 (1985). Berlin
- Moritz, E. F. (1996): Im Osten nichts Neues. Sottrum
- Moritz, E. F. (1997a): New Traffic Concepts and New (Technical or Organizational) Developments to Ensure Individual Mobility in Urban Areas. Munich/Tokyo (Unveröffentlichtes Manuskript)
- Moritz, E. F. (1997b): Tokyo verkehrt. Discussion paper FS II 97-109. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin
- Müller, L. (1988): Die Großstadt als Ort der Moderne. In: Scherpe, K. R. (Hg.) (1988): Die Unwirtlichkeit der Städte. Reinbek, S. 14-37
- Mumford, L. (1976): Die Stadt. Geschichte und Ausblick. 2 Bände. München
- Nieuwenhuis, P.; Wells, P. (1998): The 21st Century Car: Lean or Green? In: FT Automotive Environment Analyst. Vol. 44 (1998), S. 23-26
- Nissan Motor Co., Environment and Transportation Research Laboratory (1998): Automotive Transportation in Perspective. Vol. 7 (1998), No. 2. Tokyo
- Nolte, H. H. (1982): Die eine Welt. Abriss der Geschichte des internationalen Systems. Hannover
- OECD (1996): Environmental Performance Reviews: United States. Paris
- Ohler, N. (1986): Reisen im Mittelalter. München/Zürich
- Okamoto, K. (1997): Suburbanization of Tokyo and the Daily Lives of Suburban People. In: Karan, P. P.; Stapleton, K. (Eds.), S. 79-105
- Ollmann, R.; Meisheit, B. (1996) : Stabilität und Wandel von räumlichen Interaktionsstrukturen im Kontext technisch-organisatorischer Innovationsprozesse. In: Verbund Sozialwissenschaftliche Technikforschung (Hg.) (1996): Mitteilungen. Heft 17 (1996), S. 113-146
- Parsons, T. (1975): Gesellschaften. Frankfurt/M.
- Perspektive München (1995): Verkehr in München - eine Bestandsaufnahme 1995. München

- Petersen, R. (1994): Verkehrsvermeidung - Aufgabe heutiger und zukünftiger Verkehrspolitik. Wuppertal Papers. Heft 10 (1994). Wuppertal
- Petersen, R.; Diaz-Bone, H. (1998): Das Drei-Liter-Auto. Basel
- Petersen, R.; Schallaböck, K. O. (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukünftigen Verkehrspolitik. Berlin/Basel/Boston
- Peuckert, R. (1997): Die Destabilisierung der Familie. In: Heitmeyer, W. (Hg.) (1997): Was treibt die Gesellschaft auseinander? Frankfurt/M., S. 287-327
- Peukert, D. J. K. (1989): Max Webers Diagnose der Moderne. Göttingen
- Pfeil, E. (1950): Großstadtforschung. Bremen
- Pfeil, E. (1965): Die Familie im Gefüge der Großstadt. Zur Sozialtopographie der Stadt. Hamburg
- Pfeil, E. (1972): Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. Hannover
- Pischetsrieder, B. (1995): Das Unternehmen Mobilität. Vortrag bei der Europäischen Reiseversicherungs AG, München. BMW-Pressedienst. München
- Pohl, H. (Hg.) (1989): Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22.-25.4.1987 in Siegen. Vierteljahreszeitschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Beiheft 87 (1989). Stuttgart
- Polster, W.; Voy, K. (1991): Eigenheim und Automobil - Die Zentren der Lebensweise. In: Voy, K.; Polster, W. und C. Thomasberger (Hg.) (1991): Gesellschaftliche Transformationsprozesse und materielle Lebensweise. Marburg, S. 263-315
- Prätorius, G. (1993): Das PROMETHEUS-Projekt. Technikentstehung als sozialer Prozeß. Wiesbaden
- Prätorius, G. (1997): Die Zukunft des Individualverkehrs. In: Dienel, H.-L.; Trischler, H. (Hg.) (1997): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Frankfurt/M./New York, S. 311-329
- Prätorius, G.; Steger, U. (1994): Verkehrspolitik und Ökologie. In: Politik und Zeitgeschichte (Beilage zu Das Parlament). Heft B 37 (1994), S. 20-28
- Preyer, G. (Hg.) (1998): Strukturelle Evolution und das Weltsystem. Frankfurt/M.
- Projektgruppe Ökologie, Evangelische Akademien in Deutschland e.V. (Hg.) (1996): Probleme und Perspektiven eines automobilen Lebensstils Jugendlicher. Bad Boll
- Radermacher, F. J. (1997): DELFI - Deutschlandweite Elektronische Fahrplaninformation. Paper, präsentiert auf dem Statusseminar „Forschung Nahverkehr“ des BMBF und des BMV am 6. November 1997 in Berlin. Tagungsunterlagen. Berlin

- Rammler, S. (1998): Auto-Umwelt-Energie in den U.S.A. und der Bundesrepublik Deutschland. Eine Analyse ad-hoc-wirksamer Politikinstrumente zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe durch den Straßenverkehr. Marburg
- Rammler, S.; Prätorius, G. und K. W. Lehrach (1998): Regionale Verkehrspolitik und Klimaschutz. Landespolitische Interventionsmöglichkeiten zur Reduktion der verkehrsbedingten CO²-Emissionen in Niedersachsen. Discussion paper FS II 98-107. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin
- Rath, C. (1997): Fahrverbot als Strafe ist umstritten. SPD-Gesetzentwurf will Führerscheinentzug nur bei Gesetzesdelikten, die mit dem Auto zu tun haben. Neue Diskussion. In: Die tageszeitung (taz) v. 19.09.1997, S. 4
- Rauers, F. (1962): Vom Wilden zum Weltraumfahrer. Die Geschichte des Verkehrs von den Anfängen bis zur Gegenwart. Bad Godesberg
- Ridley, M. (1996): The Origins of Virtue. London
- Riegel, A. (1985): Die Zielgruppe Frau in der PKW-Werbung am Beispiel von VW und Opel. Fachhochschule für Druck Stuttgart. Stuttgart (Unveröffentlichte Diplomarbeit)
- Robertson, R. (1998): Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit. In: Beck, U. (Hg.) (1998), S. 192-221
- Romeiß-Stracke, F. (1998): Tourismus - gegen den Strich gebürstet. Essays. München/Wien
- Rosenbloom, S. (1991): Why Working Families Need a Car. In: Wachs, M.; Crawford, M. (Eds.): The Car and the City. Ann Arbor, S. 39-56
- Ruppert, W. (1993): Das Auto: Herrschaft über Raum und Zeit. In: Ders. (Hg.) (1993): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Frankfurt/M., S. 119-161
- Sachs, W. (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick auf die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek
- Sato, S. (1997): Normative Konflikte in Japan. In: Berger, P. L. (Hg.): Die Grenzen der Gemeinschaft. Konflikt und Vermittlung in pluralistischen Gesellschaften. Ein Bericht der Bertelsmann-Stiftung an den Club of Rome. Gütersloh, S. 489-529
- Schafer, A. (1997): The Global Demand for Motorized Mobility. In: Transportation Research. Part A. Vol. 32 (1997), No. 6, S. 455-477
- Scharpf, F. (1985): Politikverflechtungs-Fälle. Europäische Integration und deutscher Föderalismus im Vergleich. In: Politische Vierteljahresschrift. 26. Jg. (1985), Heft 4, S. 323-356
- Scheuch, E. K. (1972): Ferien und Tourismus als neue Formen der Freizeit. In: Ders.; Meyersohn, R. (Hg.) (1972): Soziologie der Freizeit. Köln, S. 304-317
- Schimank, U. (1996): Theorien gesellschaftlicher Differenzierung. Opladen

- Schindler, V. (1997): Kraftstoffe für morgen. Eine Analyse von Zusammenhängen und Handlungsoptionen. Berlin/Heidelberg
- Schipper, L.; Figueroa, M. J. and R. Gorham (1995): People on the Move: A Comparison of Travel Patterns in OECD Countries. Berkeley
- Schivelbusch, W. (1977): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit. München/Wien
- Schluchter, W. (1988): Religion und Lebensführung. Band 2. Frankfurt/M.
- Schmidt, H. (1998): Globalisierung. Politische, ökonomische und kulturelle Herausforderungen. Stuttgart
- Schmugge, L. (1991): Mobilität und Freiheit im Mittelalter. In: Fried, J. (Hg.) (1991): Die Abendländische Freiheit vom zehnten zum 14. Jahrhundert. Der Wirkungszusammenhang von Idee und Wirklichkeit im Europäischen Vergleich. Sigmaringen, S. 307-324
- Schöner Wohnen (1995): Heft 5 (Mai 1995). Hamburg
- Schreiber, H. (1959): Sinfonie der Straße. Der Mensch und seine Wege - Von den Karawanenpfaden zum Super-Highway. Düsseldorf
- Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt/M.
- Schumann, M. (1997): Die deutsche Automobilindustrie im Umbruch. In: WSIMitteilungen. 50. Jg. (1997), Heft 4, S. 217-227
- Senghaas, D. (Hg.) (1978): Imperialismus und strukturelle Gewalt. Frankfurt/M.
- Sennett, R. (1997): Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin
- Shibata, J.; French, R. L. (1997): A Comparison of Intelligent Transportation Systems. Progress Around the World Through 1996. Washington D. C.
- Simmel, G. (1993 [1907]): Soziologie der Sinne. Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908. Band II. Gesamtausgabe Band 8. Frankfurt/M.
- Simmel, G. (1995 [1903]): Die Großstädte und das Geistesleben. Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908. Band I. Gesamtausgabe Band 7. Frankfurt/M.
- Simmel, G. (1995 [1908]): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Gesamtausgabe Band 11. Frankfurt/M.
- Sloterdijk, P. (1989): Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik. Frankfurt/M.
- Sorokin, P. A. (1927): Social Mobility. New York
- Sorokin, P. A. (1964): Social and Cultural Mobility. London
- Spencer, H. (1877): Die Prinzipien der Soziologie. Band I. Stuttgart

- Spencer, H. (1887): Die Prinzipien der Soziologie. Band II. Stuttgart
- Spencer, H. (1888): Die Prinzipien der Soziologie. Band III. Stuttgart
- Spencer, H. (1896): Einleitung in das Studium der Soziologie. Band I. Leipzig
- Spencer, H. (1897): Die Prinzipien der Soziologie. Band IV. Stuttgart
- Spencer, H. (1901): Grundsätze einer synthetischen Auffassung der Dinge. Stuttgart
- SPIEGEL (Der): Heft 10 (1993), Heft 5 (1997). Hamburg
- SPIEGEL-Dokumentation (1993): Auto, Verkehr und Umwelt. Hamburg
- Spitzner, M. (i. E.): Krise der Reproduktionsarbeit - Kerndimension der Herausforderungen eines öko-sozialen Strukturwandels. Ein feministisch-ökologischer Theorieansatz aus dem Handlungsfeld Mobilität. In: Hoffman, E.; Hofmeister, S. und I. Weller (Hg.): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven - Alte Blockaden. Bielefeld (im Erscheinen)
- Start - Das Opel-Magazin (1997): Heft 1 (1997). Rüsselsheim
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (1997): Datenreport 1997. Bonn
- Statistisches Bundesamt (1998): Statement von Präsident Johann Hahlen zur Pressekonferenz „Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993/1998“. Internet: <http://www.statistik-bund.de/presse/deutsch/pm/evs.ein.htm>
- Steiner, D. (1997): MOTIV-PTA: Personal Travel Assistance for Germany. Paper presented at 4th World Congress on Intelligent Transport Systems, 21-24 October 1997, Berlin. Proceedings. Berlin
- Stern (1998): Heft 32 (1998). Hamburg
- Stete, G. (1997): Im Alltag unterwegs - Zur Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen. In: Frauen machen Frauen zum Thema. Dokumentation zur Frauenvorlesungsreihe im Wintersemester 1996/1997 an der Fachhochschule Darmstadt. Darmstadt, S. 6-16
- Thiele-Wittig, M. (1996): Neue Hausarbeit im Kontext der Bildung für haushalts- und Lebensführung. In: Oltersdorf, U.; Preuß, T. (Hg.) (1996): Haushalte an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend. Aspekte haushaltswissenschaftlicher Forschung - gestern, heute morgen. Frankfurt/M./New York, S. 342-362
- Tokyo Metropolitan Government (TMG) (1995): Tomin no kurashi hakusho (Weißbuch über die Lebensverhältnisse der Stadtbevölkerung). Tokyo
- Tokyo Metropolitan Government (TMG), Bureau of Transportation (1997): Outline of Tokyo Metropolitan Transportation Services. Tokyo
- Topp, H. H. (1993): Verkehrskonzepte für Stadt und Umland zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. In: Frank, H. J.; Walter, N. (Hg.) (1993): Strategien gegen den Verkehrsinfarkt. Stuttgart, S. 81-106

- Topp, H. H. (1995): Verkehrsmanagement durch Informations- und Kommunikationstechnologien. In: Fraunhofer-Forum. Ausgabe 1995, S. 72-82
- Traffic Tech (1998a): Weltraumpionieren winken zehn Millionen Dollar. In: Traffic Tech. Heft 3 (1998), S. 37-38
- Traffic Tech (1998b): Familienausflug ins All. In: Traffic Tech. Heft 4 (1998), S. 12-14
- Tully, C. J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. Eine Jugendstudie. München
- Tully, C. J.; Wahler, P. (1996a): Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie. Heft 1 (1996), S. 25-58
- Tully, C. J.; Wahler, P. (1996b): Von den Widersprüchen des Hineinwachsens in die Mobilitätsgesellschaft. In: Zeitschrift für Jugendarbeit. Heft 1 (1996), S. 20-28
- Tyrell, H. (1998): Zur Diversität der Differenzierungstheorie. Soziologiehistorische Anmerkungen. In: Soziale Systeme. Zeitschrift für soziologische Theorie. Heft 1 (1998), S. 119-151
- United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (1997a): Nationwide Personal Transportation Survey. Washington D. C.
- United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (1997b): Transportation Statistics Annual Report 1997. Washington D. C.
- United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (1997c): Transportation Statistics Annual Report 1997. Mobility and Access. Statement of the Director. Washington D. C.
- United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (1998): Transportation Statistics Annual Report 1998. Washington D. C.
- VDA (Verband der Automobilindustrie) (1997): Auto 1997. Jahresbericht. Frankfurt/M.
- VDA (Verband der Automobilindustrie) (1998): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft. 62. Folge. Frankfurt/M.
- Verbund Sozialwissenschaftliche Technikforschung (1997): Paradoxien der Innovation. In: Mitteilungen des Verbundes Sozialwissenschaftliche Technikforschung. Heft 19 (1997), S. 9-39
- Verkehr und Technik (1997): 50. Jg. (1997), Heft 3
- Verkehrsplanungsausschuß für das Stadtgebiet Tokio (Tokyo toshiken kotsu kikaku kyogikai) (1988/89): Studie zu den persönlichen Wegen (Pason turippu chosa). Band 1 (1988). Band 2 und 3 (1989). Tokio
- Vester, F. (1992): Ausfahrt Zukunft - Strategien für den Verkehr von morgen. München
- Voigt, F. (1965): Verkehr. Band 2. Berlin

- Wagner, P. (1995): Soziologie der Moderne. Frankfurt/M./New York
- Wallerstein, I. (1998): Evolution of the Modern World-System. In: Preyer, G. (Hg.) (1998), S. 305-316
- Weber, M. (1972 [1920]): Wirtschaft und Gesellschaft. Tübingen
- Weber, M. (1988): Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie I. Photomechanischer Nachdruck. Tübingen
- Wehling, P. (1992): Die Moderne als Sozialmythos. Zur Kritik sozialwissenschaftlicher Modernisierungstheorien. Frankfurt/M./New York
- Wiese, L. v. (1930): Fremdenverkehr als zwischenmenschliche Beziehung. In: Archiv für Fremdenverkehr. Heft 4 (1930). Berlin, S. 1-3
- Willke, H. (1997): Supervision des Staates. Frankfurt/M.
- Wilpert, G. v. (1998): Goethe-Lexikon. Stuttgart
- Womanmotorist (11.02.98): Women Call the Shots on Buying and Maintaining the Family Car. Internet: <http://www.womanmotorist>
- Wüst, C. (1997): Seht her - die Zukunft. Das Projekt „Smart“: Wie Mercedes und Swatch das Auto neu erfanden. In: SPIEGEL spezial. Heft 9 (1997), S. 25-29
- Zapf, W. (Hg.) (1991): Die Modernisierung moderner Gesellschaften. Verhandlungen des 25. Deutschen Soziologentages in Frankfurt/M. 1990. Frankfurt/M.
- Zapf, W. (1994): Modernisierung, Wohlfahrtsentwicklung und Transformation. Soziologische Aufsätze 1987 bis 1994. Berlin
- ZDK (Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes); VDIK (Verband der Deutschen Import-Kraftfahrzeuge); DEKRA Automobil AG; AvD (Automobilklub von Deutschland) (1997): Aktion Frau und Auto. Pressemitteilung. Frankfurt/M.