

Einleitung	13
Man weiß, dass es der Umwelt schadet – und fährt trotzdem Auto 16 – Erklärungen: Irrationalität, Rationalität, Zwang 18 – Automobilität zwischen Zwang und Freiwilligkeit 23 – Die Ambivalenz der „Gegen- bedürfnisse“ 27 – Unsere Untersuchungsfragen 29 – Das Untersuchungs- feld 33 – Empirisches Vorgehen 35 – Die Gliederung 37	
1. Automobilität als integraler Bestandteil familiärer Lebensweise	39
Erste Phase: Der Weg von der individuellen zur familiären Auto- nutzung 39 – Zweite Phase: Von der Geburt des Kindes bis zur Kinder- gartenzeit 42 – Dritte Phase: Kindergarten und Schulanfang 58 – Vierte Phase: Vom Grundschüler zum fähigen Jugendlichen 67 – Die automobilen Sozialisation von Kindern 72 – Ein erstes Resümee 75	
2. Die guten Gründe des Autofahrens	79
2.1. Schneller, rationeller, autonomer, privater – zeitliche Zumutbarkeitsstandards bei der Verkehrsmittelwahl	80
Der Anspruch auf Zeitgewinn 81 – Die Rationalisierung des Alltags- lebens unter dem Diktat des Zeitgewinns 84 – Der Anspruch auf Zeit- souveränität 87 – Der Anspruch auf sinnvolle Zeitverwendung 90 – Ein Zwischenfazit 94	
2.2. Der kindzentrierte Diskurs oder: Was gute Eltern zu tun haben	96
Der Schutzdiskurs 97 – Erziehungsziel Entfaltung 100 – Erziehungsziel Mobilität 102	
2.3. Der Drang an die Peripherie – zur Wohnortwahl junger Familien	104

2.4.	Die Mütter und das Auto – oder der Spagat zwischen geschlechtsspezifischer Aufgabenteilung und Erwerbsarbeit	110
2.5.	Das Auto als mobiler Schutzraum der Privatheit	116
2.6.	Automobilität zwischen individueller Entfaltung und Gemeinschaftspflege	125
	Fahrziel sozialer Kontakt 128 – Das Auto als Ort der Gemeinschaftsbildung 131	
2.7.	Exkurs: Die Reise in den Fernurlaub, ein deutsches Menschenrecht	135
	Urlaub und Familienauto 135 – Die Wahl des Urlaubsziels 137 – Die Wahl des Urlaubsvehikels 143	
2.8.	Ein zweites Resümee: Warum fahren die Menschen nicht weniger Auto?	146
3.	Das Auto und die Ökomoral	152
3.1.	Eine Frage der Einstellung: Ist Autofahren umweltschädlich?	153
3.2.	Exkurs: Die Erkennbarkeit ökomoralisch motivierten Verhaltens	157
3.3.	Ökomoralisch interpretiertes Verkehrsverhalten: Ein weites Feld mit weißen Flecken	160
3.4.	Die Unselbständigkeit der Ökomoral: Sie wirkt nur in Begleitung	164
3.5.	Inseln ökomoralisch umkämpften Verhaltens	166
3.6.	„Da ist ein Bruch drin“: Die Reflexion der Dissonanz	170
3.7.	Das Maß der anderen: Integration, Distinktion und Stachel	176
3.8.	Fazit: Die domestizierte Moral	182
4.	Der verkehrspolitische Umweg zur Verhaltensänderung	185
4.1.	Mobilitätsverhalten und verkehrspolitische Option	186
4.2.	Die Gründe der Abweichung	193
	Ein Zwischenfazit 206	
4.3.	Bedingungen und Einschränkungen	209
	Der liberal-individualistische Vorbehalt 210 – Das Hindernis Politikmisstrauen 211 – Stolperstein soziale Gerechtigkeit 212 – Stolperstein Arbeitsplätze 219 – Kompensation statt Schikane 224	

4.4. Fazit	226
5. Automobilität und Umweltzerstörung – Dilemma ohne Ausweg?	230
5.1. Aus dem Auto können wir aussteigen, aus der Automobilität nicht	230
5.2. Verbleibende Handlungsspielräume	236
Die Grenzen des individuellen Ausstiegs 236 – Die Chancen der Verkehrspolitik 237 – Der kommunale Ansatz 238 – Der technische Pfadwechsel und die „Ökosteuer“ 241 – Eine abschließende Erwägung: Bedrohte „Natur“, unverbesserliche „Gesellschaft“? 246	
Anmerkungen	251
Literatur	265