

Autos, Opfer und Kinder

Taktlos liefert Hintergrundinformationen zur Kampagne autoFREI

In seinem Buch "Freedom to go" kommt Colin Ward zu der schockierenden Einsicht, daß zwischen 1913 und 1976 dreimal mehr AmerikanerInnen im Straßenverkehr ums Leben kamen als in allen Kriegen, die Amerika geführt hat. Diese Tatsache wirft ein etwas anderes Licht auf die Kultur Amerikas, die die Freiheit im Auto von der Route 66 bis Kerouac's "On the Road" angebetet hat. Und daß angesichts der Tatsache, daß die USA über die sichersten Straßen der Welt verfügt. In Großbritannien, wo zwischen 1926 und 1976 331.214 Menschen im Straßenverkehr getötet wurden, was die Gesamtzahl der britischen Toten des Zweiten Weltkriegs um 25.000 übersteigt, sieht es nicht besser aus. Jedoch brauchen wir uns keine allzu großen Sorgen zu machen, führt die Regierung doch momentan eine Straßensicherheitskampagne durch, deren Ziel darin besteht, durch vermehrte Polizeiaktivität und Verkehrserziehung, die aktuellen Sterberaten in diesem Jahrzehnt um ein Drittel zu reduzieren. Und schon bessert sich die Lage. Die Zahlen für 1991 zeigen, daß nur 4.568 auf den Straßen gestorben sind und nur 56.173 schwer verletzt wurden. Diese Zahlen lassen sich mit der durchschnittlichen Jahrestodesrate im Zeitraum zwischen 1981-85 von 5.598 Toten und durchschnittlich 80.130 Schwerverletzten vergleichen. Die Gesamtzahl der Toten und Schwerverletzten zwischen 1981-85 beträgt also 321.912. Sollte der Rückgang an Verkehrstoten und Verletzten sich aufgrund der gegenwärtigen Regierungskampagne wie erhofft fortsetzen, lägen die Zahlen für das Jahr 2000 bei 3.700 Verkehrstoten und 53.000 Schwerverletzten. Und in einigen Gebieten ist zu erwarten, daß die Reduzierung um ein Drittel erreicht werden kann.

Ein kürzlich in "The Scots-

man" erschienener Artikel von Jim Dunn konzentrierte sich auf Fife, der erfolgreichsten Region, was diese Straßensicherheitskampagne betrifft. Die Polizei in Fife begann eine "aggressive Straßensicherheitskampagne im Oktober 1987, (wonach) die Zahl der Straßverkehrstopfer in Fife von 1.300 auf etwas über 1.000, die Zahl der Schwerverletzten von 307 auf 189 und ... die Zahl der Toten von 38 auf ungefähr 20 gefallen ist." Der Erfolg wurde durch eine strengere Anwendung der bestehenden Straßverkehrsbestimmungen, weitreichende Verwarnungen, vermehrte Alkoholtests (von 3.000 auf 22.500 pro Jahr), ein flächendeckendes Erziehungsprogramm besonders im Bezug auf Alkohol am Steuer und Geschwindigkeitsübertretung und durch die Überprüfung aller Aspekte der Straßführung wie z.B. die Positionierung von Schildern an bekannten Unfallstellen erreicht. Die Polizei ist sich jedoch der Tatsache bewußt, daß die Unfallsterberate oft nicht selbst am Steuer sitzen, und sie hat eine Verkehrssicherheitskampagne organisiert, die jedes Grundschulkind in Fife erreicht hat. In dieser Beziehung zeigt sich, daß die Freiheit des Autofahrers den Verlust an Freiheit bei denen bedingt, die, wie Kinder, nicht selbst Autofahren.

Ein Artikel von Anne Karpf in "The Guardian" (vom 12.1.1993, "You'll never walk alone") verweist auf Zahlen eines kürzlich erschienenen Berichts vom "Policy Studies Institute", der uns anschauliche Beweise für den zunehmenden Verlust von Selbstbestimmung bei Kindern liefert, dank der Autos. 1971 durften 80% der sieben- bis zehnjährigen alleine zur Schule gehen, aber 1990 waren es nur noch 9%, die ohne Begleitung zur Schule gingen. Der Hauptgrund für diese dramatische Veränderung im Leben der Kinder ist die

Angst um ihre Sicherheit auf den Straßen. Ironischerweise hat diese weit verbreitete Angst der Eltern dazu geführt, daß immer mehr von ihnen die Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, wodurch sich gerade diese Gefahr vergrößert. Die Unmöglichkeit, sicher zur Schule zu gehen, geht einher mit dem Verlust der Straße als sicheren Spielplatz, obwohl es für die meisten Kinder draußen kaum andere Plätze gibt. Die Straße, in der ich als Kind in den 60er Jahren spielte, ist inzwischen auf beiden Seiten von Autos eingesäumt, und wen überrascht es noch, daß die Kinder-Gangs, die früher die Straßen hoch- und runterflitzten, nicht mehr zu sehen sind. Die Umgebung der Kindheit ist in den letzten Jahrzehnten drastisch ausgehöhlt worden, genauso wie ihre kreative Umwelt durch die Verbreitung des Konsumkapitalismus in immer mehr Lebensbereiche der Kinder untergraben wurde. Und eine Veränderung wirkt auf die andere zurück, denn wo es weniger Platz für Kinder gibt, wachsen die Möglichkeiten von Unternehmen, Kinderprodukte zu verkaufen, mit denen sie ihre Freizeit füllen können, wobei die momentane Computerspiel-Verrücktheit ein ausgezeichnetes Beispiel ist.

Wie ich in meinem Buch "Children in Society" vertreten habe, hat der zunehmende Verlust von autonomem Spielen ernsthafte Konsequenzen. Die Angst vor dem Auto und seine physische Anwesenheit hat (zusammen mit der Angst vor Mißhandlung) die Kinder von den unbeaufsichtigten Plätzen der Kindheit in Gebiete verdrängt, die immer mehr von Erwachsenen, von den Vorstellungen der Erwachsenen und ihren Anordnungen kontrolliert werden, ganz egal ob es sich dabei um Sportclubs, Tanzkurse, Computerspiele oder Videos handelt. Dabei muß berücksichtigt werden,

daß das Leben der Kinder schon stark von Erwachsenen durch die Mechanismen des Familienlebens und die Anforderungen der Schule dominiert wird. Genauso wie Kinder wegen der Autokultur ihren physischen Platz verlieren, sich selbst zu sein, so verlieren sie auch die Freiheit verbürgende Fähigkeit, ihre eigene Umwelt zu gestalten und sich einer Welt von freiem, unreguliertem, unkontrolliertem und phantasiereichem Spiel nach ihren Vorstellungen hinzugeben. Und das war und ist der einzige Bereich im Leben der Kinder, der wirklich selbstbestimmt ist. Das hat nicht nur Folgen für das Leben der Kinder, sondern auch für das der Erwachsenen. Denn in der Kindheit erlernte Verhaltensmuster leben im Erwachsenen weiter, und wenn man in der Kindheit nicht gelernt hat, selbstbestimmte Aktivitäten zu entwickeln, wird es für einen Erwachsenen schwierig sein, diese Fähigkeit noch zu erlernen. Hinzu kommt, daß der Status selbstständigen Handelns durch den Einfluß des Freundeskreises herabgesetzt wird, wenn Kinder zu spüren bekommen, daß nur organisierte Aktivitäten Wert besitzt. Und dann werden sie einfach und ohne Überlegung von Schule und organisierter Freizeit zu Arbeit und organisierter Freizeit übergeben. In einer solchen Welt, wo die Leute immerzu mit solchen Aktivitäten beschäftigt sind, wird es weniger Zeit für freie Gedanken, Reflektion und persönliche Unabhängigkeit gegenüber den OrganisatorInnen geben.

Die unmittelbare Antwort auf die widerrechtliche Aneignung der Rechte der FußgängerInnen durch die AutobesitzerInnen ist erstens, zu erkennen, daß der Besitz eines Autos nicht an sich von Vorteil ist. Für AutofahrerInnen bringt der Besitz eines Autos dessen schnellen Wertverlust mit sich, sie haben den Streß beim Fah-

ren, die Angst vor Diebstahl, sie zahlen Steuern, Versicherung, sie sind in Unfälle verwickelt und vergiften sich beim Fahren selbst. Gleichzeitig entrichten die schwächeren, nicht-autobesitzenden Mitglieder unserer Gesellschaft, die Jungen, die Alten und die Armen in Form von Tod, Verletzung, Verlust an physischer Umwelt und nackter Angst auch einen hohen Preis für die Autokultur. Und beide Gruppen bezahlen in Form von sich verschlechternder physischer Umwelt, steigenden Steuern zur Finanzierung von Straßen, von Kosten für die Rettungsdienste, Krankenhausaufenthalte, Entschädigungen und von durch Unfälle vergeudetem Steuergeldern. Hinzu kommen die Fragen des weltweiten Kampfes um Öl (wie beim Golfkrieg) und der Schaden an der Natur, von den Auswirkungen auf die Ozonschicht bis zu den Ölteppichen vor den Shetland Inseln. Eine ausdrückliche und fortdauernde Anerkennung dieser Nebenwirkungen unserer Autokultur könnte die Leute schrittweise dazu veranlassen, sich um Alternativen zu kümmern.

Sofortmaßnahmen könnten in Kenntnis der Einzugsgebiete der Schulen die Einrichtung von ausschließlich zu Fuß benutzbaren Wegen umfassen. Somit könnte die Zahl der Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, erhöht werden und die Zahl der Autofahrer zur Schule zu verringern. Ähnlich könnte man mehr Straßen schaffen, die nur von AnwohnerInnen befahren werden dürfen, geregelt durch Pfähle, Hindernisse und Bäume. Wie der Verkehr in den Städten abläuft, könnte auch im Hinblick auf die Verpflichtung zu kostenloser Benutzung der öffentlichen Transportmittel überdacht werden, was, wie Arthur Moysse hervorgehoben hat, "... das Einfachste überhaupt ist, denn diese funktioniert nach dem glei-

chen Organisationsprinzip wie eine Bücherei, deren Dienste jeder, der/die will, in Anspruch nehmen kann." (zitiert in Ward's "Freedom to go"). Vermehrter Zugang zu einem verbesserten und kostenlosen oder sehr billigen öffentlichen Transportsystem, kombiniert mit erschwertem Zugang für Autos und die Anerkennung der allgemeinen Rechte der FußgängerInnen wäre ein sehr guter Schritt. Am Ende müssen wir uns jedoch die hohen und oft versteckten Kosten der Autokultur klar machen, die von Tod und Verstümmelung bis zur Verfremdung der Kindheit reichen, und fundamental die Art und Weise, in der wir leben, verändern.

Stephen Cullen

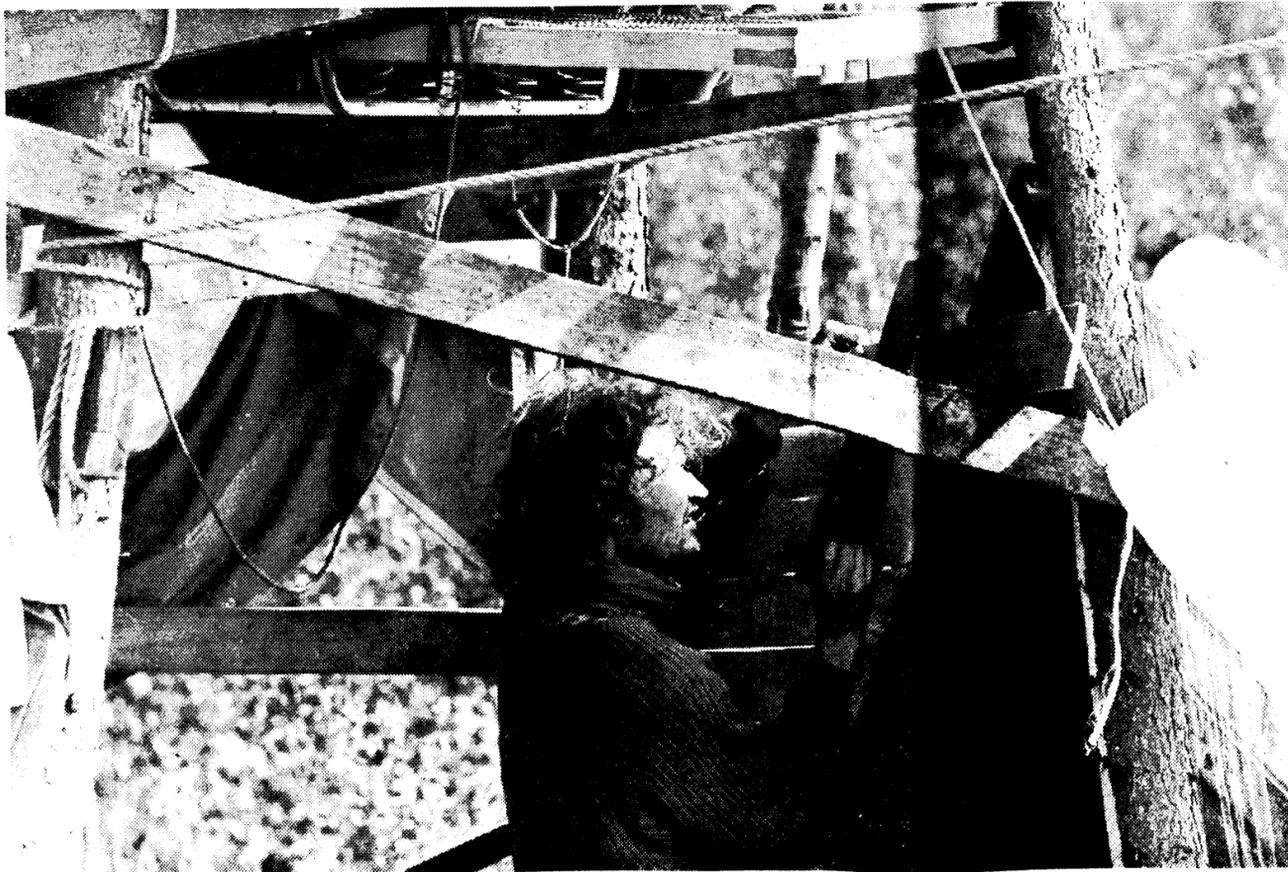
übersetzt von: Elisabeth Averweg, aus: Freedom, 6.2.93 (älteste anarchistische Zeitung der Welt, erscheint in London). Stephen Cullen ist der Autor von Children in Society, a libertarian critique, Freedom Press, erhältlich bei Weber-Zucht & Co und am Graswurzel-Büchertisch in Halle 1 für 5 DM.



-Leser/Innen wissen mehr über Wehrpflicht, Zwangsdiensste und Militär

Um das "Welt"-Abo (4 Ausgaben) zu bestellen, überweist Du 20 DM auf das Konto des Denk-Stein Verlages unter der Nummer 3121136401 bei der Bank für Schifffahrt (BLZ 25090300). Bitte vermerke deutlich Deine Anschrift.

Welt "kämpft" nicht für Sie, aber mit Ihnen!
Denk-Stein Verlag
c/o Uwe Erdmann
Alt-Moabit 55c
D-10555 Berlin



Ausbau im Hüttendorf

Stoppt die A33!

Hüttendorf gegen den Bau der A33 zwischen Osnabrück und Bielefeld

Seit dem 24. April haben GegnerInnen und Gegner der A33 ein Trassenteilstück in Dispen a. T. W. besetzt. Sie demonstrieren damit gegen die A33, insbesondere auch gegen den sofortigen Vollzug der Baumaßnahme, obwohl selbst vor Gericht noch nicht einmal in der Hauptsache das Verfahren abgeschlossen worden ist.

Die A33 ist eine Ende der 50er geplante Autobahn von der A30 bei Osnabrück über Bielefeld und Paderborn zur A44. Über weite Strecken führt sie durch naturnahe (Feucht-)Gebiete, eine bislang halbwegs intakte bäuerliche Kulturlandschaft mit zahlreichen Kulturdenkmälern und zerschneidet im Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald den Berg in der Tiefe von mehreren zig Metern. Genau hier hinter einem Bergeschnitt in Dispen-Erpen haben wir uns festgesetzt und werden auch nicht weichen! Vom 20.8. bis 30.8. findet im Widerstands-

camp eine Aktionswoche statt mit mehreren Workshops: Solanranlage & Windräder bauen, Jonglage, Musik, Vollerwerternährung und ökologisches Bauen (Lehm stampfen). Eine Räumung befürchten die BesetzerInnen derzeit noch nicht. Für den Fall einer Räumung am Tag Z gibt's um 17.00 Uhr 'ne Demo in Dispen und ab dann täglich Wiederbesetzungen und Blockaden.

Neben hoffentlich massenhafter personeller Unterstützung brauchen wir Sachspenden (typischer Hüttendorfbedarf) und Geld für den Widerstand. Bildet Telefonketten und kommt vor dem Tag Z! Info-tisch beim Auftakt in Halle 1.

Ktonr.: 6514384, Aktionsgruppe gegen die A33, Kreis-spark. Halle/Westf. BLZ 48051580. V.i.S.a.P. und Kontaktadresse: Anti - A33 - Camp, c/o Dieter Rahmann, An der Bundesstr. 19, 33829 Borgholzhausen, Tel. 05425/5532.