

Selbstreflexion (Nachwort 2)

Die Arbeit ist geschrieben, der Akku ist nahezu leer und der Kopf ebenso. Die Energie reicht gerade noch dazu, ein paar Gedanken zum jetzt endlich abgeschlossenen Projekt namens "Dissertation" loszuwerden und in meinen fast zehn Jahre alten Computer zu tippen.

Eine Dissertation zu schreiben ist wahrscheinlich für jeden und jede erstmal ein Fass ohne Boden. Lange Zeit (viel zu lange wahrscheinlich) dauerte dieser Zustand bei mir an. Dank Hilfe von aussen habe ich im ersten Drittel der Entstehungszeit dieser Arbeit zumindest den Boden "unter die Füße" bekommen. Du musst dich beschränken, du sollst nicht die Welt zu erklären versuchen, bleib bei deinen Bürgerinitiativen - das waren Sätze wohlmeinender Mitmenschen, die wussten, wovon sie sprachen.

"Bleib bei *deinen* Bürgerinitiativen" - ja - ich gestehe: es waren und sind "meine" Bürgerinitiativen. Das Dissertationsthema war mir nicht von meinem Doktorvater vorgeschlagen oder gar aufgedrängt worden. Seit 13 Jahren beschäftige ich mich wissenschaftlich mit ehrenamtlichen Bürgerengagement. Der "Verein zur Förderung einer Städtepartnerschaft Freiburg - Wiwili (Nicaragua)", der erfolgreich die Trinkwasserversorgung in der mittelamerikanischen Stadt aufgebaut hat, "der Verein der Freunde des Altmühltals", die erfolglos gegen das Milliardenprojekt des Rhein-Main-Donau-Kanals gekämpft hat, die französische Gruppe "SOS Loire Vivante", die sich erfolgreich gegen den Bau von Staudämmen an der Loire gewehrt hat und schließlich die seit 1973 unentwegt aktive Berliner Gruppe BI Westtangente, die den Bau eines Autobahnabschnitts verhindert hat - alle diese Gruppen waren *vor* meinem Dissertationsprojekt schon Zielpunkte meiner wissenschaftlichen Auseinandersetzungen. In diesem und keinem anderen Themenfeld zu promovieren, stand für mich daher nie in Frage.

Als bekennender Demokrat gehöre ich *selbstverständlich* zum Sympathisantenkreis meines eigenen Forschungsgegenstandes. Und es versteht sich daher auch von selbst, dass ich ein Interesse daran habe, dass Menschen - für Saul D. Alinsky "der Stoff aus dem der Traum der Demokratie gemacht ist" - gestärkt und bestärkt werden, diese stets gefährdete Staatsform mit innerem Leben zu erfüllen und somit zu stabilisieren.

Ich war und bin also kein Neutrum, das objektiv meinen InterviewpartnerInnen gegenüber saß oder deren Fragebögen auswertete. Ein Wissenschaftler, der seine "eigenen nicht aufgedeckten und nicht zur Disposition gestellten Interessen rationalisiert" (Narr 1993, 129) oder gar leugnet, ist m.E. unglaubwürdig. Erkenntnis und Interesse stehen in unauflösbarem Zusammenhang. Neben der Auswahl des Untersuchungsobjektes ist auch die stets notwendige

Fokussierung jeder wissenschaftlichen Untersuchung eine persönlichkeitsgetränkte und interessen geleitete Entscheidung des einzelnen Wissenschaftlers.

Beim Versuch, der Wirklichkeit eines Forschungsgegenstandes so nahe wie möglich zu kommen und ihn damit so "objektiv" wie möglich wiedergeben zu können, sollte daher die Wirklichkeit des Untersuchers, und hier vor allem seine Beziehung zum Untersuchungsobjekt so transparent wie möglich sein. Wer sich dieser Offenlegung verschließt, ist entweder ängstlich oder unehrlich - oder beides. Angeregt und vor allem ermutigt durch das Beispiel der Bremer Sozialwissenschaftlerin Sigrun Preuss, die ein "Postulat der Selbstreflexion in der Wissenschaft" (1991, 187) aufstellte, das die Untersuchung der forschenden Person und ihrer eigenen Erfahrungen in die Arbeit einschließt, will ich jetzt versuchen, den nicht unwahrscheinlichen Zusammenhang zwischen meiner persönlichen politischen Sozialisation und meiner Beschäftigung mit dem gewählten Forschungsgegenstand "Verkehrsbürgerinitiativen" etwas sichtbar werden zu lassen.

Eine bewusste Beschäftigung mit den Themen Demokratie oder Verkehr setzte bei mir relativ spät ein. Erst im nachjugendlichen Alter von 29 Jahren begann meine *aktive* politische Sozialisation. Als Junglehrer engagierte ich mich in einer Kleinstadt drei Jahre lang beim Umbau einer stillgelegten Seidenweberei zu einem selbstverwalteten Jugendzentrum. Spätestens bei meinen Vermittlungsversuchen zwischen den Jugendlichen und dem sehr konservativ-dominierten Gemeinderat spürte ich: das ist Politik und eine große Faszination von diesem mir vorher so völlig unbekanntem Terrain. Bald darauf war ich zeitgleich aktives Mitglied der örtlichen Friedensinitiative geworden und lernte dabei, dass Ostermärsche nur wenig mit Ostereiern zu tun haben. Und mir wurde klar, wie wenig ich von Politik wusste. Die studierten Lehramtsfächer Mathematik und Sport und das Dompteurspielen in der Schule wurden immer unwichtiger. Der Abbruch des immer unbefriedigender gewordenen vierjährigen Lehrerdaseins und ein per Jobben finanziertes Zweitstudium der Politik und Geschichte war die für mich zwingende Folge. Als Student in Regensburg wurde ich aktives Mitglied der Initiative "Aktion Volksentscheid" (die sich in den 80er Jahren für mehr direkte Beteiligungsrechte auf Bundesebene starkmachte) und arbeitete in einem (damals) sogenannten "Dritte-Welt-Laden" mit. In dieser Zeit entstand mein Interesse einer auch wissenschaftlichen Beschäftigung mit dem Thema "Bürgerschaftliches Engagement". Es folgten die Untersuchungen der o.g. Initiativen in Freiburg, im Altmühltal, an der Loire und in Berlin. Das ehrenamtliche politische Engagement war nun längst *mein* Thema geworden.

Nach jeder abgeschlossenen Untersuchung wuchsen die Erkenntnisse darüber, wie unendlich mühsam es für BürgerInnen ist, in das eingefahrene Räderwerk von Parteien, Poli-

tik und Verwaltung eigene Vorstellungen miteinzubringen. Mein demokratisches Herz begann immer lauter für Bürgerinitiativen, Bürgergruppen und Betroffenenvertretungen zu schlagen. In Berlin war ich dann zwei Jahre selbst in einer BI aktiv geworden. Jetzt erfähr ich am eigenen Leibe wie ermüdend und frustrierend der Kampf von Bürgern in unserem Gemeinwesen für ein ganz konkretes Ziel (Verhinderung des Tiergartentunnels) sein kann. Ich erlebte das in aller Regel entsetzlich anstrengende, bisweilen an die körperlichen und psychischen Grenzen gehende Bemühen um mediale und damit öffentliche Aufmerksamkeit (Unterschriftensammeln, Straßenfeste, Diskussionsveranstaltungen, monate- bis jahrelange Briefwechsel mit staatlichen Stellen,...) mit. Und ich erlebte, dass die Partnerbeziehung des Hauptmotors in Brüche ging. Er ließ sich zeitlich und kräftemäßig von seinem BI-Engagement so stark aufessen, dass seine Partnerin die Beziehung aufkündigte.

Warum untersuchte ich *ausgerechnet Verkehrsbürgerinitiativen*? Ich hatte bereits am Anfang der vorliegenden Arbeit die gewaltige Blutspur nachgezeichnet, die der Straßenverkehr auf der Erde hinterlässt. Seit 1992 bin ich Vater und wurde für die Gefahren, die der Verkehr speziell für Kinder ausübt, sensibel. 1993 verloren z.B. 445 Kinder auf deutschen Straßen ihr Leben; davon starben 117 Kinder auf dem Rad und 132 als Fussgänger. Über 51 000 Kinder wurden zum Teil schwer verletzt (SZ v. 4.8.94). Mir wurde bewusst, dass mit jeder weiteren Straße, die gebaut wird und mit jedem Tag, an dem durch Wohngebiete mit Geschwindigkeiten von 50 und mehr km/h gefahren werden darf, der Staat und dessen gewählte Vertreter in hohem Maße mitverantwortlich für den Tod oder für lebenslang sich auswirkende Verletzungen von Kindern und anderen Verkehrs-"Opfern" sind. Sie tragen Mitverantwortung für das größte, legitime Massentöten in der Neuzeit: nach der WHO-Statistik werden jährlich weltweit über 400 000 Menschen im Straßenverkehr getötet - allein in der Bundesrepublik sind seit 1953 über 500 000 getötet worden. Ohne jedes größere Aufsehen!

Seit Herbst 1995 wohne ich mit meiner Frau und mit mittlerweile 3 Kindern in einem 3000-Seelen-Dorf bei Freiburg. Die Gefahren des Straßenverkehrs gerade für Kinder, alte Menschen, Fussgänger und Radfahrer hören im Dorf nicht auf. Mit meiner Forderung an den Gemeinderat, Tempo 10 in den unübersichtlichen engen Gässchen einzuführen, erzeugte ich nach Worten des Bürgermeisters "Aufruhr im Dorf". Die von mir kurz darauf gegründete Verkehrsinitiative hat dann nicht weniger als 3 Jahre gebraucht, um im Gemeinderat eine 5:4 Mehrheit davon zu überzeugen, in den engen Sträßchen zumindest Tempo 30 einzuführen. Bürgerentscheide zum Thema Verkehr sind in Baden-Württemberg ja nicht zugelassen. Wo kämen wir denn hin, wenn die BürgerInnen selber entscheiden könnten, wie schnell man durch Städte oder Dörfer fahren darf?

Die Verwirklichung des Traums von Demokratie wäre ein Stück nähergerückt.