

UMWELTFORSCHUNGSPLAN DES
BUNDESMINISTERIUMS FÜR UMWELT,
NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

Forschungsbericht 200 96 132 / 03
UBA-FB 000297



**Bedeutung psychologischer
und sozialer
Einflussfaktoren für eine
nachhaltige
Verkehrsentwicklung**
- Vorstudie -

von

Alexandra Schlaffer (SFZ)

Dr. Marcel Hunecke (SFZ)

Andrea Dittrich-Wesbuer (ILS)

Henrik Freudenau (ILS)

Sekretariat für Zukunftsforschung (SFZ)

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS)
des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Diese TEXTE-Veröffentlichung kann bezogen werden bei

Vorauszahlung von 7,50 Euro

durch Post- bzw. Banküberweisung,
Verrechnungsscheck oder Zahlkarte auf das

Konto Nummer 4327 65 - 104 bei der
Postbank Berlin (BLZ 10010010)
Fa. Werbung und Vertrieb,
Ahornstraße 1-2,
10787 Berlin

Parallel zur Überweisung richten Sie bitte
eine schriftliche Bestellung mit Nennung
der **Texte-Nummer** sowie des **Namens**
und der **Anschrift des Bestellers** an die
Firma Werbung und Vertrieb.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr
für die Richtigkeit, die Genauigkeit und
Vollständigkeit der Angaben sowie für
die Beachtung privater Rechte Dritter.
Die in der Studie geäußerten Ansichten
und Meinungen müssen nicht mit denen des
Herausgebers übereinstimmen.

Herausgeber: Umweltbundesamt
Postfach 33 00 22
14191 Berlin
Tel.: 030/8903-0
Telex: 183 756
Telefax: 030/8903 2285
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

Redaktion: Fachgebiet I 3.1
Dr. Hedwig Verron

Berlin, September 2002

Berichts-Kennblatt

1. Berichtsnummer UBA-FB 000297	2.	3.
4. Titel des Berichts Erfolgreiche Strategien zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Vorstudie zur Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren		
5. Autor(en), Name(n), Vorname(n) Hunecke, Marcel, Schlaffer, Alexandra Dittrich-Wesbuer, Andrea, Freudenau, Henrik	8. Abschlußdatum Mai 2001	
6. Durchführende Institution (Name, Anschrift) Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, PF 10 17 64, 44017 Dortmund. Sekretariat für Zukunftsforschung, Virchowstraße 129, 45886 Gelsenkirchen	9. Veröffentlichungsdatum	
	10. UFOPLAN-Nr. 200 96 132 / 3	
	11. Seitenzahl 61	
	12. Literaturangaben 85	
7. Fördernde Institution (Name, Anschrift) Umweltbundesamt, Postfach 33 00 22, D-14191 Berlin	13. Tabellen und Diagramme 24	
	14. Abbildungen	
15. Zusätzliche Angaben		
16. Kurzfassung Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurde der Kenntnisstand hinsichtlich der Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten aufgearbeitet. Die gängigen Theorieansätze werden vorgestellt: die Rational-Choice-Theorie, die Low-Cost-These, die Theorie des geplanten Verhaltens, das Norm-Aktivations-Modell. Der Einfluss von Kosten-Nutzen-Überlegungen sowie der Einfluss von Einstellungen und Werthaltungen auf das Mobilitätsverhalten werden diskutiert. Des weiteren werden Zielgruppenmodelle im Bereich des Mobilitätsverhaltens vorgestellt. 11 Fallbeispielen für die Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte wurden ausgewertet und Erfolgsfaktoren bzw. Hemmnisse herausgearbeitet: Autofreie Altstadt Lübeck, Stadtbus Lemgo, Fahrradfreundliches Troisdorf, Esslingen geht, Mobiles Schopfheim, Nachhaltiger Stadtteil Freiburg-Vauban, Mobilitätszentrale Verkehrsinsel Frankfurt, Neue Mobilität in NRW – 100.000 Tage ohne Auto, stadtmobil Dresden – Das öffentliche Auto der DVB AG, RegioBahn Kaarst-Mettmann, Fahrscheinfreier Stadtbus Templin. Es werden die Merkmale autofreier Haushalte in Deutschland und der Schweiz dargestellt, sowohl hinsichtlich ihrer sozio-ökonomische Charakterisierung als auch ihre Motive zum und ihre Zufriedenheit mit dem autofreien Leben. Des weiteren wird ein Überblick sowohl über Projekte zum autofreien Wohnen, ihre Organisationsformen und ihre Vorteile für die Bewohner gegeben als auch über quartiersbezogenen Mobilitätsangebote, wie Car Sharing für die Bewohner, Mieterticket etc.		
17. Schlagwörter nachhaltige Mobilität, Mobilitätsverhalten, Verkehrsverhalten, autofreies Leben, autofreies Wohnen		
18. Preis	19.	20.

Report Cover Sheet

1. Report No. UBA-FB 000297	2.	3.
4. Report Title Successful Strategies for Sustainable Transport. Prestudy on the Significance of Psychological and Social Factors.		
5. Autor(s), Family Name(s), First Name(s) Hunecke, Marcel, Schlaffer, Alexandra Dittrich-Wesbuer, Andrea, Freudenau, Henrik	8. Report Date May 2001	
6. Performing Organisation (Name, Address) Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, PF 10 17 64, 44017 Dortmund. Sekretariat für Zukunftsforschung, Virchowstraße 129, 45886 Gelsenkirchen	9. Publication Date	
	10. UFOPLAN-Ref. No. 200 96 132 / 3	
	11. No. of Pages 61	
	12. No. of Reference 85	
7. Sponsoring Agency (Name, Address) Umweltbundesamt, Postfach 33 00 22, D-14191 Berlin	13. No. of Tables, Diagrams 24	
	14. No. of Figures	
	15. Supplementary Notes	
16. Abstract The study analysed the state of knowledge concerning the significance of psychological and social influences on mobility behaviour. Current theories are presented: Rational Coice Theory, Low Cost Theory, Theory of Planned Behavior, Norm Activation Model. The influence of cost-benefit considerations and the influence of attitudes and values on mobility behaviour are discussed. Several approaches identifying target groups are presented. 11 case studies have been analysed and factors identified which can determine success as well as impediment: the car free old part of Lübeck, city bus Lemgo, cycling in Troisdorf, walking in Esslingen, mobile Schopfheim, sustainable district Freiburg-Vauban, mobility office Traffic Island Frankfurt, new mobility in Nordrhein-Westfalia - 100,000 days without the car, citymobile Dresden - the public car of the DBV public transport company, RegioRail Kaarst-Mettmann, ticket free use of the city bus in Templin. Car free househoulds are portrayed concerning socio-economic characteristics as well as motives for and satisfaction with car free life. Surveys of car free places of residence describing organization and benefits for inhabitants, and of special mobility services for residential districts, as car sharing for inhabitants or reduced public transport tickets for tenants, are concluding the study.		
17. Keywords sustainable mobility, mobility behaviour, transport behaviour, car free life, car free places of residence		
18. Price	19.	20.

Inhalt

	Seite
Inhalt	I
Einleitung	III
I Bedeutung und Chancen sozial- und verhaltenswissenschaftlicher Ansätze für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung	
1. Der Einfluss personenbezogener Faktoren auf das Mobilitätsverhalten	1
1.1 Der Einfluss von Kosten-Nutzen-Überlegungen	1
1.2 Der Einfluss von Einstellungen und Werthaltungen	2
1.2.1 Die Theorie des geplanten Verhaltens	2
1.2.2 Norm-Aktivations-Modelle	3
1.2.3 Sozial-kulturelle Dimensionen der Mobilität	4
1.3 Die Low-Cost-These	6
2. Lebensstile, Lebensphasen oder Mobilitätsstile: Zielgruppenmodelle im Bereich des Mobilitätsverhaltens	8
2.1 Lebensphasenmodell	9
2.2 Lebensstile und Verkehr: Zwei SINUS-Studien	9
2.3 Lebensstile und Mobilitätsverhalten	10
2.4 Mobilitätsstile	11
2.5 Lebensstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher	12
3. Verhaltensbezogene Interventionsstrategien im Bereich des Mobilitätsverhaltens	13
4. Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte (11 Fallbeispiele)	14
Literatur	18
II Autofreie Mobilität – Bedeutung autounabhängiger Wohn- und Lebensformen und Ansätze zur Förderung	
1. Autofreie Haushalte – Daten und Fakten zum Leben ohne Auto	21
1.1 Struktur autofreier Haushalte	22
1.2 Zufriedenheit mit dem autofreien Leben und seine Grenzen	24
1.3 Motivlage autofreier Haushalte	26
1.4 Nachautomobiler Lebensstil?	29

1.5	Ansätze zur Förderung autofreien Lebens.....	31
1.5.1	Grundlegende Maßnahmenbereiche	31
1.5.2	Ohne Auto mobil – Ansätze zur Gewinnung neuer Potentiale für autofreies Leben	33
2.	Autofrei oder mit weniger Auto – Integrierte Mobilitäts- und Siedlungskonzepte.	36
2.1	Verkehrsarme Siedlungsstrukturen	36
2.1.1	Wirkungen und Grenzen siedlungsstruktureller Ansätze	37
2.1.2	Städtebauliche Konsequenzen der “Stadt der kurzen Wege”	38
2.2	Autofreies Wohnen.....	39
2.2.1	Modelle und Determinanten.....	40
2.2.2	Wirkungen autofreier Wohnprojekte	44
2.3	Siedlungsbezogene Mobilitätsangebote	49
2.4	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen.....	51
Literatur		53
III	Empfehlungen für zukünftige Forschungsperspektiven und Handlungsstrategien	59
IV	Workshop „Strategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ am 21. Mai 2001 im Umweltbundesamt	63

Anhang

Einleitung

Basierend auf einer von der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) in Auftrag gegebenen Szenario-Studie zum „Environmentally Sustainable Transport (EST)“ hat das Umweltbundesamt (UBA) ein Forschungsvorhaben mit dem Titel „Strategien zur Umsetzung des Vier-Säulenkonzeptes (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Technik, Verkehrsverhalten) zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung“ ausgeschrieben. Deutlich wird, dass die in der OECD-Studie genannten notwendigen Zielkriterien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (u. a. eine 80%ige CO₂-Reduktion bis 2030 bezogen auf das Ausgangsjahr 1990, Lärminderung und Flächeneinsparung) nur durch einen von der breiten Bevölkerung mitgetragenen Politikwechsel erreicht werden können. Während die erforderlichen Handlungen und Maßnahmen zur Erreichung der Zielkriterien allgemein bekannt sind, bleibt die Frage der Umsetzung bisher weitgehend unbeantwortet.

Hierzu sollen in einem vom UBA ausgeschriebenem FE-Vorhaben Vorschläge erarbeitet werden. Mögliche Strategien zur Beeinflussung sollen zum einen politische Entscheidungsprozesse betreffen, insbesondere aber auch individuelle Verhaltens- und Einstellungsänderungen bewirken. Es werden Kommunikationsstrategien gesucht, um die Attraktivität und Überzeugungskraft von Gegenentwürfen zur autoorientierten Mobilität zu steigern.

Vor dem Hintergrund der Komplexität des Themenbereiches hat das UBA eine politikwissenschaftliche und eine sozialwissenschaftliche Vorstudie vergeben, die den wissenschaftlichen Kenntnisstand zum einen über politische Entscheidungsprozesse und zum anderen über psychologische und sozialwissenschaftliche Einflussfaktoren zusammenfassen. Der vorliegende Bericht gibt die Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Studie wieder.

Die sozialwissenschaftliche Vorstudie

Im ersten Teil dieses Berichtes wird der derzeitige Kenntnisstand sozialwissenschaftlicher Untersuchungen über personenbezogene Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten zusammenfassend dargestellt. Ergänzt wird diese Sekundäranalyse durch eine Exploration von Praxisbeispielen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. In der mittels Experteninterviews durchgeführten Analyse von ausgewählten, allgemein als erfolgreich anerkannten Projekten stehen die Wirkungen einzelner Strategieansätze im Vordergrund.

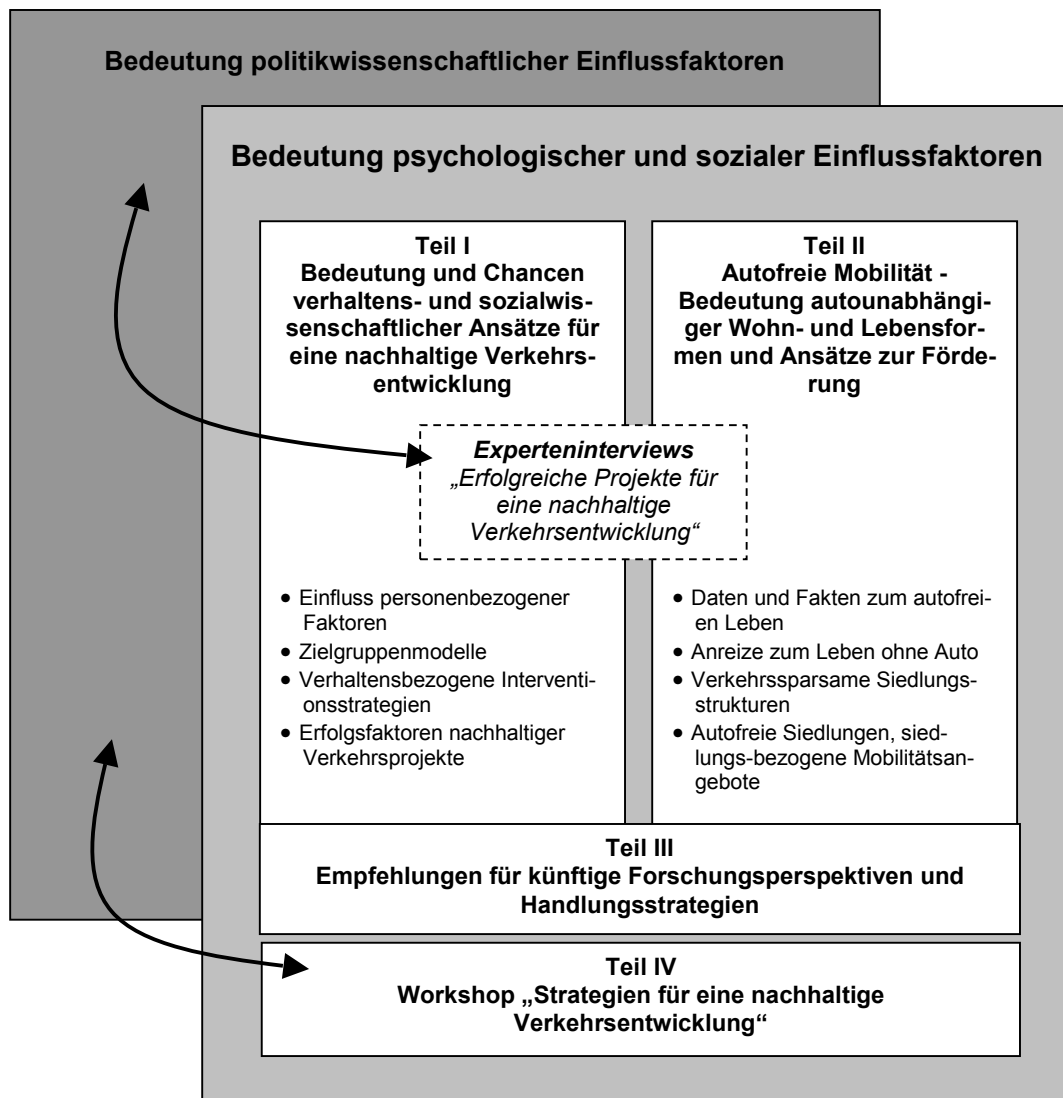
Ausgehend von der Bedeutung autounabhängiger Lebensformen/-stile für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wird im zweiten Teil vertiefend auf den Themenkomplex „autofreies Leben“ eingegangen. In der Analyse autofreier Haushalte steht dabei die Fragestellung im Mittelpunkt, welche (maßnahmen)relevanten Teilgruppen sich aus den soziodemographischen Merkmalen wie den Einstellungen und Motiven dieser Haushalte identifizieren lassen. Aufbauend auf den Ergebnissen der sozialwissenschaftlichen Handlungsstrategien wird gezeigt, welche Möglichkeiten und konkreten Maßnahmenansätze bestehen, weitere Bevölkerungsgruppen für autounabhängige Mobilitäts- bzw. Lebensstile zu gewinnen. Mit einer Darstellung zum Sachstand autofreier Wohnformen wird dabei der Bogen zwischen individuellem Mobilitätsverhalten und verkehrsbeeinflussender Siedlungsentwicklung gespannt. Über die Einbeziehung weiterer Fallbeispiele werden Erfahrungen aus den Umsetzungsprozessen geschildert und erste personenbezogene Erkenntnisse über Soziodemographie und Mobilitätsverhalten dargestellt.

Die Ausführungen dieser beiden Teile münden in erste konkrete Empfehlungen für zukünftige Forschungsperspektiven und Handlungsstrategien, die in Teil III wiedergegeben werden.

Wesentliche Ergebnisse dieses Berichtes wie auch des politikwissenschaftlichen Teiles der Vorstudie wurden in einem eintägigen Workshop im Umweltbundesamt vorgestellt. Die Veranstaltung mit 15 Experten aus der Politik- und Sozialwissenschaft stand insbesondere unter der Zielsetzung, erste konkrete Forschungsideen und -felder für die weitere Arbeit des Umweltbundesamtes zu benennen und zu diskutieren. Im vierten Teil dieses Berichtes werden die Diskussionsbeiträge und Forschungsideen aus dem Workshop wiedergegeben.

Informationen zu den im Rahmen der Vorstudie einbezogenen Projekten sowie ergänzende Materialien zum Workshop sind dem Anhang zu entnehmen.

Abbildung 1-1: Aufbau und Inhalte der Vorstudie



Alexandra Schlaffer, Marcel Hunecke

I. Bedeutung und Chancen sozial- und verhaltenswissenschaftlicher Ansätze für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

1. Der Einfluss personenbezogener Faktoren auf das Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten wird durch eine Vielzahl von Motiven und Einstellungen beeinflusst (z. B. Optimierung des Kosten-Zeit-Aufwandes, normative Erwartungen, symbolische Bewertungen von Verkehrsmitteln). Eine grundlegende Forschungsstrategie zur Analyse des Einflusses der personenbezogenen Faktoren auf das Mobilitätsverhalten besteht in der Entwicklung und empirischen Überprüfung von allgemeinen Handlungsmodellen. In den Sozial- und Verhaltenswissenschaften sind Handlungsmodelle mit unterschiedlichem Fokus entwickelt worden, in denen das Zusammenwirken der unterschiedlichen Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl beschrieben wird. In der Ökonomie und Soziologie dominieren Rational-Choice-Modelle, die das Mobilitätsverhalten als Resultat einer individuellen Nutzenmaximierung von objektivierbaren Größen (vor allem Geld und Zeit) betrachten. Sozialpsychologisch fundierte Handlungsmodelle (Theorie des geplanten Verhaltens, Norm-Aktivations-Modell) beschreiben das Mobilitätsverhalten als einen innerpsychischen Bewertungsprozess, bei dem Einstellungen, Werte und Normen verhaltensrelevant sind. Eine Integration von innerpsychischen und objektiven Faktoren in allgemeine Handlungsmodelle ist bislang noch unzureichend erfolgt.

Im Folgenden werden die theoretischen Ansätze bzw. Handlungsmodelle zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens sowie Ergebnisse aus deren empirischer Überprüfung dargestellt.

1.1 Der Einfluss von Kosten-Nutzen-Überlegungen

Alle gegenwärtig diskutierten ökonomischen Erklärungsmodelle für das Mobilitätsverhalten gehen in mehr oder minder expliziter Weise von dem Rational-Choice-Paradigma aus. Das Rational-Choice-Paradigma basiert auf der ökonomischen Theorie der Nutzenmaximierung, nach der sich das Individuum auf der Basis von Kosten-Nutzen-Erwägungen bewusst für die Handlungsalternative entscheidet, mit der es seinen individuellen Nutzen maximiert. Nach der Rational-Choice-Theorie wird die Verkehrsmittelwahl von objektivierbaren Größen wie Kosten- und Zeitaufwand bestimmt, Einstellungen und Werthaltungen spielen dabei keine Rolle.

Die Rational-Choice-Theorie bildet den Ausgangspunkt verschiedener Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz. Bei Brüderl & Preisendörfer (1995) stand die Frage, von welchen Faktoren die Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Arbeitsplatz abhängig ist, im Mittelpunkt der Untersuchung. Die Auswertung einer telefonischen Befragung in München ergab, dass die Bequemlichkeit den stärksten Effekt auf die Verkehrsmittelwahl hat, gefolgt vom Zeitaufwand. Für die Geldkosten und das Umweltbewusstsein konnte kein signifikanter Effekt nachgewiesen werden. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Studie von Dieckmann (1995), in der Erwerbstätige mit Autoverfügbarkeit in der Region Bern befragt wurden. Von den untersuchten Größen haben nur die Bequemlichkeit und der Zeitaufwand einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, die Geldkosten und das Umweltbewusstsein nicht.

In einer Untersuchung in Münster wurde die Verkehrsmittelwahl von Berufspendlern mit einer Conjoint-Analyse empirisch ermittelt (vgl. Keuchel 1995). Hierbei wurde neben der Wichtigkeit einzelner Attribute von Verkehrsmitteln (wie schnell, billig und bequem) vor allem die Wichtigkeit der Kombination dieser einzelnen Attribute im Entscheidungsprozess berücksichtigt. Es zeigt sich, dass die vier Verkehrsmittelattribute Fahrpreis, Gesamtreisedauer, zusätzlicher Gehweg und Komfort des Verkehrsmittels ausreichen, um sowohl den innerpsychischen Entscheidungsprozess als auch das tatsächliche Verkehrsverhalten angemessen zu beschreiben.

Gemeinsam ist den oben genannten Studien, dass das Mobilitätsverhalten nur aus der eingeschränkten Perspektive der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz untersucht wurde. Regelmäßig anfallende zweckbezogene Wege sind in der Regel in Bezug auf Verhaltensalternativen und Verhaltenskosten relativ gut bekannt und werden eher nach rationalen Kriterien ausgewählt (z. B. nach den Eigenschaften der Verkehrsmittel). Bei unregelmäßig anfallenden, spontan geplanten Wegen im Freizeitbereich fallen Entscheidungen dagegen häufig aufgrund individueller, emotionaler Motive (z. B. Erlebniswert). Insbesondere in letzteren Fällen ist allenfalls eine subjektive Rationalität im Verhalten zu konstatieren, die sich mit den objektivierbaren Rationalitätsansprüchen des strengen Rational-Choice-Ansatzes nicht mehr vereinbaren lässt.

1.2 Der Einfluss von Einstellungen und Werthaltungen

Sozial-psychologische Erklärungsmodelle befassen sich in erster Linie mit dem Einfluss von Einstellungen, Normen und Werthaltungen auf das Verhalten. Die „Theory of Planned Behavior“ (TPB) nach Ajzen (1991) und das Norm-Aktivations-Modell nach Schwartz (1977) stellen die bisher am häufigsten verwendeten sozial-psychologischen Rahmenmodelle zur Erklärung umweltbezogenen Handelns dar. Der Erklärungsanspruch des Norm-Aktivationsmodells beschränkt sich auf Formen des normorientierten Handelns und ist damit enger als bei der TPB, die sich als eine universalistische Handlungstheorie mit einem allgemeinen Erklärungsanspruch für das menschliche, nicht-automatisierte Entscheidungsverhalten versteht. Das Norm-Aktivations-Modell eignet sich insbesondere zur Erklärung des Einflusses ökologischer Verantwortung und moralischer Verpflichtungen, da in das Modell differenzierte Annahmen über moralisches und normorientiertes Verhalten einfließen. In der TPB bleiben dagegen moralische Größen weitgehend ausgeklammert. Im Folgenden wird zunächst die TPB dargestellt und im Anschluss daran ein auf den Verkehrsbereich übertragenes, erweitertes Norm-Aktivations-Modell.

1.2.1 Die Theorie des geplanten Verhaltens

Während in Rational-choice-Modellen Menschen über vollständige Informationen verfügen und objektiv rational handeln, verhalten sie sich in einstellungsbasierten Modellen entsprechend ihren subjektiven Nutzenerwartungen. In der von Ajzen (1991) entwickelten „Theory of Planned Behavior“ (TPB) ist die Intention, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen von drei einstellungsbasierten Einflussfaktoren abhängig: der subjektiven Bewertung der Verhaltensweise (z. B. Einstellung gegenüber dem Verkehrsmittel), den subjektiv wahrgenommenen normativen Erwartungen wichtiger Dritter (z. B. Norm gegenüber Pkw-Nutzung) und der subjektiv wahrgenommenen Schwierigkeit (wahrgenommene Verhaltenskontrolle) diese Verhaltensweise auszuführen. Die TPB erhebt den Anspruch, durch die Berücksichtigung der „wahrgenommenen Verhaltenskontrolle“ auch ein Verhalten erklären zu können, das durch individuumsexterne Faktoren beeinflusst wird.

In der TPB werden die subjektiv wahrgenommenen Merkmale der Situation und die normativen Ansprüche der sozialen Situation als verhaltenswirksam angesehen. Die innerpsychischen Bewertungs-

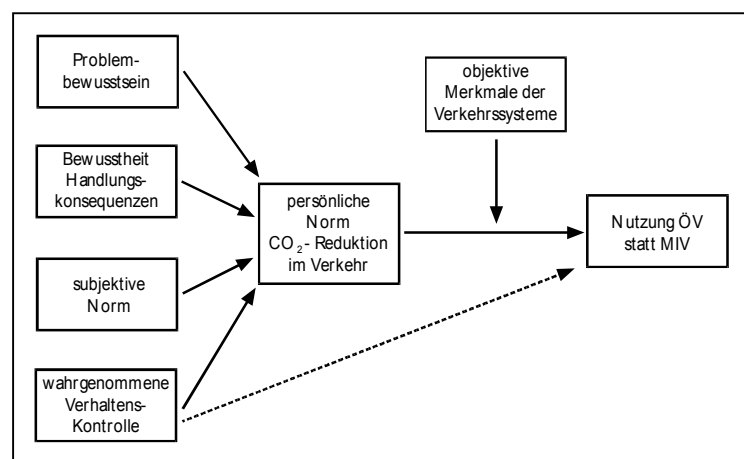
prozesse erlangen gerade in solchen Entscheidungssituationen einen bedeutsamen Einfluss auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten, die sich nicht durch eine vollständige Informationstransparenz auszeichnen und die damit eine Entscheidung in Unsicherheit erfordern. Das Umweltbewusstsein wirkt bei diesem Modell über die normativen Erwartungen wichtiger Dritter und über die subjektive Wahrnehmung und Bewertung einzelner Attribute des Verkehrsmittels (z. B. „umweltfreundliches Verkehrsmittel“) auf die Verhaltensintention. Personale Normen in Form von moralischen Überzeugungen finden dagegen keine Berücksichtigung. Die Übertragbarkeit der TPB auf den Bereich der Verkehrsmittel konnte mehrfach erfolgreich nachgewiesen werden (z. B. Bamberg; Schmidt 1998).

1.2.2 Norm-Aktivations-Modelle

Ökologische Argumente zum Schutz der natürlichen Umwelt und Ressourcen erzeugen einen normativen Erwartungsdruck, der als Umweltbewusstsein schon seit einiger Zeit in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung untersucht wird. Im Rahmen der vorliegenden Forschungsergebnisse besteht jedoch Uneinigkeit darüber, wie groß der Einfluss des Umweltbewusstseins auf das tatsächliche Umweltverhalten einzuschätzen ist. Während die Vertreter des strengen Rational-Choice-Ansatzes einen Einfluss vollständig negieren, berichten andere empirische Studien von moderaten, aber durchaus substantiellen Zusammenhängen zwischen umweltbewussten Einstellungen und Umweltverhalten (vgl. z. B. die immer noch aktuelle Meta-Studie von Hines, Hungerford & Tomera 1986). Voraussetzung für den Nachweis eines Zusammenhangs zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten ist eine angemessene Operationalisierung des Umweltbewusstseins. Daran mangelt es in der Regel in den Forschungsarbeiten, die sich an dem Rational-Choice-Paradigma im engen orientieren (vgl. Hunecke 1996). Dagegen ließ sich in empirischen Studien zu Norm-Aktivations-Modellen, in denen normative Erwartungen in den Mittelpunkt menschlicher Entscheidungsprozesse gestellt und ökologische Normen differenziert erfasst werden, ein bedeutsamer Einfluss von ökologischen Normen auf die Verkehrsmittelwahl nachweisen (vgl. Hunecke 2000 / Hunecke; Blöbaum; Matthies; Höger 1999 / Tanner; Foppa 1996 / Becker; Kals 1997 / Bamberg; Kühnel 1998).

In der folgenden Abbildung ist ein erweitertes Norm-Aktivations-Modell für den Verkehrsbereich dargestellt, das innerpsychische Faktoren und objektive Merkmale der Verkehrssysteme als Verhaltensdeterminanten für die Verkehrsmittelwahl integriert.

Abbildung 1-1: Das Norm-Aktivations-Modell in seiner Anwendung auf die Verkehrsmittelwahl



Quelle: Hunecke 2000

In einer empirischen Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl für Fahrten in die Bochumer Innenstadt konnte ein direkter Einfluss der persönlichen Norm auf die Verkehrsmittelwahl nachgewiesen werden (vgl. Hunecke; Blöbaum; Matthies; Höger 1999). Neben der personalen Norm erwies sich der individuumsexterne Faktor „Fahrpreis“ als weiterer direkter Verhaltensprädiktor. Interaktionseffekte zwischen „personaler Norm“ und „Fahrpreis“ konnten dagegen nicht festgestellt werden.

Der Vorteil des dargestellten Norm-Aktivations-Modelles liegt insbesondere darin, dass es individuuminterne und individuumsexterne Einflussfaktoren beim Mobilitätsverhalten integriert (z. B. Zusammenwirken von Preis und Umweltbewusstsein).

1.2.3 Sozial-kulturelle Dimensionen der Mobilität

Bei der Personenmobilität handelt es sich nicht nur um eine Fortbewegung im physikalischen Raum, sondern gleichzeitig auch um eine Fortbewegung im sozialen Raum (vgl. Jahn; Schulz 1995, S. 796 f./ Jahn; Wehling 1999, S. 129 f.). Damit ist Mobilitätsverhalten auch nicht alleine auf der Grundlage von funktionalen Gegebenheiten der physikalisch-räumlichen Verkehrssituation zu erklären. Vielmehr entscheidet der symbolische Gehalt der Mobilität mit, ob und wie sich fortbewegt wird. Es lassen sich vier grundlegende symbolische Dimensionen der Mobilität differenzieren: Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit. Diese symbolischen Dimensionen beschreiben mobilitätsspezifische Einstellungen und Stilisierungen, von denen ein bedeutsamer Einfluss auf das alltägliche Mobilitätsverhalten erwartet wird.

Im Folgenden werden die vier symbolischen Dimensionen dargestellt (vgl. Hunecke 2000, S. 125 ff.).

Autonomie

Unter Autonomie wird im mobilitätsbezogenen Sinne die Möglichkeit verstanden, alle räumlichen Ziele gut zu erreichen, an denen die jeweils erwünschten gesellschaftlichen Aktivitäten stattfinden. Der Weg, um diese Ziele zu erreichen, sollte mit möglichst wenig zeitlichem und organisatorischem Aufwand verbunden sein. Das Automobil hat sich wie kein anderes Verkehrsmittel dabei bewährt, die räumliche Flexibilität, die zeitliche Autonomie und die soziale Unabhängigkeit seiner Benutzer zu steigern. Die starke Assoziation der individuellen Freiheit und Unabhängigkeit mit dem Automobil kommt in Interviews zum Ausdruck, in denen die Vorteile der Autonutzung erfragt worden sind (vgl. Praschl; Risser 1994, S. 220 / Sachs 1990, S. 115 ff.).

Nicht in allen Fällen gelingt es dem Automobil allerdings, die Autonomieansprüche am besten einzulösen. Im Nahraum erweist sich nicht selten das Fahrrad oder der Fußweg als dem Automobil überlegen, weil die Suche nach einem Parkplatz entfällt. Das Leitbild der Multimodalität zielt ebenfalls auf eine Steigerung der individuellen Autonomie im Personenverkehr ab. Ein multimodal orientiertes Mobilitätsmanagement strebt dabei eine optimale Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger an.

Status

Die Verknüpfung hoher Fortbewegungschancen im physikalischen Raum mit sozialer Macht liefert die Grundlage für die symbolische Statusfunktion der Mobilität. In modernen Gesellschaften wird mit sozialer Anerkennung honoriert, wer selber darüber entscheiden kann, wann und vor allem wie er sich fortbewegt. Die Entscheidungsfreiheit über die Art der Fortbewegung ist in hohem Maße von dem sozioökonomischen Status abhängig. Am deutlichsten lässt sich dieser Zusammenhang wiederum am Beispiel Automobil verdeutlichen. Das Automobil erfüllt die Funktion eines Statusobjektes auf geradezu idealtypische Weise, da es durch seine Nutzung auf öffentlichen Wegen automatisch ins Blick-

feld der Allgemeinheit fällt und somit den sozialen Status seines Besitzers publikumswirksam repräsentieren kann.

Die verschiedenen Automobiltypen transportieren gewisse Images, die der sozialen Identifikation und Abgrenzung dienen. Auch der bewusste Verzicht auf ein Automobil ist nicht selten mit einer identitätsstiftenden Funktion versehen, weil die autolose Person bewusst eine andere Form der Alltagsmobilität gewählt hat, die sie gegenüber anderen Personen, die meist Autonutzer sind, rechtfertigen muss.

Die Statusfunktion der Mobilität zeigt sich heute auch an der Anzahl der Urlaubsreisen und den Urlaubszielen. Wer heute etwas auf sich hält, unternimmt Fernreisen in fremde Kontinente. Die Zunahme von Fernreisen kann allerdings nicht nur auf die Statusfunktion des Reisens zurückgeführt werden, sondern auch auf extrem gesunkene Preise und die zunehmende Erlebnisorientierung der Gesellschaft, was auf die nächste symbolische Dimension verweist.

Erlebnisorientierung

Die stark gestiegene Erlebnisorientierung der heutigen Gesellschaft ist eine der entscheidenden Ursachen für die Zunahme des Freizeitverkehrs und des Ferntourismus.

Prinzipiell setzt jedes Verkehrsmittel andere Schwerpunkte bei der Vermittlung von Erlebnisqualitäten. Der Fußweg ermöglicht sinnliche Erfahrungen und hält körperlich fit. Gleiches gilt für das Fahrrad, das über die Erfahrung von Geschwindigkeit die sinnliche Erfahrung intensiviert und gleichzeitig den sportlich-gesundheitlichen Aspekt verstärkt. Dem Automobil werden durch die Ausdifferenzierung der Produktpalette immer neue Erlebnisattribute zugeschrieben (Cabrio, Van, Jeep usw.). Eine weitere Faszination geht beim Automobil von der Kombination Automobil und Technik aus. Im öffentlichen Verkehr ist es bedeutend schwieriger, gezielt eine Erlebnissymbolik zu transportieren, weil sich diese für unterschiedliche Personengruppen extrem unterscheidet. Die einzige Lösungsmöglichkeit liegt hier in einer Ausdifferenzierung der Dienstleistungsangebote. Während für Jugendliche die gemeinsame Fahrt zur Love-Parade nach Berlin ein ÖV-Ereignis mit positivem Erlebnisgehalt darstellt, besteht dies für eine Familie mit Kleinkindern in einem eigenen Kinder-Abteil. Das Flugzeug ist konkurrenzlos in seiner Erlebnisqualität, weil es am ehesten die entgrenzte Mobilität symbolisiert.

Privatheit

Die symbolische Dimension der Privatheit nimmt unter den vier Mobilitäts-Dimensionen eine Sonderstellung ein, weil sie am ehesten einem funktionalen Merkmal der Mobilität entspricht. Aufgrund der sozialen und kulturellen Variabilität in ihren Ausdrucksformen wird die Privatheit – trotz ihrer funktionalen Komponente – ebenfalls als eine symbolische Dimension der Mobilität aufgefaßt.

Der Bezug zur Mobilität ist für die Privatheits-Dimension offensichtlich, da ein Großteil der physikalischen Fortbewegung im öffentlichen Raum stattfindet. Auch hier hat das Automobil neue Maßstäbe gesetzt. Das Automobil ermöglicht eine Fortbewegung im öffentlichen Raum bei gleichzeitiger Sicherung der individuellen Privatsphäre. Eine derartige Regulation der Privatheit kann dem Reisenden kein öffentliches Verkehrsmittel bieten. Daher stellt auch die Sicherung des personalen Raumes eines der größten ungelösten Probleme des öffentlichen Verkehrs dar. Hier existieren klare praktische Grenzen, da kein öffentliches Verkehrsmittel so gestaltet werden kann, dass es einen vergleichbaren personalen Raum anbieten kann wie der Pkw. Eine gewisse Aufweichung der Grenze zwischen öffentlichem und privatem Verkehr bietet das Car-Sharing. Hier wird der private Besitz von der privaten Nutzung abgekoppelt.

Ein Problem für die systematische Überprüfung des quantitativen Einflusses der symbolischen Dimensionen besteht in ihrer noch unzureichenden theoretischen Fundierung. Einen möglichen Ansatz hierfür bildet die Lebensstilanalyse, in der sozio-kulturelle Einflussfaktoren über spezifische Lebensstil-Indikatoren erfasst werden können. Einen ersten Beleg dafür, dass die symbolischen Dimensionen über die Anwendung von standardisierten Befragungen messbar sind, liefert die empirische Studie von Hunecke (2000) zur Verkehrsmittelwahl in der Bochumer Innenstadt. In der Studie konnte darüber hinaus der Nachweis der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch die symbolischen Dimensionen der Mobilität erbracht werden. Als bedeutendste Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl erwiesen sich die beiden Variablen „Autonomie Pkw“ und „Erlebnis ÖV“.

Da in den allgemeinen psychologischen Handlungsmodellen keine sozial-kulturellen Faktoren Berücksichtigung finden, lassen diese sich mit verhaltensspezifischen Lebensstilanalysen sinnvoll ergänzen. In der oben genannten empirischen Studie konnte durch die Kombination der symbolischen Dimensionen mit einem Norm-Aktivationsmodell die aufgeklärte Verhaltensvarianz insgesamt deutlich erhöht werden. Von den symbolischen Dimensionen erwies sich in dem integrierten Modell allerdings nur noch die Variable „Autonomie Pkw“ als verhaltensrelevant, der Faktor „Erlebnis ÖV“ erreichte die Signifikanzschwelle nicht. Eine weitere Verbesserung der aufgeklärten Varianz erfolgte durch die Integration der Verkehrsmittel-habits in das Modell. Der kombinierte Erklärungsansatz integriert damit vier direkte Verhaltensprädiktoren: Die personale Norm, die symbolischen Dimensionen, Verhaltensgewohnheiten und situative Einflussfaktoren (vgl. hierzu das Modell von Hunecke 2000, S. 255).

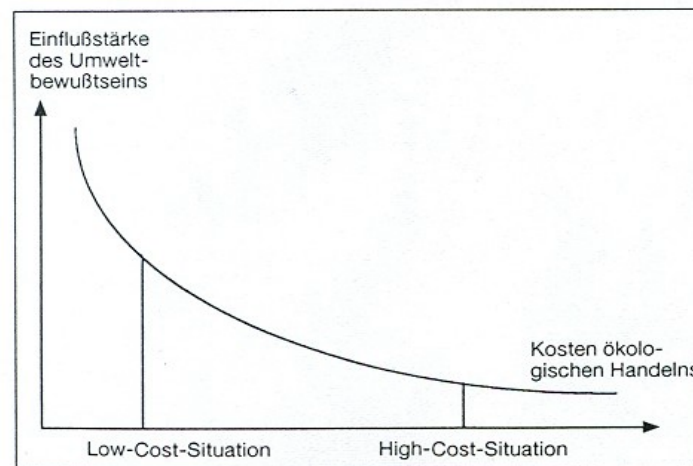
Für zukünftige Forschungsstrategien empfiehlt es sich, sowohl die sozialkulturellen (symbolischen) Dimensionen der Mobilität (Autonomie, Erlebnis, Status, Privatheit) als auch die Verkehrsmittel-habits in die Handlungs- und Entscheidungsmodelle zu integrieren.

1.3 Die Low-Cost-These

Die Annahme der Rational-Choice-Theorie, dass Individuen sich stets für die Handlungsalternative entscheiden, mit der sie ihren individuellen Nutzen maximieren, ist nicht immer mit dem beobachtbaren Verhalten von Individuen vereinbar. Beispiele hierfür sind das so genannte Wahl-Paradoxon (Individuen nehmen an Wahlen teil, obwohl sie mit ihrer Stimme kaum etwas beeinflussen können) oder der „Shell-Boycott“ von Autofahrern. Die Situationen, in denen die Theorie der Nutzenmaximierung nicht greift, zeichnen sich häufig durch geringe Verhaltenskosten aus. Hieraus lässt sich schließen, dass Einstellungen und moralische Überzeugungen vor allem dann zum Tragen kommen, wenn die Verhaltensweise mit geringen Kosten verbunden ist. Dieser Grundgedanke wird in der Psychologie als so genannte „Low-Cost-These“ bezeichnet. Die Low-Cost-These besagt, dass Einstellungen insbesondere dann verhaltensrelevant sind, wenn die Verhaltenskosten gering sind.

Diekmann und Preisendörfer haben die Low-Cost-These auf den Bereich des Umweltverhaltens übertragen. Der Einfluss des Umweltbewusstseins ist demnach umso geringer, je höher die Kosten eines ökologischen Handelns bzw. Verhaltens sind.

Abbildung 1-2: Die Low-Cost-Hypothese des Umweltverhaltens



Quelle: Preisendörfer et al. 1999, S. 30

Eine Low-Cost-Situation liegt vor, wenn die Kosten des umweltbewussten Verhaltens (z. B. Nutzung des ÖPNV) bei möglichst vielen Personen nur geringfügig höher sind als die Kosten der weniger umweltfreundlichen Alternative (z. B. Nutzung des Autos). Für die Umsetzung in die Praxis lässt sich aus der Low-Cost-These schlussfolgern, dass ein Appell an das Umweltbewusstsein insbesondere dann Erfolg versprechend ist, wenn z. B. ein gut ausgebautes Nahverkehrsangebot oder Radwegenetz die Kosten eines Umstiegs vom umweltfreundlichen zum weniger umweltfreundlichen Verhalten gering hält (vgl. Preisendörfer et al. 1999, S. 3).

Preisendörfer et al. (1999) haben mit einer empirischen Erhebung in Rostock die Gültigkeit der Low-Cost-These bei einer wegespezifischen Betrachtung überprüft. Bestätigt hat sich die Low-Cost-These beim Weg zum Arbeitsplatz. Bei den beiden anderen untersuchten Wegezwecken „Einkaufen in der Innenstadt“ und „Warnemündeausflug“ ist der Zusammenhang von geringerer Stärke bzw. gar nicht vorhanden. Die Autoren vermuten deshalb, dass die Low-Cost-Logik bei zweckbezogenen Wegen eher greift als bei Freizeitwegen. Aufgrund des täglich notwendigen Weges zur Arbeit kann z. B. kaum erwartet werden, dass aufgrund der Umweltmoral größere Verhaltenskosten hingenommen werden. Bei eher sporadisch zurückgelegten Freizeitwegen setzt man sich dagegen möglicherweise eher über Kosten-Nutzen-Kalküle hinweg.

In der Studie wurde auch der generelle Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl überprüft. In der multivariaten Analyse zeigte sich bei allen Wegezwecken außer dem Einkaufen im Nahbereich ein signifikanter Einfluss des verkehrsbezogenen Umweltbewusstseins auf die Verkehrsmittelwahl. Am stärksten ist der Zusammenhang beim „Weg zum Arbeitsplatz“ und beim „Einkaufen in der Innenstadt“. Zum Teil zeigte sich, dass das Umweltbewusstsein auch Entscheidungen auf der vorgelagerten Ebene beeinflusst. So konnte beispielsweise ermittelt werden, dass Personen mit hohem Umweltbewusstsein häufiger im Nahbereich einkaufen und seltener auf der grünen Wiese. Parallel dazu traten allerdings auch Kompensationseffekte auf, wenn Personen mit hohem Umweltbewusstsein beim abendlichen Weggehen zwar seltener das Auto nutzen, aber häufiger weggegangen sind.

Insgesamt hat sich in der Studie bestätigt, dass sich über das Umweltbewusstsein einerseits nennenswerte Verhaltenseffekte erzielen lassen, diese andererseits aber wesentlich weniger ausgeprägt sind als in anderen umweltrelevanten Verhaltensbereichen. Der Verkehrsbereich kann insofern im Vergleich

zu anderen umweltrelevanten Handlungsfeldern insgesamt eher als ein High-Cost-Bereich charakterisiert werden (vgl. Preisendörfer et al. 1999, S. 130).

Ein Defizit der Low-Cost-Theorie besteht noch in ihrer mangelnden Präzisierung von High-Cost- und Low-Cost-Situationen. Es fehlen einheitliche und empirisch überprüfte Kriterien, nach denen sich bestimmen lässt, unter welchen Bedingungen die Verhaltenskosten als niedrig bzw. hoch zu bewerten sind und ob diese Beurteilung z. B. durch die Personen selbst oder durch objektive Kriterien erfolgen soll (z. B. objektive Kriterien wie Haltestellenentfernung oder subjektive Einschätzung der Haltestellenentfernung).

Der Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl wurde auch durch eine Sekundäranalyse der Bevölkerungsumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“ für das Jahr 1998 untersucht (vgl. Preisendörfer 1999, S. 201 ff.). Das Umweltbewusstsein, das in dieser Studie nur in allgemeiner, also nicht verkehrsspezifischer Form, erhoben wurde, erwies sich für den Weg zum Arbeitsplatz und bei der Erledigung von Haushaltseinkäufen nicht als signifikant. Bei der Verkehrsmittelwahl für Wochenendausflüge und Urlaubsreisen ließ sich dagegen ein signifikanter Einfluss nachweisen. Während auch bei der Rostocker Erhebung in der multivariaten Analyse nur das verkehrsbezogene, nicht aber das allgemeine Umweltbewusstsein einen Effekt auf den Weg zum Arbeitsplatz hatte, kommen die beiden Studien bei der Freizeitmobilität zu gegenteiligen Ergebnissen. Ob nun das Umweltbewusstsein eher die Freizeitmobilität oder die zweckbezogene Mobilität beeinflusst, sollte in weiteren Studien überprüft werden.

2. Lebensstile, Lebensphasen oder Mobilitätsstile: Zielgruppenmodelle im Bereich des Mobilitätsverhaltens

Der Forschungsstrategie, die Mobilitätsverhalten mit allgemeinen Handlungsmodellen erklären will, mangelt es an Möglichkeiten, die Unterschiede zwischen Personen darzustellen. Durch die Subsumierung der mobilitätsrelevanten Entscheidungsprozesse unter eine allgemeine theoretische Perspektive ist die Identifikation von unterschiedlichen Teilgruppen mit auffälligen Personenmerkmalen nicht mehr möglich. Auf die Wichtigkeit der Betrachtung von Subgruppen weisen die Ergebnisse aus dem CITY:mobil-Projekt hin. Dort konnte gezeigt werden, dass die häufig berichtete Kluft zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten nicht mehr so groß ist, wenn man statt der Gesamtgruppe aller Personen spezifische Subgruppen betrachtet. So existiert beispielsweise in der Gruppe der hoch ökologisch motivierten Personen durchaus ein substantieller Zusammenhang zwischen dem Umweltbewusstsein und dem Mobilitätsverhalten (vgl. Götz; Jahn; Schultz 1998, S. 261).

Die mangelnde Sensitivität für relevante Subgruppen wird durch eine Forschungsstrategie vermieden, die sich typologisierender Analyseverfahren bedient. Hierbei werden diskrete Personenklassen auf der Basis theoretisch oder empirisch ermittelter Merkmale identifiziert. Diese Personenklassen können entweder qualitativ auf der Grundlage von idealtypischen Vertretern (Prototypen) charakterisiert werden, oder die Beschreibung stützt sich auf quantitative Datenauswertungsverfahren (Cluster- oder Diskriminanzanalyse), die statistisch auffällige Merkmalskonfigurationen ermitteln. Im Folgenden werden mehrere solcher typologisierender Ansätze für den Mobilitätsbereich vorgestellt.

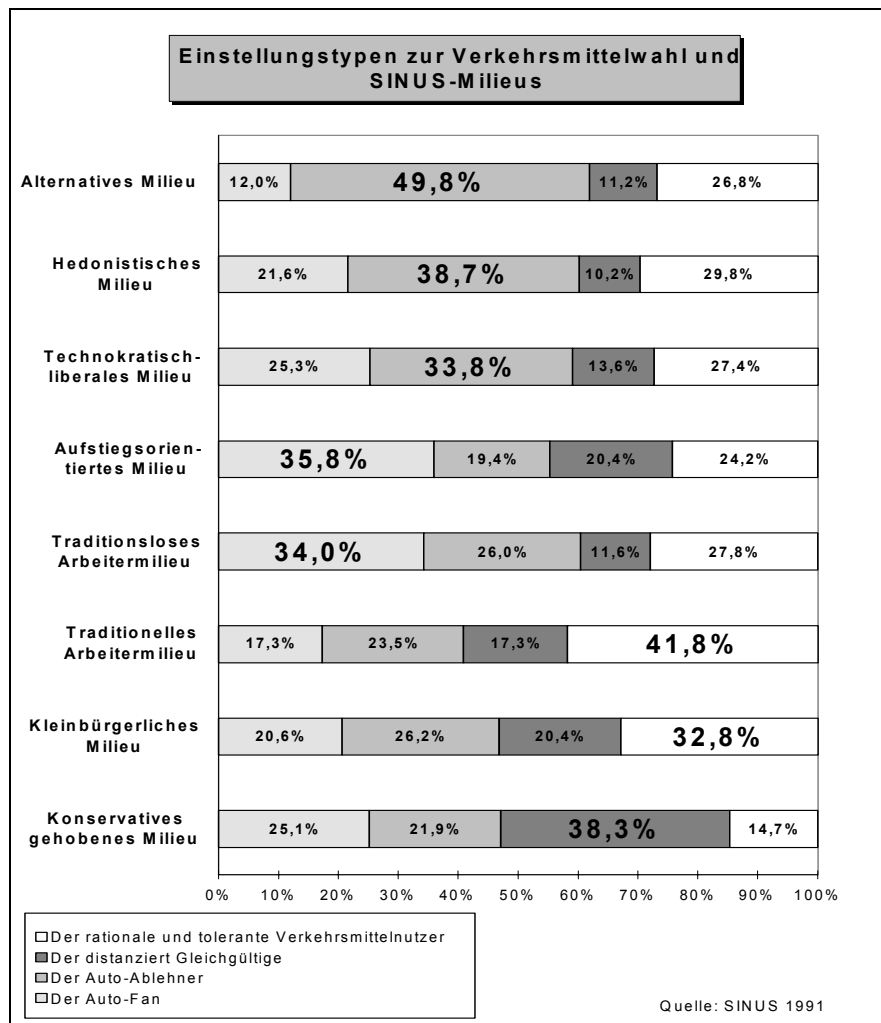
2.1 Lebensphasenmodell

Ein einfaches Zielgruppenmodell, das sich nur auf die soziodemographischen Merkmale des Alters, der Haushaltsgröße samt Kinderzahl und der Berufstätigkeit gründet, ist von der Deutschen Bundesbahn für den Nahverkehr entwickelt worden (vgl. Jäger, 1989). In diesem Lebensphasenmodell werden neun Phasen unterschieden: „Schüler, Lehrlinge (14 Jahre und älter)“, „Studenten“, „Junge Alleinlebende (unter 40 Jahre, keine Studenten)“, „Junge Zwei- und Mehrpersonen-Haushalte (alle Personen im Haushalt zwischen 18 und 40 Jahren)“, „Haushalte mit mindestens einem Kind unter 6 Jahren“, „Haushalte mit Schulkindern bzw. Heranwachsenden (keine Kleinkinder unter 6 Jahren im Haushalt, Heranwachsende unter 18 Jahre)“, „Erwachsenen-Haushalte unter 65 Jahre (keine Person im Haushalt unter 18 Jahre; mindestens eine Person im Haushalt über 40 Jahre)“, „Rentner-Haushalte (zwei Personen)“, „Alleinstehende Rentnerinnen oder Rentner“. Nach eigenen Angaben erfassen diese neun Lebensphasen 95% aller Personen und integrieren eine Vielzahl mobilitätsrelevanter Einflussfaktoren. Innerhalb der Bewertung und Nutzung des ÖPNV konnte auf der Basis der Lebensphasen-Typologie eine Vielzahl von Unterschieden ausgemacht werden. Sicherlich ist das Lebensphasen-Modell damit stark durch die Perspektive des ÖPNV gefärbt. Trotzdem bildet es gewissermaßen die Minimalanforderungen an eine Zielgruppen-Typologie ab, die es in aufwendigeren Typologien zum Mobilitätsverhalten jeweils zu übertreffen gilt.

2.2 Lebensstile und Verkehr: Zwei SINUS-Studien

Der größte Nutzen des Lebensstilansatzes im Bereich der Personenmobilität besteht in seinem Potential, relevante Zielgruppen zu identifizieren (vgl. Hunecke 1997). Eine Zielgruppenanalyse ist die notwendige Voraussetzung, um z. B. in der Marketingforschung den Mix an Marketingmaßnahmen auf die Bedürfnisse und Präferenzen der anvisierten Personengruppen abzustimmen. Ein Beispiel für die Anwendung der marketingorientierten Lebensstilforschung im Verkehrsbereich stellt die vom Marktforschungsinstitut SINUS durchgeführte Studie „Stadtverkehr im Wertewandel“ dar (vgl. SINUS 1991). In dieser Studie ist aus der Perspektive der öffentlichen Verkehrsbetriebe eine Zielgruppensegmentierung für die Nutzer des ÖV durchgeführt worden. Hierfür sind insgesamt 3592 Personen in den Städten Zürich, Köln, Krefeld, West- und Ost-Berlin einer repräsentativen Befragung unterzogen worden. Gegenstand des standardisierten Interviews waren Motive und Einstellungen zum öffentlichen Personennahverkehr und Einstellungen zu Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsbelastungen in den Städten. Folgende vier Einstellungstypen ließen sich in einem ersten Schritt identifizieren: Auto-Fans, Auto-Ablehner, rationale und tolerante Verkehrsmittelnutzer, distanziert Gleichgültige. Anschließend ist die quantitative Verteilung der vier Einstellungstypen in Bezug auf die acht SINUS-Milieus ermittelt worden (Abb. 2-1). Bei den SINUS-Milieus handelt es sich um allgemeine Lebensstile in der deutschen Bevölkerung, die vom SINUS-Institut in langjährigen Marktforschungsanalysen bestimmt worden sind.

Abbildung 2-1: Quantitative Verteilung der vier Autofahrer-Typen über die acht SINUS-Milieus



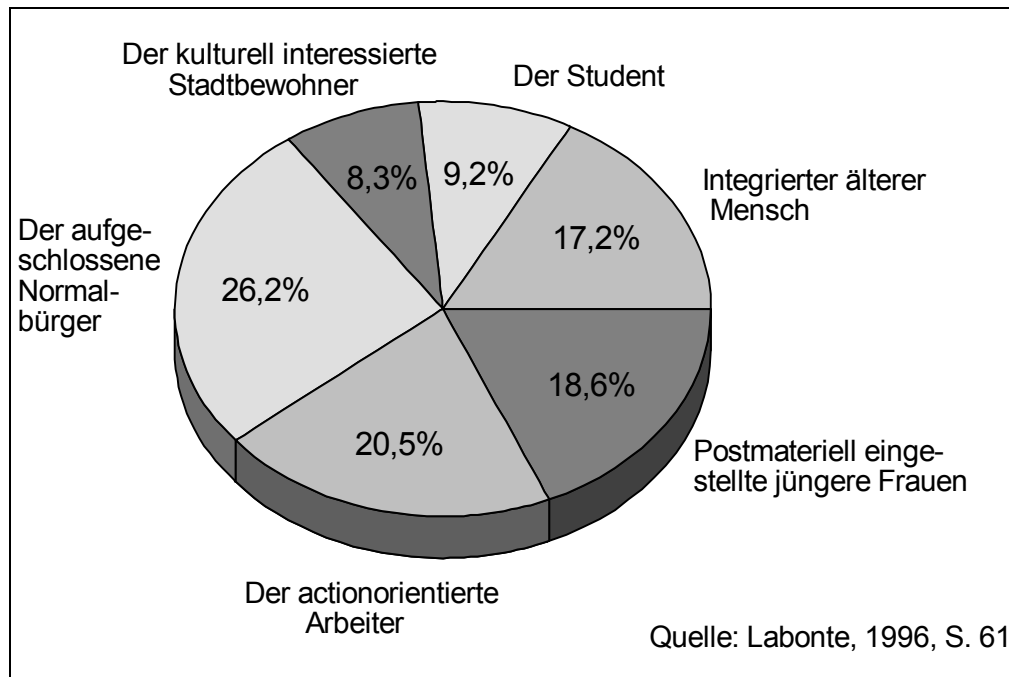
Die kombinierte Betrachtung von mobilitätsbezogenen Einstellungstypen und den SINUS-Milieus findet sich auch in der SPIEGEL-Studie „Auto, Verkehr, Umwelt“ (vgl. SPIEGEL-Dokumentation 1993). Die hierbei getrennt für Ost- und Westdeutschland differenzierten Einstellungstypen lassen sich allerdings nicht mit den Ergebnissen aus der Studie „Stadtverkehr im Wertewandel“ vergleichen, da nicht die gleichen Einstellungsbereiche abgefragt worden sind. Außerdem richten sich die Ergebnisse der SPIEGEL-Studie nicht an Verkehrsunternehmen, sondern an die Automobilindustrie, die sich über die Absatzchancen ihrer Produkte informieren will.

2.3 Lebensstile und Mobilitätsverhalten

In der Marketingforschung werden Lebensstiluntersuchungen seit langer Zeit aus kommerzieller Perspektive durchgeführt. Aus wissenschaftlicher Perspektive gilt es allerdings noch genauer zu klären, welchen Beitrag der Lebensstil-Ansatz zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens leisten kann. Einer Überprüfung dieses Anspruches widmet sich die Studie „Lebensstile und Alltagsmobilität“, in der 3461 Personen im Februar / März 1993 im Landkreis Gießen schriftlich befragt worden sind (vgl. Labonte 1996). Eine methodische Einschränkung bestand bei dieser Untersuchung allerdings darin, dass nur wenige Lebensstil-Variablen mit in die Analyse eingehen konnten. Als aktive Variablen wur-

den bei der Typenbildung das Alter, das Geschlecht, der Wohnort (in oder außerhalb von Gießen wohnend), Freizeitaktivitäten und postmaterialistische/materialistische Wertorientierungen berücksichtigt. Als Ergebnis der Clusteranalyse ergab sich folgende Typenstruktur für den Landkreis Gießen:

Abbildung 2-2: Mobilitätsstile im Landkreis Gießen



In der weiteren Analyse wurden deutliche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Clustern und der Verkehrsmittelwahl sichtbar. Die stärksten Pkw-Nutzer sind die „Actionorientierten Arbeiter“ (68%), gefolgt von den „Aufgeschlossenen Normalbürgern“ (61%) und den „Postmaterialistisch eingestellten jüngeren Frauen“ (53%). Die geringste Pkw-Nutzung ist bei den „Integrierten älteren Menschen“ (36%) und bei den „Studenten“ (37%) zu beobachten. Die höchste Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (15%) weist der „Kulturell interessierte Stadtbewohner“ auf. Die meisten Fußwege legen „Integrierte ältere Menschen“ zurück (33%) und die meisten Radwege finden sich bei den „Studenten“ mit einem Anteil von 20% aller genutzten Verkehrsmittel wieder (vgl. Labonte 1996, S. 72). Die ermittelten Lebensstiltypen sind noch in Bezug auf weitere mobilitätsrelevante Aspekte miteinander verglichen worden (Verkehrsmittelwahl nach Ziel und Zweck, Entfernung der Wege, Aktivitäten nach Tageszeiten, Beurteilung der Attribute von Verkehrsmitteln), auf die an dieser Stelle allerdings nicht näher eingegangen werden kann. Zusammenfassend kann als Fazit dieser Studie festgehalten werden, dass die Summe der dort erhobenen Lebensstil-Merkmale für eine verhaltensrelevante Typologisierung im Mobilitätsbereich nützlich ist. Zielgruppenmodelle im Verkehrsbereich sollten daher in Zukunft mehr lebensstiltypische Informationen berücksichtigen, als nur das Lebensalter und den Familientyp.

2.4 Mobilitätsstile

In der zweiten, quantitativ ausgerichteten Projektphase von CITY:mobil sind in den beiden Modellstädten Freiburg und Schwerin 1000 standardisierte Befragungen durchgeführt worden. Der hierfür verwendete Fragebogen erfasste Indikatoren für Mobilitätsorientierungen, für Lebensstile und für das Mobilitätsverhalten. Durch eine faktorenanalytische Auswertung der Mobilitätsorientierungen wurden

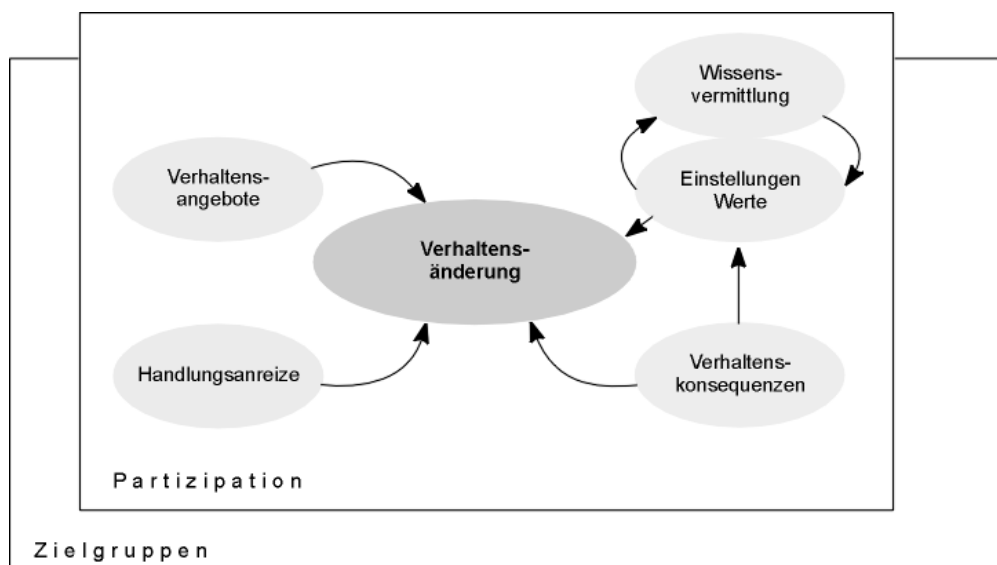
für Schwerin und Freiburg getrennt Mobilitätstypen identifiziert, die allerdings ohne Berücksichtigung der Lebensstil-Variablen und des Mobilitätsverhaltens bestimmt worden sind: Für Schwerin ergaben sich dabei folgende Mobilitätstypen: „Die verunsicherten Statusorientierten“, „Die mobilen Erlebnisorientierten“, „Die unauffälligen Umweltbesorgten“ und „Die aggressiven Autofahrer und Autofahrerinnen“. In Freiburg konnten „Die traditionell Häuslichen“, „Die risikoorientierten Autofans“, „Die statusorientierten Automobilen“, „Die traditionell Naturorientierten“ und „Die ökologisch Entschiedenen“ differenziert werden (vgl. Götz; Jahn; Schulz 1998). Hinter diesen neun Mobilitätstypen lassen sich vier grundlegende mobilitätsrelevante Grundorientierungen ausmachen: Orientierung an Schutz und Sicherheit im Straßenverkehr, Orientierung an Risiko, Abwechslung und Abenteuer, Status-Orientierung und die Orientierung am Naturerleben (vgl. Götz; Jahn; Schulz 1997, S. 128). Diese einstellungsorientierten Mobilitätstypen konnten nun aufgrund des vorliegenden Datenmaterials zusätzlich auf ihre Lebensstil-Merkmale und vor allem auf ihr Mobilitätsverhalten hin untersucht werden. Die Kombination aus Mobilitätstyp und Verkehrsverhalten wird abschließend als Mobilitätsstil interpretiert und liefert die Grundlage für die Formulierung von zielgruppenspezifischen Strategien zur kommunalen Verkehrsplanung. Die Lebensstil-Merkmale dienen hierbei für die Mobilitätsstile lediglich als Hintergrund-Variablen und sind damit nicht stilkonstituierend. Insgesamt stellen die Mobilitätsstile des CITY:mobil-Projektes bisher den aufwendigsten Versuch dar, die Komplexität der Personenmobilität durch ein typologisierendes Vorgehen zu erfassen. Auf einer inhaltlichen Ebene liefern sie sicherlich auch das reichhaltigste Material zur Entwicklung mobilitätsbezogener Interventionsstrategien. Allerdings fehlt eine genauere Analyse der quantitativen Anteile der jeweiligen Einflussgrößen (Mobilitätsorientierungen, Lebensstil-Merkmale) auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten. Hierzu sind Kausalanalysen notwendig, die zwar in CITY:mobil angedeutet werden, aber aufgrund der methodischen Vorgehensweise nicht konsequent durchgeführt werden können. So könnte es forschungsmethodisch sehr fruchtbar sein, die Mobilitätsstile unter Berücksichtigung des Mobilitätsverhaltens abzuleiten. Sicherlich würden sich hierbei ganz neue Mobilitätsstile ergeben, von denen eine größere Verhaltensrelevanz zu erwarten ist als von den bisher nur einstellungsbasierten Mobilitätsstilen.

2.5 Lebensstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher

Die im Auftrag der BAST durchgeführte Studie „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen“ fällt etwas aus dem Rahmen der bisher vorgestellten Forschungsarbeiten, weil ihr Thema „Unfallrisiko“ einen sehr spezifischen Aspekt des Mobilitätsverhaltens darstellt (vgl. Schulze 1996). Eine grundlegende Betrachtung von Mobilitätsmustern erfolgt in der Studie von Schulze nicht. Weiterhin wird nur die Personengruppe der 18- bis 24- Jährigen untersucht, die als junge potentielle Autofahrer und Autofahrerinnen das höchste Unfallrisiko aufweisen. Trotz dieser Einschränkungen wird diese Studie vorgestellt, weil sie auf einer methodischen Ebene am konsequentesten den Einfluss von Lebens- und Freizeitstilen auf das Verkehrsverhalten untersucht. Lebensstile werden hierbei als unabhängige Variable operationalisiert, deren Einfluss auf die abhängige Variable Fahrverhalten kausal-analytisch überprüft wird. Lebensstile und Fahrverhalten müssen daher getrennt voneinander erfasst werden. Die Lebensstile sind hierbei über eine standardisierte Befragung zu den Bereichen Freizeitaktivitäten, Musikinteressen, Film- und Fernsehinteressen, symbolischer Selbstausdruck über Image und Kleidung und Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur operationalisiert worden. Auf der Basis von 1024 Interviews konnten 7 Stilgruppen in Westdeutschland (Action-, Fan-, Kontra-, Fashion-, Kritischer, Häuslicher und Sportlicher Typ) und mit Hilfe von 960 Interviews 5 Stilgruppen in Ostdeutschland (Stino, Dreher, Easy Rider, kritischer-engagierter und modebewusster Typ) identifiziert werden. Nachdem diese Typen bestimmt worden waren, konnten sie in Beziehung zu ihrem selbstberichteten Verkehrsverhalten gesetzt werden. Hierbei zeigen sich in puncto Verkehrssicherheit

3. Verhaltensbezogene Interventionsstrategien im Bereich des Mobilitätsverhaltens

Abbildung 3-1: Einflusschema für das Mobilitätsverhalten



13

Folgt man dem Schema wird Verhalten von einem integriert wirkenden Konglomerat an Einflussfaktoren bestimmt. Wissensvermittlung ist demnach beispielsweise zwar eine notwendige, aber häufig keine hinreichende Bedingung für eine Verhaltensänderung. Das umweltrelevante Wissen hat häufig nur vermittelt über Einstellungen und Werte eine Wirkung auf das Verhalten. Ohne attraktive Verhaltensangebote (z. B. ein gut funktionierender öffentlicher Nahverkehr) und Handlungsanreize (z. B. preisgünstiges Nahverkehrsticket) ist ein umweltschonendes Verhalten entweder gar nicht möglich oder mit zu vielen Nachteilen für den Einzelnen verbunden (höhere Kosten, größerer Zeitaufwand). Der Wahrnehmung der Verhaltenskonsequenzen kommt eine große Bedeutung für die Aufrechterhaltung von umweltgerechtem Verhalten zu. Werden beispielsweise bei einer Testfahrt mit einem neuen Bussystem positive Erfahrungen gemacht, verändern sich die Einstellungen gegenüber dem ÖV, die dann ihrerseits wieder einen Effekt auf das Verhalten haben. Verhaltensstabilisierend wirken auch Rückmeldungen über die Erfolge bzw. Effekte des veränderten individuellen sowie kollektiven Verhaltens (Verbesserung der lokalen Luftqualität, CO₂-Reduzierung etc.).

Partizipation und Zielgruppenorientierung sind Strategien, die eine Verhaltensänderung zusätzlich unterstützen können. Eine Beteiligung der betroffenen Personen am Planungs- und Entscheidungsprozess erhöht die Identifikation des Einzelnen mit dem Vorhaben und fördert den Aufbau intrinsischer Motivation. Eine Zielgruppenorientierung ist notwendig, um die Interventionsstrategien auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen zuzuschneiden. Die Aspekte der Zielgruppenorientierung und Partizipation liegen quer zu den anderen Verhaltensstrategien und verstärken jeweils deren Wirkung.

4. Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte (11 Fallbeispiele)

In der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Umweltforschung sind bislang nur wenige Studien im Mobilitätsbereich durchgeführt worden, in denen einzelne Methoden bzw. Strategien kontrolliert auf ihre Wirksamkeit überprüft worden sind. Im Rahmen der Vorstudie wurden deshalb elf erfolgreiche Praxisprojekte untersucht und hieraus erfolgreiche Strategien sowie hemmende Faktoren abgeleitet. Die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zur Verhaltensänderung wurde auf der Grundlage von teilstandardisierten ExpertInneninterviews und - wenn vorhanden - Ergebnissen aus Evaluationsstudien bewertet.

Die Auswahl der Projekte orientierte sich an folgenden Kriterien:

1. Die Projekte sollten insgesamt eine möglichst breite Instrumentenpalette abdecken (Infrastruktur-Maßnahmen, persuasive Maßnahmen etc.).
2. Es wurden Projekte ausgewählt, die sich auf unterschiedliche Verkehrsträger beziehen, so dass insgesamt alle wichtigen Verkehrsträger abgedeckt sind (ÖV, Auto/Car-Sharing, Fahrrad, zu Fuß).
3. Ein weiteres Auswahlkriterium war der Erfolg der Projekte, d. h. es wurden Projekte einbezogen, die in der allgemeinen wissenschaftlichen Meinung als erfolgreich gelten.

Im Folgenden werden die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse, die sich aus den Praxisprojekten ableiten lassen, zusammengefasst dargestellt. Die Auswertung orientiert sich an den in Abb. 3-1 erläuterten Einflussfaktoren menschlichen Verhaltens. Eine Kurzbeschreibung der einzelnen Projekte befindet sich im Anhang.

Wissensvermittlung / Öffentlichkeitsarbeit

In verschiedenen Projekten hat sich gezeigt: Das Marketing muss maßgeschneidert sein und die Botschaft zum Kunden bringen (z. B. Hauswurfsendungen in Lemgo, Troisdorf und Schopfheim).

Für die inhaltliche Vermittlung des Produktnutzens ist eine Kombination von ökologischen (Lärmbelastung, Luftqualität etc.) und eigennutzorientierten Aspekten (Lebensqualität, Gesundheit, soziale Kontakte etc.) hilfreich. Bei den untersuchten Fallbeispielen stehen die eigennutzorientierten Aspekte und die lokalen ökologischen Auswirkungen eindeutig im Vordergrund. Globale Umwelt- bzw. Klimaauswirkungen werden nur am Rande angesprochen.

Mobilitätszentren zur Information und Beratung haben sich nur dann als sinnvoll erwiesen, wenn sie in den Verkehrsverbund integriert sind (z. B. Verkehrsinsel in Frankfurt). Andernfalls werden sie entweder kaum nachgefragt (Schopfheim) oder sind nach Projektende nicht mehr finanzierbar.

Eine große Verhaltensbarriere für eine stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellt der Organisationsaufwand dar. Als nützlich haben sich deshalb Maßnahmen wie übersichtliche integrierte Fahrpläne oder den Verkehrsverbund übergreifende Tickets erwiesen, die die Transaktionskosten eines umweltfreundlichen Verhaltens senken.

Einstellungen / Leitbilder

Dem event-Marketing wird in fast allen Projekten eine hohe Bedeutung beigemessen. Durch positive emotionale Erlebnisse werden Einstellungen eher verändert als durch reine Informationsvermittlung. Häufig durchgeführt wurden Aktionstage, die meist in Volksfeste oder andere lokale Veranstaltungen eingebettet waren. Der Erfolg solcher „events“ liegt in der Kombination von Information, Spiel und Spaß. Als Publikumsmagnet wirkten solche „events“ allerdings nur, wenn sie durch ein professionelles Marketing begleitet und intensiv beworben wurden (z. B. Schopfheim). Eine eher halbherzige Öffentlichkeitsarbeit brachte dagegen wenig Resonanz in der Bevölkerung (Esslingen).

Das Leitbild der Multimobilität wurde nur in wenigen Projekten aufgegriffen bzw. vermittelt (z. B. Schopfheim).

Verhaltensangebote

Als sehr erfolgreich haben sich Projekte erwiesen, in denen neue Verkehrssysteme eingeführt oder bestehende wesentlich attraktiver gestaltet wurden (Stadtbussystem in Lemgo und Templin, Regio-Bahn). Die Angebotsverbesserungen umfassten u. a. eine Linienführung nach dem Prinzip der Minimierung von Umsteigenotwendigkeiten, die Einrichtung eines zentralen Umsteigepunktes, eine einprägsame Vertaktung und geringe Haltestellenabstände. Darüber hinaus wurde auf ein einprägsames, unverwechselbares Erscheinungsbild und eine Corporate Identity für das Gesamtsystem geachtet (einheitliche Farbgestaltung für Busse oder Bahnen, Haltestellen, Fahrpläne etc.). Insbesondere in den kleineren Kommunen konnte damit auch eine hohe Identifikation mit dem „eigenen Stadtbus“ bzw. ein kommunales „Stadtbus-Gefühl“ erzeugt werden.

Eine hohe Wirksamkeit weisen auch die infrastrukturellen Maßnahmen zum Fahrradverkehr in Troisdorf auf. Der Radverkehrsanteil konnte zwischen 1988 und 1996 um 30% gesteigert werden. Da der Anteil der Fahrradfahrer insbesondere in der älteren Bevölkerung stark zugenommen hat, ist davon auszugehen, dass hier die erhöhte Sicherheit eine große Rolle spielte.

Attraktive infrastrukturelle Angebote (in Verbindung mit kostengünstigen Tickets) haben gute Chancen zu „Selbstläufern“ zu werden. Durch die Weitervermittlung der positiven Erfahrungen über Mund-zu-Mund-Propaganda kann die Öffentlichkeitsarbeit auf ein Minimum reduziert werden.

Handlungsanreize

Ökonomische Handlungsanreize in Form von kostengünstigen oder kostenfreien ÖPNV-Tickets spielen vor allem in Kombination mit Angebotsverbesserungen im Infrastrukturbereich eine wichtige Rolle (Lemgo, Templin). Durch die Verknüpfung von Verhaltensangeboten und Handlungsanreizen werden mehrere Faktoren wie Zeitaufwand, Bequemlichkeit und Kosten / Preis gleichzeitig zu Gunsten des ÖV verändert, so dass ein sich wechselseitig verstärkender Effekt eintritt.

Auch ohne Infrastrukturverbesserungen haben sich ökonomische Handlungsanreize zur Erprobung neuer Verhaltensweisen bewährt. Bei dem Projekt „100.000 Tage ohne Auto“ war das günstige Kampagnenticket beispielsweise ausschlaggebend für die Teilnahme. Die kostengünstigen bzw. kostenlosen Tickets stellen dabei nicht nur eine Form von monetärem Anreiz dar. Die kostenlose Benutzung der Busse in Templin oder das verbundübergreifende Ticket bei „100.000 Tage ohne Auto“ verringern auch den Organisationsaufwand erheblich.

Rückmeldung von Verhaltenskonsequenzen

Systematische Rückmeldungen über die individuellen und kollektiven Effekte des veränderten Verhaltens (z. B. CO₂-Einsparung) gab es nur in wenigen Projekten (Schopfheim, 100.000 Tage ohne Auto). Sporadisch übernahm die Presse diese Rolle.

Die Möglichkeit, eigene Erfahrungen mit „neuen“ Verkehrsmitteln zu machen und die Konsequenzen des eigenen veränderten Verhaltens wahrzunehmen, wurde in vielen Projekten in Form von Testfahrten angeboten. Diese wurden durchweg positiv aufgenommen und zahlreich nachgefragt (z. B. Testfahrten mit dem Stadtbuss in Lemgo).

Partizipation

Die Bedeutung und Wirksamkeit von partizipatorischen Elementen wurde in den Projekten unterschiedlich beurteilt. Während in Freiburg-Vauban und in Esslingen die Beteiligung von BürgerInnen am Planungs- und Umsetzungsprozess einen wichtigen Projektbaustein bildete, gab es in den Kommunen, wo neue Verkehrssysteme umgesetzt wurden (Templin, Regio-Bahn, Lemgo, Troisdorf) kaum Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung. In Troisdorf und Lemgo machte man die Erfahrung, dass bei den angebotenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen vor allem die „Kritiker“ anwesend waren.

Zielgruppen

Ein differenziertes zielgruppenorientiertes Marketing wird in der Praxis nicht betrieben. Meist fehlen hierfür die finanziellen Mittel. Wenn eine Zielgruppenorientierung erfolgt, ist sie entweder an Nutzergruppen (z. B. Verkehrsinsel Frankfurt) oder an Lebensphasen bzw. Interessenlagen (Schopfheim: Discobusse, Wanderbusse) orientiert. Für die Zielgruppenansprache hat sich in einigen Projekten auch der Einsatz von Multiplikatoren als erfolgreich erwiesen („Esslingen geht“, Schopfheim).

Für eine effektivere Zielgruppenansprache wäre es hilfreich, die Motive herauszufinden, aus denen heraus unterschiedliche Zielgruppen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. In Troisdorf

beispielsweise ist der Anteil an Fahrradfahrern bei den älteren Menschen überdurchschnittlich gestiegen, was vermutlich auf verbesserte Sicherheitsaspekte beim Fahrradfahren zurückzuführen ist.

Maßnahmen-Mix

Erfolgreiche Projekte setzen in der Regel an mehreren Einflussfaktoren menschlichen Verhaltens gleichzeitig an. Als besonders wirksam haben sich Projekte erwiesen, die attraktive Verhaltensangebote mit finanziellen Handlungsanreizen und einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit kombinieren (z. B. Lemgo, Troisdorf, Templin). Verhaltensangebote (z. B. gut ausgebautes, einfach strukturiertes Stadtbussystem, attraktives Radwegenetz) und finanzielle Handlungsanreize (kostengünstiges Ticket) senken den Aufwand bzw. die Kosten des umweltschonenden Verhaltens und erleichtern damit den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Je mehr Kostenaspekte reduziert werden - Zeit, Bequemlichkeit, Preis, Transaktionskosten -, desto größer ist die Verhaltenswirksamkeit.

Auch ohne eine Veränderung (kostenintensiver) situativer Merkmale ist eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens möglich (Schopfheim, 100.000 Tage ohne Auto). An Stelle von infrastrukturellen Veränderungen sind dann verstärkt Maßnahmen notwendig, die Problem- und Handlungswissen vermitteln (z. B. Fahrradstadtpläne, Mobilitätsberatung) oder eigene Erfahrungen in Bezug auf neue Verhaltensweisen ermöglichen (z. B. Schnuppertickets, kostenlose Testfahrten).

Wirkungen / Evaluation

In den meisten Projekten wurde eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes beim Weg zum Arbeitsplatz häufiger erreicht als beim Freizeitverkehr. Verkehrsmittel werden bei Standardwegen (Weg zum Arbeitsplatz) stärker nach rationalen Kriterien ausgewählt als bei unregelmäßig anfallenden Wegen (Freizeitverkehr) und sind somit einer Veränderung der Kosten-Nutzen-Situation, z. B. durch infrastrukturelle Maßnahmen, eher zugänglich. Darüber hinaus ist das Angebot des ÖV am Wochenende und abends meist wesentlich eingeschränkter, was wiederum die Kosten eines umweltfreundlichen Verhaltens erhöht.

Die Dauerhaftigkeit von Verhaltenseffekten wird nur unzureichend evaluiert. In keinem der untersuchten Projekte fand eine Nach-Evaluation statt. Darüber hinaus werden die Verhaltenseffekte in der Regel nur pauschal ermittelt und lassen somit keine Rückschlüsse über die Wirksamkeit einzelner Verhaltensstrategien bzw. Maßnahmen zu.

Literatur

- Ajzen, I. (1991): The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50. S. 179-211
- Bamberg, S.; Kühnel, S. (1998): Umweltbewusstsein, situative Restriktionen und Verkehrsmittelwahl – ein zweistufiges Entscheidungsmodell. *Umweltpsychologie* 2, 1. S. 6-19
- Bamberg, S.; Schmidt, P. (1998): Changing travel-mode choice as rational choice: Results from a longitudinal intervention study. *Rationality and Society*, 10, S. 223-252
- Becker, R.; Kals, E. (1997): Verkehrsbezogene Entscheidungen und Urteile: Über die Vorhersage von umwelt- und gesundheitsbezogenen Verbotsforderungen und Verkehrsmittelwahlen. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 28. S. 197-209
- Beutler, F. (1996): Von der Automobilität zur Multimobilität? Mobilitätsmuster in der Berliner Innenstadt. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Fachbereich für Politische Wissenschaft an der Freien Universität Berlin
- Brüderl, J.; Preisendörfer, P. (1995): Der Weg zum Arbeitsplatz. Eine empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl. In: Diekmann, A.; Franzen, A. (Hg.): *Kooperatives Umwelthandeln: Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen*. Zürich: Rüegger. S. 69-88
- Diekmann, A. (1995): Umweltbewusstsein oder Anreizstrukturen? Empirische Befunde zum Energiesparen, der Verkehrsmittelwahl und dem Konsumverhalten. In: Diekmann, A.; Franzen, A. (Hg.): *Kooperatives Umwelthandeln: Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen*. Zürich: Rüegger. S. 39-68
- Fietkau, H.-J.; Kessel, H. (1981): *Umweltlernen*. Königstein
- Götz, K.; Jahn, T.; Schultz, I. (1997): Mobilitätsstile – ein sozial ökologischer Forschungsansatz. In: FORSCHUNGSVERBUND CITY:mobil (Hg.): *Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, Subprojekt 1: Mobilitätsleitbilder und Verkehrsverhalten*. Frankfurt: Institut für sozial-ökologische Forschung
- Götz, K.; Jahn, T.; Schultz, I. (1998): Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin. *Internationales Verkehrswesen*, 50. S. 256-261
- Hunecke, M. (1996): Ökologische Verantwortung: Auslauf-Modell in einer Kosten-Nutzen-Welt. In: Zimmer, M. (Hg.): *Von der Kunst umweltgerecht zu planen und zu handeln*. Osnabrück: Internationale Erich-Fromm-Gesellschaft. S. 241-246
- Hunecke, M. (1997): Nachhaltige Entwicklungen in der Personenmobilität: Eine Bewertung der Umsetzbarkeit von fünf Leitbildern für eine ökologisch nachhaltige Personenmobilität auf der Basis empirischer Erkenntnisse aus der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Verkehrsforschung. Werkstattbericht Nr. 19. Gelsenkirchen: Sekretariat für Zukunftsforschung
- Hunecke, M.; Matthies, E.; Blöbaum, A.; Höger, R. (1999): Die Umsetzung einer persönlichen Norm in umweltverantwortliches Handeln – Beiträge zur CO₂-Reduktion in Nürtingen. *Umweltpsychologie* 3, S. 2
- Hunecke, M. (2000): *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten*. Heidelberg und Kröning: Asanger

Jäger, H. (1989): Zielgruppenmodell im öffentlichen Personennahverkehr. Die Bundesbahn, 8. S. 665-668

Jahn, T.; Schulz, I. (1995): Stadt, Mobilität und Lebensstile – ein sozial-ökologischer Forschungsansatz. In: Sahner, H.; Schwendter, S. (Hg.), Gesellschaften im Umbruch. Band II (S. 795-800). Opladen: Westdeutscher Verlag

Jahn, T.; Wehling, P. (1999): Das mehrdimensionale Mobilitätskonzept – Ein theoretischer Rahmen für die stadtökologische Mobilitätsforschung. In: Friedrichs, J.; Hollaender, K. (Hg.): Stadtökologische Forschung. Theorien und Anwendungen (S. 127-141). Berlin: Analytica

Keuchel, S. (1995): Individuelle Präferenzen und Verkehrsmittelwahlentscheidungen. Der Nahverkehr, 5. S. 37-43

Labonte, B. (1996): Lebensstile und Alltagsmobilität. Unveröffentlichte Diplomarbeit im Fachbereich Gesellschaftswissenschaften. Gießen: Justus-Liebig-Universität

Praschl, M.; Risser, R. (1994): Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Handeln am Beispiel der Verkehrsmittelwahl. In: Flade, A. (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungsmöglichkeiten und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht (S. 209-224). Weinheim: Beltz

Preisendörfer, P. (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Opladen: Leske und Budrich

Preisendörfer, P. et al. (1999): Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 113. Bergisch-Gladbach

Sachs, W. (1990): Die Liebe zum Automobil. Reinbek: Rowohlt

Schulze, H. (1996). Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (M 56). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag

Schwartz, S. H. (1977): Normative influences on altruism. In: Berkowitz, L. (Ed.): Advances in Experimental Social Psychology (pp. 189-211). New York: Academic Press

SINUS (1991): Stadtverkehr im Wertewandel. Heidelberg: SINUS-Institut

SPIEGEL-Dokumentation (1993): Auto, Verkehr, Umwelt. Hamburg: SPIEGEL-Verlag

Tanner, C.; Foppa, K. (1996): Umweltwahrnehmung, Umweltbewußtsein und Umweltverhalten. In: Diekmann, A.; Jäger, C. (Hg.): Umweltsoziologie. Sonderband der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Opladen: Westdeutscher Verlag. S. 245-271

Andrea Dittrich-Wesbuer, Henrik Freudenau

II. Autofreie Mobilität – Bedeutung autounabhängiger Wohn- und Lebensformen und Ansätze zur Förderung

Der Beschäftigung mit autofreien Mobilitäts- und Lebensformen kommt in Strategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung besondere Relevanz zu. Hintergrund ist zum einen die hohe Bedeutung, den der Autobesitz (bzw. die -verfügbarkeit) als zentrales und nachhaltiges Präjudikat auf das Verkehrsverhalten der Menschen besitzt (vgl. u. a. Preisendörfer et al. 1999). In einer sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Betrachtung muss deshalb den Motiven und Hintergründen der strategischen Entscheidung für das Auto als Determinante des langfristigen Mobilitätsverhaltens verstärkte Beachtung geschenkt werden.

Zum anderen wird zunehmend anerkannt, dass in Kommunikationsstrategien zur Vermittlung von Gegenentwürfen zur autoorientierten Mobilität ein wichtiger Baustein in der Förderung umweltverträglichen Verkehrsverhaltes liegt. Die folgende Analyse legt deshalb u. a. einen Schwerpunkt auf die Fragestellung, ob aus den autofreien Haushalten Teilgruppen mit positiven Lebensentwürfen identifizierbar sind, die hier als Vorbilder genutzt werden können. Darauf aufbauend sollen am Beispiel zielgruppenspezifischer Verhaltensexperimente zur autofreien Mobilität die Möglichkeiten der Gewinnung weiterer Bevölkerungsgruppen für ein Leben ohne eigenes Auto aufgezeigt werden.

In der Diskussion um die Förderung autounabhängiger Mobilität spielten das Autofreie Wohnen bzw. verwandte Konzepte in den letzten zehn Jahren eine besondere Rolle. Aufgabe der Vorstudie war deshalb auch, den Sachstand dieser Projekte im Kontext bestehender planerischer Leitbilder zur verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung aufzuarbeiten und die Chancen und Potentiale des Ansatzes zu beurteilen.

1. Autofreie Haushalte – Daten und Fakten zum Leben ohne Auto

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der in autofreien Haushalten lebenden Bevölkerungsgruppe ist in Fachkreisen innerhalb des letzten Jahrzehntes erstmals ausführlicher geführt worden (vgl. u. a. Burwitz; Koch 1996 / Preisendörfer 1999).

Hervorzuheben ist die Arbeit von Reutter & Reutter (1996), die im Beispielraum Dortmund erstmals eine repräsentative (Telefon-)Befragung autofreier Haushalte durchgeführt haben, aus der sich übertragbare Aussagen zum autofreien Leben in (westdeutschen) Großstädten ableiten lassen. Eine weitere darauf aufbauende wichtige Untersuchung von Metron; Müller & Romann (1999) konzentriert sich auf autofreie Haushalte in Agglomerationsräumen der Schweiz mit der Zielsetzung, „Determinanten der Mobilität autofreier Haushalte“ herauszukristallisieren (vgl. auch Freudenau; Reutter 1998). Zum Themenbereich der Förderung autofreien Lebens werden im Folgenden die Erfahrungen aus verhaltenswissenschaftlichen Experimenten und Selbstversuchen vorgestellt, die seit Beginn der 90er Jahre durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 1.5.2).

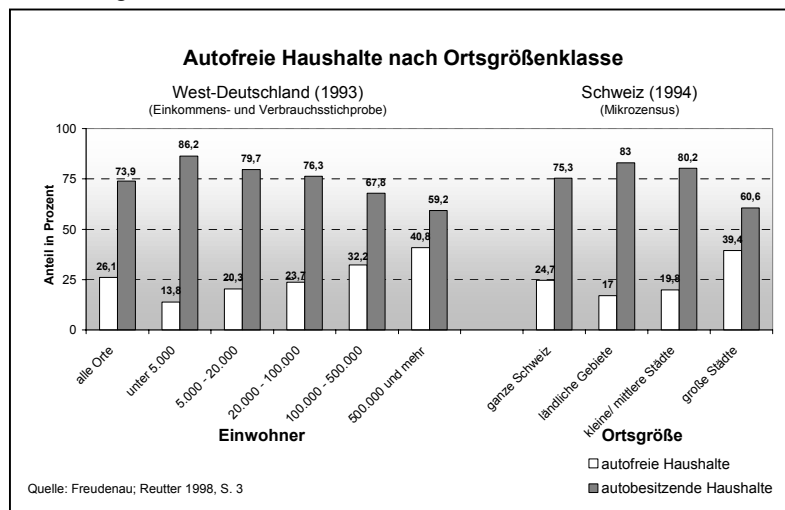
1.1 Struktur autofreier Haushalte

Die Diskussion um die „automobile Gesellschaft“ verdrängt allzu oft die Tatsache, dass auch heute viele Menschen autofrei leben: Etwa ein Viertel aller Haushalte in Deutschland besitzt derzeit kein Auto (1998: 26%). Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes führt für das Bezugsjahr 1998 13,3 Millionen Menschen in etwa zehn Millionen Haushalten in Deutschland an, die autofrei leben. Für die Schweiz geben Metron; Müller & Romann (1999) einen Anteil von 24,7% (Bezugsjahr 1994) an.

Autofrei – eine städtische Lebensform

Die Verteilung der autofreien Haushalte zeigt ein eindeutiges Bild. So steigt der Anteil autofreier Haushalte mit wachsender Ortsgrößenklasse stetig. In westdeutschen Großstädten mit 500.000 und mehr Einwohnern liegt der Anteil der autofreien Haushalte etwa zwischen dreißig und vierzig Prozent aller Haushalte (vgl. Abb. 1-1). Der Abstand zwischen Groß- und Kleinstädten, insbesondere zwischen Kernstädten und Umland vergrößert sich bis heute kontinuierlich (vgl. Holz-Rau 1995).

Abbildung 1-1



Innerhalb der Städte ist eine deutliche Steigerung der Motorisierungsrate mit zunehmender Entfernung zum Stadtkern festzustellen.

Eine bedeutsame Ursache für diese Unterschiede kann in den infrastrukturellen Bedingungen gesehen werden. Die „urbanen“ Verhältnisse einer Großstadt, und hier insbesondere der Kerngebiete, mit einer großen Anzahl, Vielfalt und Dichte von Aktivitätszielen, von Wohnungen, Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen, erleichtern zusammen mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln das autofreie Leben. Zudem wirkt die städtebauliche Struktur vieler Kerngebiete und die Knappheit der Stellflächen auf eine Begrenzung der Motorisierung hin.

Das Verteilungsmuster der Motorisierung lässt sich jedoch nicht allein mit siedlungsstrukturellen Gegebenheiten erklären. Das Einkommen bzw. der soziale Status oder die Kinderzahl im Haushalt können als weitere maßgebliche Faktoren gesehen werden. Ähnliche Motorisierungszahlen lassen sich

danach in sehr unterschiedlichen Räumen finden, wenn die Sozialstruktur vergleichbar ist (vgl. Holz-Rau 1995).

Die armen Alten?

Die erhobenen soziodemographischen Daten autofreier Haushalte weisen zunächst auf enge Zusammenhänge zwischen der Autofreiheit und dem Einkommen des Haushaltes, dem Alter der Bezugsperson sowie der Haushaltsgröße bzw. dem Anteil der Kinder hin (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 19 ff. / Metron; Müller & Romann 1999, S. 10 ff.):

- So haben sieben von zehn autofreien Haushalten keine erwerbstätige Bezugsperson; ein vergleichbar hoher Anteil weist ein niedriges Einkommen (bis 1.200 DM netto) auf.
- Die Mehrheit der autofreien Haushalte hat eine ältere Bezugsperson. Dies gilt insbesondere für Deutschland, abgeschwächt aber auch für die Schweiz (vgl. Abb. 1-2).
- Sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz stellen die Ein- und Zweipersonenhaushalte die größte Gruppe autofreier Haushalte (vgl. Abb. 1-3).
- Überproportional gering ist mit 12% demgegenüber der Anteil der Haushalte mit Kindern; lediglich unter den allein Erziehenden liegt er (mit 31,8%) hoch.

Abbildung 1-2

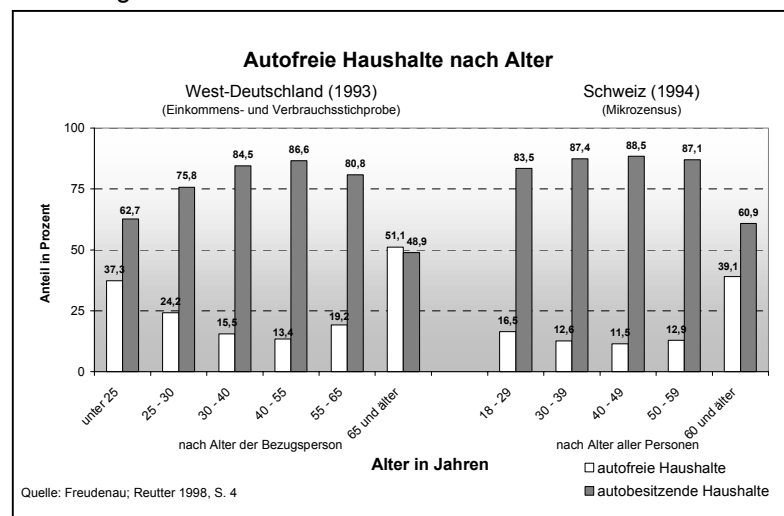
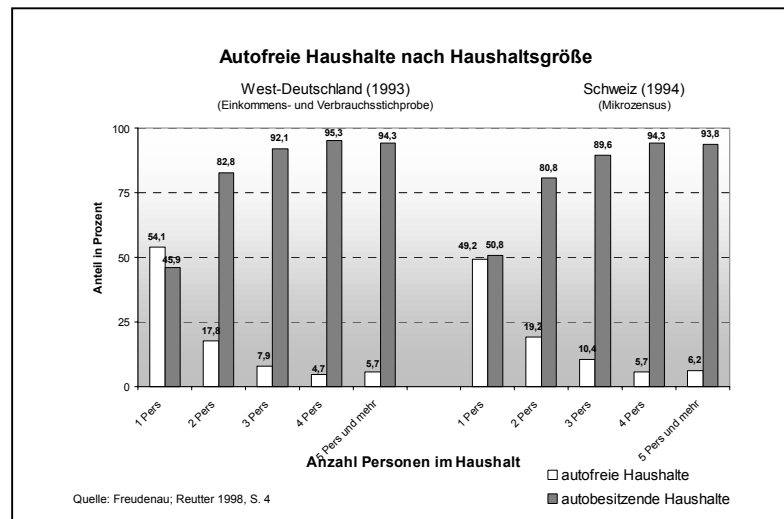


Abbildung 1-3



Der so genannte Trendgemäße Ruhestandshaushalt, der von Reutter & Reutter aus den empirischen Ergebnissen gebildet wird¹, repräsentiert damit den „typischen“ autofreien Haushalt. Das Gegenbild dazu ist der autobesitzende Haushalt mit Kind(ern) und einer erwerbstätigen Bezugsperson zwischen 35 und 45 Jahren.

Aus dieser Typologie lässt sich schlussfolgern, dass die Menschen in autofreien Haushalten ihre Lebensform nicht freiwillig gewählt haben, sondern vielmehr aus ökonomischen oder sonstigen Zwängen heraus derzeit keine Möglichkeit des Besitzes und der Nutzung eines eigenen Pkw haben. Dies legt die These einer Zwangslage nahe, die als echter Verzicht im Sinne eines Mankos empfunden wird.

1.2 Zufriedenheit mit dem autofreien Leben und seine Grenzen

Zweifel an dieser Folgerung ergeben sich aus den Aussagen, die die Betroffenen selbst über die Zufriedenheit mit ihrem Leben sowie die Alltagstauglichkeit der Autofreiheit machen. Sowohl in der Schweizer Untersuchung als auch in der Untersuchung in Dortmund erleben die Menschen ihre Lebensform grundsätzlich als positiv und bestätigen, dass sie sich gut auf das Leben ohne Auto eingestellt haben (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 183 ff. / Metron; Müller & Romann 1999, S. 104 f.):

- Drei Viertel der Erwachsenen aus autofreien Haushalten sind in Dortmund mit ihrem Leben ohne Auto zufrieden, ein Fünftel ist teilweise zufrieden, nur jeder Zwanzigste ist ausdrücklich unzufrieden.
- Etwa neun von zehn Erwachsenen geben an, dass sie sich gut auf ihr Leben ohne Auto eingestellt haben; nur 7,6% der Haushalte beabsichtigen, sich demnächst ein Auto anzuschaffen.
- Von den befragten Schweizer Haushalten sind 86% mit der Autofreiheit zufrieden; nur 11% halten eine Verbesserung ihrer Situation für erforderlich. In lediglich 1% der autofreien Haushalte ist die Anschaffung eines Autos konkret vorgesehen.

¹ In Anlehnung an die Aktionsraumforschung wurden dabei insgesamt drei situationshomogene Typen autofreier Haushalte gebildet, die spezifische raum-zeitliche Verhaltensweisen aufweisen (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 38).

Trotz dieser insgesamt positiven Beurteilung der eigenen Situation gibt es Bereiche und Aktivitäten, in denen das autofreie Leben als defizitär empfunden wird. Aufgrund der dispersen Aktivitätsmuster wird hier erwartungsgemäß der Freizeitverkehr verstärkt genannt. Insbesondere mit der Möglichkeit, Ausflugsziele zu erreichen, sind autofreie Haushalte teilweise unzufrieden. Dennoch sind in der Dortmunder Befragung immer noch 62% der Erwachsenen auch in diesem Punkt zufrieden. Deutlich höher ist die Unzufriedenheit mit der Belastung durch den Autoverkehr, den 40% als stark und 16% als teilweise stark empfinden (Reutter & Reutter 1996, S. 186 f.). Das Erreichen von Ausflugszielen, aber auch der Güter- und Warentransport werden in der Untersuchung von Metron; Müller & Romann als signifikante Situationen angegeben, in denen das Auto häufiger (konkret von 29% der Befragten) „vermisst“ wird. Auf die allgemeine Frage nach dem Wunsch nach einem eigenen Auto, geben allerdings nur 8% an, häufiger diesen Wunsch zu haben; 42% geben auch hier an, diesen Wunsch überhaupt nicht zu verspüren (Metron; Müller & Romann 1999, S. 48 ff.)

Jung und gebildet – die „Freiwilligen Autofreien“

Trotz der Dominanz der kleinen und eher einkommensschwachen Haushalte mit überwiegend älteren Menschen, sind in der Gruppe der Autofreien durchaus Teilgruppen identifizierbar, die ihre Lebensform freiwillig und bewusst gewählt haben. Dies lässt sich nicht nur aus der hohen Zufriedenheit mit dem autofreien Leben ableiten, die sich über alle Teilgruppen hinwegzieht. Vielmehr zeigt eine andere Interpretation der Daten, dass (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 19 ff.)

- gut ein Viertel aller autofreien Haushalte eine erwerbstätige Bezugsperson hat;
- in etwa jedem achten autofreien Haushalt mindestens ein Kind lebt und dass
- rund die Hälfte der autofreien Haushalte in einer westdeutschen Großstadt wie Dortmund sich nach ihrer eigenen Einschätzung ein Auto leisten könnte.

Reutter & Reutter typologisieren in ihrer Untersuchung die so genannten „trendgegenläufigen Erwerbshaushalte“, zu denen sie knapp ein Drittel der autofreien Haushalte zählen. Gut ein Fünftel dieser Gruppe sind Haushalte mit Kindern. In dieser Gruppe ist der Anteil der Menschen, die sich ein Auto leisten könnten, mit 75% sehr hoch (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 41).

Die Identifikation der Gruppe der so genannten Freiwilligen Autofreien war Bestandteil der Schweizer Untersuchung. Diese Gruppe zeichnet sich nach der Definition von Metron; Müller & Romann dadurch aus, dass sie ohne konkrete Zwänge (finanzieller/gesundheitlicher Art) kein eigenes Auto besitzt, diese Entscheidung bewusst gefällt sowie die Autofreiheit in hohem Maße in den Alltag integriert hat (vgl. Metron; Müller & Romann 1999, S. 42).

Abbildung 1-4

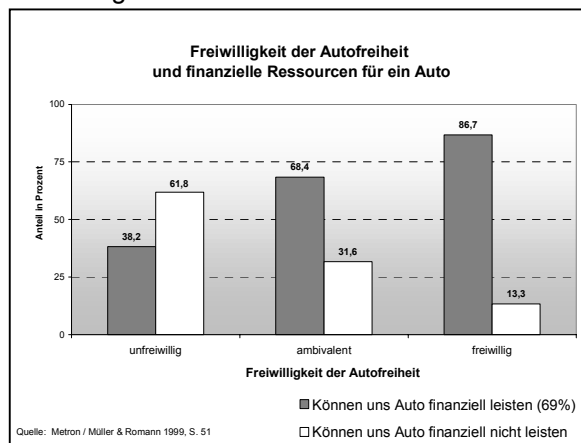
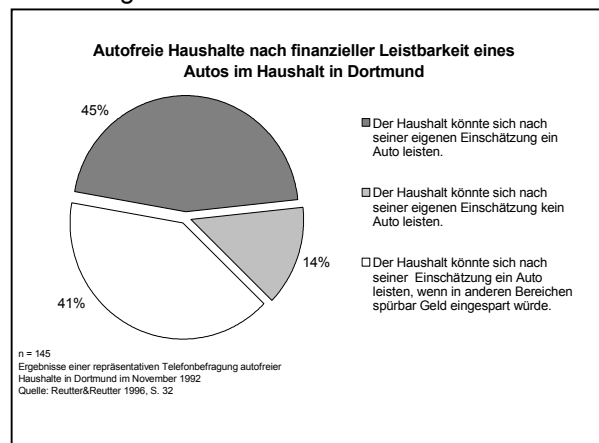


Abbildung 1-5



Der Anteil der Freiwilligen Autofreien wird hier – allerdings ohne Vergleichbarkeit mit der Studie von Reutter & Reutter – ebenfalls mit einem Drittel der autofreien Haushalte angegeben, 48% werden als „ambivalent“ bezeichnet und sind damit zumindest nicht völlig unfreiwillig autofrei (vgl. Abb. 1-4).

Die Soziodemographie der Freiwilligen Autofreien unterscheidet sich klar von dem gezeigten Bild des „typisch“ autofreien Haushaltes. Zu nennen ist hier vor allem das Haushaltseinkommen sowie der Bildungsstatus, die beide im Vergleich zu der Gruppe der Unfreiwilligen ein deutlich höheres Niveau aufweisen. Eine weitere signifikante Gemeinsamkeit der Menschen dieser Gruppe ist eine stärkere politische Ausrichtung, die sich im Einzelnen an einer stärkeren Distanz zu bürgerlichen Parteien festmacht. Nach Metron; Müller & Romann kann insgesamt davon ausgegangen werden, „dass mit der Variablen „Freiwilligkeit“ tatsächlich eine aussagekräftige, die autofreien Haushalte differenzierende Gruppierung gelungen ist“ (Metron; Müller & Romann 1999, S. 42 ff.).

1.3 Motivlage autofreier Haushalte

Aus den genannten Untersuchungen lassen sich auch erste Aussagen über die Beweggründe für den Autoverzicht sowie die derzeitigen Motive für das autofreie Leben ableiten.

Determinanten der Entscheidung gegen das Auto

Wie der Autobesitz ist auch ein Leben ohne Auto i. d. R. eine langfristige Entscheidung. So stellt die Schweizer Untersuchung fest, dass die Menschen mit einer Autofreiheit von fünf Jahren oder länger gegenüber kurzfristigen Autoabschaffern überwiegen (Metron; Müller & Romann 1999, S. 36). Mit 65% sehr hoch ist hier – wie auch in der Dortmunder Untersuchung mit 52% – die Zahl der so genannten Nichteinsteiger, d. h. der Menschen, die noch nie ein Auto besessen haben (Reutter & Reutter 1996, S. 65).

Die Gründe für die Abschaffung des Autos bei den früher Autobesitzenden liegen in der Schweizer Untersuchung zum einen im finanziellen Bereich, den 25% der Haushalte als Hauptmotiv für die Entscheidung gegen das eigene Auto angeben (vgl. Abb. 1-6). Überwiegend ist die Entscheidung aber aus persönlichen bzw. situationsbedingten Gründen entstanden. Umbrüche in der Lebenssituation (Tren-

nung, Umzug) aber auch Verlust des Fahrzeugs (Unfall, Schäden am Fahrzeug u. ä.) werden dabei im Einzelnen genannt.

Abbildung 1-6: Gründe für das Abschaffen des Autos (Mehrfachnennungen möglich, n = 105)

	Nennungen (in %)	Auto weniger benutzt (in %)	Auto häufig benutzt (in %)
finanzielle Gründe	24,6	31	69
Veränderung der persönlichen Situation (Trennung, Scheidung etc.)	18,6	18,4	81,6
Wohnungswechsel: Auto nicht mehr notwendig	13,6	5,8	94,2
Auto wenig benutzt / schauen ob es ohne geht	12,8	47	53
Stellenwechsel: Auto nicht mehr notwendig	10,6	26	74
Bessere Versorgung durch den Öffentlichen Verkehr	10,4	48,2	51,8
Auto zu alt, nicht mehr durch die Kontrolle gekommen	9,5	59,9	40,1
Unfall mit dem Auto	9	16,3	83,7
Ökologische Überzeugung	6,2	39,3	60,7
Krankheit	5,1	17,3	82,7
Anderes	12,8	30,7	69,3

Quelle: Metron; Müller & Romann 1999, S. 37

Ein signifikanter Einfluss des allgemeinen, insbesondere aber des verkehrsbezogenen Umweltbewusstseins auf den Autobesitz, wie in einzelnen Studien festgestellt (vgl. u. a. Preisendörfer et al. 1999), lässt sich aus der Untersuchung von Metron; Müller & Romann nicht bestätigen. Mit 6% gibt nur eine relativ geringe Zahl von Menschen die ökologische Überzeugung als ein Motiv für die Abschaffung des Autos an (vgl. Abb. 1-6).

Aktuelle Motive für ein autofreies Leben

Als dominierender derzeitiger Grund für das autofreie Leben wird in der Studie von Reutter & Reutter die „Überflüssigkeit des Autobesitzes“ genannt (75% der Befragten). Ähnlich wie bei der hohen Zufriedenheit, die Autofreie mit ihrem Leben zeigen, wird dieses Motiv von allen identifizierbaren Teilgruppen der autofreien Haushalte genannt (Reutter & Reutter 1996, S. 50 f.).

Motive, die die Alltagstauglichkeit autofreien Lebens und damit die Überflüssigkeit des Autobesitzes umschreiben, sind auch in der Schweizer Studie dominierend: „Man ist an ein Leben ohne Auto schlicht gewöhnt, sieht die eigenen Mobilitätsbedürfnisse durch das Angebot des Öffentlichen Verkehrs abgedeckt, schätzt das Fahren mit Bus und Bahn, ist gerne zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs und leistet sich anstatt eines Autos lieber etwas anderes“ (Metron; Müller & Romann 1999, S. 39).

Das Umweltbewusstsein, das als Grund für die Abschaffung des Autos noch nachrangig gewertet wurde, erhält in den Antworten zu den derzeitigen Motiven hohe Zustimmung (54,1% in der Dortmunder Befragung; vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 45). Vermutet werden kann, dass der Nichtbesitz eines Autos mehr oder weniger stark auf die Umwelteinstellungen zurückwirkt, in der Form, dass man

sich bewusst ist, „dass man mit dem Verzicht auf ein eigenes Auto etwas zur Schonung der Umwelt beitragen kann“ (Metron; Müller & Romann, S. 40, vgl. auch Preisendörfer et al. 1999, S. 43).

Abbildung 1-7: Beispiele für aktuelle Motive autofreien Lebens in der Schweiz (n = 301)

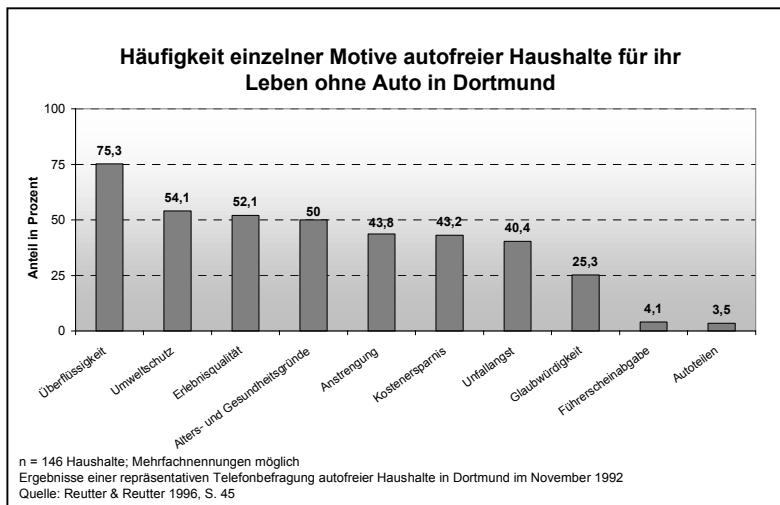
	1='trifft nicht zu'			6='trifft sehr zu'		
	1	2	3	4	5	6
weil das ÖV-Angebot für unsere Mobilitätsbedürfnisse ausreichend ist	4,3	2,7	4,3	9,2	24,6	55
um die Umwelt zu schonen	5,4	0,6	5	13,1	26,8	49,1
weil wir uns anstatt der Autokosten lieber etwas Anderes leisten	11,8	1,6	5,4	6,8	18,6	55,7
weil wir an ein Leben ohne Auto gewöhnt sind	9,1	2,8	5,3	9,1	25,5	48,2
weil wir kein Auto wollen	11,9	4,1	7,7	8,2	14,2	54
weil wir gerne mit Bus und Bahn fahren	6,8	5,8	6,8	17,2	26,6	36,9
weil wir gerne zu Fuß oder mit dem Velo unterwegs sind	13,1	3,2	10,3	10,9	29,2	33,3
weil wir letztlich mehr Zeit und weniger Stress haben, wenn wir auf ein Auto verzichten	16,9	7,5	9	12,5	21,6	32,5
weil man mit dem Auto sowieso im Stau steht und keinen Parkplatz findet	15,9	4,7	15,5	10,7	22,6	30,7
weil das Drumherum mit Wartung, Versicherung ein zu großer Aufwand ist	24,8	12	10,9	14,6	15,5	22,1
weil Autofahren zu anstrengend und zu stressig ist	37,7	6,8	15,1	12,4	14	14,1
weil die Unfallgefahr beim Autofahren zu groß ist	36,7	13,6	18,4	11,3	8,2	11,8
weil aus gesundheitlichen Gründen niemand Auto fährt	84,8	1,2	2,3	3,4	2,3	6,1
weil der Führerschein entzogen oder zurückgegeben wurde	95,5	0,1	-	-	0,1	4,3
weil wir uns die Ausgaben für ein Auto nicht leisten können	41	4	12,8	9,8	10	22,3
weil niemand einen Führerschein besitzt	67,7	0,1	0,5	0,9	0,9	30
weil wir uns mit Anderen ein Auto teilen	79,1	3,7	3,8	4,7	2	6,7

Quelle: Metron; Müller & Romann 1999, S. 39

Während in der Schweizer Untersuchung Alters- oder Sicherheitsbedenken als Beweggründe des Handelns kaum angeführt werden², haben diese in der Untersuchung von Reutter & Reutter in der Gruppe der Trendgemäßen Ruhestandshaushalte eine hohe Bedeutung. Mit 50% liegt das hier am häufigsten genannte Einzelmotiv „Alters- oder Gesundheitsgründe“ aber immer noch deutlich hinter dem Motiv „Überflüssigkeit“ (vgl. Abb. 1-8).

² Dies ist als Folge des Untersuchungsdesigns der Erhebung in der Schweiz zu werten, bei der Ruhestandshaushalte nicht in die telefonische Befragung einbezogen wurden (vgl. Metron; Müller & Romann 1999, S. 27).

Abbildung 1-8



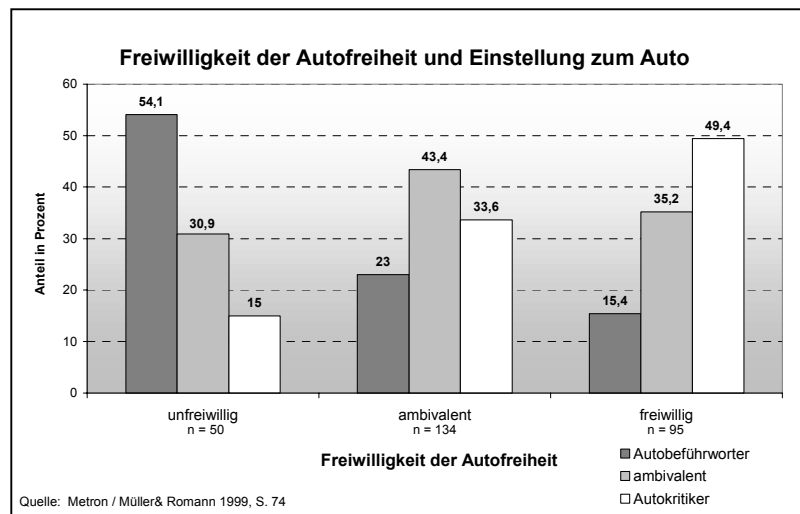
Car-Sharing oder sonstige Modelle zum Autoteilen spielen als aktuelles Motiv für die Autofreiheit sowohl in Dortmund (3,5%) wie auch in den Schweizer Agglomerationen (7%) eine sehr geringe Rolle (vgl. Abb. 1-7 und Abb. 1-8). Dies ist vor allem für die Schweiz überraschend, wo das zum Zeitpunkt der Befragung 1997 bereits weitgehend professionalisierte Car-Sharing eine höhere Bedeutung hätte erwarten lassen können. Insgesamt sind nur etwa 12% der autofreien Haushalte, in denen mindestens eine Person einen Führerschein besitzt, Mitglied einer solchen Organisation. Dabei ist zwar im Bekanntheitsgrad, nicht aber in der Nutzung ein Unterschied zwischen den Freiwilligen Autofreien und den beiden übrigen Gruppen erkennbar (vgl. Metron; Müller & Romann 1999, S. 60 f.).

1.4 Nachautomobiler Lebensstil?

Der These eines „nachautomobilen Lebensstiles“, wie sie etwa von Krämer-Badoni im Zusammenhang mit dem verhaltenswissenschaftlichen Vorhaben „Vier Wochen ohne Auto“ aufgestellt wurde (vgl. Krämer-Badoni 1994; vgl. Kapitel 1.5.2), gehen Metron; Müller & Romann in ihrer Untersuchung nach. Vermutet wird, dass es unter den Freiwilligen Autofreien eine Gruppe von Individuen gibt, die die Vorteile des Nichtbesitzes erkannt haben und darin einen wesentlichen Faktor für ihre Lebensqualität sehen. Von dieser Gruppe dürfte erwartet werden, dass sie gegenüber den Reizen des Pkw-Besitzes relativ immun bleibt (vgl. Metron; Müller & Romann 1999, S. 3).

Tatsächlich konnten über die Schweizer Untersuchung einzelne Anzeichen dafür gefunden werden. So wird das Leben ohne Auto von den Freiwilligen Autofreien stärker als eigene Lebensform wahrgenommen, die soziale Zugehörigkeit markiert und vermittelt. Sehr deutlich ist dabei der Unterschied in der Vorbildwirkung des eigenen Verhaltens: Während sich 25% der Freiwilligen Autofreien als Vorbild für andere Menschen sehen, beträgt dieser Anteil unter den Haushalten, die als unfreiwillig eingestuft wurden, nur 8% (Metron; Müller & Romann 1999, S. 54).

Abbildung 1-9



Die im Vorfeld der Schweizer Untersuchung gebildete These, dass Autofrei als Lebensstil an das Symbol „NichtAuto“ geknüpft sein könnte und deshalb eine autokritische Einstellung voraussetzt, bestätigt sich dagegen über die Befragung nur zum Teil. Zwar ist die Hälfte aller Freiwilligen Autofreien (s. o.) von ihrer Einstellung her als autokritisch einzuschätzen (in der Gegengruppe der Unfreiwilligen sind dies nur 15%; vgl. Abb. 1-9). Umgekehrt heißt dies aber, dass 50% dieser Menschen eine eher positive Einstellung zum Auto haben. Das Verhältnis zum Pkw-Besitz ist damit insgesamt „unbelasteter“ als vermutet werden könnte.

Auch zeigt sich das Umweltbewusstsein in der Gruppe der Freiwilligen Autofreien nicht höher als in den übrigen befragten Haushalten. „Die umweltbezogenen Sinnstrukturen verlaufen eher entlang der parteipolitischen Präferenz und entlang der kritischen Einstellung zum Auto, die ihrerseits mit der Freiwilligkeit der Autofreiheit korreliert“, bewertet Metron; Müller & Romann das Ergebnis (Metron; Müller & Romann 1999, S. 90).

Insgesamt konstatieren Metron; Müller & Romann, dass die Autofreiheit bei der als freiwillig herauskristallisierten Gruppe zwar Bestandteil ihres Lebensstiles ist, der Lebensstil dieser Menschen sich aber trotz mehr Autokritikern ansonsten nicht von den übrigen Autofreien unterscheidet. Ein eindeutiges beispielsweise ökologisches Lebensstilkonzept ist dadurch nicht erkennbar (Metron; Müller & Romann 1999, S. 88).

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Autofreie Haushalte stellen zumindest in städtischen Räumen eine nicht zu vernachlässigende Gruppe dar. Die Ergebnisse der angeführten Studien bestätigen dabei zwar deutlich das Bild des einkommensschwachen, kleinen Haushaltes mit älterer Bezugsperson als den „typischen“ autofreien Haushalt. Vor dem Hintergrund der hohen Zufriedenheit, die diese Menschen zeigen, muss das Vorurteil der im doppelten Sinne „armen Autofreien“ allerdings teilweise korrigiert werden. Autofreies Leben stellt sich auch in unserer hochautomobilen Gesellschaft in städtischen Räumen nicht nur als machbar dar, sondern wird auch mit positiven Merkmalen und Erfahrungen verbunden – und zwar weitgehend unabhängig von den finanziellen und gesundheitlichen Möglichkeiten des Autobesitzes. Die große Übereinstimmung in der Bewertung des Autos als schlicht „überflüssig“ zeigt dabei die Selbstverständlich-

keit im Umgang mit der Autofreiheit sowie Möglichkeiten einer Habitualisierung des Verhaltens. Dies behält seine Gültigkeit trotz der durchaus vorhandenen Wahrnehmung von partiellen Defiziten im autofreien Leben.

Die konkreten Beweggründe für die Autofreiheit sind in starkem Maße persönlichen bzw. situationsbezogenen Faktoren zuzuordnen. (Verkehrsbezogenes) Umweltbewusstsein ist zwar als Motivation in der Förderung autounabhängiger Mobilität nutzbar, aber kein vordringliches Motiv der Autofreien.

Die vorliegenden Daten über autofreie Haushalte zeigen, dass aufgrund unterschiedlicher Ausgangslagen und Hintergründe des Lebens ohne Auto eine Differenzierung in einzelne Gruppen sinnvoll ist. Erste Typologisierungen liegen vor, wenn auch in dieser Frage noch deutlicher Forschungsbedarf festzustellen ist.

Von besonderem Interesse dürften dabei die autofreien Haushalte sein, die als grundsätzlich wahlfrei in ihrer Entscheidung gegen ein eigenes Auto eingestuft werden können. Auch wenn ein spezifischer Lebensstil nicht ableitbar ist, zeigen sich innerhalb dieser Gruppe Gemeinsamkeiten, die sich u. a. in einer besonders hohen Stabilität im Verhalten sowie einem stärker ausgeprägten Bewusstsein für die autofreie Lebensform äußern. Ihnen kann damit Vorbildcharakter im Sinne von „Mobilitätspionieren“ zugeschrieben werden, der Art, dass sie auf die grundsätzliche Machbarkeit einer Entkopplung von räumlicher und sozialer Mobilität hinweisen. In Großstädten lebt etwa jeder zehnte Haushalt freiwillig ohne Auto, womit diese Gruppe durchaus eine achtbare Größe erreicht (vgl. Fliegner 2001).

1.5 Ansätze zur Förderung autofreien Lebens

Ausgehend von der aufgezeigten Bedeutung, die autofreie Haushalte quantitativ und – bezogen auf eine bestimmte Teilgruppe – qualitativ im Sinne von Vorbildern bzw. Vorreitern autounabhängiger Lebensformen haben, sollte diese Gruppe in der Verkehrsplanung und -politik in Zukunft stärkere Beachtung finden.

Ein zielgruppenspezifisches Vorgehen ist dabei nicht nur sinnvoll, um die bislang weitgehend einseitige Wahrnehmung autofreier Haushalte zu verbreitern, sondern auch um Maßnahmen zur Förderung passgenau zu entwickeln.

So kann nach heutigem Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass die Gruppe der Freiwilligen Autofreien weniger fördernde Maßnahmen benötigt, sondern vielmehr in ihrer Identität gestärkt werden sollte. Dagegen scheint eine konkrete Unterstützung der Haushalte, die insbesondere aus finanziellen Gründen als unfreiwillig autofrei bezeichnet werden können, notwendig. Ziel sollte sein, die Anschaffung eines Autos zu vermeiden, aber auch – und dies betrifft insbesondere die große Gruppe der älteren Menschen ohne Auto – die Mobilitätschancen der Menschen durch infrastrukturelle Maßnahmen zu erhöhen wie auch durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit eine stärkere Anerkennung des Verhaltens zu erreichen.

1.5.1. Grundlegende Maßnahmenbereiche

Zur Förderung autofreier Haushalte sind eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen und Ansätzen denkbar, die im Wesentlichen vier Bereichen zugeordnet werden können:

- **Infrastrukturelle Grundlagen des Lebens ohne Auto**

Trotz der wichtigen Erkenntnis, dass autofreies Leben unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht nur möglich ist, sondern auch als besser empfunden werden kann, sind Maßnahmen zur Verbesserung der infrastrukturellen Gegebenheiten als Grundlage autofreier Lebensmöglichkeiten von hoher Bedeutung. Als wichtiger Ansatz ist insbesondere die Stärkung der Nahbereiche anzuführen, ein Maßnahmenbündel, das unter den Schlagwörtern „Stadt der kurzen Wege“ und „Nutzungsmischung“ bereits seit längerem diskutiert wird (vgl. Kapitel 2.1). Verbesserungen im Öffentlichen Nahverkehr sowie ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für nichtmotorisierte Verkehrsarten sind als weitere zentrale Grundlagen autofreien Lebens zu nennen. Die entsprechenden Einzelmaßnahmen werden als bekannt vorausgesetzt und sollen an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden (vgl. u. a. Reutter & Reutter 1996, S. 195 ff.).

- **Autofreie Räume und Zeiten**

Die partielle Ausgrenzung des motorisierten Individualverkehrs, wie sie klassisch in Form von Fußgängerzonen als autofreie Zielzonen, in Form von zeitlich gesperrten Räumen (zeitliche Zufahrtsbegrenzungen, autofreie Sonntage u. ä.) und in den letzten Jahren zunehmend auch in Form von autofreien Wohngebieten diskutiert und umgesetzt wird, ist eine weitere Möglichkeit zur Förderung autofreien Lebens. Insbesondere autofreie Siedlungsbereiche ermöglichen, die Vorteile autofreien Lebens für den Einzelnen erlebbar zu machen und die als störend empfundenen Belastungen durch den Autoverkehr weitgehend auszuschließen (vgl. hierzu ausführlich Kapitel 2.2). Zum anderen fördern diese Maßnahmen die Auseinandersetzung der Bevölkerung mit alternativen Mobilitätsformen sowie die Wahrnehmung autofreier Haushalte.

- **Mobilitätsdienstleistungen**

Als unterstützende Mobilitätsdienstleistungen für autofreie Haushalte sind neben zahlreichen informativen Maßnahmen (Mobilitätszentralen, Auskunft- und Buchungssysteme) sowie neuen, flexiblen ÖV-Formen insbesondere das Car-Sharing zu nennen. Die vorliegenden Untersuchungen weisen hier darauf hin, dass in der Gruppe der autofrei Lebenden, die einen Führerschein besitzen, mindestens latent eine Nachfrage nach der zeitweiligen Nutzung des Autos besteht. Car-Sharing ist aber nur bei einer Teilgruppe der Autofreien – vornehmlich den Freiwilligen Autofreien – stärker bekannt. Genutzt wird Car-Sharing in allen Gruppen nur von einer Minderheit. Die stärkere Bekanntmachung, Etablierung und Ausdehnung der Nutzbarkeit (Erschließung neuer Räume, Vereinfachung und Vereinheitlichung u. ä.), könnte über eine Förderung der Mobilität autofreier Haushalte hinaus wesentlich zur Gewinnung zusätzlicher Potenziale in der heute noch autobesitzenden Bevölkerung beitragen (vgl. Fliegner 2001). Eine Möglichkeit, breitere Bevölkerungsgruppen für Car-Sharing, aber auch weitere Mobilitätsdienstleistungen zu gewinnen, kann dabei im siedlungsbezogenen Angebot derartiger Leistungen gesehen werden, wie sie auch in Deutschland vereinzelt über Wohnungsunternehmen (zumeist in Kooperation mit Verkehrsunternehmen) durchgeführt werden (vgl. Kapitel 2.3).

Die Förderung von Multimobilität im Sinne eines verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsverhaltens kann über die Verknüpfung einzelner Mobilitätsdienstleistungen gefördert werden. Erste Ansätze, etwa in Form so genannter Mobilpakete, wie sie z. B. in der Schweiz aber auch in Deutschland in Kooperation zwischen öffentlichen Verkehrsbetrieben und anderen Verkehrsdienstleistern (Car-Sharing-Organisationen, Taxiunternehmen u. ä.) in den letzten Jahren erstmals angeboten werden, verbinden

die vergünstigte und/oder vereinfachte ÖV-Nutzung mit zusätzlichem Nutzen, wie rabattierter Mietwagen- und Taxinutzung oder der Car-Sharing-Teilnahme. Zur Reduzierung der Komplexität in der Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel kommt dabei der technischen Optimierung z. B. über moderne Abrechnungssysteme („mobilcards“ o. ä.) eine unterstützende Rolle zu (vgl. Muheim 1998 / Beutler; Brackmann 1999).

- **Kommunikationsstrategien und Öffentlichkeitsarbeit**

Die vorliegenden Untersuchungen zeigen trotz der weitgehenden Zufriedenheit aller autofreien Haushalte signifikante Unterschiede in der Wahrnehmung des autofreien Lebens einzelner Gruppen. Gerade bei den nicht freiwillig Autofreien sowie in der großen Gruppe der älteren autofreien Haushalte ist die Autofreiheit kaum ein Thema und wird nicht als Teil der Lebensqualität wahrgenommen. Bei den Freiwilligen Autofreien verhält sich dies zwar anders, allerdings sollte das positive Image des autofreien Lebens auch hier nicht überschätzt werden (Metron; Müller & Romann 1999, S. 105).

Die Zufriedenheit hängt u. a. zusammen mit der Reaktion, die das eigene Verhalten bei den Mitmenschen bzw. der Öffentlichkeit auslöst. Ein positives öffentliches Interesse an der autofreien Lebensweise führt zu einer gesellschaftlichen Aufwertung, die nicht nur autofreie Menschen in ihrem Verhalten bestärkt sondern für weitere Bevölkerungsgruppen die Attraktivität autofreier Mobilitäts- und Lebensformen erhöht.

Gezielte Kommunikationsstrategien können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Ihre Bedeutung nimmt in der Verkehrsplanung kontinuierlich zu. Neben breit angelegten öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, wie beispielhaft im Modellprojekt „Mobiles Schopfheim“ (vgl. Teil I, Kapitel 4; Projektübersicht im Anhang), versprechen auch hier zielgruppenspezifische Ansätze eine höhere Durchschlagskraft (vgl. u. a. Götz 1997).

Bezogen auf die hier im Vordergrund stehenden Zielgruppen aus den autofreien Haushalten wären beispielsweise Kampagnen, die den Vorbildcharakter autofreien Lebens (z. B. über eine besondere Auszeichnung oder Urkunde) in den Vordergrund stellen, denkbar (vgl. Reutter & Reutter 1996, S. 205 ff. / vgl. auch Metron; Müller & Romann 1999, S. 110 ff.). Auch Ansätze, die sich an Menschen in bestimmten Lebensphasen (Jugendliche vor dem Erreichen des Führerscheinsalters, ältere Menschen) wenden, können hier angeführt werden. Ein Beispiel ist u. a. die geplante nordrhein-westfälische Kampagne „YOU move“ die das Ziel verfolgt, die positive Wahrnehmung und die Akzeptanz von autounabhängigen Mobilitätsformen zu fördern.

1.5.2. Ohne Auto mobil – Ansätze zur Gewinnung neuer Potentiale für autofreies Leben

Maßnahmen im Rahmen einer Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung können nicht auf heute schon autofreie Haushalte beschränkt bleiben. Ziel sollte vielmehr sein, für autobesitzende Haushalte die Motivation, aber auch konkrete Anreize zu schaffen, alternative Mobilitätsformen zu nutzen und auf ein dauerhaft autofreies Leben hinzuwirken. Trotz einer starken und weitgehend stabilen Autofixierung breiter Bevölkerungsgruppen kann davon ausgegangen werden, dass es hierfür durchaus eine Erfolg versprechende Zielgruppe gibt. In Anlehnung an neuere Untersuchungen aus der Mobilitätsforschung sind hier insbesondere die Haushalte zu nennen, die im Verkehrshandeln und vor allem in Bezug auf ihre Einstellungen und Orientierungen bereits eine merkliche Distanzierung zum

Automobil aufweisen. Bezüglich des möglichen Umfangs liegen erste Anhaltspunkte bzw. Schätzungen vor, aus denen sich ein Potential von etwa 10-15% an allen autobesitzenden Haushalten ableiten lässt (vgl. Fliegner 2001 / vgl. auch CITY:mobil 1999).

Grundsätzlich verbessern die dargestellten Maßnahmenbereiche zur Unterstützung autofreier Haushalte auch die Bedingungen für diese „Schwellenhaushalte“. Ausgehend von den im Rahmen dieser Vorstudie analysierten erfolgreichen Projekten hat sich dabei die Durchführung gezielter, auf aktiver Verhaltensänderung der Teilnehmer (auf Probe) beruhenden Kampagnen als ein Erfolg versprechender Ansatz herauskristallisiert (vgl. Teil I, Kapitel 4).

Einladung zur Verhaltensänderung

Neben dem innerhalb der Vorstudie analysierten Projekt „100.000 Tage ohne Auto“ (vgl. Projektbeschreibung im Anhang) liegen hier Erfahrungen aus weiteren verhaltenswissenschaftlichen Experimenten bzw. Selbstversuchen vor, die unter Titeln wie „Einen Monat ohne Auto mobil“ (Gelsenkirchen), „Vier Wochen ohne Auto“ (Bremen, gleichnamig Leverkusen) in den 90er Jahren durchgeführt wurden (vgl. Kalwitzki 1994 / Burwitz et al. 1990 / Stadt Gelsenkirchen 1994 / Reutter et al. 1998).

Kern dieser Projekte ist die freiwillige Reduzierung bzw. der Verzicht der Autonutzung einer Versuchsgruppe „auf Probe“ für einen bestimmten Zeitraum, in dem die Teilnehmer über einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch, die Vermittlung von Hintergrund- und Handlungswissen, u. ä. betreut und begleitet werden. In der Regel wird dabei als Anreiz für die Zeit des Versuchs ein Gratisticket für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Fester Bestandteil dieser Versuche ist das Führen eines Mobilitätstagebuches, in dem der Teilnehmer sein Verhalten sowie die dabei gemachten Erfahrungen niederschreibt.

Die Versuchsgruppen der genannten Projekte waren mit einer Teilnehmerzahl von bis zu 20 Personen klein; lediglich das nordrhein-westfälische Projekt „100.000 Tage ohne Auto“ ging mit einer Teilnehmerzahl von über 1.000 Personen deutlich darüber hinaus. Hier – wie auch im ersten Projekt dieser Art „Vier Wochen ohne Auto“ in Bremen (vgl. Burwitz et al. 1990) – wurde zudem eine umfangreichere wissenschaftliche Begleitforschung durchgeführt.

Ergebnisse: Öfter oder ganz ohne Auto

Die erzielten Ergebnisse gingen in allen Projekten über die Erwartungen hinaus. Insbesondere die Zahl der Haushalte, die während oder nach Beendigung der Versuche ihr Auto abschaffte, war außerordentlich hoch oder zumindest beachtlich. Beispiel Bremen: Vier von sechs teilnehmenden Haushalten trennten sich im Laufe des Projektes von ihrem Pkw (vgl. Burwitz et al. 1990, S. 151). In den 720 Haushalten des nordrhein-westfälischen Projektes, die in die Begleitforschung einbezogen waren, werden nach Abschluss des Versuches 119 Autos (wahrscheinlich) abgeschafft, davon 38 Zweit- und 81 Erstwagen. 45 Personen trennten sich bereits im Verlauf des viermonatigen Versuchs von ihrem (bzw. einem ihrer) Pkw (Reutter et al. 1998, S. 85). Auch wenn das Auto nicht abgeschafft wird, ist eine längerfristige Änderung des Verkehrsverhaltens der Teilnehmer in allen Projekten zu erwarten. So wollten sich im NRW-Projekt etwa zwei Drittel der befragten Teilnehmer in Nordrhein Westfalen eine Zeitkarte für den ÖPNV anschaffen, drei Viertel ihr Auto weniger nutzen (vgl. Reutter et al. 1998, S. 79 ff.).

Die Erfahrungen, die die Teilnehmer der Versuche mit autounabhängiger Mobilität machten, decken sich weitgehend mit den beschriebenen Alltagserfahrungen autofreier Haushalte (vgl. Kapitel 1). So fühlten sich die Teilnehmer in ihrer Mobilität insgesamt nicht oder nur kaum eingeschränkt, trotz z. T. peripherer Wohnstandorte und kleiner Kinder im Haushalt. Umstellungsprobleme (Einkaufen, Entwicklung von Wegeketten, die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad fahren bei Regenwetter) konnten durch bessere Planung gelöst werden. Defizite im autofreien Leben wurden auch hier vor allem im Bereich Freizeit und beim Transport geäußert (Stadt Gelsenkirchen 1994, S. 8 / Kalwitzki 1994, S. 253 / Burwitz et al. 1990, S. 79 ff.). In der Regel wurden die neuen Verhaltensweisen aber schnell in den Alltag integriert: „Von alten Gewohnheiten zu neuen Routinen“, wie Krämer-Badoni den Versuchsverlauf kommentierte (Krämer-Badoni 1994, S. 12). Die Fortbewegung mit dem Umweltverbund wurde dabei häufig als unerwartet positiv erlebt, die Wiedergewinnung „eigener Zeit“ und sinnlicher Wahrnehmung sowie eine neue, reichere Raumaneynung standen dabei im Vordergrund.

Zielgruppe: Schwellenhaushalte

Die Analyse der Projekte bestätigt den Zielgruppenbezug auf die so genannten „Schwellenhaushalte“, der im Wesentlichen durch die Projektbedingungen vorbestimmt wird. Auf die Aufrufe in Zeitungen oder über Werbeprospekte werden grundsätzlich nur diejenigen Haushalte angesprochen, die sich in der Lage fühlen, selbständig mit den Teilnahmebedingungen umzugehen und die bereits eine eher kritische Haltung zum Auto aufweisen bzw. den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Eine Einstellungsveränderung konnte dementsprechend in keinem der durchgeführten Versuche nachgewiesen werden. Allerdings wurden positive Einstellungen zum Umweltverbund verfestigt bzw. gestärkt (vgl. Burwitz et al. 1990, S. 152 / Reutter et al. 1998, S. 168 ff.).

Von ihrer soziodemographischen Struktur weisen die Teilnehmer Gemeinsamkeiten mit der beschriebenen Gruppe der Freiwilligen Autofreien auf (vgl. Kapitel 1.2). Bezogen auf das Alter sind die 30- bis 40-jährigen Erwerbstätigen mit Abstand am stärksten vertreten, es dominieren mittlere und hohe Bildungsabschlüsse und Einkommen. In allen Projekten wurden beachtlich viele Menschen einbezogen, in deren Haushalten (kleine) Kinder wohnen. Die objektiven Voraussetzungen für eine autounabhängige Mobilität (im Sinne der infrastrukturellen und raumbezogenen Voraussetzungen) waren überwiegend günstig. Allerdings konnten für die NRW-Kampagne u. a. auch Teilnehmer gewonnen werden, die in eher peripheren oder ländlichen Wohnorten leben oder lange Arbeitswege zurücklegen müssen. Auch bei diesen Menschen konnten beachtliche Erfolge in der Änderung der Verkehrsmittelwahl bis zur Abschaffung des Autos erreicht werden (vgl. Reutter et al. 1998, S. 166 ff.).

Schlussfolgerungen

Insgesamt zeigen die beschriebenen Projekte eine Möglichkeit auf, bei einer grundsätzlich motivierten Gruppe einen konkreten Anstoß zur Umsetzung bereits bestehender Überlegungen zu geben. Eine Evaluation wurde allerdings in keinem der Projekte bislang durchgeführt, so dass der Nachweis der dauerhaften Verhaltensänderung noch aussteht (vgl. Reutter et al. 1998, S. 178).

In Zusammenhang mit den in Teil I angeführten Erfolgsfaktoren nachhaltiger Verkehrsprojekte (vgl. Teil I, Kapitel 4) kristallisiert sich neben der bereits vorhandenen Bereitschaft vor allem die Möglichkeit heraus, konkrete Erfahrungen in einem Alltag ohne Auto (unverbindlich auf Probe) umzusetzen. Das Gratisticket fungiert dabei als wichtiger Handlungsanreiz. Von hoher Bedeutung ist die Kombina-

tion mit konkreten Verhaltensrückmeldungen bzw. die Reflexion der Erfahrungen im sozialen Kontext mit anderen „Gleichgesinnten“. Dem institutionellen Kontext, sprich dem Wissen, dass man (für begrenzte Zeit) an einem Experiment beteiligt ist, kommt darüber hinaus eine unterstützende Rolle zu (vgl. Kalwitzki 1994, S. 254 / Burwitz et al. 1990, S. 152 ff.).

Vor dem Hintergrund der gemachten Erfahrungen kann in einer Ausweitung und der fundierten wissenschaftlichen Begleitung derartiger Verhaltensexperimente ein Erfolg versprechender Ansatz im Rahmen der Förderung autounabhängiger Lebensformen gesehen werden. So fordern auch Burwitz et al. im Nachgang zum Bremer Projekt bereits 1990, dies im Rahmen „einer Art konzertierten Aktion in einem ausgewählten Stadtteil einer dafür geeigneten Stadt umzusetzen“. Sie gehen dabei optimistisch davon aus „dass ein Erfolg nicht ausbleiben und sowohl auf die Gesamtstadt als auch auf andere Städte ausstrahlen wird“ (Burwitz et al. 1990, S. 160).

2. Autofrei oder mit weniger Auto - Integrierte Mobilitäts- und Siedlungskonzepte

Der Ansatz Autofreies Wohnen wird seit mittlerweile zehn Jahren diskutiert und bereits in ersten Modellprojekten umgesetzt.

Im Rahmen einer Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist diese Idee aus zweierlei Hinsicht von Interesse.

Über derartige Wohnangebote werden zum einen konkrete Vorteile für autofreie Haushalte und somit langfristige und nachhaltige Handlungsanreize für ein umweltgerechtes Verkehrsverhalten geschaffen. Zudem können autofreie Projekte über die Siedlung hinaus zu einer stärkeren Wahrnehmung autounabhängiger Lebensformen beitragen. Aufgegriffen werden somit wesentliche Förderansätze autofreier Lebens- und Mobilitätsformen, wie sie im vorhergehenden Kapitel beschrieben werden (vgl. Kapitel 1.5). So ist der erste Realisierungsversuch eines autofreien Wohnangebotes bezeichnenderweise aus dem beschriebenen verhaltenswissenschaftlichen Experiment "Vier Wochen ohne Auto" in Bremen hervorgegangen.

Zum anderen ist der Ansatz des Autofreien Wohnens aus planerischer Sicht von Bedeutung, da er exemplarisch und idealtypisch die siedlungs- und infrastrukturellen Rahmenbedingungen aufgreift, die seit langem als grundlegende Voraussetzung verkehrssparsamer und umweltverträglicher Lebensformen diskutiert werden (vgl. folgendes Kapitel).

Über derartige Wohnangebote für autofreie Haushalte hinaus wird im Folgenden auch der Sachstand siedlungsbezogener Mobilitätsangebote beschrieben (vgl. Kapitel 2.3). Dabei wurden in die Analyse, neben dem im Rahmen der Vorstudie untersuchten Beispiel Freiburg-Vauban zahlreiche weitere Projekte als Fallbeispiele einbezogen.

2.1 Verkehrssparsame Siedlungsstrukturen

Umweltverträgliches Verkehrsverhalten setzt als eine Bedingung städtebauliche Strukturen voraus, die zusammenfassend als „Siedlungsstrukturen der kurzen Wege“ bezeichnet werden. Wenngleich die dazugehörigen Planungsleitbilder wie „Nutzungsmischung“ oder die „dezentrale Konzentration von Funktionen“ weitgehend anerkannt sind, stoßen sie in der konkreten Umsetzung auf erhebliche Wider-

stände. Gründe dafür liegen zum einen in den geringen Raumwiderständen, wie sie durch ungünstige Rahmenbedingungen (niedrige Transportkosten, Bodenpreisgefälle) verursacht werden. Die existierenden planerischen Instrumente erweisen sich darüber hinaus vielfach als zu schwach bzw. werden durch die nach wie vor bestehende Ausrichtung in Politik und Planung, die der Prämisse einer maximalen Raumdurchlässigkeit im Straßenverkehrssystem untergeordnet ist, nicht wirksam eingesetzt.

Die räumlichen Trends weisen dementsprechend weiter in Richtung einer anhaltenden Siedlungsdispersion. Die fortschreitende Entmischung der Funktionen und die ungebrochene Suburbanisierung des Umlandes der Städte führen dabei zu einer stärkeren Abhängigkeit vom Automobil und erschweren damit ein umweltverträgliches Verkehrsverhalten.

2.1.1. Wirkungen und Grenzen siedlungsstruktureller Ansätze

Zu den verkehrlichen Auswirkungen von Siedlungsstrukturen liegen eine Reihe von Untersuchungen vor. So zeigt ein internationaler Vergleich mehrerer Stadtregionen, dass kompakte und nutzungsgemischte Stadtstrukturen insbesondere bezogen auf den Pkw-Verkehr, einen geringeren Verkehrsaufwand bewirken (vgl. Apel et al. 1997, S. 17). Einsparpotentiale durch nutzungsgemischte, kompakte Siedlungsstrukturen bestehen danach insbesondere im Einkaufsverkehr, der allerdings in Bezug auf die zurückgelegten Entfernungen und damit des Verkehrsaufwandes verhältnismäßig geringe Bedeutung besitzt (vgl. BBR 1999, S. 21 / Kargemeier 1999, S. 26 f. / Gwiasda 1999, S. 30 ff.). Aber auch für den Berufsverkehr werden Einsparungseffekte deutlich. Gebiete mit einem ausgewogenen Verhältnis von Einwohnerzahl zu Arbeitsplätzen verursachen hier nachweislich den geringsten Verkehrsaufwand (vgl. Holz-Rau 1995, S. 10 / BBR 1999, S. 25).

Die fortschreitende Dispersion (und Entmischung) der baulichen Struktur ist aber nur ein Faktor, der in der Erklärung für den stetig steigenden Verkehrsaufwand angeführt werden kann. Dabei rückt die individuelle Ebene in Form soziodemographischer Faktoren, vor allem aber in Bezug auf persönliche Orientierungen und Einstellungen der Verkehrsteilnehmer zunehmend in den Mittelpunkt der Erklärungen für das Mobilitätsverhalten (vgl. ausführlich dazu Teil I der Vorstudie). „Als maßgebliche Determinante des Verkehrsverhaltens tritt neben die kollektive Siedlungsstruktur verstärkt, wenn nicht sogar dominant, der individuelle Lebensentwurf“ (Frehn / Holz-Rau 1999, S. 12). Deutlich werden die Grenzen siedlungsstruktureller Einflüsse insbesondere im Freizeitverkehr, in dem durch zunehmende Individualisierung und Flexibilisierung von Zeit- und Aktivitätsmustern nur geringe Zusammenhänge mit siedlungsstrukturellen Gegebenheiten ausgemacht werden können (vgl. BBR 1999, S. 26).

Dennoch kann als unstrittig beurteilt werden, dass Mobilität und damit die individuellen Wahlentscheidungen im Verkehr sich keinesfalls indifferent gegenüber den vorhandenen Raumstrukturen verhalten. Die Wirkungen der siedlungsstrukturellen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte auf die Mobilität können dabei zusammenfassend als langfristig wirksame Verschlechterung der räumlichen Optionen beschrieben werden (Klöckner u. a. 1999, S. IX).

Vermeidung und Verlagerung

Bekanntermaßen bedingen sich verkehrssparsame Stadtstrukturen und Verkehrsverlagerungsstrategien grundsätzlich gegenseitig. So sind kompakte Stadtstrukturen eine zentrale Voraussetzung zur Umsetzung von Verlagerungskonzepten: Nur wenn Wege ausreichend kurz sind, sind die Bedingungen zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, insbesondere des distanzempfindlichen Fuß- und Fahr-

radverkehrs, gegeben. Zudem schaffen konzentrierte Siedlungsbereiche durch eine entsprechende Bevölkerungsdichte die notwendige (Nachfrage)Voraussetzung für die Rentabilität von Wohnfolgeeinrichtungen sowie für einen leistungsfähigen ÖPNV.

Ein Modal Split mit hohen Anteilen im Umweltverbund ist deshalb nicht nur ein Zeichen eines guten Verkehrsangebotes, sondern auch für eine verkehrssparende Siedlungsstruktur. Tatsächlich ist der Einfluss der Angebotsdichte bzw. der Funktionsmischung auf den Anteil kurzer Wege nachweisbar. So ist bei zunehmender Ausstattung und kompakter Siedlungsstruktur eine Zunahme der Wege unter fünf Kilometer zu verzeichnen (vgl. Gwiasda 1999, S. 25).

Dem Fußverkehr kommt als Indikator für derartige nutzungsgemischte und kompakte Strukturen eine besondere Bedeutung zu. Die postulierte „Stadt der kurzen Wege“, wie sie teilweise in den europäischen Städten noch erhalten ist, ist eine Fußgängerstadt. Anteile von 50% und mehr am Modal Split, wie sie in einzelnen innerstädtischen Stadtteilen erreicht werden, zeigen, dass im Zeitalter „entfernungintensiver Lebensstile“ die Bewegung in der Nähe und damit das Zufußgehen seine Bedeutung keineswegs eingebüßt hat (vgl. Bräuer et al. 2001, S. 8 f.).

2.1.2. Städtebauliche Konsequenzen der "Stadt der kurzen Wege"

„Bessere Wohnqualität in der Stadt bei Mischnutzung und größerer baulicher Dichte erfordert [...] vor allem eine Begrenzung des Autoverkehrs und der von ihm in Anspruch genommenen Flächen“ (Apel et al. 1997, S. 134). Anhand eines städtebaulichen Modells mit Funktionsmischung und wohnungsnahem, privaten Freiraum machen Apel et al. deutlich, dass eine dichte und geschlossene Bebauung mit der Normzahl bauordnungsrechtlich geforderter Kfz-Stellplätze kaum realisierbar ist (vgl. auch Apel 2000). Dies belegen auch aktuelle Projekte zum innerstädtischen Wohnen, wie etwa in Tübingen (vgl. Kapitel 2.2), wo im Städtebaulichen Rahmenplan des „Französischen Viertels“ festgestellt wird „diese [Stellplatz]Reduzierung ist auch schon deshalb erforderlich, weil die nach der Landesbauordnung „erforderlichen“ Stellplätze (nachzuweisen wären mindestens 4.000 private Stellplätze) weder räumlich noch finanziell im Entwicklungsgebiet herstellbar sind“ (Stadt Tübingen 1994, S. 35).

Unterstützt durch ein Parkraummanagement (räumlich intelligente Anordnung und Mehrfachnutzung der erforderlichen Stellplätze z. B. in Sammelgaragen) ermöglicht eine Stellplatzreduzierung neue Gestaltungsqualitäten für den öffentlichen und privaten (Straßen)Raum. Zudem deuten Untersuchungen darauf hin, dass eine reduzierte Stellplatzanzahl sich mindernd auf die Motorisierungsrate auswirkt und damit ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung fördert (vgl. Apel et al. 1997, S. 17).

Urban, grün und autofrei

Die hier genannten siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen und städtebaulichen Erfordernisse als Voraussetzung für ein verkehrssparsames Verhalten bilden die Ausgangsbedingungen für Konzepte zum autofreien Wohnen. Solche Konzepte, insbesondere wenn sie im Neubau von Siedlungsbereichen angewandt werden, greifen die notwendigen siedlungsstrukturellen und städtebaulichen Rahmenbedingungen auf, setzen sie in komprimierter, idealtypischer Form um und ergänzen sie durch individuelle Handlungsanreize für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten.

Als Mindestkriterium für die Standortwahl gelten eine hochwertige ÖPNV-Bedienungsqualität sowie eine sehr gute nahräumliche Versorgung (vgl. Dittrich; Klewe 1997, S. 14). Derartige Flächenpotenzi-

ale bestehen neben einzelnen größeren innenstadtnahen Bebauungslücken insbesondere auf brachliegenden ehemaligen industriell und militärisch genutzten Flächen. Sechs der acht deutschen Pilotprojekte (vgl. Kapitel 2.2) sind auf solchen lagemäßig gut erschlossenen Flächen entstanden. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass derartige Flächen neben einer vielfach notwendigen kosten- und zeitaufwendigen Standortentwicklung (Abriss, Altlasten, Eigentümerstruktur u. ä.) aufgrund ihrer exponierten Lage i. d. R. starken Nutzungskonkurrenzen ausgesetzt sind. Zudem erschweren die hohen innerstädtischen Bodenpreise ein kostengünstiges Bauen.

2.2 Autofreies Wohnen

Erfahrungen aus dem Planungsprozess autofreier Projekte liegen seit mittlerweile zehn Jahren vor; seit Mitte der 90er Jahre sind die ersten Wohnangebote bezogen worden (vgl. Beschreibung der Projekte im Anhang).

Erfahrungen aus Bremen-Hollerland

Wie erwähnt, ist der erste Realisierungsversuch für eine autofreie Siedlung in Bremen-Hollerland aus dem verhaltenswissenschaftlichen Experiment „Vier Wochen ohne Auto“ von 1990 hervorgegangen (vgl. Kapitel 1.5.2). Für viele Kritiker wurde (und wird) der 1996 erfolgte Stopp der Planungen dieses Modellprojektes als Beleg für die fehlende Umsetzbarkeit autofreier Wohnquartiere gewertet.

Während in anderen Kommunen begonnene Aktivitäten zur Realisierung autofreier Wohnquartiere meist stillschweigend wieder eingestellt werden, wurde in Bremen Ursachenforschung betrieben. Als Hauptgründe für das mangelnde Kaufinteresse wurden vor allem die unklare preisliche Entwicklung des Bauträgerprojektes sowie der viel zu lange Planungsprozess ausfindig gemacht. Über einen Zeitraum von mehr als drei Jahren, seit der ersten Interessentensuche, hatten sich die Lebensverhältnisse vieler Interessenten verändert. Bedingt durch externe Faktoren, wie die sich verschlechternde Arbeitsmarktlage, hatten viele Interessenten ihre Kaufabsicht überdacht; zum Teil wurde der Wunsch nach einem Eigenheim bereits an anderer Stelle verwirklicht (vgl. Dittrich 1996 / Viets; Lemmen 1996). Ähnliche Erfahrungen wiederholen sich derzeit in dem Münsteraner Projekt „Gartensiedlung Weißenburg“ für das Segment der Kaufobjekte.

Ein weiterer Ausstiegsgrund war die periphere Lage des Baugebietes in Bremen-Hollerland. Es wurde deutlich, dass Interessenten des Autofreien Wohnens innenstadtnahe Lagen mit kurzen Wegen und hoher Freiraumqualität innerhalb der Siedlung gegenüber der Nähe zur Natur bevorzugen. Kaum ein Hinderungsgrund waren hingegen die rechtlichen Bindungen. Ein Großteil sprach sich für eine dauerhafte Selbstverpflichtung zum Leben ohne eigenes Auto aus, forderte gleichzeitig aber auch eine stärkere Flexibilität durch die Anlage von Vorhalteflächen. Zudem war den Interessenten wichtig, dass nicht nur sie selbst, sondern auch der Projektentwickler und Investor die Autofreiheit des Gebietes vertraglich zusichern.

Viele dieser ersten Erfahrungen sind in Folgeprojekte in anderen Städten eingeflossen. Im Schatten von „Bremen-Hollerland“, ungeachtet von einer breiten Öffentlichkeit, konnten erste Pilotvorhaben umgesetzt werden.

2.2.1 Modelle und Determinanten

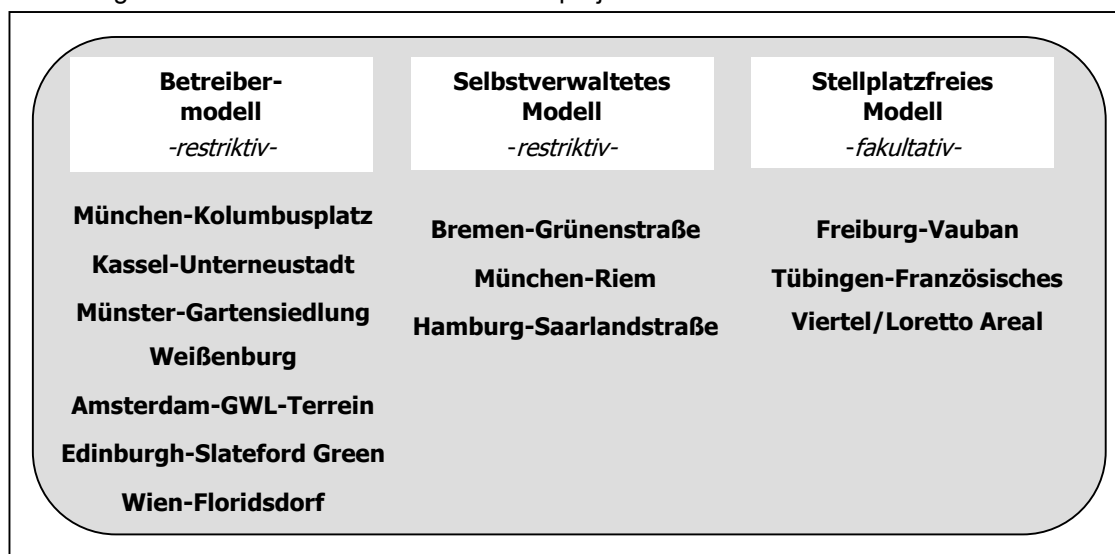
Die acht in Deutschland und drei im europäischen Ausland realisierten Projekte (s. Übersicht im Anhang) basieren im Detail – Größe, Lage, Initiatoren/Investoren, Wohnungsmarktsegment, Sicherung der Autofreiheit, Partizipation etc. – auf sehr unterschiedlichen Ansätzen. Gemeinsam ist ihnen der Ansatz: **Alle Wohnangebote richten sich an Haushalte ohne eigenes Auto, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen** (vgl. Dittrich, Klewe 1997, S. 11). Grob unterteilen lassen sich die einzelnen Projekte nach dem Grad der Autofreiheit und der Motivation der Nachfrager (vgl. Abb. 2-1).

Modellansätze

Sechs der acht deutschen Projekte verfolgen den restriktiven Ansatz des Autofreien Wohnens. Diese Siedlungen bzw. Wohnanlagen sind vom Grundsatz her ausschließlich Haushalten ohne eigenes Auto vorbehalten. Ein Nachrüsten von Stellplätzen ist in der Regel nicht vorgesehen, teilweise werden so genannte Vorhalteflächen für eine spätere Herstellung von Stellflächen berücksichtigt. Grundsätzlich ist aber eine spätere Autoanschaffung aufgrund entsprechender vertraglicher Vereinbarungen nicht möglich und i. d. R. mit einem Wohnungswechsel verbunden.

In seiner Arbeit zu Rechtsformen Autofreien Wohnens unterteilt Epp diesen restriktiven Ansatz anhand der Kriterien Bewohnermotivation und Projektinitiatoren nochmals in Betreibermodelle und Selbstverwaltete Modelle (Epp 1999, S. 39 ff.). Betreibermodelle werden in der Regel von Wohnungsunternehmen realisiert, die mit unternehmerischen Zielsetzungen Mietwohnungen anbieten. Das Angebot richtet sich vorwiegend an Ein- und Zweipersonen-Haushalte, eine Mitbestimmung findet nur in geringem Umfang statt. Die Motivation der Haushalte zum autofreien Leben und zum Einzug in eine autofreie Siedlung ist eher pragmatisch und in der Überflüssigkeit eines eigenen Autos begründet. Ganz anders beim Selbstverwalteten Modell, wo die Motivation eher in der umweltpolitischen Überzeugung liegt. Diese Projekte weisen eine Nähe zu Umweltorganisationen auf; Planung und Realisierung basieren auf Eigeninitiative der Bewohner. Das Wohnangebot richtet sich vor allem an junge Familien mit Kindern.

Abbildung 2-1: Modellansätze autofreier Wohnprojekte



Quelle: ILS-Darstellung nach Epp 1999, S. 42 ff.

Ein Nebeneinander von autofreien und autobesitzenden Haushalten bietet der fakultative Ansatz des Stellplatzfreien Modells. Im Freiburger Stadtteil Vauban und in den beiden Quartieren Französisches Viertel und Loretto Areal in der Tübinger Südstadt ist es gelungen, durch die konsequente Trennung von Stellplatzkosten und Wohnungsbaukosten die Nachweispflicht flexibel zu regeln. Autofreie Haushalte sind von der Stellplatzkaufpflicht befreit, alle übrigen Haushalte müssen einen Stellplatz am Rand der Siedlungen in Sammelgaragen erwerben. Innerhalb der Siedlungen unmittelbar an den Wohnhäusern gibt es keine Stellplätze; ein Befahren der Wohnwege zum Be- und Entladen ist jederzeit möglich. Auch hier steht die Schaffung von Wohnraum für junge Familien mit Kindern als Alternative zum „Wohnen im Grünen“ im Vordergrund.

Städtebauliche und ökologische Qualitäten

Die realisierten Modellprojekte zeigen sich aufgrund der unterschiedlichen Lagebedingungen und dem verfolgten Konzept auch in ihrer städtebaulichen Gestalt heterogen. Deutlich wird dabei insgesamt, dass dieser Ansatz keinen neuen städtebaulichen Typus darstellt, sondern vielmehr auf alle bekannten Strukturen und Formen des Städte- und Siedlungsbaus übertragbar ist (vgl. Christ, Loose 2000, S. 4). Enge Bezüge in der städtebaulichen Gestaltung weisen sie zu Projekten wie Langwasser P in Nürnberg auf, die ohne direkte Reduzierung des Pkw-Bestandes auf eine autoverkehrsfreie Gestaltung im Inneren setzen. Dennoch zeigen die realisierten bzw. in der Umsetzung befindlichen Modellprojekte über einige prägnante Gemeinsamkeiten die grundsätzlichen Möglichkeiten einer autofreien Gestaltung auf.

So stellt eine aktuelle Studie der Bauhaus-Universität in Weimar und des Freiburger Öko-Institutes im Ergebnis fest, dass „eine Vielzahl städtebaulicher und verkehrsökologischer Qualitäten verwirklicht werden kann, die in herkömmlichen, autoorientierten Quartieren so nicht angetroffen werden“ (Crist, Loose 2000, S. 2).

In Übereinstimmung mit den in Kapitel 2.1.2 gemachten Aussagen wirkt sich nach dieser Untersuchung insbesondere der Flächengewinn durch eine abgespeckte Straßeninfrastruktur bzw. fehlende Parkieranlagen positiv aus und ermöglicht neben einer baulichen Verdichtung ohne Verlust an Wohnqualität, die Herstellung gemeinschaftlich genutzter Flächen und Räume im Quartier.

In Abhängigkeit von der Größe und der Kompaktheit der Siedlung nach außen, können durch die Reduzierung der Umweltbelastung im unmittelbaren Wohnbereich, fließende Übergänge zwischen Innen und Außen realisiert werden. Diese erhöhte städtebauliche Flexibilität bei der Aufteilung und Gestaltung des gebauten und freien Raumes kann als weiteres wichtiges Merkmal autofreier Wohnprojekte genannt werden (Crist, Loose 2000; S. 3)

Wichtig festzuhalten ist, dass die städtebaulichen Qualitäten eng mit der Planungskultur vieler autofreier Projekte zusammenhängen. Insbesondere in den Selbstverwalteten Modellen, in denen Partizipation und Eigenverantwortlichkeit der Teilnehmer eine große Rolle spielt, spiegeln Städtebau und Architektur auch den Willen der Bewohner wider, gemeinschaftlich zu planen und zu bauen und neue Formen von Zusammenleben auszuprobieren. Die Autofreiheit tritt in diesem Zusammenhang als Beweggrund zur Beteiligung deutlich in den Hintergrund, wie auch die Daten über die Motivation der Bewohner bestätigen (vgl. Kapitel 2.2.2).

Gewährleistung und Sicherung der Autofreiheit

Eine Schwierigkeit bei der Realisierung autofreier Siedlungen wird häufig in der rechtlichen Bindung der Bewohner zur Autofreiheit gesehen. Die ersten Projekte relativieren diese Einschätzungen, ohne dass allerdings schon Erfahrungen aus der Rechtsprechung vorliegen.

So sind Stellplatzreduzierungen und die Einrichtung räumlich autofreier Zonen in Wohngebieten über das öffentlich-rechtliche Instrumentarium (Landesbauordnung, Bebauungsplan, Städtebaulicher Vertrag, Eintragungen ins Grundbuch) mittlerweile als unproblematisch zu sehen (vgl. Hastrich 1998, S. 51 ff.). Auftretende Schwierigkeiten sind vielmehr überwiegend das Ergebnis fehlender entsprechender Erfahrungen der zuständigen Behörden in der Genehmigungspraxis (vgl. Dittrich; Klewe 1997, S. 10).

Juristisches Neuland wird dagegen mit den privatrechtlichen Regelungen in Miet- und Kaufverträgen betreten. Die genaue Ausgestaltung dieser so genannten Autofreierklärungen ist sehr stark vom jeweiligen Projekttyp abhängig und muss individuell auf die jeweiligen Bedingungen abgestimmt werden. In den realisierten Projekten haben sich die Bewohner häufig in Organisationen mit unterschiedlichen Rechtsformen zusammengeschlossen. Zusätzlich zu den Miet- und Kaufverträgen werden in Vereins-satzungen, Genossenschaftssatzungen oder Teilungserklärungen von Wohnungseigentümergeinschaften Projektziele genannt, an die sich die Bewohner durch Beitritt verpflichtend binden. Inwieweit Konventionalstrafen bei nicht vorgesehenem Autobesitz gerichtlich durchsetzbar sind, kann allerdings letztlich erst durch Präzedenzfälle beantwortet werden.

Ein dritter und für das dauerhafte Gelingen letztlich entscheidender Punkt betrifft die Sicherung der Autofreiheit durch soziale Kontrolle. Epp merkt hierzu an, dass „die vertragliche Regelung die ohnehin vorhandene Akzeptanz der Projektteilnehmer für diese neue Wohnform nur unterstützen, nicht aber ersetzen kann“ (Epp 1999, S. 47).

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Partizipation

In der Öffentlichkeit, insbesondere bei Entscheidungsträgern, hat der Ansatz Autofreies Wohnen einen polarisierenden Effekt. Zum Teil wird die Diskussion sehr persönlich geführt; Sachargumente scheitern häufig am mangelnden Wissen bzw. der fehlenden Vorstellungskraft darüber, dass Menschen freiwillig kein Auto besitzen und langfristig ihren Alltag ohne größere Probleme autofrei bewältigen können. Vorbehalte werden in den Planungen autofreier Projekte häufig auch aus der angrenzenden Nachbarschaft laut, die in der Annahme des Scheiterns des autofreien Vorhabens einen unkontrollierbaren Parkdruck in den umliegenden Straßen befürchten.

Dies bekräftigt insgesamt die Notwendigkeiten von gezielten kommunikativen Strategien zur Verbesserung der Akzeptanz autounabhängiger Lebensformen. Bezogen auf die Umsetzung autofreier Konzepte bestätigen die vorliegenden Erfahrungen die Bedeutung einer fundierten öffentlichen Informations- und Aufklärungsarbeit als ein zentrales Erfolgskriterium.

Wurde in der Anfangszeit der Diskussion um das Autofreie Wohnen häufig das Auto mit den negativen Schlüsselwörtern Verzicht, Verbot und Beschränkung in den Mittelpunkt gestellt, hat in der Außen-darstellung mittlerweile ein Verständniswandel der Projektverantwortlichen stattgefunden. Informationsmaterialien zu den Projekten vermitteln heute überwiegend positive Eindrücke und stellen die Wohn- und Lebensqualität in den Mittelpunkt. In den Titeln taucht das Wörtchen „Auto“ oftmals gar

nicht mehr auf (vgl. Dittrich; Schroeder 1998, S. 14). Autofreiheit bzw. Mobilität ist „nur“ ein Baustein unter vielen für einen nachhaltigen Siedlungsbau. In Tübingen wird in der Öffentlichkeit sogar betont, dass die Südstadt nicht zum autofreien Stadtteil wird (vgl. Stadt Tübingen 1999, S. 28).

Im Münsteraner Projekt „Gartensiedlung Weißenburg“ hat sich die neutrale Moderation des dreijährigen Realisierungsprozesses bewährt. In regelmäßigen Arbeitskreis-Sitzungen wurden Interessen und Meinungen zu vielen Detailplanungen ausgetauscht und umsetzbare Lösungen gefunden (vgl. Dittrich; Krause 1998, S. 5). Ein Schwerpunkt bildete u. a. die Bewohnerfindung. Anders als bei den Selbstverwalteten Modellen waren hier keine zukünftigen Bewohner unmittelbar an der Planung beteiligt. Umso wichtiger war es deshalb, die Besonderheiten des Wohnprojektes den zukünftigen Bewohnern zu vermitteln. Nach einem ersten Interessentenaufruf und der Durchführung von Info-Börsen wurden auf so genannten Belegungsmärkten erfolgreich erste nachbarschaftliche Kontakte zur Stärkung und Sicherung der Projektziele hergestellt.

Ähnlich wie in Bremen-Hollerland zeigte sich bei den meisten anderen Projekten der Faktor Zeit als unberechenbare Größe. So sind in Münster vom ersten Interessentenaufruf bis zur Fertigstellung der ersten Wohnungen über drei Jahre vergangen. In dieser langen Zeit mussten die geweckten Erwartungen und Wünsche der Interessenten aufrechterhalten werden. Während für die geförderten Mietwohnungen der Mietpreis festlag und die Interessenten relativ schnell an der Gestaltung der Wohnungsgrundrisse beteiligt werden konnten, kam für die Eigentumsobjekte erschwerend hinzu, dass weder der Kaufpreis noch die genaue rechtliche Ausgestaltung der Autofreierklärung feststanden.

Klar ist, dass es einen optimalen Startpunkt für die Bewohnerfindung nicht gibt. Je früher sie beginnt, desto größer sind zwar die Einflussmöglichkeiten der zukünftigen Bewohner, aber der Einzugstermin ist halt noch lange hin. Bei Bauträgerprojekten wie in Bremen-Hollerland oder Münster empfiehlt sich eher ein späterer Beteiligungszeitpunkt, da die Mitgestaltungsmöglichkeiten generell sehr eingeschränkt sind. Der städtebauliche Rahmen und die Freiraumgestaltung sind vorgegeben, häufig sind selbst am Baukörper (Material, Standards) kaum mehr eigene Vorstellungen einzubringen. Insbesondere im Eigentumsbereich zeigt sich, dass sich das bestehende Interessenpotenzial erst aktivieren lässt, wenn das Produkt genau bekannt ist.

Mobilitätskonzepte

Neben fußläufigen Entfernungen und einem guten ÖPNV-Angebot sind ergänzende siedlungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen eine wichtige Komponente zur langfristigen Sicherung des Verkehrskonzeptes autofreier Projekte. Diese Angebote zielen im Kern auf leichtere und verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Die angebotenen speziellen Car-Sharing-Angebote, neuartige Fahrradabstellanlagen und -leihangebote, Mietertickets und Lieferdienste, z. T. gebündelt in Form von Mobilpaketen, unterstützen die Bewohner damit in ihrer autounabhängigen Alltagsorganisation.

In allen autofreien Projekten sind diese Angebote ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Die Organisation von Bringdiensten oder gemeinschaftlich genutzten Pkw greift dabei die Erkenntnis über autofrei lebende Haushalte auf, nach denen merkbare Defizite in der autounabhängigen Mobilität gerade im Bereich des Warentransportes und der Bewältigung von Wegen zu bestimmten Zeiten und Wegezwecken feststellbar sind (vgl. Kapitel 1.2).

Die Bedeutung dieser Mobilitätskonzepte geht aber deutlich über die eigentliche Verkehrsbewältigung der Bewohner in dem Gebiet hinaus.

Sie zeigen zum einen die baulichen und organisatorischen Möglichkeiten und Notwendigkeiten einer konsequenten Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel im Siedlungs- und Städtebau und liefern damit Anschauungsmaterial für weitere Projekte auch außerhalb des Autofreien Wohnens.

Zum anderen ist die Wirkung derartiger Angebote auf die Akzeptanz autofreier Konzepte, auch über den eigentlichen Interessentenkreis hinaus, als hoch einzuschätzen. Insbesondere die Berücksichtigung des Autos in Form von Car-Sharing eröffnet hier die Möglichkeit, leidige Verzichtsdebatten zu entschärfen und Automobilität als selbstverständlichen Teil der Planungen zu verdeutlichen.

2.2.2 Wirkungen autofreier Wohnprojekte

Der Erfolg autofreier Siedlungen ist letztlich von der Nachfrage, aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, vor allem aber auch vom tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Bewohner abhängig. Allgemeine Umfragen belegen eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit der Wohnbevölkerung gegenüber autofreien Siedlungen. So können sich z. B. in Berlin laut einer Infas-Erhebung 44% der Haushalte vorstellen, bei entsprechenden Wohnumfeldqualitäten ohne eigenes Auto zu leben (vgl. Infas 1995, Tabelle 3.1). Um die Akzeptanz vor Ort in Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft für autofreie Wohnprojekte zu verbessern, wurden in vielen Städten, meist von privaten Initiativen und Umweltverbänden, Interessentenlisten zusammengestellt. Erstes belastbares Datenmaterial über Haushalte mit Interesse am autofreien Wohnen liefern die vier in Nordrhein-Westfalen durchgeführten „Standortspezifischen Marktuntersuchungen“ in den Städten Köln (1998), Wuppertal (fedora 108. 1998), Bielefeld (1999) und Aachen (Wuppertal Institut et al. 2000). Allerdings ist keines dieser Projekte, zumeist aufgrund kommunalpolitischer Rückzieher, bisher realisiert. Ergänzt wird dieses Datenmaterial durch eine Interessentenbefragung der WohnBund-Beratung NRW (1999) im Vorfeld der Projektrealisierung in Münster.

Das Datenmaterial über Bewohner aus realisierten Projekten ist hingegen sehr begrenzt. Die wissenschaftliche Begleitung bezog sich zumeist auf die Projektinitiierung und den Realisierungsprozess; fundierte Evaluierungen der noch jungen Projekte haben bisher nicht stattgefunden. Erste personenbezogene Erkenntnisse liefert eine Studie von Scheurer (2001), der in einem europäischen Vergleich ökologischer Siedlungen auch vier autofreie Siedlungen (Amsterdam, Freiburg, Wien, Edinburgh) einbezieht, sowie eine Umfrage von Freudenau (2000) in Münster zur Akzeptanz von Mobilitätsangeboten. Weitere qualitative Aussagen basieren auf persönlichen Angaben von Projektbeteiligten.

Nachfrage

Die Analyse der vorliegenden Daten macht deutlich, dass keines der acht realisierten Projekte ernsthafte Absatz- oder Vermarktungsprobleme hat. Dies gilt insbesondere für die Selbstverwalteten Modellprojekte, bei denen dies auch auf die geforderte Eigeninitiative zurückzuführen ist, die die Beteiligten stärker an das Projekt bindet. So entwickelt sich die Nachfrage nach dem Angebot im anstehenden 2. Bauabschnitt im Freiburger Projekt nach Aussage des Forums Vauban so positiv, dass mit einem noch höheren Anteil autofreier Haushalte als im 1. Bauabschnitt gerechnet wird. Aber auch die Nachfrage in den übrigen Projekten entwickelt sich im Sinne der Erwartungen der Initiatoren. So ist in Münster der Zuspruch im Vergleich zu anderen Wohnprojekten im Mietwohnungssegment für die

Wohnungsgesellschaft Münsterland ungewöhnlich hoch. Probleme bereitet allerdings derzeit der Eigentumsbereich.

Die vorliegenden standortspezifischen Marktuntersuchungen deuten darüber hinaus auf eine vorhandene grundsätzliche Nachfrage nach derartigen Wohnformen in der Bevölkerung hin. So wurden in Köln über 2.000 interessierte Haushalte für die ausgewählten Flächen gezählt. In den übrigen drei Städten lag das Interesse zwischen 200 und 350 Haushalten, wobei diese Zahlen sehr unterschiedlich gewertet wurden. Während in Wuppertal die Zahl von 348 Haushalten als zu gering bezeichnet worden ist, galt in Bielefeld die Anzahl von 333 Haushalten durchaus als erfolgreich. Letztlich kann über diese Marktuntersuchungen immer nur eine begrenzte Zahl an Haushalten erreicht werden. Das wirkliche Interesse wird sich immer erst am konkreten Wohnobjekt mit der genauen Ausgestaltung festmachen lassen.

Solche Nachfrageermittlungen auf der Grundlage eines konkreten Standortes wie sie in Nordrhein-Westfalen durchgeführt worden sind, sind letztlich noch kein Garant für die erfolgreiche Vermarktung (vgl. Dittrich; Klewe 1997). Dennoch lässt sich aus diesen Befragungen ein erstes soziodemographisches Bild von den interessierten Haushalten ableiten. Der Vergleich mit den Befragungsergebnissen von Scheurer aus den realisierten Projekten macht hier deutlich, dass die genaue Nachfragerstruktur sehr stark vom angebotenen Marktsegment ((Sozial-)Miete / Kauf) abhängig ist. Während in den Nachfrageermittlungen fast konstant etwa zwei Drittel der interessierten Haushalte Ein- und Zweipersonen-Haushalte sind (NRW-weit 70,3%), zeigt sich bei den realisierten Projekten ein viel differenzierteres Bild (vgl. Abb. 2-2 und 2-3).

Abbildung 2-2

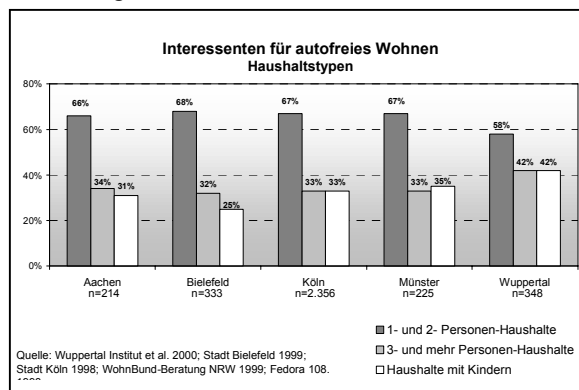
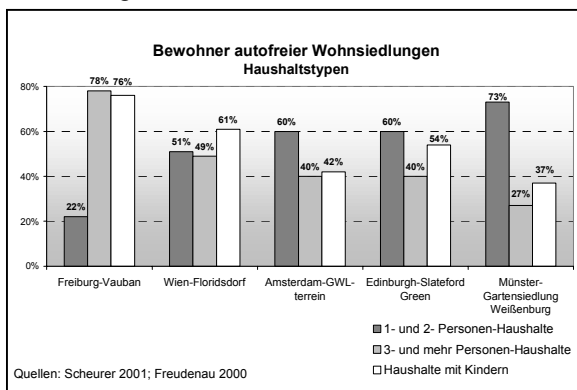


Abbildung 2-3

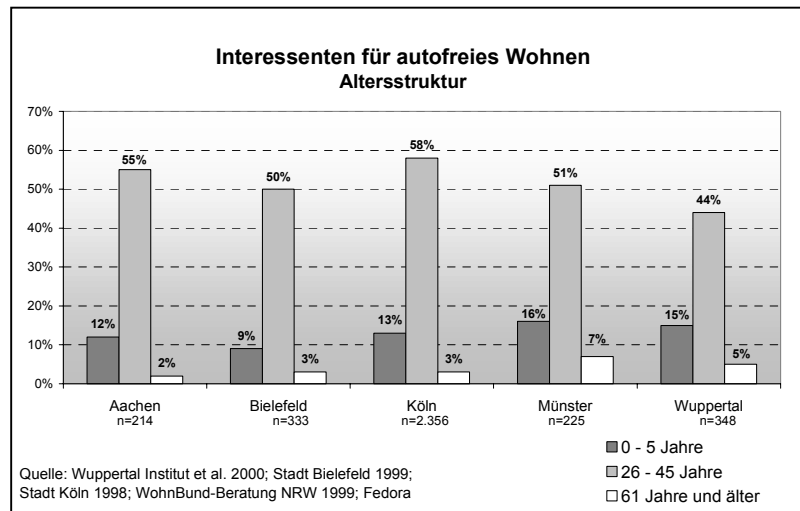


Auffällig sind vor allem die Abweichungen der soziodemographischen Merkmale der Interessenten vom Durchschnitt der autofreien Haushalte (vgl. Kapitel 1.1). So sind weit weniger kleine Haushalte, sondern mehr Haushalte mit Kind(ern) feststellbar. Während dies bei den Interessentenbefragungen in Ansätzen erkennbar ist – hier lebt in jedem dritten Haushalt mindestens ein Kind, NRW-weit ist dies nur in 28,3% der Haushalte der Fall – weisen die Haushaltsstrukturen in den realisierten Projekten eindeutig in diese Richtung.

Deutlich wird insgesamt, dass ein bestimmtes Teilsegment der autofreien Haushalte von den Angeboten angesprochen wird, wobei Übereinstimmungen mit der Gruppe der Freiwilligen Autofreien (vgl. Kapitel 1.2) bestehen. Dies verdeutlicht auch ein Blick auf das Haushaltseinkommen und die Altersstruktur, die die hohe Bedeutung junger, erwerbstätiger Haushalte in der Nachfragestruktur zeigt. So verfügt der interessierte Haushalt über ein deutlich höheres monatliches Nettoeinkommen als der auto-

freie Durchschnittshaushalt. Zudem zeigt die große Anzahl an Kleinkindern, dass es sich um verhältnismäßig viele Familien in der Gründungsphase handelt (vgl. Abb. 2-4).

Abbildung 2-4



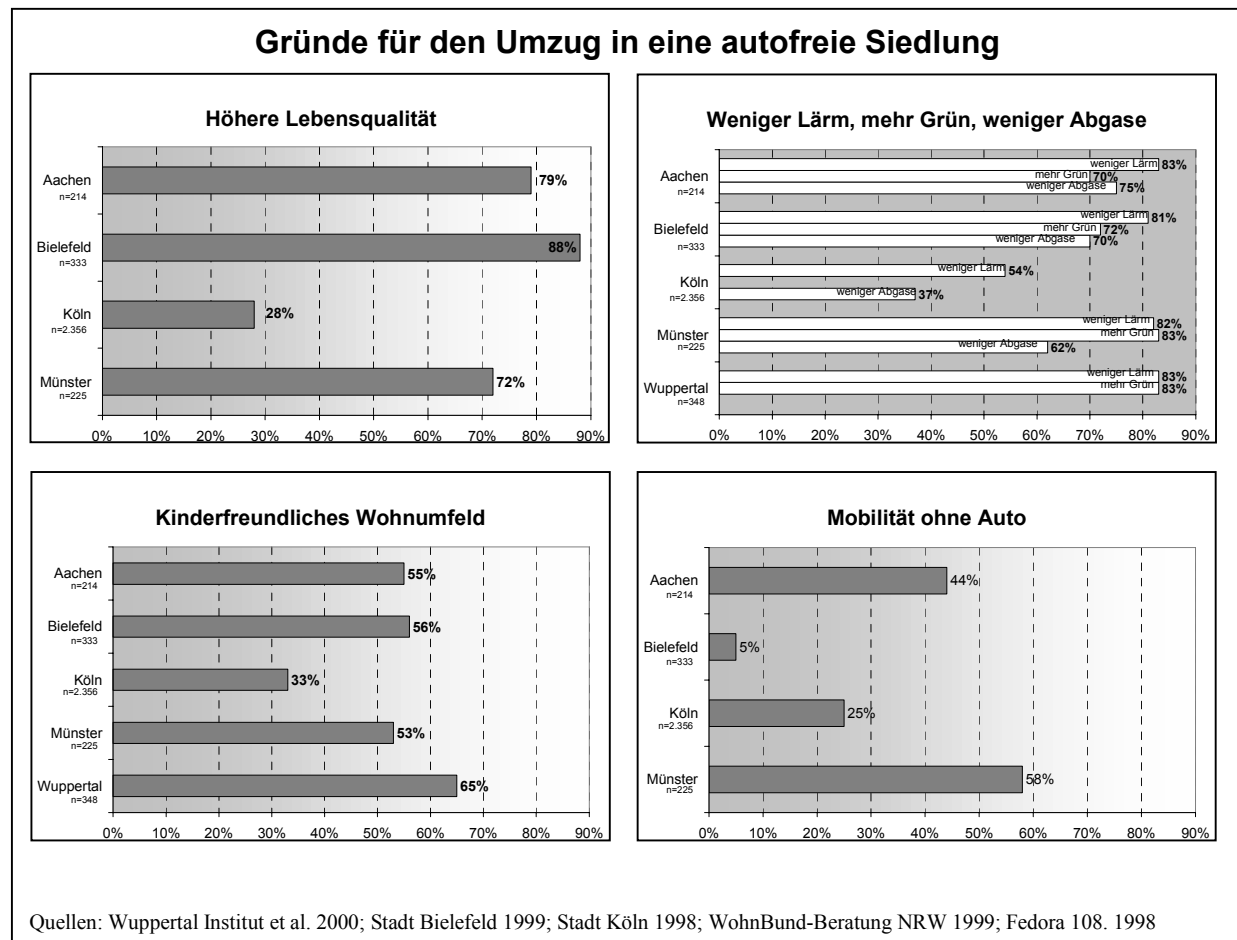
Gründe für den Umzug in eine autofreie Siedlung

Ähnlich wie die in Kapitel 1 dargestellten Beweggründe für die Autofreiheit, sind auch die Motive für den Umzug in eine autofreie Siedlung persönlichen Faktoren zuzuordnen. Die Befragungen zeigen ein recht konstantes Bild³. In erster Linie erwarten die Interessenten eine Steigerung ihrer Lebensqualität. Als dominierende Gründe werden mehr Grün und weniger Lärm und Abgase genannt (vgl. Abb. 2-5). Dass diese vornehmlich als persönlicher Gewinn und weniger als Beitrag zum allgemeinen Umweltschutz gemeint sind, zeigt die geringere Bewertung des Faktors Umweltschutz. Er wurde durchschnittlich nur von jedem zweiten Haushalt als Beweggrund angegeben.

Im Vordergrund steht für die Interessenten vielmehr die Qualität ihres Wohnumfeldes. Hierzu gehört gemäß dem hohen Anteil von Familien mit Kleinkindern insbesondere auch ein kinderfreundliches Umfeld. Die Autofreiheit selbst bzw. die Mobilität ohne Auto spielt in den Köpfen der Interessenten hingegen eine nur untergeordnete Bedeutung.

³ Die für die Umfrage Köln durchweg geringeren Anteile sind darauf zurückzuführen, dass es sich hier um offene Fragen handelte, während in den anderen vier Umfragen die Antwortmöglichkeiten vorgegeben waren.

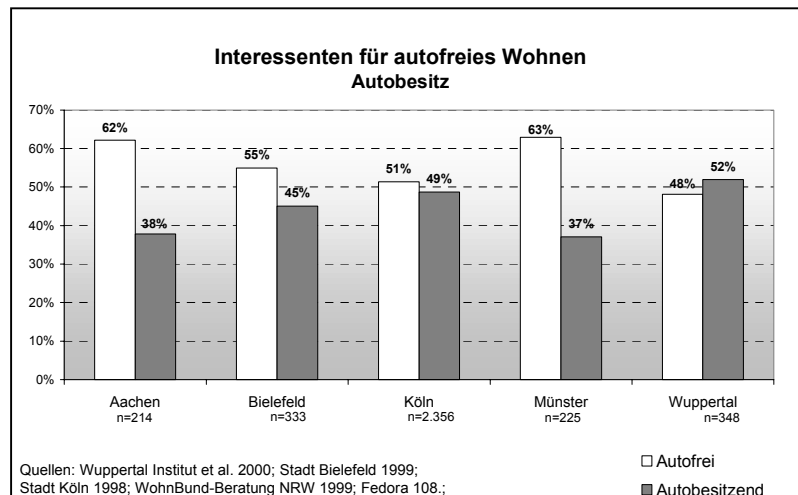
Abbildung 2-5



Mobilitätsmerkmale und -verhalten

Bei Betrachtung der wenigen vorliegenden Daten über das Verkehrsverhalten und die Mobilitätsmerkmale der Interessenten und Bewohner autofreier Projekte, fällt zunächst einmal die hohe Anzahl der noch autobesitzenden Haushalte ins Auge, die bei 40 bis 50% der interessierten Haushalte liegt (vgl. Abb. 2-6). Dies deutet darauf hin, dass autofreie Wohnangebote sich nicht nur an das Klientel bereits autofreier Haushalte richtet, sondern auch für noch autobesitzende Haushalte einen wirksamen Handlungsanreiz für eine autounabhängige Lebensform darstellt (vgl. auch Kapitel 1.5).

Abbildung 2-6



Einzelne Umfrageergebnisse aus den realisierten Projekten belegen diese Vermutung, auch wenn der Anteil deutlich geringer ist als in den Interessentenbefragungen ermittelt. In Münster beispielsweise hatte vor dem Einzug jeder vierte Haushalt noch ein eigenes Auto in Besitz. Diesen Haushalten sind ergänzende Mobilitätsangebote (insbesondere Car-Sharing) besonders wichtig (vgl. Freudenau 2000, S. 6 u. 9). Auch Scheurer belegt in seiner Untersuchung die reduzierende Wirkung autofreier Siedlungen auf den Pkw-Besitz. Während in Freiburg und Edinburgh die Quote ebenfalls bei 25% bzw. 21% lag, besaßen in Wien sogar 62% der Haushalte vor ihrem Umzug noch ein eigenes Auto (Scheurer 2001, S. 18).

Differenzierte Untersuchungen des Verkehrsverhaltens von Bewohnern autofreier Projekte liegen bislang allerdings nicht vor. Eine erste Annäherung liefert lediglich die bereits mehrfach erwähnte Untersuchung von Scheurer (Scheurer 2001). Danach sind –erwartungsgemäß– positive Wirkungen beim tatsächlichen Mobilitätsverhalten feststellbar: Bewohner autofreier Siedlungen gestalten ihre Mobilität umweltverträglich; hauptsächlich gehen sie zu Fuß oder fahren Fahrrad (vgl. Abb. 2-7). Ihr Aktionsradius konzentriert sich mit durchschnittlichen Entfernungen zwischen 4,3 und 9,9 km vornehmlich auf nahegelegene Ziele (vgl. Abb. 2-8). Mit durchschnittlichen Entfernungen von unter 2 km erledigen die autofreien Bewohner insbesondere ihre Versorgungseinkäufe in Wohnungsnähe.

Der Wegeanteil im ÖPNV ist, mit Ausnahme Wien, eher gering ausgeprägt. Seine Bedeutung liegt vor allem beim Wegezweck Arbeit / Ausbildung. Hier liegt die durchschnittliche Entfernung zwischen 6,8 und 15,8 km. Das Auto kommt nur selten, und wenn dann überwiegend in der Freizeit zum Einsatz. Die durchschnittlichen Entfernungen liegen hier in allen vier Siedlungen über 10 km.

Abbildung 2-7

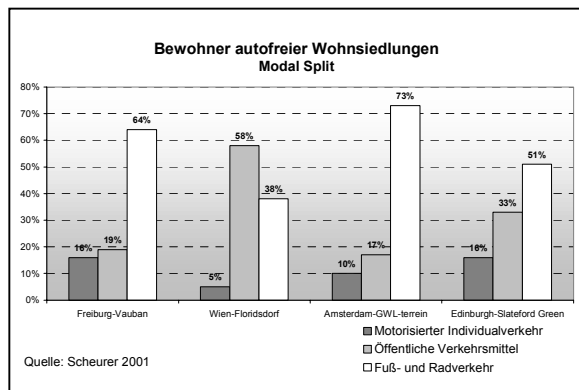
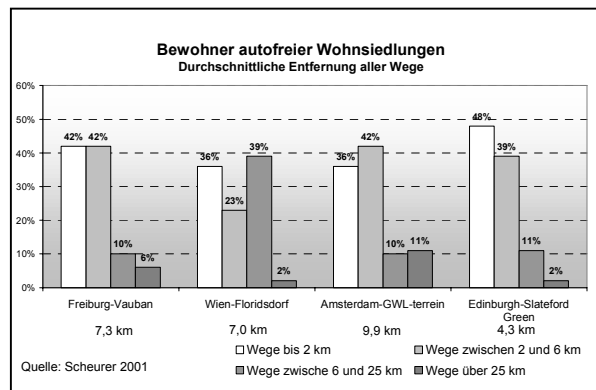


Abbildung 2-8



Insgesamt bleiben die Aussagen u. a. in Ermangelung von Vorher-Nachher-Vergleichen aber unzureichend. Neben einer Validierung und Ergänzung der Aussagen zum Verkehrsverhalten fehlen dabei insbesondere verwertbare Aussagen über die subjektiven Bestimmungsgrößen (individuelle Motive, Präferenzen und Einstellungen) der Projektteilnahme bzw. des damit verbundenen autofreien Lebens, die eine nähere Eingrenzung des Nachfragepotentials erleichtern.

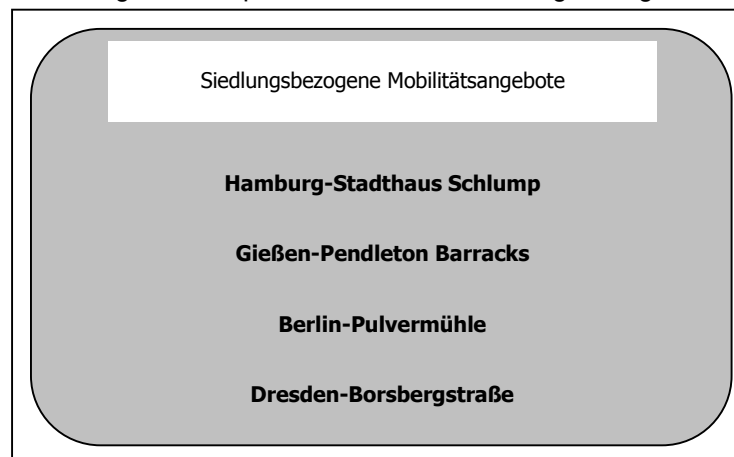
2.3 Siedlungsbezogene Mobilitätsangebote

Im Windschatten der Diskussion um autofreie Wohnkonzepte machen in den letzten Jahren siedlungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen verstärkt von sich reden (vgl. u. a. Freudenau 1999).

Wenn auch autofreie Projekte hier eine Vorbildfunktion einnehmen, ist die Mehrheit der bestehenden Angebote in diesem Bereich jedoch unabhängig vom autofreien Ansatz umgesetzt worden.

Sie richten sich vielmehr als neues Serviceangebot von Wohnungsunternehmen und/oder Verkehrsdienstleistern an die breite Wohnbevölkerung in konventionell erschlossenen Siedlungen. Ein Vorteil dieser Mobilitätsangebote liegt in der im Vergleich zu autofreien Konzepten vergleichsweise kurzfristigen Einführung ohne langwierige Planungs- und Realisierungszeiten. Zudem bieten sie sich gerade auch für den Siedlungsbestand an.

Abbildung 2-9: Beispiele für realisierte siedlungsbezogene Mobilitätsangebote



Eine detaillierte Übersicht der wichtigsten Projekte ist im Anhang beigelegt. Die Bandbreite der Maßnahmen, die den Bewohnern als Einzelleistung oder kombiniert in so genannten Mobilpaketen angeboten werden, reicht von einem speziellen ÖPNV-Mieterticket und einem siedlungseigenen Car-Sharing bis zur Einrichtung von Quartiersbussen und dem Aufstellen von speziellen Aufbewahrungsboxen für die Warenanlieferung (vgl. Übersicht und Kurzbeschreibung im Anhang). Als bekanntestes Projekt dieser Art ist "Stadthaus Schlump" zu nennen, eine innerstädtische Wohnanlage mit 45 Wohneinheiten in Hamburg, die von zwei privaten Investoren errichtet wurde. Der Bekanntheitsgrad dieses Projektes kann im Wesentlichen auf ein umfangreiches Marketing (Slogan: „Wohn mobil“) zurückgeführt werden, das insbesondere das gemeinsam mit VW betriebene Car-Sharing-Konzept in den Mittelpunkt stellte und in der Öffentlichkeit erhebliche –durchgängig positive– Beachtung fand.

Über die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen auf das Verkehrsverhalten wie auf die mobilitätsrelevanten Einstellungen der Menschen liegen bislang so gut wie keine belastbaren Daten vor. Die wenigen bekannten Erfolgskontrollen der bisherigen Pilotvorhaben beschränken sich i. d. R. auf Verkaufszahlen von Car-Sharing-Verträgen, Mietertickets oder Mobilpaketen. Eine Ausnahme bildet hier das erwähnte Hamburger Projekt, zu dem mehrere Begleituntersuchungen durchgeführt wurden. Die Befragungsergebnisse konstatieren u. a., dass die Mobilitätsangebote –neben Car-Sharing sind ein Mieterticket sowie Leihfahrräder in das Mobilpaket integriert– angenommen werden, durchaus Verlagerungseffekte bewirken und Einfluss (wenn auch auf niedrigem Niveau) auf den Kfz-Bestand haben (vgl. Johnsen 1998, S. 109 ff.).

Das bisherige Angebot ist sehr projektspezifisch entwickelt worden und zeigt sich dementsprechend in Profil und Organisation sehr heterogen. Eine Standardisierung und Vereinfachung der verkehrsmittelübergreifenden Nutzung, wie sie in Teilen in der Schweiz bei Mobilitätsdienstleistungen entwickelt wurden (z. B. „Mobility Rail Card“), könnte hier die Akzeptanz wie auch den Bekanntheitsgrad steigern (Reutter et al. 1999, S. 19, vgl. auch Muheim 1998).

Eine Ausweitung dieses neuen Feldes bedarf intensiver lokaler Kooperationen zwischen Verkehrsanbietern, Wohnungsunternehmen und den Kommunen. Erleichternd wirkt dabei die Tatsache, dass bei allen Projektbeteiligten – die Endnutzer eingeschlossen – eine klare Win-win-Situation besteht. So bieten sich für die Wohnungswirtschaft und Verkehrsanbieter Chancen, Kunden zu gewinnen, ihr Serviceangebot auszuweiten und neue Vertriebswege zu nutzen. Für die Kommunen stehen dagegen die

Attraktivierung bestimmter Wohnquartiere sowie erhoffte verkehrsplanerischen Effekte im Vordergrund.

Wie hoch diese Effekte in Bezug auf ein umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung ausfallen wird, wird dabei auch daran liegen, inwieweit die Einführung der Angebote von ergänzenden Maßnahmen begleitet wird. Dabei sollten im Rahmen der bekannten Strategie des „push and pull“ bei baulichen Maßnahmen auch Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr mitbedacht werden. Die Bereiche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind darüber hinaus als Erfolg versprechende begleitende Ansätze hervorzuheben. Durch die mindestens räumlich klar abgrenzbare Zielgruppe sind die Bedingungen, etwa für direkte kommunikative Ansätze im Rahmen der Einführung günstig (vgl. Brög, Schädler 1997).

2.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Vor dem Hintergrund neuerer Erkenntnisse, die den subjektiven Bestimmungsgrößen des Mobilitätsverhaltens großes Gewicht beimessen, muss die oft vertretende Annahme eines primär siedlungsstrukturell bedingten Verkehrswachstums deutlich relativiert werden. Nichtsdestotrotz ist unstrittig, dass die Stadt und Region der kurzen Wege, wenn auch nicht die hinreichende, so doch die notwendige Bedingung für eine verträglichere Bewältigung des Verkehrsgeschehen darstellt.

Verkehrsvermeidung und -verlagerung bedeuten dabei in der konkreten Umsetzung ausgewogen gemischte und verträglich dichte Baustrukturen mit hoher Wohn- und Freiraumqualität und verlangen insbesondere einen veränderten Umgang mit dem Auto im Städtebau.

Trotz dieser bereits länger bekannten Tatsache sind entsprechende innerstädtische Wohnprojekte, die als Gegenentwurf zum Wohnen im Grünen gerade auch die wichtige Zielgruppe der Familien mit Kindern an die Stadt binden, noch dünn gesät. Allzu oft scheitern entsprechende Projekte an ungünstigen Rahmenbedingungen oder unterliegen schlicht ökonomisch attraktiveren Nutzungskonkurrenzen.

Diese Konflikte werden auch bei autofreien Wohnprojekten deutlich. Aus fachlicher Sicht kann diesem Ansatz eine im Rahmen verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen besondere Vorbildwirkung zugesprochen werden, die sich u. a. in der zu erwartenden nachhaltigen Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Menschen begründet.

Die mittlerweile elf realisierten Projekte in Deutschland sowie in weiteren europäischen Ländern zeigen dabei, dass grundsätzlich umsetzbare Lösungen existieren. Positiv zu vermerken ist die Vielschichtigkeit der Konzepte, die sich inzwischen entwickelt haben. Dabei werden neben den anfänglich focussierten reinen Wohnangeboten für autofreie Haushalte auch zunehmend flexiblere Konzepte, die ein Nebeneinander autofreier und autobesitzender Haushalte ermöglichen, umgesetzt.

Dennoch hat der Ansatz bislang keine Breitenwirkung gezeigt und konnte – zumindest den quantitativen – Erwartungen, die aus Fachkreisen vielfach daran gestellt wurden, bislang nur bedingt genügen. So werden nach einem anfänglichen Boom an Projektvorbereitungen mittlerweile nur noch wenige neue Vorhaben bekannt. Die Analyse bestehender Realisierungsversuche macht deutlich, dass dazu weniger spezifische Umsetzungsprobleme, etwa durch fehlende rechtliche und planerische Vorbilder, als vielmehr nach wie vor bestehende grundlegende Vorbehalte gegen diesen Ansatz bzw. die Möglichkeit autofreien Lebens beitragen. Dies betrifft in erster Linie die Entscheidungsebene.

Begründet angenommen werden kann, dass trotz insgesamt geringer Distanzierung der Bevölkerung vom Automobil ein grundsätzliches Nachfragepotenzial nach derartigen Wohnformen vorhanden ist. Neben Teilgruppen der autofreien Haushalte deuten Untersuchungen auch unter den autobesitzenden Haushalten auf ein nennenswertes Potential für autofreie Lebensformen hin.

Vor dem Hintergrund der Komplexität der Entscheidung für einen neuen Wohnstandort kann aber nur ein geringer Teil dieses Potentials als aktivierbar in Form konkreter Nachfrage angesehen werden. Die Verkehrskonzeption ist hier zwar i. d. R. Ausgangspunkt für das Interesse, letztlich aber nur ein Kriterium unter vielen. Die Attraktivität dieser Wohnangebote muss daher deutlich über den Verkehrsaspekt hinausgehen. Gerade beim Autofreien Wohnen scheint es wichtig, am „richtigen Ort das richtige Konzept“ zu entwickeln. Dass Selbstverwaltete Modelle, die auf Zusatzanreize wie gemeinschaftliches Bauen setzen, auch im Eigentumsbereich auf Nachfrage stoßen, muss auch vor diesem Hintergrund gesehen werden.

Verstärkte Partizipation und Eigeninitiative („der Bürger als Bauherr“) kristallisieren sich in der Umsetzung, als auch bezogen auf die Wirkung, als grundlegende Erfolgsfaktoren autofreier Wohnprojekte heraus. Um allerdings die erwähnte Breitenwirkung zu erzielen, müssen darüber hinaus bzw. damit im Zusammenhang, praktikable Konzepte für Investoren und Wohnungsunternehmen gefunden werden.

Das gezielte Angebot von Mobilitätsdienstleistungen an die Bewohner von Wohn- und Stadtquartieren ist hier als ein Ansatzpunkt zu nennen, mit dem umweltverträgliches Mobilitätsverhalten gerade auch im Wohnungsbestand gefördert werden kann.

Unabhängig von derartigen siedlungsbezogenen Ansätzen sollte das in Teilgruppen der Bevölkerung durchaus vorhandene Potential für autounabhängige Lebensformen auch anderweitig gefördert bzw. aktiviert werden. Die Praxisbeispiele der Durchführung von Verhaltensexperimenten zur autofreien Mobilität zeigen dabei, dass auch schon einfache kommunikative, zielgruppenbezogene Maßnahmen eine beachtliche Wirkung entfalten können.

Literatur

- Apel, Dieter (1998): Verkehrsvermeidende Stadtentwicklungskonzepte - europäische Beispiele und generelle Bausteine. In: Apel, Dieter; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Müller, Peter (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Ordner 1 2.1.5.3, 21. Ergänzungs-Lieferung 6/1998. Bonn
- Apel, Dieter; Lehmbrock, Michael; Pharoah, Tim; Thiemann-Linden, Jörg (1997): Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 24. Berlin
- Apel, Dieter (2000): Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftschonenden Siedlungsentwicklung. F+E-Vorhaben im Auftrage des Umweltbundesamtes. Berlin 2000
- Beutler, Felix; Brackmann, Jörg (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland: Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit und Ökologie beim Präsidenten des WZB – Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin
- BfLR – Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.) (1997): ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld „Städtebau und Verkehr“ Nr. 06.14: Nachhaltige Stadtentwicklung – Anforderungen an den Verkehr im Städtebau. Bonn
- Bräuer, Dirk; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Draeger, Werner (2001): Baustein Fußverkehr – Eine Planungshilfe für die Praxis. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.): Bausteine Nr. 24. Dortmund
- Brög, Werner; Schädler, M. (1997): Individualisiertes Marketing im ÖPNV. Ein vielversprechendes internationales Demonstrationsprojekt. In: Internationales Verkehrswesen. Jg. 49, H. 5, S. 252-257.
- Brunsing, Jürgen; Frehn, Michael (Hg.) (1999): Stadt der kurzen Wege: Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 95. Dortmund
- Burwitz, Hiltrud; Koch, Henning; Krämer-Badoni, Thomas (1990): Vier Wochen ohne Auto: Bericht über ein freiwilliges städtisches Abenteuer. Forschungsprojekt im Auftrag des ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Abschlussbericht. Bremer Institut für Stadt- und Sozialforschung an der Universität Bremen. Bremen
- Burwitz, Hiltrud; Koch, Henning (1996): Autolose Mobilität in Bremen – Fragestellungen und Methoden. In: Universität Bremen, ZWE „Arbeit und Region“ (Hg.): Die Mobilität von autolosen Haushalten; Forschungsziele, Annahmen, Methoden, Ergebnisse. Bremen
- Christ, Wolfgang; Loose, Willi (2000): Städtebauliche und Ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. In: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 13, Dezember 2000. Dortmund
- CITY:mobil (1999) (Hg.): Stadtverträgliche Mobilität – Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen, Berlin
- Dittrich, Andrea (1996): Wohnen ohne eigenes Auto in Bremen: Der fünfte Stadtmusikant – ein Ökoschwein? ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 5, Juni 1996. Dortmund

- Dittrich, Andrea; Klewe, Heinz (1997): Autofreie Stadtquartiere – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. In: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. ILS-Schrift 108. Dortmund
- Dittrich, Andrea; Schroeder, Britta (1998): Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.). Dortmund
- Dittrich, Andrea; Krause, Jörg (1998): Gartensiedlung Weißenburg. Autofreies Pilotprojekt in Münster auf dem Weg in die Realisierung. ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 10, August 1998. Dortmund
- Epp, Christian (1999): Rechtsform autofreien Wohnens. Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten. Nomos Universitätsschriften: Recht, Band 319. Baden-Baden
- Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung (1998): Marktuntersuchung Autofreie Wohngebiete in Wuppertal. Abschlussbericht (unveröffentlicht). Im Auftrag der Stadt Wuppertal. Dortmund
- Fliegner, Steffen (2001): Auto-Haushalte: Im Spannungsfeld von Mobilitätsstilen und Verkehrsvermeidung durch Entkopplung von Autonutzung und Autobesitz. Eine sozioempirische Untersuchung. Zusammenfassung des Vortrags AK Verkehr / Kolloquium Mai/Juni
- Freie Hansestadt Bremen: Der Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung (Hg.) (1994): „Wohnen ohne eigenes Auto - Bremer Modell für neue Urbanität“. Bremen
- Frehn, Michael; Holz-Rau, Christian (1999): In kleinen Schritten zu kurzen Wegen. Von den Zweifeln zur Umsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“. In: Brunsing, Jürgen; Frehn, Michael (Hg.): Stadt der kurzen Wege. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 95. Dortmund
- Freudenau, Henrik; Reutter, Ulrike (1998): Vergleich des autofreien Lebens in der Schweiz und in Deutschland. ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Monatsbericht des Forschungsbereichs Verkehr 2/1998, Dortmund
- Freudenau, Henrik (2000): Mobil im Geistviertel. Mobilitätsangebote und Gemeinschaftseinrichtungen für die „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster. Ergebnisse einer Umfrage zur Nutzungs-, Zahlungs- und Mitwirkungsbereitschaft neuer Mobilitätsdienstleistungen und Gemeinschaftsangebote. ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.). Veröffentlicht unter URL: <http://www.ils.nrw.de/aktuell/arbeit/mobil-geist.htm> (Dez. 2000). Dortmund
- Götz, Konrad (1997): Zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen, In: Stadtwege, Nr. 4/97
- Götz, Konrad (1998): Mobilitätsstile: ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität Bd. 7: Mobilitätsbilder und Verkehrsverhalten. Freiburg
- Gwiasda, Peter (1999): Nutzungsmischung = Stadt der kurzen Wege für die Bewohner? In: Brunsing, Jürgen; Frehn, Michael (Hg.): Stadt der kurzen Wege. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 95. Dortmund
- Hastrich, Gudrun (1998): Die rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten für Autofreies Wohnen in Neubaugebieten. Unveröffentlichtes Gutachten für das Projekt „Gartensiedlung Weißenburg – Wohnen Plus ...“ im Geistviertel/Münster im Auftrag der Stadt Münster. Köln

Hesse, Markus (Hg.) (1999): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr: Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen? Materialien des IRS – Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Graue Reihe 20. Erkner bei Berlin

Holz-Rau, Christian (1995): Konzepte zur Verkehrsvermeidung. In: Apel, Dieter; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehm Brock, Michael; Müller, Peter (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Ordner 1 2.1.5.2, 11. Ergänzungs-Lieferung 9/95. Bonn

Holz-Rau, Christian (2001): Bessere Organisation statt mehr Infrastruktur. In: Verkehrszeichen 1/2001, S. 12-17

Infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaften (1995): Autofreies / autoarmes Wohnen. Interesse, Akzeptanz und Voraussetzungen. Ergebnisse einer Repräsentativerhebung in Berlin. Im Auftrag des Bezirksamtes Steglitz. Bonn-Bad Godesberg

Johnsen, Doris (1998): Das Hamburger Projekt WohnMobil. Die Verbindung von Wohn- und Mobilitätsangeboten als ein Beitrag für eine umweltverträgliche Stadtentwicklung? Diplomarbeit am Institut für Geographische Wissenschaften, Fachbereich Geowissenschaften an der Freien Universität Berlin. Berlin

Kalwitzki, Klaus-Peter (1994): Einladung zur Veränderung: Mobil ohne Auto. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim

Kagermeier, Andreas (1999): Beeinflussung von räumlicher Mobilität durch gebaute Strukturen. Wunschbild oder Chance für eine nachhaltige Gestaltung des Mobilitätsgeschehens in Stadtregionen? In: Hesse, Markus (Hg.): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr – Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen?; Materialien des IRS – Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Graue Reihe Nr. 20. Erkner bei Berlin.

Klößner, Dorothee et al. (1999): Raumstrukturelle Voraussetzungen von Mobilität. Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ im BMBF-Verbundprojekt „Ökologische Forschung in Stadtregionen und Industrielandschaften“ (Hg.). Forschungsberichte Bd.3. Wuppertal

Krämer-Badoni, Thomas (1994): Wohnen ohne eigenes Auto – ein neuer Lebensstil? In: Senator für Stadtentwicklung Bremen (Hg.): Wohnen ohne eigenes Auto - Modell für neue Urbanität, Tagungsreferat, Bremen.

Metron; Müller & Romann (1999): Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Programmleitung NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ (Hg.). Bericht A2. Bern

Muheim, Peter (1998): CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Energie 2000, Ressort Verkehr (Hg.). Bern

Nobis, Claudia (1999): Neue Mobilität. In: Sperling, Carsten (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Freiburg (Breisgau), S. 201 ff.

Preisendörfer, Peter (1999): Haushalte ohne Auto. In: Zeitschrift für angewandte Umweltforschung. Jg. 12 (1999), H. 4, S. 507-516

Preisendörfer, Peter; Wächter-Scholz, Franziska; Diekmann, Andreas; Schad, Helmut; Rommerskirchen, Stefan (1999): Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 113. Bergisch-Gladbach

- Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike (1996): Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund
- Reutter, Oscar; Beik, Ute; Böge, Stefanie; Ruschenburg, Tina (1998): Dokumentation und Wirkungsanalyse der Kampagne „Umdenken Umsteigen – Neue Mobilität in NRW“. Endbericht. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hg.) im Auftrag des MWMTV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW. Wuppertal
- Reutter, Oscar; Dalkmann, Holger; Ruschenburg, Tina; Warmke, Gisela (1999): Mobilitätsdienstleistungsmanagement für die Wohnungswirtschaft – Pilotprojekt „Anna-Gelände“ in Alsdorf. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; StadtteilAuto CarSharing GmbH (Hg.); Zwischenbericht. Aachen/Wuppertal
- Scheurer, Jan (2000): Wohnen und die Mobilitätsauswirkungen von Lebensstilen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Rundbriefe Autoarme Stadtquartiere, Nr. 13, Dezember 2000. Dortmund
- Scheurer, Jan (2001): Bridges to Utopia? A Sustainable Urban District in Freiburg, Germany – Chapter 17 from the PhD Dissertation: Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities. Towards Sustainable Urban Neighbourhood Communities‘. Appendix A Overview of Indicators from the Residents‘ Survey in Nine Case Study Areas. Perth
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.); Schreckenberger, Winfried (Bearb.) (1999): Siedlungsstrukturen der kurzen Wege. Reihe Werkstatt: Praxis. Bonn, 1999.
- Stadt Bielefeld (Hg.) (1999): Wohnen ohne eigenes Auto. Dokumentation der Marktuntersuchung. Bearbeitung: Planungsbüro g8, Dortmund und Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Bielefeld
- Stadt Gelsenkirchen (Hg.) (1994): Einen Monat ohne Auto mobil - Bericht über ein Experiment. Gelsenkirchen
- Stadt Köln (Hg.) (1998): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln. Dokumentation Marktuntersuchung. Auftragnehmer: Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung, Dortmund. Erschienen in der Schriftenreihe Verkehrsplanung für Köln, Heft 29. Köln
- Stadt Tübingen, Stadt-sanierungsamt (Hg.) (1994): Städtebaulicher Rahmenplan „Stuttgarter Straße / Französisches Viertel“. 2. Auflage. Tübingen
- Stadt Tübingen, Stadt-sanierungsamt (1999): Stadt mit Eigenschaften. Städtebaulicher Entwicklungsbe-reich „Stuttgarter Straße / Französisches Viertel“. 3. Auflage. Tübingen
- Universität Bremen (KUA) ZWE „Arbeit und Region“ (Hg.) (1996): Die Mobilität von autolosen Haushalten: Forschungsziele, Annahmen, Methoden, Ergebnisse, Arbeitspapiere Nr. 24, Bremen
- Viets, Renate; Lemmen, Diana (1996): Ergebnisse der Befragung zu den Rahmenbedingungen für das Wohnen ohne eigenes Auto. Bewohnerberatung Bremen (Hg.). Bremen
- Wehling, Peter (1998): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanage-ment. Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung. Forschungsverbund City:mobil (Hg.). Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, Bd. 12: Konzepte und Methoden einer ökologisch ori-entierten Verkehrswissenschaft und -planung. Frankfurt am Main

WohnBund-Beratung NRW (Hg.) (1999): Gartensiedlung Weißenburg Wohnen PLUSBericht zur Befragung der Interessierten im Herbst/ Winter 1998/99. Im Auftrag der Stadt Münster. Bochum/Münster

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Stadtteilauto Aachen; Planungsbüro g8, Dortmund (2000): Marktuntersuchung zum Projekt „Mehr Wohnen – Weniger Auto“. Endbericht (unveröffentlicht). Im Auftrag der Stadt Aachen. Aachen/Dortmund/Wuppertal

Marcel Hunecke, Alexandra Schlaffer

III. Empfehlungen für zukünftige Forschungsperspektiven und Handlungsstrategien

Aus den theoretischen Analysen des Forschungsstandes und den Erfahrungen der einbezogenen Fallbeispiele werden im Folgenden Forschungsperspektiven sowie konkrete Handlungsstrategien dargestellt. Die Vorschläge wurden in gekürzter Form in den im Rahmen der Vorstudie durchgeführten Experten-Workshop eingebracht und bildeten die Grundlage für die Diskussion und Erarbeitung konkreter Forschungsbedarfe. Die Ergebnisse des Workshops sind in Teil IV wiedergegeben.

Verallgemeinerungsfähige Zielgruppenmodelle entwickeln

Eine Zielgruppendifferenzierung ist notwendig, um Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen zuzuschneiden. Wenig Klarheit besteht allerdings darin, welche Merkmale dazu geeignet sind, mobilitätsrelevante Zielgruppen zu bestimmen. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl von Zielgruppenansätzen, die aufgrund sehr unterschiedlicher Operationalisierungen nicht direkt miteinander vergleichbar sind (z. B. Lebensstile in SINUS-Milieus, z. B. Mobilitätsstile in CITY:mobil und dem BMBF-Projekt U.MOVE). Weiterhin steht für viele Zielgruppenansätze ein Nachweis ihrer Verhaltensrelevanz aus. Daher ist für die Zukunft eine stärkere Vereinheitlichung der mobilitätsbezogenen Zielgruppenmodelle anzustreben. In diesem Zusammenhang gilt es zu klären:

- Welche Merkmale (Lebensstile, Mobilitätsorientierungen, handlungstheoretische Konstrukte, tatsächliches Verhalten) eignen sich zur Bestimmung von Zielgruppen für welche Formen des Mobilitätsverhaltens (z. B. Verkehrsmittelwahl, Wohnstandortwahl)?
- Möglichkeiten der Übertragbarkeit der Zielgruppenmodelle auf unterschiedliche räumliche Regionen.
- Nachweise der Überlegenheit von komplexen Zielgruppenmodellen (z. B. Mobilitätsstile) gegenüber einfacheren Ansätzen (z. B. die Lebensphase).

Situative Faktoren und innerpsychische Prozesse in allgemeine Handlungsmodelle integrieren

In den bislang entwickelten Handlungsmodellen sind objektive und innerpsychische Faktoren noch unzureichend integriert. Es bedarf deshalb der Entwicklung von theoretischen Rahmenmodellen, die sowohl objektive Faktoren (Preis, Zeitaufwand etc.) als auch subjektive Komponenten (Einstellungen, Werthaltungen, moralische Überzeugungen) berücksichtigen. Zudem sollten die sozial-kulturellen Dimensionen der Mobilität (Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit) und Verhaltensgewohnheiten in die Modelle integriert werden. Um die entwickelten Modelle auf ihre Eignung zur Aufklärung von Verhaltensvarianzen zu testen, bedarf es darüber hinaus einer empirischen Überprüfung der Modelle. Bislang ist beispielsweise noch wenig bekannt über die Interaktion der individuumsexternen und -internen Einflussgrößen sowie die relativen Anteile der jeweiligen Faktoren.

Motivallianzen ermitteln und für Verhaltensstrategien nutzen

In verschiedenen empirischen Studien konnte nachgewiesen werden, dass das Umweltbewusstsein einen nennenswerten Einfluss auf das Verkehrsverhalten hat. Das Umweltbewusstsein stellt jedoch nur einen Einflussfaktor unter vielen dar, der in seiner Bedeutung eigennutzenorientierten Zielen eher nachgeordnet ist. Die Motivation zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten wird deshalb erhöht, wenn neben dem Umweltschutzgedanken auch andere Nutzenaspekte angesprochen werden (Gesundheit, Lebensqualität, Kosteneffizienz). So hat sich beispielsweise in repräsentativen Befragungen gezeigt, dass der Umweltschutzgedanke in der Bevölkerung in starkem Maße mit der Gefährdung der persönlichen Gesundheit assoziiert wird. In weiteren Studien sollte deshalb durch quantitative oder qualitative Erhebungen ermittelt werden, welche Motivallianzen bei unterschiedlichen Zielgruppen bestehen (z. B. Kombination von Sicherheit und Umweltfreundlichkeit bei Frauen oder älteren Menschen) und wie diese in entsprechende Kommunikationsstrategien umgesetzt werden können.

Umweltbewusste Einstellungen fördern

Auch wenn das Umweltbewusstsein derzeit nicht der bedeutendste Einflussfaktor bei der Verkehrsmittelwahl ist, muss es weiterhin gefördert und in Kommunikationsstrategien einbezogen werden. Ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung ist vor allem für die Akzeptanz restriktiver Maßnahmen wichtig.

Bislang profitiert die heutige Gesellschaft noch vom Umwelt-Diskurs der 80er Jahre. Derzeit besteht jedoch die Gefahr, dass das Umweltbewusstsein vernachlässigt wird und in einigen Jahren nicht mehr so stark vorhanden ist. Bei Erwachsenen ist Umweltbewusstsein nur noch schwer vermittelbar. Deshalb sollte verstärkt bei Kindern und Jugendlichen mit der Vermittlung von Umweltnormen und einer grundlegenden positiven und wertschätzenden Beziehung zur Natur angesetzt werden.

Verhaltensexperimente durchführen

Mobilitätsbezogene Einstellungen über die Veränderung von Verhalten zu beeinflussen ist erfolgversprechender als an den Einstellungen direkt anzusetzen. Verhaltensgewohnheiten lassen sich durch zeitlich begrenzte Verhaltensexperimente aufbrechen, die Verhaltensspielräume aufzeigen und neue Erfahrungen ermöglichen (z. B. kostenlose Schnuppertickets, Testfahrten).

Multimobilität fördern

Ein zentrales Handlungsfeld für zukünftige Forschungsprojekte ist die Multimobilität. Es ist davon auszugehen, dass die technisch-organisatorische Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger und die Entwicklung von komplexitätsreduzierenden Mobilitätsdienstleistungen in Ballungsgebieten derzeit das größte Potential für Verhaltensänderungen bildet. Bislang ist Multimobilität allerdings ein abstraktes Organisationsleitbild, in dem sich symbolische Dimensionen (Status, Erlebnis etc.) nur sehr schwer vermitteln lassen. Es müssen deshalb Images gefunden werden, die dieses Leitbild kommunizierbar machen und emotional ansprechend transportieren.

Soziale Modelle schaffen

Bisher sind vor allem für den motorisierten Individualverkehr Identifikationsfiguren geschaffen worden. Um Einstellungen zu ändern und soziale Normen zu vermitteln, müssen jedoch auch für den

Fahrrad- und den öffentlichen Verkehr sowie für Fußgänger anerkannte reale Persönlichkeiten gefunden werden, die die jeweilige Mobilitätsform glaubwürdig vertreten (keine Comic-Figuren).

Partizipation ermöglichen

Durch Einbeziehung der Betroffenen in den Planungs- und Umsetzungsprozess wird aus psychologischer Perspektive intrinsische Motivation aufgebaut. Bestimmte Verhaltensweisen sind dann nicht mehr von konkreten Handlungsanreizen abhängig. Je nach Fachdisziplin sind die Definition und Umsetzungsformen von Partizipation allerdings unterschiedlich (Beteiligung einzelner Personen, Multiplikatoren, Mediationsverfahren, Planungszellen etc.). In zukünftigen Projekten sollte deshalb genauer nach den unterschiedlichen Formen der Partizipation differenziert und deren Wirkungen evaluiert werden.

Das bedeutsamste Hemmnis bei der Umsetzung von Partizipationsmodellen liegt mittlerweile in dem geringen Interesse und der mangelnden Motivation der Betroffenen. Als erfolgreicher hat sich die Einbeziehung von Multiplikatoren (Nicht-Regierungsorganisationen, Vereinen etc.) erwiesen. Diesen droht allerdings durch zu viele Partizipationsangebote der participation-overkill. In der Zukunft bedarf es weiterer Projekte, in denen verschiedene Partizipationsmodelle verbunden mit Anreizsystemen erprobt und deren Wirkungen evaluiert werden.

Lokalen Bezug stärken

Der lokale Bezug ist ein wichtiger Motivator für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten und sollte in Projekten verstärkt hergestellt werden. Über den lokalen Bezug lassen sich vor allem zwei Effekte erzielen:

- Wirkungen des eigenen Verhaltens werden sichtbar.

Auf der lokalen Ebene kann der Einzelne die Effekte seines Verhaltens und des Verhaltens der Anderen eher wahrnehmen als auf einer übergeordneteren, z. B. globalen Ebene.

- Aufbau eines „Wir-Gefühls“ wird erleichtert.

Wer das Gefühl hat, Teil einer sozialen Bewegung zu sein und Erfahrungen gemeinsam mit anderen machen zu können, ist eher bereit sein Verhalten umzustellen. Die Vermittlung eines kollektiven Gefühls funktioniert am einfachsten auf der lokalen Ebene.

Einführung von Restriktionen sorgfältig vorbereiten

Restriktionen (Benzinpreiserhöhung, Parkraumbewirtschaftung, road-pricing) gegen den Autoverkehr sind unvermeidlich, wenn die angestrebten CO₂-Reduktionsziele erreicht werden sollen. Für die Akzeptanz von Restriktionen ist die Art ihrer Einführung entscheidend. Aus sozial-psychologischer Perspektive sollte zum einen Transparenz über die einzuführenden Maßnahmen hergestellt werden, zum anderen auf Gerechtigkeit geachtet werden. Wenn bestimmte Personengruppen stärker von den Auswirkungen der Restriktionen betroffen sind als andere, sollten die Gründe hierfür deutlich gemacht und wenn notwendig Ersatzleistungen angeboten werden.

Differenzierte Ex-post-Evaluationen durchführen

Wissenschaftliche Evaluationen von Praxis-Projekten sind notwendig, um Aussagen über kurz- und langfristige Verhaltenseffekte sowie die Effektivität und Effizienz einzelner Maßnahmen machen zu können. In den bislang durchgeführten Evaluationen von Mobilitätsprojekten sind Verhaltenseffekte zumeist nur aus einer kurzfristigen Perspektive und pauschal über alle Maßnahmen hinweg erfolgt.

Bei der Evaluation von Projekten sollten künftig drei Punkte berücksichtigt werden:

- Langzeiteffekte ermitteln

Um langfristige Verhaltensänderungen zu ermitteln, sollten durchgeführte Projekte nach einem längeren zeitlichen Abstand nochmals auf ihre Wirkungen (Veränderungen von Einstellungen und Präferenzen etc.) untersucht werden.

- Nach Maßnahmen differenziert evaluieren

Die Wirkungsanalyse sollte differenziert nach einzelnen Maßnahmen erfolgen, so dass deutlich wird, auf welche Strategien Erfolge zurückzuführen sind.

- Nicht nur Verhalten, sondern auch Einstellungen und Motive evaluieren

Um wirksame Kommunikationsstrategien zu entwickeln, muss bekannt sein, aufgrund welcher Motive Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern und welche Bedeutung den einzelnen Aspekten (Umweltschutz, Gesundheit, Kosten etc.) sowie der Kombination verschiedener Aspekte („Motivallianzen“) zukommt.

IV Workshop „Strategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ am 21. Mai 2001 im Umweltbundesamt

Flankierend zu den Literatur- und Projektanalysen der Vorstudie wurde im Mai 2001 in Berlin ein Expertenworkshop durchgeführt. Inhaltlich ausgerichtet war der Workshop sowohl auf verhaltenswissenschaftliche Aspekte, als auch – basierend auf der Vorstudie von Werner Reh – auf politikwissenschaftliche Gesichtspunkte. Eingeladen waren Sozialwissenschaftler, Psychologen und Politikwissenschaftler aus dem Tätigkeitsbereich der Stadt- und Verkehrsplanung. Teilgenommen haben insgesamt 15 Experten (vgl. Teilnehmerliste im Anhang).

Hauptanliegen des Umweltbundesamtes war es, mit den Experten die notwendigen Grundlagen im Bereich der Verhaltens- und Politikwissenschaft für eine Strategie zur umweltverträglichen Verkehrsentwicklung zu diskutieren. Über die Diskussion sollten insbesondere Forschungsansätze und Strategien für die Ausweitung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gesammelt werden.

Als Input dienten drei Impulsreferate: Von Werner Reh zu politisch-administrativen Bausteinen, vom SfZ zu verhaltenswissenschaftlichen Strategien und vom ILS zu Erkenntnissen zum autofreien Leben und Wohnen (vgl. Thesenpapiere im Anhang). Im Folgenden werden die Diskussionsbeiträge und Forschungsansätze zusammenfassend wiedergegeben.

Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge

Grundsätzlich wurde von allen Beteiligten die Zusammenführung der beiden Felder Politikwissenschaft und Verhaltenswissenschaft in der Verkehrsforschung außerordentlich begrüßt und als zwingend erforderlich gesehen. Den Beteiligten ist kein Projekt bekannt, in dem Gesichtspunkte beider Felder ausreichend untersucht worden sind. Zu folgenden Aspekten wurden verschiedene Anmerkungen gemacht:

- **Autofreies Leben:** Kontrovers diskutiert wurde die Möglichkeit, ohne Auto zu leben. Während auf der einen Seite die Zufriedenheit und positive Einstellung von autofrei Lebenden herausgestellt und deren hohe Anzahl in den Großstädten hervorgehoben wurde, wurde andererseits die ungebrochene Fixierung auf das Auto sowie die Abhängigkeit von der Pkw-Nutzung – auch in urbanen Lebenssituationen – betont. Dementsprechend unterschiedlich wurden die Ansatzpunkte für Maßnahmen diskutiert, die von der Förderung der selektiven Autonutzung bis zu „Entmotorisierungsstrategien“ reichten.
- **(Leit-)Bilder:** Die Notwendigkeit neuer Leitbilder als Gegengewicht zur derzeitigen automobilen Orientierung wurde mehrfach betont. Dies wurde als um so dringlicher beurteilt, da nur über die Vermittlung von Bildern Verhaltensveränderungen möglich scheinen. Der direkte Einfluss auf Einstellungen wurde dagegen überwiegend als schwierig eingeschätzt. Ansätze, wie sie z. B. im Begriff Multimodalität oder Multimobilität zum Ausdruck kommen, finden zwar in Fachkreisen weitgehende Zustimmung, ihre Wirksamkeit wird jedoch auf bestimmte Zielgruppen (insbesondere technikorientierte, gebildete Menschen mit urbanen Lebensweisen) begrenzt gesehen und ihre Vermittelbarkeit in Bezug auf breitere Bevölkerungskreise angezweifelt. Das Fehlen eines generellen, übergreifenden Leitbildes sowie eines dazugehörigen Begriffes wurde allgemein als Manko eingeschätzt. Allerdings wurde auch

die Wirksamkeit negativer Bilder (Negativszenarien, „Feindbilder“) angeführt, die als gesellschaftsweit verbindende Vision den Innovationsprozess fördern bzw. Veränderungen herbeiführen können.

- **Restriktionen:** Drastische preispolitische Instrumente, wie die Erhöhung des Benzinpreises auf zehn DM oder die deutliche Erhöhung von Pkw-bezogenen Steuern (Beispiel Singapur) wurden als nachweislich wirksam eingeschätzt. Dies vor allem, da vor dem Hintergrund der bestehenden annähernd optimalen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Autonutzung Veränderungsprozesse ohne restriktive Maßnahmen kaum machbar scheinen. Ein derartiges Vorgehen verstärkt jedoch die Statusfunktion des Autos und damit die soziale Segregation. Zudem sind derartige Instrumente derzeit politisch in keinsten Weise durchsetzbar.
- **Globalisierung:** Neben eher auf nationaler bzw. lokaler Ebene ansetzenden Strategien dürfen die gegenwärtigen globalen Trends, insbesondere die deutlich verkehrserzeugend wirkenden wirtschaftlichen Veränderungsprozesse nicht außer Acht gelassen werden.
- **Wechselwirkungen:** Verkehrserzeugende Wirkung bzw. Sekundär- und Tertiäreffekte anderer Politikfelder, z. B. die Förderung der Suburbanisierung durch Eigenheimförderung, müssen in die Überlegungen einbezogen werden.

Modellprojekte: Als großes Defizit wurde die fehlende Breitenwirkung existierender innovativer und nachhaltiger Verkehrsprojekte gesehen. Positive Auswirkungen sind damit bestenfalls lokal spürbar, eine flächendeckende Verbreitung findet kaum statt. Als eine Ursache wurde die fehlende politikwissenschaftliche Analyse (Operationalisierung der „Schaltpläne“) angeführt. Geäußert wurden auch grundsätzliche Zweifel an der Wirksamkeit.

Forschungsansätze

Im Rahmen des Expertenworkshops wurden Anregungen und Ideen in Bezug auf ein Forschungsprojekt des UBA geäußert und diskutiert. Ausgehend von der konstatierten fehlenden Breitenwirkung von (baulichen) Modellprojekten überwogen dabei kommunikative, zielgruppenorientierte Ansätze (Kampagnen etc.). Im Einzelnen wurden folgende Projektansätze umrissen:

- **„Multimobilität in Ballungsräumen“:** Als Einstiegsfeld für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung scheint eine Strategie der Förderung von Multimobilität in urbanen Räumen lohnenswert. Ausgehend von der Definition aussichtsreicher Zielgruppen sollte über die Schaffung neuer Verhaltensangebote (u. a. intermodale Mobilitätsdienstleistungen und -produkte), einem professionellen Marketing sowie verhaltensbezogenen Interventionen (Kampagnen, Feldexperimente) die Potentiale und Grenzen einer multimobilen Lebensweise analysiert werden. Es wäre dabei dringend erforderlich, ein derartiges Vorhaben über qualifizierte Evaluationen sowie politikwissenschaftliche Analysen auf eine fundierte und breit angelegte wissenschaftliche Basis zu stellen.

„Institutionelle Hemmnisse“: Die detaillierte Analyse bestehender positiver Modellprojekte könnte Aufschluss über Übertragungsmöglichkeiten und -hemmnisse positiver Beispiele geben. Dabei sind insbesondere politik- und organisationswissenschaftliche Betrachtungen notwendig, um Akteurskonstellationen und Handlungsabläufe („Schaltpläne“) zu operationalisieren.

„Marktforschung“: Die alternativen Zielgruppen als Trendsetter gibt es nicht mehr. Statt dessen treten neue Begriffe und Bilder auf, die in der Mobilitätsforschung stärker berücksichtigt werden müssen.

Als mögliches Vorgehen wird hier die Analyse unveröffentlichten Materials aus der Marktforschung im Hinblick auf einzelne Zielgruppen genannt.

„Kinder und Jugendliche“: Die Zielgruppe Kinder und Jugendliche wird von vielen Beteiligten immer wieder als lohnenswerte Zielgruppe in möglichen Modellvorhaben bzw. Forschungsprojekten erwähnt. Betont wird dabei die Bedeutung der Sozialisationsphase für das spätere Mobilitätsverhalten.

„Mobilitätsstadt“: Als Idee wird das Aufstellen von Szenarien genannt, in denen die Erfahrungen bzw. Ergebnisse politik- und verhaltenswissenschaftlicher Analysen von verschiedenen Maßnahmen aufgearbeitet und ihre Wirkungen quantifiziert werden könnten. Modellhaft umgesetzt bzw. veranschaulicht werden könnten diese Ergebnisse in einer so genannten Mobilitätsstadt, etwa als Pendant zur Autostadt von VW, um so eine breite Öffentlichkeit zu erreichen und „Erziehung mit Entertainment“ zu verbinden.

- **„Mobilität sozial benachteiligter Gruppen“:** Insbesondere einkommensschwache, sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen führen bereits heute überwiegend zwangsweise ein multimobiles Leben. Diese Gruppen bleiben bei den bisherigen Ansätzen zur Multimobilität, z. B. der Entwicklung neuer technischer Produkte, völlig ausgeklammert. In der Untersuchung der Mobilitätsbedürfnisse, Einstellungen und Orientierungen dieser Menschen und –in einem zweiten Schritt– im Herausarbeiten und der modellhaften Umsetzung lohnenswerter Maßnahmenansätze (Kommunikationsstrategien, neue Verkehrsangebote, etc.) wird ein zukunftsweisendes Vorhaben gesehen.
- **„Wandel durch Minoritäten“:** Verhaltensänderungen können von oben durch politische Rahmenbedingungen gesteuert, oder von unten durch aktive Initiativen oder NGO-Gruppen eingeleitet werden. Um den Prozess einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu forcieren, sollten sich Forschungsaktivitäten auf bereits in diesem Feld tätige Gruppen konzentrieren. Möglich sind z. B. Kampagnen mit einem Bündel an synergistischen Begleitmaßnahmen unterstützt durch eine umfassende Öffentlichkeitsstrategie. Über eine längerfristige Evaluation muss untersucht werden, ob aus dem Umfeld dieser Gruppen Einstellungs- und Verhaltensänderungen weitergetragen werden.
- **„Veränderung des technischen Leitbildes“:** Da Veränderungen im Verkehrsverhalten eher langfristig wirksam sind, müssen die angestrebten Reduktionsziele in der Umweltbelastung (auch) durch technische Entwicklungen gesichert werden. Dabei sollte u. a. am Kaufverhalten der Menschen und damit an einer Veränderung des technischen Leitbildes angesetzt werden, wobei bereits vorhandene Entwicklungen („Drei-Liter-Auto“) genutzt werden sollten. Von einer entsprechenden Beschaffungspolitik großer Unternehmer oder sonstiger Akteure, die über einen größeren Fuhrpark verfügen, könnten dabei auch Anreize für die Automobilindustrie zur Entwicklung und Optimierung technischer Innovationen ausgehen.

Anhang

- **Kurzbeschreibung der einbezogenen Fallbeispiele**
- **Angewandte Strategien zur Verhaltensänderung in den 11 Fallbeispielen**
- **Übersicht autofreier Wohnprojekte**
- **Übersicht quartiersbezogener Mobilitätskonzepte**
- **Programm des Workshops „Strategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“**
- **Workshop-Arbeitspapiere**
- **Workshop-Teilnehmerliste**

Kurzbeschreibung der einbezogenen Fallbeispiele

Projekt / Zeitraum	Kurzbeschreibung	Wirkungsforschung	Akteure	Dokumentation
Autofreie Altstadt Lübeck Zeitraum: 1989 – 1998 Interviewpartner: Friedrich Deistler, Amt für Verkehrsanlagen, Abtei- lungsleiter Verkehr	Seit 1989 hat die Stadt Lübeck organisa- torische und bauliche Maßnahmen (Fahrradstraße, Busspuren u.ä.) unter- nommen, um die Belastung des histori- schen Stadtkerns durch den MIV zu mindern. Beginnend mit der Einführung autofreier Samstage ist zwischen 1996 und 1998 eine weitgehende Sperrung durchgesetzt worden, die aufgrund des Widerstandes des örtlichen Einzelhan- dels wieder zurückgenommen und durch ein komplexes System einzelner Zu- fahrtsbeschränkungen ersetzt wurde. Zielgruppe: Besucher der Altstadt, An- wohner	Über verschiedene Zählungen der Stadt wurde die Verbesserung der Luft- und Lärmbelastung in der Altstadt nachgewie- sen. Die Fußgänger Menge hat sich durch die Sperrungen nicht verringert, Rad- und ÖPNV-Nutzung nahmen zu. Aktuell wurde eine Nutzerbefragung durchgeführt, die weniger die Erreichbar- keit mit dem Pkw sondern Aspekte wie Aufenthaltsqualität und Service als be- deutsame Faktoren für die Zufriedenheit der Nutzer identifiziert.	Stadt Lübeck Verschiedene begleitende Arbeitskreise mit Vertre- tern aller lokalen Akteure (Wirtschaft, Politik, An- wohner etc.) Aktuelle Begleituntersu- chung: Omniphon Gesellschaft für Dialogmarketing und Marktforschung mbH, Universität Bayreuth (Prof. Rolf Monheim)	Der Senat der Hansestadt Lübeck, Amt für Verkehrsanlagen (Hg.) (1990 / 1993): Autofreie Innen- stadt, Band I / II. Reihe Lübeck plant und baut, Heft 23 / 38. Omniphon Gesellschaft für Dia- logmarketing und Marktforschung mbH, Universität Bayreuth (2001): Nutzerbefragung zur neuen Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt; Leip- zig/Bayreuth (unveröffentlicht)
Stadtbus Lemgo Zeitraum: seit Sept. 1994 in Betrieb Interviewpartner: Rainer Joswig, Techn. Bei- geordneter Stadt Lemgo	Basierend auf dem VEP und den positi- ven Erfahrungen mit dem Stadtbus in der Stadt Dornbirn haben die Stadtwer- ke Lemgo mit der Einführung des Stadtbussystems das lokale ÖPNV- Angebot in Eigenregie übernommen. Das Angebot besteht aus mehreren Durchmesserlinien mit Rendezvous- Haltestelle. Das himmelblaue Erschei- nungsbild und das eigens entworfene Logo sind wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. Mit einer schritt- weisen Info-Kampagne (vier Haus- wurfsendungen, Großflächenplakate) wurde gezielt eine Premierenstimmung für den Stadtbusstart aufgebaut. Zielgruppe: Einwohner Lemgos	Der Stadtbus spricht auch bisher in Lem- go untypisches ÖPNV-Publikum an. Auch konnte eine große Anzahl an Neu- kunden gewonnen werden (bis zu 50% vorherige Pkw-Fahrer). Der größte Anteil von Pkw-Umsteigern wurde beim Fahrt- zweck Arbeitsweg festgestellt. Generell nehmen allerdings mit 30% die Ein- kaufswegen den größten Anteil bei den Wegezwecken ein.	Durchführung: Stadt Lemgo Stadtwerke Lemgo GmbH Stadtbus Lemgo GmbH Begleitforschung: Planungsbüro Hahm (pbh) Osnabrück, PGN Kassel	Joswig; Schmechting: Neue Stadtbussysteme auch für kleinere Städte erfolgreich? In: Der Nah- verkehr 4/1996, S. 34-41 Planungsbüro Hahm (1995): Stadtbus Lemgo. Begleituntersu- chung zur Erfolgskontrolle. Teil I. Bearbeiter M. Schmechting Planungsgruppe Nord (1996): Stadtbus Lemgo. Begleituntersu- chung zur Erfolgskontrolle. Teil II. Bearbeiter M. Schmechting

Projekt / Zeitraum	Kurzbeschreibung	Wirkungsforschung	Akteure	Dokumentation
Fahrradfreundliches Troisdorf – Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) Zeitraum: Radverkehrskonzept 1988 AGFS seit 1993 Interviewpartner: Peter Schmitz, Stadt Troisdorf Projektgruppenleiter	Mit der vom Land NRW initiierten Arbeitsgemeinschaft soll eine flächen-deckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte erreicht werden. Neben beispielhaften und innovativen Einzelmaßnahmen soll vor allem ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden. Mittlerweile gehören der AGFS 26 Städte und ein Landkreis an. In Troisdorf wurde parallel zur Entwicklung des Radverkehrskonzeptes verwaltungsintern eine dezernats- und ämter-übergreifende Projektgruppe eingerichtet. Parallel bildete sich auf politischer Ebene der Sonderausschuss „Fahrradfreundliches Troisdorf“. Zielgruppe: Einwohner Troisdorfs, Fahrradfahrer	Der Radverkehrsanteil in Troisdorf konnte um ein Drittel auf 21% gesteigert und der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege verringert werden. Die Fahrradnutzung stieg insbesondere bei den älteren Menschen sowie im Einkaufs- und Besorgungsverkehr an.	Durchführung: Stadt Troisdorf Förderprogramm: Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (MWMEV) Begleituntersuchung: Socialdata	Stadt Troisdorf (Hg.) (1996): Fahrradfreundliches Troisdorf. Bilanz in Zahlen. Socialdata (Bearb.). Troisdorf Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (MWMEV) (Hg.) (2001): Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW. Maßnahmen- und Wirkungsuntersuchung. Planerbüro Südstadt, Köln; Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (Bearb.); Düsseldorf
„Esslingen geht“ Zeitraum: seit 1990 Interviewpartner: Götz Bart, Stadtplanungsamt Esslingen	Seit 1990 versucht die Stadt Esslingen mit einem stark nutzerorientierten Ansatz und einer starken Öffentlichkeitsarbeit die Attraktivität des Zufußgehens in der Stadt zu erhöhen. Bausteine des Konzepts sind u. a. die Durchführung einer „Fußgängerakademie“, die Erstellung von so g. „Mental Maps“ und (daraus resultierend) einer Fußgängerkarte sowie die Umsetzung eines Fußgängerleitsystems. Ausgehend von den durch die Nutzer identifizierten Mängeln werden bauliche bzw. organisatorische Verbesserungen im Verkehrssystem der Fußgänger durchgeführt. Zielgruppe: Einwohner Esslingens	Eine Evaluation im Sinne einer Modal Split-Veränderung wurde bislang nicht durchgeführt / ist nicht vorgesehen. Überlegt wird, eine qualitative Wirkungsüberprüfung durch Neuauflage der Mental Maps vorzunehmen.	Auftraggeber / Durchführung: Stadtverwaltung Esslingen Externe Bearbeiter/Begleitforschung: Planungsbüro Pressmar, Gerlingen Förderung: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg	MUV Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1997): Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen; Stuttgart. STADT ESSLINGEN Stadtplanungs- und Stadtvermessungsamt (Hg.) (2000): Die Fußgängerkarte Esslingen am Neckar, Abschlussbericht; Esslingen am Neckar.

Projekt / Zeitraum	Kurzbeschreibung	Wirkungsforschung	Akteure	Dokumentation
Mobiles Schopfheim Zeitraum: 3 Jahre, 1994 – 1996 Interviewpartner: Ralf Determeyer, Kommunikationswissenschaftler (Leiter Projektbüro)	In dem Modellversuch „mobiles Schopfheim“ wurden die Umsetzung und die Wirkungen von persuasiven Maßnahmen (Information, Aufklärung und Motivation: Mobilitätsbüro, Wander- und Discobusse, Aktion Gratisbusfahrten, energiesparendes Autofahren, Präsentation von Mobilitätsalternativen) zur Förderung einer „bewussten Mobilität“ der Bürger untersucht. Der Schwerpunkt der Maßnahmen lag im Handlungsfeld Verkehrsverlagerung. Zielgruppe: Einwohner Schopfheims	Auf Grundlage eines Panels mit 1095 Personen konnten sowohl Veränderungen bei den mobilitätsbezogenen Einstellungen als auch Verkehrsverhaltensänderungen festgestellt werden. Insbesondere im Berufs- und Freizeitverkehr ergab sich ein Rückgang der Pkw-Fahrten. Fazit: Persuasive Maßnahmen sollten integraler Bestandteil verkehrspolitischer Interventionsstrategien sein. Sie bewirken eine freiwillige, dauerhafte Veränderung des Verkehrsverhaltens durch die Veränderung individueller Bewusstseinsstrukturen.	Auftraggeber: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg Durchführung: Projektbüro mit 1,5 Mitarbeitern und einem freien Mitarbeiter Begleitforschung: Prognos AG Basel	Schad (1997): Modellversuch „mobiles Schopfheim“ zur Veränderung von Einstellungen und des Verkehrsverhaltens. Schlussbericht. Prognos AG Basel und IVT – Institut für Angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung Heilbronn (Hg.); Basel.
Nachhaltiger Modellstadtteil Freiburg-Vauban Zeitraum: 1995 Städtebaulicher Wettbewerb Sept. 1998 Einzug der ersten Haushalte Interviewpartner: Fabian Sprenger, Mitarbeiter im Forum Vauban	Auf einer 38 ha umfassenden Konversionsfläche am Stadtrand von Freiburg entsteht bis 2006 ein neuer Stadtteil mit 2000 WE für 5.000 Menschen und 600 Arbeitsplätzen. Das Wohnangebot (70% Eigentum, 30% Miete/Bauträger) richtet sich sowohl an autobesitzende wie autofreie Haushalte. Das Wohngebiet ist stellplatzfrei, Quartiersgaragen befinden sich am Rand des Stadtteils. Autofreie Haushalte sind von der Stellplatzkaufpflicht (DM 33.700,-) befreit. Für den 1. Vermarktungsabschnitt sind 224 Stellplätze in einer Sammelgarage am Siedlungsrand erstellt worden. Zielgruppe: Wohnungssuchende; insbesondere autofreie Familien mit Kindern	Wohnstraßenworkshop (Nov. 98): Heterogenität der Bewohner wird deutlich, Befürchtung eines Einfahrverbotes für Autos vs. gewünschter Lebensqualität auf den Wohnstraßen ohne Autos; statt bauliche Regelung liegt die Verantwortung für die Straßennutzung bei den Quartiersbewohnern. Von den 428 WE des 1. Vermarktungsabschnitts sind bereits etwa 260 WE bezogen; 140 Haushalte leben ohne Auto. Neben einem konventionellen Car-Sharing-Angebot wurde für 1999 den Bewohnern ein spezielles Mobilpaket (Car-Sharing, RegioCard, BahnCard) angeboten und 71 mal verkauft.	Durchführung: Stadt Freiburg, Planungsamt (Projektentwicklung), Forum Vauban e.V. (Träger der Bürgerbeteiligung)	Sperling (Hg.) (1999): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier; Freiburg.

Projekt / Zeitraum	Kurzbeschreibung	Wirkungsforschung	Akteure	Dokumentation
Verkehrinsel Frankfurt (Mobilitätszentrale) Zeitraum: Eröffnung im Sept. 1997 Interviewpartner: Walter Bien, VGF, Fachbereichsleiter Marketing	Ziel der Verkehrinsel Frankfurt ist es, dem Verkehrsteilnehmer durch umfassende, verkehrsmittelübergreifende Information und Beratung alle erforderlichen Grundlagen für ein intelligentes Verkehrsverhalten zur Verfügung zu stellen. Zielgruppe: Informationssuchende	Für die Begleituntersuchungen wurden jeweils 400 Passanten und 300 Kunden befragt. Generell wurde ein hoher Bekanntheitsgrad der Verkehrinsel (hauptsächlich durch das auffällige Gebäude in zentraler Lage) nachgewiesen. Der Grundgedanke der verkehrsmittelübergreifenden Beratung ist bei den Kunden allerdings erst in geringem Umfang ins Bewußtsein gerückt (nur ein Drittel der Kunden wussten, dass sie in der Verkehrinsel Informationen zu allen Verkehrsmitteln erhalten, am bekanntesten waren Serviceleistungen zum ÖV). 70% der Kunden nutzen fast täglich den ÖV. Jeder zehnte befragte Kunde wurde aufgrund der Information in seiner Verkehrsmittelwahl beeinflusst (55% davon waren Autofahrer).	Durchführung: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und Stadt Frankfurt/M Begleitforschung: AS&P Albert Speer und Partner GmbH Frankfurt/M	Bien; Ludwig; Maleika (1998): Mobilitätsberatung aus Kundensicht. Befragungsergebnisse zur Verkehrinsel Frankfurt. In: Der Nahverkehr 12/1998, S. 44-48
Umdenken, Umsteigen: Neue Mobilität in NRW – 100.000 Tage ohne Auto Zeitraum: Juni – Sept. 1998 Interviewpartner: Oscar Reutter, Wuppertal Institut, Leiter Begleitforschung	Mit der Kampagne „Umdenken, Umsteigen – Neue Mobilität in NRW“ wurden autofahrende Menschen in NRW aufgerufen, für 100 Tage ihr Auto stehen zu lassen und die autofreie Mobilität auszuprobieren. Als Anreiz wurde den TeilnehmerInnen ein NRW-weit gültiges Kampagnenticket zum Preis von 99 DM für 100 Tage angeboten (gültig für den gesamten öffentlichen Nahverkehr inkl. Regionalzüge). Zielgruppe: AutofahrerInnen	An der Kampagne haben etwa 1.300 Menschen teilgenommen, aufgrund der begrenzten Anzahl konnten allerdings nur 1.010 TeilnehmerInnen ein Kampagnenticket erwerben. In die Datenanalyse der Paneluntersuchung sind letztendlich 712 Fragebögen eingegangen. Drei Viertel aller Befragten schätzen es als sehr oder als eher wahrscheinlich ein, dass sie auch nach der Kampagne das Auto weniger nutzen als vorher. Bereits während der Kampagne wurden 45 Autos abgeschafft, weitere 74 sollten nach Beendigung folgen.	Auftraggeber: MWMTV (neu MWMEV) Durchführung: ADFC Begleitforschung: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie	Beik; Böge; Reutter (1998): Dokumentation und Wirkungsanalyse der Kampagne „Umdenken, Umsteigen – Neue Mobilität in NRW“. Endbericht. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Wuppertal

Projekt / Zeitraum	Kurzbeschreibung	Wirkungsforschung	Akteure	Dokumentation
stadtmobil Dresden – Das öffentliche Auto der DVB AG Zeitraum: Angebot seit April 1998 Interviewpartner: Birger Holm, Niederlassungsleiter stadtmobil	In Zusammenarbeit mit der stadtmobil Car-Sharing GmbH bieten die Dresdner Verkehrsbetriebe ihren Abo-Kunden die Nutzung eines Car-Sharing-Fuhrparks ohne Fixkosten an. Die Zahl der Nutzungsberechtigten stieg innerhalb von zwei Jahren von 57 auf 1.800 Personen. Zielgruppe: ÖPNV-Kunden	Mittels einer Befragung von 331 Car-Sharing-Nutzern wurden die Auswirkungen des Projektes auf das Verkehrsverhalten der Kunden untersucht. Der Kfz-Bestand in den Haushalten ist mit dem Beitritt zu stadtmobil sichtbar zurückgegangen. Allerdings kam der Großteil der Car-Sharing-Kunden (55%) bereits vor dem Beitritt zu stadtmobil ohne eigenes Auto aus. Dennoch stärkt das Kombiangebot das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten, insbesondere die ÖPNV-Nutzung. 28% der Befragten hätten sich ohne das Angebot einen eigenen Pkw angeschafft.	Durchführung: stadtmobil Car-Sharing GmbH, Niederlassung Dresden Beteiligte: Dresdner Verkehrsbetriebe AG Begleitforschung: TU Dresden	Brosig; Perner; Schöne (2000): Das Dresdner Modell – Car-Sharing und ÖPNV. Ergebnisse einer Umfrage. Dresdner Verkehrsbetriebe AG (Hg.). Schriftenreihe des Dresdner Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. an der TU Dresden; Dresden.
RegioBahn Kaarst-Mettmann Zeitraum: Angebot seit September 1999	Die, aus der Initiative "Rettet die Kaarster Bahn" hervorgegangene, 1992 gegründete Regionale Bahngesellschaft Kaarst • Neuss • Düsseldorf • Erkrath • Mettmann mbH (REGIOBAHN) hat den Betrieb auf der 34 km langen, von der DB stillgelegten Strecke von Kaarst nach Mettmann wieder aufgenommen.	Erste Fahrgastzählungen belegen, dass das anfangs prognostizierte Fahrgastaufkommen (3.000 Fahrgäste pro Tag) im ersten Halbjahr mit 5.211 Kunden weit übertroffen wurde.	Durchführung: REGIOBAHN (Eigentümer: Kommunen und Kreise) Beteiligte: Betriebsführer: Rheinisch-Bergische Eisenbahngesellschaft mbH (RBE)	
Fahrscheinfreier Stadtbus Templin Zeitraum: Angebot seit Ende 1997	Seit Ende 1997 bietet Templin, ein Erholungsort mit 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die fahrschein- und damit kostenlose Stadtbusnutzung an. Zielgruppe: Einwohner und Gäste der Stadt Templin	Durch das fahrscheinfreie Angebot wurde eine Steigerung der Fahrgastzahl von unter 5.000 Fahrgästen/Monat auf ca. 35.000 Fahrgäste/ Monat erreicht. Bei Wiedereinführung des Fahrscheines wäre zwar ein sehr starker Rückgang der Fahrgastzahlen zu erwarten, allerdings würden deutlich mehr Fahrgäste in den Stadtbussen verbleiben als vor der Einführung des fahrscheinfreien Stadtbusses. Der kommunale Nutzen erreicht eine Größenordnung, die einen nennenswerten Anteil der kommunalen Belastung rechtfertigt.	Durchführung: Stadt Templin Beteiligte: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Begleitforschung: Fachhochschule Gelsenkirchen	Keuchel; Schweig; Hermes; Rump; Most (2000): Kommunalen Nutzen von ÖPNV-Angeboten am Beispiel fahrscheinfreier Tarif-/Finanzierungskonzepte bei Stadtbusverkehren von Klein- und Mittelstädten. FH Gelsenkirchen (Hrsg.). Recklinghausen.

Angewandte Strategien zur Verhaltensänderung in den 11 Fallbeispielen

Projekt	Wissens- vermittlung	Einstellungen, Werte	Verhaltens- konsequenzen	Verhaltensangebote	Handlungsanreize	Verordnungen	Partizipation	Zielgruppen
Stadtbus Lemgo	regelmäßige Hauswurfsendun- gen Großplakate vor und zur Eröffnung Zeitungsanzeigen positive Pressebe- gleitung in den ersten Jahren Beratungszentrum an zentralem Platz	bekannte Bürger als Multiplikato- ren Mund-zu-Mund- Propaganda auffälliges, ein- heitliches Er- scheinungsbild des Stadtbusse (corporate identi- ty)	Testfahrten	Stadtbussystem mit Rendezvous-Technik zentrale Lage des „Umsteigepunkts“ einprägsame Takt- zeiten (30-Minuten- Takt)	sehr preisgünstiges Jahresticket Präsenze für die ersten Tickets beim Eröffnungsfest			
Fahrrad- freundliches Troisdorf	kontinuierliche Hauswurfsendun- gen Radfahrerstadtplan jährlicher Fahrrad- kulturkalender als Hauswurfsendung	Fahrradaktions- tage	Aktion Kilome- terzähler (Vertei- lung von 200 Tachos und Fahr- tenbüchern an die Teilnehmer ⇒ Demonstrati- on der Verkehrs- leistung des Fahrrads)				Informations- abende für Bürger	Aktionen in Schu- len
Esslingen geht	Fußgängerkarte	Teilnehmer der Fußgängerakade- mie als Multi- plikatoren Aktionen bei Bürgerfest und an verkaufsoffe- nem Sonntag		Wegweiser in der Innenstadt			Fußgängerakade- mie	Ansprache der Bürger über Verei- ne und Organisati- onen

Projekt	Wissens- vermittlung	Einstellungen, Werte	Verhaltens- konsequenzen	Verhaltens- angebote	Handlungs- anreize	Verordnungen	Partizipation	Zielgruppen
Mobiles Schopfheim	Mobilitätszentrum integrierte Fahrpläne als Hauswurfsendungen Informationskampagne zu Car-Sharing, Fahrge-meinschaften etc. Broschüre mit Freizeittipps intensive Medienarbeit, Projektzeitung Radverkehrskarte	Einsatz von Multiplikatoren (Gewerbeverein, IG Velo, Sportvereine, IHK) Aktionstage (bei Stadtfesten, 14-tägig auf dem Wochenmarkt) Vorstellung von vorbildlichen Verkehrsteilnehmern	Selbstversuch: „Fahr die Hälfte“	Nachtbusse, Wanderbusse Kursangebot zu energiesparendem Fahrstil Aufbewahrungsservice für Einkäufe Fahrrad-Bring-Dienst	Wettbewerbe, ÖV-Gästekarte Gratis-Bus- und Bahnfahrten	parallel zum Projekt: Parkraumbewirtschaftung, Umgehungsstraße Tempo 30-Zonen	Informati-on/Diskussion mit Multiplika-toren im Projektausschuß	Aktionstage an Schulen Kampagne „Frauen unterwegs“ Verhaltensangebo-te für verschiedene Zielgruppen (Wanderbusse, Discobusse)
Verkehrinsel Frankfurt	Informations- und Beratungszentrum an zentralem Platz in der Innenstadt verkehrsmittel-übergreifende Beratung Flyer, Presse		50.000 Nutzer pressewirksam prämiert					Nutzergruppenspe-zifische Flyer

Projekt	Wissens- vermittlung	Einstellungen, Werte	Verhaltens- konsequenzen	Verhaltens- angebote	Handlungs- anreize	Verordnungen	Partizipation	Zielgruppen
100.000 Tage ohne Auto	Flyer, Plakate, Werbefläche an einem Stadtexpress der DB, (lokale) Presse Informationsaben- de vor Ort	ModeratorInnen als lokale An- sprechpartnerIn- nen	Sammlung von Murmeln als Symbole für die erreichten auto- freien Tage Feedback über die Presse (Teil- nehmerportraits) Teilnehmertref- fen zum Erfah- rungsaustausch Ausflüge mit den Verkehrsmitteln des Umweltver- bundes Abschlußve- ranstaltung (Murmelmachi- ne)		1000 Kampagnenti- ckets für je 99 DM Car-Sharing Nut- zung zu reduziertem Preis		Projekt wurde durch NGO's (ADFC, VCD, VZ NRW etc.) initiiert und getragen individuelle Bürgerbeteili- gung: lokale Diskussions- abende mit Teilnehmern	nur Autofahrer
Autoarmes Stadtquartier Freiburg- Vauban	Werbefaltblätter für das Mobilpaket	soziale Kontrol- le/sozialer Druck durch Bewohner		autoarmes Stadt- quartier Car-Sharing Fahr- zeuge vor Ort Stadtteil der kurzen Wege (Stadtteilla- den, Bauernmarkt, Ärzte...) Lieferservice vom Lebensmittelladen in Planung: Stadt- bahn und S-Bahn	Kostenersparnis des Stellplatzes Mobil-Paket zu günstigem Preis	Autofreierklä- rung Autos dürfen nicht im Wohn- gebiet geparkt werden	Bürgerbeteili- gung in Pla- nungs- und Bauphase private Bauge- meinschaften Arbeitskreis Verkehr (ge- ringe Beteili- gung)	keine bewußte Zielgruppeorientie- rung, aber implizit hat es vor allem junge, ökologisch orientierte Men- schen angespro- chen

Projekt	Wissens- vermittlung	Einstellungen, Werte	Verhaltens- konsequenzen	Verhaltens- angebote	Handlungs- anreize	Verordnungen	Partizipation	Zielgruppen
Autofreie Altstadt Lü- beck	Faltblätter zum ÖPNV und Fahr- rad Vor-Ort-Beratung				Bonus-Ticket für den ÖPNV und zum Parken	erstes Modell: „autofreie Sams- tage“ zweites Modell: „Total-Sperrung“ aktuelles Modell: „Verkehrsberu- higung“	Arbeitskreis (IHK, VCD, Anwohneriniti- ativen...) bei Modell „Total- Sperrung“ Arbeitsgruppe aus Anwohnern und Wirtschaft moderiert durch die Stadtverwal- tung bei aktuel- lem Modell	
Fahrschein- freies Stadt- bussystem Templin	intensive Presse- begleitung, Beiträ- ge in Rundfunk und Fernsehen			attraktives Stadtbu- ssystem (zentraler Umsteigepunkt, hoher Erschlie- ßungsgrad, kurze Haltestellenabstände etc.)	kostenlose Benut- zung der Stadtbusse	Einrichtung von Umgehungsstras- sen		
RegioBahn	Presseberichte	„give aways“ (Notizblöcke, Kulis etc.) Schaffung einer corporate identi- ty: einheitliches Design der Fahr- zeuge, Haltestel- len etc.		Nahverkehrsangebot auf der Schiene Vernetzung im ÖPNV (z.B. Anpas- sung von Buslinien für Anschlußsi- cherheit), einprägsamer 20- Minuten-Takt Vernetzung mit dem Fahrrad (Fahrradbo- xen), P&R	Serviceleistungen (Taxibestellung im Zug, Vermietung von Fahrradboxen etc.) Kombi-Tickets in Verbindung mit Einkauf- und Frei- zeitmöglichkeiten Wettbewerbe bei Eröffnungsfesten		auf informeller Ebene: BUND, später BI keine individu- elle Bürgerbe- teiligung	Schulklassen über- nehmen Paten- schaften für Halte- stellen

Projekt	Wissens- vermittlung	Einstellungen, Werte	Verhaltens- konsequenzen	Verhaltens- angebote	Handlungs- anreize	Verordnungen	Partizipation	Zielgruppen
stadtmobil Dresden	intensive Pressearbeit (wöchentliche Berichte in Zeitung, Radio, Fernsehen)	Umweltbürgermeister und weitere prominente Politiker nutzen stadtmobil		12 stadtmobil-Stationen, jeweils in der Nähe von Knotenpunkten des ÖPNV, geplant sind 20 Stationen in ca. 1,5 Jahren	degressive Preisgestaltung in Abhängigkeit von Nutzungshäufigkeit Preisvergleiche zwischen Leihauto und eigenem Auto			

Übersicht autofreier Wohnprojekte

Projekte in Deutschland und Europa	Konzept und Wohnangebot	Rechtliche Regelungen und Stellplätze	Initiatoren und Partizipation
1. Bremen Grünenstraße seit November 1995 bezogen	Baulückenschließung auf einer Fläche von 0,08 ha im Stadtteil Neustadt; Neubau eines Wohnhauses mit 23 Mietwohnungen (sechs Wohngemeinschaften); das Projekt richtet sich ausschließlich an autofreie Haushalte	Über die Genossenschaftssatzung verpflichtet sich die Hauseigentümergeinschaft in ihren Miet- bzw. Nutzungsverträgen kein eigenes Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen. Die Zahl der Stellplätze wurde auf fünf begrenzt. Da die Stellplätze nicht auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden können, müssen sie abgelöst werden. Parkflächen für Car-Sharing konnten auf dem Nachbargrundstück verfügbar gemacht werden.	Initiatoren sind eine kleine Gruppe Interessierter (seit 1987 ist der Architekt dabei); diese haben die Genossenschaft "Anders wohnen" e.G. gegründet; alle Beteiligten haben ihre Bedürfnisse und Wohnvorstellungen eingebracht; das Projekt wurde mit hohem Maß an Selbsthilfe errichtet (>10.000 h bis Ende 1995).
2. Freiburg Vauban 1. BA seit Ende 2000 bezogen	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme auf einer ehemaligen Kasernenfläche von ca. 38 ha; 3 km Luftlinie süd-westlich der Innenstadt; Neubau von 2.000 Wohneinheiten (Miete und Eigentum) sowie gewerbliche Nutzung; in sieben der zehn Baufelder stellplatzfreies und wahlweise autofreies Wohnen	Die Stellplatzpflicht für Haushalte ohne eigenes Auto wird unter zwei Bedingungen ausgesetzt: - Unterzeichnung der Autofrei-Erklärung und - Abschluss eines Vertrages mit dem Verein für autofreies Wohnen. Bei Anschaffung eines Pkw stellt der Verein einen Stellplatz; der betreffende Haushalt bezahlt die Herstellung; dies ist über eine Grundschuld gesichert. Für autobesitzende Haushalte, Car-Sharing und Besucher gibt es zwei Quartiers-Parkhäuser; entlang der Vauban Allee entstehen bewirtschaftete Parkplätze	Baugruppen-Bauen: die Bau-Gruppen haben mit eigenen Architekten selbst geplant An der Entwicklung des Gesamtkonzepts (Verkehrskonzept, etc.) haben einzelne fest Interessierte zu einem sehr frühen Zeitpunkt aktiv mitgearbeitet.
3. Hamburg Saarlandstraße 1. BA seit Ende 2000 bezogen	Neubau von 210 autofreien Wohnungen und einem Gewerberiegel auf einer Fläche von ca. 3 ha im Stadtteil Barmbeck, ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt. Davon sind etwa 2/3 Miet- und 1/3 Eigentumswohnungen; Realisierung in zwei BA: 110 WE bis Ende 2000, 100 WE ab 2005.	Die Bewohner/Käufer verpflichten sich über Miet- und Kaufverträge, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen. Es mussten 0,15 Stellplätze je Wohneinheit realisiert werden. Die nicht hergestellten Stellplätze werden abgelöst; die Zahlung der Ablösebeträge wird auf Widerruf ausgesetzt.	Initiiert wurde das Projekt vom Verein „Autofreies Wohnen e.V.“. Die Fläche an der Saarlandstraße wurde durch eine Umfrage unter 400 interessierten Haushalten ausgewählt. Aus der Arbeit des Vereins sind zwei Wohngruppen hervorgegangen: eine Genossenschaft und eine Wohnungseigentümergeinschaft. Die Bewohner sind also zum Teil selber als Bauherren aufgetreten. Weitere Wohnungen wurden von einem städtischen Wohnungsunternehmen sowie von der GmbH „Leben mit Behinderung“ errichtet.
4. Kassel Unterneustadt 1. BA seit Sommer 2000 bezogen	Im Rahmen des Gesamtprojektes Messeplatzbebauung (ca. 9,7 ha), 500 Meter Luftlinie von der Innenstadt entfernt, werden auf einer Fläche von 0,5 ha 54 autofreie Mietwohnungen (1. BA) und ca. zehn Eigentumswohnungen (2. BA) neu gebaut.	Die Autofreiheit wird im Bebauungsplan festgesetzt, und über privatrechtliche Verträge (Kauf- und Mietverträge) abgesichert. 0,1 Stellplätze je Wohneinheit müssen für Besucher plus 0,05 Stellplätze je Wohneinheit für Car-Sharing realisiert werden.	Initiatoren sind die Stadt Kassel und der Verein „AutoFrei Leben e.V.“. Der Verein ist Mitglied im Forum Unterneustadt und damit am Planungs- und Umsetzungsprozess der Unterneustadt beteiligt. Der Verein hat Vorschläge zu konkreten Umsetzungskonzepten erarbeitet. Die Mitgliedschaft von Bewohnern im Verein ist die Ausnahme.

Projekte in Deutschland und Europa	Konzept und Wohnangebot	Rechtliche Regelungen und Stellplätze	Initiatoren und Partizipation
5. München Kolumbusplatz seit November 1996 bezogen	Als Baulückenschließung wurden 75 Mietwohnungen für städtische Bedienstete sowie Angestellte des Krankenhauses Harlaching realisiert, 40 davon für autofreie Haushalte. Die Fläche ist 0,38 ha groß, liegt im Stadtteil Haidhausen ca. 1,4 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt.	Die Bewohner erklären im Mietvertrag, kein Auto zu besitzen oder dauerhaft zu nutzen. Es wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit festgesetzt. Die Stellplätze sind in einer Tiefgarage untergebracht. Die nicht hergestellten Stellplätze wurden abgelöst, die Zahlung der Ablösebeträge wurde auf Widerruf ausgesetzt.	Bauher und Vermieter ist die Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG München (GEWOFAG). Die Idee, Wohnungen für autofreie Haushalte vorzuhalten, basiert auf dem pragmatischen Grund, aus Flächenmangel nicht mehr als 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit unterbringen zu können.
6. München Riem seit Ende 2000 bezogen	Im Rahmen des Neubaus des Stadtteils „Messe Riem“ mit ca. 7000 WE und 13.000 Arbeitsplätzen wurden im 1. Bauabschnitt 14 Eigentums- und 27 Genossenschaftswohnungen autofrei realisiert; die Baugemeinschaft „Autofrei Wohnen“ mit geplanten 10-12 WE ist derzeit unklar.	Im Kaufvertrag zwischen Stadt und WEG „Autofrei Wohnen“ bzw. WOGENO wird ein Baukostenzuschuss zu Stellplätzen gemäß Stellplatzschlüssel von 0,2 vereinbart. Bei einem Stellplatzschlüssel von 0,21 sollten die Stellplätze im Rahmen eines Parkraumkonzepts für den ganzen Stadtteil in einer Tiefgarage realisiert werden. Es besteht eine Option auf zusätzlichen Ankauf von Stellplätzen bis zu einem Schlüssel von 0,4. Bei höherer Pkw-Besitzquote muss sprunghaft ein Schlüssel von 1,0 nachgewiesen werden, Absicherung der Nachzahlung über Höchstbetragssicherungshypothek.	Ein Interessierter bewarb sich bei der Stadt um ein Grundstück, um dort Eigentumswohnungen für Wohnen ohne eigenes Auto zu errichten. Mit Mitbauleuten wurde mit Hilfe von Architekten geplant. Die späteren Bewohner waren spätestens mit dem Beschluss zur Einzelgewerkvergabe sehr detailliert nicht nur bei der Planung, sondern auch bei der Umsetzung beteiligt. Auf Informationsveranstaltungen der Initiative „Wohnen ohne Auto“ bildete sich ein weiterer Interessentenkreis, der zusammen mit der WOGENO autofreies Wohnen realisierte.
7. Münster Gartensiedlung Weißenburg Bezug ist für Herbst 2001 vorgesehen	Als Modellprojekt des Landes NRW werden auf einem ehemaligen Kasernengelände (3,2 ha) 196 autofreie WE realisiert, davon 156 in Mehrparteienhäusern und 40 Reihenhäuser. Die Fläche liegt im Stadtteil Geist, ca. 2,5 km südlich der Altstadt.	Privatrechtliche Regelungen über Miet- bzw. Kaufverträge; ein Schlichtungsverfahren für Fälle, in denen es unzumutbar wird, ohne Auto zu leben, ist Teil des Vertrages. Im Baugenehmigungsverfahren wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze auf 0,2 begrenzt. Die Stellplätze für Car-Sharing und Besucher werden zentral am Rand der Siedlung realisiert.	Bauherr ist die Wohnungsgesellschaft Münsterland. Der städtebauliche Realisierungswettbewerb wurde ohne Beteiligung späterer Bewohner durchgeführt. Das Beteiligungsverfahren wurde vom WohnBund durchgeführt. Es diente zum einen der Bewohnerfindung; zum anderen wurden für die Bewohner verschiedene Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen eingerichtet.
8. Tübingen Französisches Viertel / Loretto Areal im Herbst 2000 waren beide Quartiere zu ca. 50% bebaut und bezogen	Im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (ca. 60 ha) werden Wohnungen für ca. 6.500 EW sowie Gewerbeflächen (2.500 Arbeitsplätze) neu erbaut sowie Altbauten umgebaut. Das Wohnungsangebot richtet sich sowohl an autofreie wie an autobesitzende Haushalte.	Der Erfüllungsnachweis der Stellplatzverpflichtung erfolgt über Baulasten auf den Parkierungsgrundstücken, dieser ist kostenlos. Zentrale Parkierungsanlagen werden von Investoren (u.a. Stadtwerke) gebaut und betrieben. Durch Mehrfachnutzung als Kurzzeitparkplätze für Besucher und Beschäftigte kann die tatsächliche Herstellung von 1,0 Stellplätzen pro WE plus 10% Puffer um ca. 1/3 reduziert werden. Das Gewerbe muss die erforderlichen Stellplätze mit 3.000 DM ablösen; Haushalte mit Pkw haben die Möglichkeit in den Parkierungsanlagen einen Stellplatz zu kaufen oder zu mieten	Gebaut wird ausschließlich in privaten Baugemeinschaften. Initiiert und durchgeführt wird die Entwicklungsmaßnahme vom Stadt-sanierungsamt Tübingen. Das Verkehrs- und Parkraumkonzept ist elementarer Bestandteil der Gesamtmaßnahme, wird auf Informationsabenden vorgestellt, diskutiert und gemeinsam mit den Bewohnern und Gewerbetreibenden umgesetzt.

Projekte im europäischen Ausland	Konzept und Wohnangebot	Rechtliche Regelungen und Stellplätze	Initiatoren und Partizipation
9. Amsterdam GWL-terrein seit 1998 bezogen	Neubau von 600 Wohnungen; je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen im Stadtteil Westerpark, ca. 2 km von Stadtzentrum entfernt.	Auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes ist das Gebiet für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt; der autofreie Charakter wurde im öffentlich-rechtlichen Bebauungsplan festgelegt. Jeder der Käufer muss eine Erklärung unterschreiben, dass er den autofreien Charakter des Projekts unterstützt und akzeptiert. Die 0,2 Stellplätze je Wohneinheit sind für Besucher, Behinderte und Car-Sharing vorgesehen.	Das Projekt wurde durch den Stadtteil Westerpark initiiert und durch fünf Wohnungsbauvereine realisiert.
10. Edinburgh Slateford Green seit 2000 bezogen	Neubau von 120 autofreien Wohneinheiten auf einer ehemaligen 1,4 ha großen Bahnlagerfläche 3 km süd-westlich des Stadtzentrums (94 Miet- und 26 Eigentumswohnungen).	Zu Section 75 des „Town and Country Planning Act 1997“ wurden sogenannte Heads of Agreement aufgestellt, die die Möglichkeit zur Reduzierung des normalen Stellplatzschlüssels bieten. Es wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,1 festgelegt. In Miet- und Kaufverträgen bestehen keine weiteren Regelungen, es gibt jedoch keine Parkmöglichkeiten auf der Fläche oder in der näheren Umgebung.	Initiator ist die Stadt Edinburgh. Investor und Vermietter ist die Canmore Housing Association Ltd.
11. Wien Floridsdorf seit Ende 1999 bezogen	Im Rahmen der Stadterweiterung Floridsdorf Ost mit 3.500 WE und ca. 1.900 Arbeitsplätzen wurden auf einer Fläche von 1,14 ha 244 autofreie Mietwohnungen gebaut. Das Projekt liegt ca. 6 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt. Es richtet sich ausschließlich an autofreie Haushalte.	Die Verpflichtung zum Autoverzicht wird durch privatrechtliche Erklärung zwischen Bauträger und Mieter geregelt. Die Stellplatzzahl wurde von 1,0 auf 0,1 herabgesetzt. Diese wurden als Car-Sharing Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht.	Initiator des Projektes ist die Stadt Wien. Der städtebauliche Wettbewerb wurde ohne Beteiligung der späteren Mieter durchgeführt. Individuelle Mitbestimmungsmöglichkeiten gab es für Haushalte bei der Wahl der Wohnung unter vielfältigen Katalogwohnungen; in Basiswohnungen waren nur noch geringfügige Sonderwünsche möglich; in Maßwohnungen konnte die leere Gebäudestruktur mit den Architekten selber geplant werden; anfängliche Selbstbauwohnungen konnten nicht realisiert werden. Es bestanden Möglichkeiten zur Mitbestimmung in den Bereichen Grünraum und Gemeinschaftsräume, Car-Sharing und Ausarbeitung der Selbstorganisation (Mietermitbestimmungsstatut).

Übersicht quartiersbezogener Mobilitätskonzepte

Projekte	Fakten zum Quartier und Wohnangebot	Mobilitätsangebote	Kosten	Kooperation	Finanzierung
1. Wohnquartier „Pulvermühle“ Berlin	Die GSW (Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungsbau-gesellschaft mbH) hat in Berlin-Spandau, ca. 3 km östlich des Zentrums Spandaus, 1.061 WE errichtet (973 Sozialwoh-nungen, 88 Eigentumswohnun-gen). Hintergrund der mobilitätsbe-zogenen Aktivitäten seitens der GSW waren Absatzschwierig-keiten der Wohnungen.	Quartiersbus Ein Kleinbus pendelt zwischen Wohnquartier und U-Bahn-Haltestelle (von 6 - 22 Uhr im 10-Minuten-Takt, Fahrzeit 6 Minuten).	normaler Tarif der Berliner Verkehrs-gesellschaft BVG	mit Berliner Verkehrs-gesellschaft BVG	GSW garantiert die Abnahme von 500 Jahresfahrkarten; die BVG ist für den Betrieb der Linie, das Fahrzeugmaterial und die Haltstel-leneinrichtung zuständig.
		Mieterticket Sämtliche Mieterinnen und Mieter der GSW (ca. 70.000 WE) können eine speziell rabatt-ierte ÖPNV-Jahresfahrkarte für das Stadtge-biet Berlin erwerben.	Preisvorteil von 100,- DM gegenüber dem herkömmlichen Tarif von ca. 1.000 DM	mit der BVG	BVG gibt die Tickets mit einem Großkundenrabatt von 50,- DM an die GSW ab, welche diese noch-mals mit 50,- DM bezuschusst; die Verwaltungs- und Marketingkos-ten trägt die GSW.
2. Wohnquartier „Borsbergstraße“ Dresden-Striesen	Die Wohnanlage der SÜDOST WOBÄ Dresden GmbH (989 WE; Altbauten der 30er und 50er Jahre; 1998/99 komplett saniert) liegt zentral im Stadt-teil Striesen, der direkt südöst-lich an die Innenstadt angrenzt.	Spezielles Car-Sharing Angebot Mieterinnen und Mieter der SÜDOST WO-BA können drei Car-Sharing-Fahrzeuge am Standort sowie alle übrigen Car-Sharing-Fahrzeuge von stadtmobil zu günstigeren Zugangskonditionen nutzen. Voraussetzung: Nutzungsvertrag mit stadtmobil Dresden und Mietvertrag mit der SÜDOST WOBÄ	Für Kunden der SÜDOST WOBÄ entfallen die übliche Kauti-on, Aufnahme-gebühr und Monats-beitrag, sie zahlen lediglich ein reines Nutzungsentgelt.	mit stadtmobil Car-Sharing GmbH in Dresden	Die SÜDWEST WOBÄ über-nimmt die Kauti-on (300 DM) und Aufnahmegebühr (50 DM) und richtet die Stellplätze ein; stadtmobil erhebt keine Monatsbeiträge.
3. Stadtteil „Vauban“ Freiburg	Auf einer 38 ha großen Kon-versionsfläche am südlichen Stadtrand von Freiburg, ca. 3 km von der Innenstadt, entsteht bis 2006 ein neuer Stadtteil mit 2.000 WE für 5.000 Bewohne-rinnen und Bewohner und 600 Arbeitsplätze. Das Wohnange-bot (70% Eigentum, 30% Miete/Bau-träger) ist in sieben von zehn Bau-feldern stellplatzfrei und wahlweise autofrei. Gut 50% der Haushalte des 1. BA sind autofrei.	Mobilitätspaket Haushalte im Stadtteil konnten im Paket die Mobilitätsangebote Car-Sharing, einmalig eine kostenlose BahnCard für die DB AG, einmalig eine kostenlose übertragbare ÖPNV-Jahresfahrkarte für den Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) sowie Ausleihmöglichkeit von Fahrradanhängern, Tandems, Rollern und Falträdern an der Fahr-radstation am Hauptbahnhof erwerben.	Einlage von 700 DM (900,- für Paare) an die FAG „Freibur-ger-Auto-Gesellschaft“, 50 DM Aufnahmege-bühr ; 60 DM Jah-resmitgliedsbeitrag	mit der Car-Sharing-Organisati-on (FAG)	Das Paket wurde vorfinanziert durch die „Freiburger-Auto-Gesellschaft“, und zu 50% rücker-stattet durch das LIFE-Programm der Europäischen Union.
		Mobilitätsbüro Allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils Vauban können sich durch Mitar-beiterinnen und Mitarbeiter des Forums Vau-ban e.V. rund um die Mobilität beraten las-sen.	kostenlos	mit der Fahrradsta-tion und Mobilitäts-zentrale am Hbf.	Im Rahmen der Personalkosten der fünf festen Forum-Mitarbeiter-innen und Mitarbeiter: Finanzie-rung zu 50% durch das LIFE-Programm der Europäischen Uni-on und die Stadt Freiburg.

Projekte	Fakten zum Quartier und Wohnangebot	Mobilitätsangebote	Kosten	Kooperation	Finanzierung
4. Wohnanlage „Pendleton Bar-racks“ Gießen	Auf einer Konversionsfläche hat die GSW (Gesellschaft für soziales Wohnen mbH) vier ehemals als Mannschaftsgebäude genutzte Kasernenblöcke in Wohnungen umbauen lassen. In den 89 Mietwohnungen (80% studentische Wohngemeinschaften, 20% Sozialwohnungen) leben etwa 220 Erwachsene und 40 Kinder und Jugendliche.	„Mieter Mobil“ Alle Bewohnerinnen und Bewohner können drei hauseigene Fahrzeuge (zwei Kleinwagen, einen Kombi) sowie einen Transporter der örtlichen Car-Sharing-Organisation StattAuto nutzen. Voraussetzung ist eine Nutzungsvereinbarung mit der GSW.	zweigeteiltes Tarifmodell: Nutzungsentgelt oder Grundgebühr und reduziertes Nutzungsentgelt; keine Kautions- oder Einlage	mit Consult 21 (Projektentwicklung) und StattAuto Gießen	Der Fuhrpark wird der GSW von einer markenunabhängigen Auto-leasinggesellschaft bereitgestellt; die Kosten müssen über die Gebühren gedeckt werden.
		Fahrradreparaturservice Bewohnerinnen und Bewohnern der Wohnanlage steht eine Werkstatt für Fahrrad-Check-Up und sonstige Reparaturen zur Verfügung.	für Nutzer des Fuhrparks kostenlos; für andere Mieter und größere Reparaturen gegen eine Gebühr	mit einer Jugendarbeitslosigkeits-Organisation	Die GSW stellt einen Raum und Werkzeug zur Verfügung.
5. Wohnquartier „Johannesplatz“ Halle an der Saale	Im Anschluss an eine durchgreifende Gebäudesanierung (Wohnquartier ca. 600 WE; näheres Plangebiet: 200 WE) wurde in drei Straßen teilweise der parkende und fahrende Kfz-Verkehr (zeitweise) herausgenommen. Das Wohnangebot richtet sich bevorzugt an autofreie Haushalte. Aufgrund des genossenschaftlichen Gleichstellungsprinzips müssen angebotene Dienstleistungen allen Mitgliedern zugänglich sein.	„Mieterticket“ Mieter und Mitglieder der Wohnungsbaugenossenschaft (ca. 6.400 Mtgl.) können eine speziell rabattierte übertragbare ÖPNV-Jahresfahrkarte für das Stadtgebiet erwerben.	Mitglieder des Bauvereins erhalten 3% Ermäßigung gegenüber den regulären Tarifen der HAVAG	mit der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG)	Die HAVAG gibt das Ticket mit Großkundenrabatt an die Mieterinnen und Mieter des Bauvereins ab.
		Allgemeines Car-Sharing Angebot Mieterinnen und Mietern des Bauvereins aber auch allen anderen Car-Sharing-Nutzerinnen und -Nutzern stehen zwei Pkw im Wohnquartier auf dafür markierten Stellplätzen im öffentlichen Raum bereit. Voraussetzung: Nutzungsvereinbarung mit TeilAuto Halle. Mit Mieterticket (oder allgemeiner Jahresfahrkarte der HAVAG) gibt es günstigere Konditionen.	ohne Mieterticket: reguläre Tarife von TeilAuto Halle (100,- DM Aufnahmegebühr, 50,- DM Jahresbeitrag, 400,- DM Kautions); mit Mieterticket entfallen Aufnahmegebühr und Jahresbeitrag	mit TeilAuto Halle, der HAVAG und der Stadt Halle	Die Vergünstigungen bei Aufnahmegebühr und Jahresbeitrag teilen sich zu 50% TeilAuto Halle und die HAVAG. Die Einrichtung der Stellplätze erfolgte durch die Stadt Halle.
6. „Stadthaus Schlump“ Hamburg	Umbau eines alten Stadtkrankenhaus zu 44 Mietwohnungen (ca. 100 Bewohner) durch die Gessner und Raap GbR (privater Wohnungsanbieter). Das Wohnangebot richtet sich sowohl an autofreie wie an autobesitzende Haushalte. Aufgrund des Bestandsschutzes mussten nur 15 Kfz-Stellplätze errichtet werden.	Mobilitätspaket „Wohn mobil“ Den Bewohnerinnen und Bewohnern stehen ohne Mehrkosten automatisch die folgenden Mobilitätsangebote zur Verfügung: hauseigener Car-Pool (zwei Kleinwagen, ein E-Fahrzeug, ein Transporter); ÖPNV-Jahresfahrkarte für den HVV - Hamburger Verkehrsverbund („Mieterticket“) und drei Leihfahrräder (City-Bikes).	Neben der Kaltmiete (19,90 DM/qm) zahlen die Bewohnerinnen und Bewohner lediglich ein reines Nutzungsentgelt für den Car-Pool (5,- bis 9,-DM/h je nach Fahrzeugtyp und die Leihfahrräder 1,-DM/h).	mit der Volkswagen AG und dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV)	Die Bereitstellung des Car-Pools wurde mit Forschungsgeldern der Volkswagen AG unterstützt. Die ÖPNV-Jahresfahrkarten bezieht der Wohnungsanbieter als Großkunde zu besonderen Konditionen vom HVV.

Projekte	Fakten zum Quartier und Wohnangebot	Mobilitätsangebote	Kosten	Kooperation	Finanzierung
7. „Habitat Siedlung“ Hannover-Kronsberg	Das Wohnquartier „Kronspark“ (2.000 WE auf 44 ha) liegt im Stadtteil Kronsberg am südöstlichen Stadtrand von Hannover, ca. 8 km Luftlinie von der City. Die Habitat-Siedlung des Wohnungsunternehmens Gundlach umfasst 93 Wohnungen speziell für Menschen, die multikulturell leben wollen.	„Mietermobil“ Den Mieterinnen und Mietern der Habitat-Siedlung (bei schlechter Auslastung ggf. auch Nachbarn) stehen drei Pkw zur Verfügung, die Stellplätze befinden sich voraussichtlich zunächst im öffentlichen Straßenraum. Nutzungsvoraussetzung: ein Mietvertrag und Nutzungsvertrag mit Gundlach, in dem eine Einzugsermächtigung gegeben oder Rechnungsstellung vereinbart wird.	Die Mieterinnen und Mieter zahlen lediglich ein reines Nutzungsentgelt (Zeit-Kilometer-Tarif).	mit der Volkswagen AG und dem Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Uni Hannover	Volkswagen beteiligt sich mit einer Startfinanzierung für das erste Jahr. Ab dem zweiten Jahr least Gundlach die Fahrzeuge bei VW, ebenso wie das Dispositionssystem. Gundlach bezahlt über die Nutzung einer Tankkarte die Spritkosten, die über das Kilometerentgelt an die Nutzerinnen und Nutzer weitergegeben werden.
8. Wohnanlage „Kolumbusplatz“ München	Die Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG (GeWofag) hat 75 Mietwohnungen für städtische Bedienstete sowie Angestellte eines Krankenhauses errichtet. Es mussten weniger als 50% der vorgeschriebenen Stellplätze erstellt werden. Insgesamt 42 WE sind autofreien Haushalten vorbehalten.	spezielles Car-Sharing Angebot Autofreie und autobesitzende Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnanlage können eine spezielle Nutzungsvereinbarung mit der Car-Sharing-Organisation StadtAuto München abschließen und daraufhin drei Car-Sharing-Fahrzeuge der Car-Sharing-Organisation StadtAuto München nutzen, die im Untergeschoss der Wohnanlage bereit stehen.	Die Bewohnerinnen und Bewohner zahlen lediglich ein reines Nutzungsentgelt (Zeit-Kilometer-Tarif).	mit StadtAuto München	Die GeWofag stellt die Stellplätze in der eigenen Garage bereit und übernimmt für ihre Mieterinnen und Mieter die Kautions- und Aufnahmegebühr bei der Car-Sharing-Organisation.
9. Wohnanlage „Lincoln“ Münster	Entwicklung von ca. 400 Whg. (Umbau von elf Kasernengebäuden), Neubauten, Miet- und Eigenheimen sowie einer Kita und eines Nahversorgungszentrums durch die Wohn+Stadt-bau GmbH auf einer 7 ha großen innerstädtischen Konversionsfläche (2,5 km Entfernung zur Altstadt). Gemäß Erschließungskonzept kommt dem Fuß- und Fahrradverkehr eine besondere Rolle zu. Der Kfz-Verkehr wird den Anforderungen an eine hohe Freiraum- und Wohnqualität untergeordnet.	exklusives Car-Sharing Angebot Bewohnerinnen und Bewohnern (Mietern und Eigentümern) der Wohnanlage sowie Mieterinnen und Mietern der umliegenden Wohn+Stadt-bau-Wohnungen stehen zwei Car-Sharing-Fahrzeuge in der Tiefgarage der Wohnanlage zur Verfügung, vorausgesetzt, sie schließen einen speziellen Nutzungsvertrag mit der örtlichen Car-Sharing-Organisation Stadtteilauto Münster ab, der an ein bestehendes Mietverhältnis / Kaufvertrag mit der Wohn+ Stadt-bau GmbH gebunden ist.	Die Kundinnen und Kunden der Wohn+Stadt-bau GmbH zahlen lediglich ein reines Nutzungsentgelt (Zeit-Kilometer-Tarif).	mit der Stadtteilauto Münster GmbH	Die Finanzierung ist eng mit der Einführung eines computergestützten Dispositionssystems für den gesamten Fuhrpark von Stadtteilauto verbunden. Das Wohnungsunternehmen übernimmt die Aufnahmegebühr (400 DM) sowie den Monatsbeitrag (17,50 DM), kommt für die Ertragssicherung der zwei Fahrzeuge auf und bürgt für die Liquidität ihrer Kunden, dafür wird es am Gewinn der Car-Sharing-Organisation beteiligt.

Projekte	Fakten zum Quartier und Wohnangebot	Mobilitätsangebote	Kosten	Kooperation	Finanzierung
10. „Scharnhäuser Schloßpark“ (bei Ostfildern (bei Stuttgart))	Auf einer 140 ha großen Konversionsfläche entsteht in der Stadt Ostfildern (bei Stuttgart) bis 2012 der neue Stadtteil Scharnhäuser Park mit 3.500 Wohneinheiten und 2.500 Arbeitsplätzen. Die Wohnanlage befindet sich auf einem 4,8 ha großen Grundstück im Süden des neuen Stadtteils. Sie umfasst 73 Wohneinheiten (21 Reihenhäuser und 52 Miet- und Eigentumswohnungen) sowie 23 Gewerbeeinheiten in sanierten Altbauten und Neubauten.	„Wohnen mit Car-Sharing“ Den Bewohnerinnen und Bewohnern der Wohnanlage, die Mitglieder in der Car-Sharing-Organisation „Gemeinschaftsauto Esslingen e.V.“ sind, steht an der Wohnanlage ein Car-Sharing-Fahrzeug (Kombi) zur Verfügung.	Es entfällt die Aufnahmegebühr von 100 DM und die Kautions von 1.000 DM. Der Jahresbeitrag beträgt 60 DM für die erste Person im Haushalt, 30 DM für jede weitere Person im Haushalt.	mit der Car-Sharing-Organisation Gemeinschaftsauto Esslingen e.V.	Das Car-Sharing-Fahrzeug wird von der Korff & Partner GmbH finanziert und bereitgestellt. Die Car-Sharing-Organisation „Gemeinschaftsauto Esslingen e.V.“ übernimmt die Organisation (Buchung, Wartung, Abrechnung).
		Private Einkaufsboxen Den Bewohnerinnen und Bewohnern der Wohnanlage steht als Grundausstattung der Wohnanlage mit Einzug ein Hauslieferservice durch örtliche Lebensmittelhändler und Aufbewahrungsboxen für angelieferte Waren zur Verfügung.	Die Nutzerinnen und Nutzer beteiligen sich an der Raum- und dem Mehraufwand des Hausmeisters.	mit einem örtlichen Einzelhändler für Lebensmittel	Einkaufsboxen sind im Kauf- bzw. Mietpreis für die Wohnungen enthalten
11. Wohnstandort „Thurm“ Zwickau	Thurm ist ein Ort mit 2.500 Einwohnern ca. 10 km nordöstlich von Zwickau. Die HaWoGe, (Haus- und Wohnungsbetreuungsgesellschaft) ist ein Franchise-Unternehmen der HaWoGe Germersheim, die ca. 12.000 WE in Deutschland verwaltet. In einer Plattenbausiedlung mit 300 WE in Thurm verwaltet sie 200 WE.	Wohnen und Auto Ausschließlich den Bewohnerinnen und Bewohnern der von der HaWoGe in Thurm verwalteten Wohnungen in der Schulstraße und am Außenring (sowohl Mieterinnen und Mietern als auch Eigentümerinnen und Eigentümern) stehen am Standort Thurm zwei Pkw zur Verfügung. Voraussetzung ist ein Nutzungsvertrag mit stadtmobil Dresden.	Die Bewohnerinnen und Bewohner zahlen ein reines Nutzungsentgelt, Aufnahmegebühren, Monatsbeitrag und Kautions fallen nicht an. Ab dem 40. Teilnehmer wird eine Aufnahmegebühr von 20 DM erhoben.	mit der Niederlassung Dresden der stadtmobil CarSharing GmbH Dortmund	Die HaWoGe deckt alle Kosten, die über das Nutzungsentgelt hinaus entstehen für einen Zeitraum von 18 Monaten. Sie übernimmt die Kautions (300 DM), den Monatsbeitrag und für die ersten 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Aufnahmegebühr. Die HaWoGe stellt Stellplätze und deckt die Kosten für die nötigen technischen Anlagen.

Workshop
„Strategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“
am 21. Mai 2001 von 13:30 – 18:00 Uhr
im Umweltbundesamt, Berlin
Kinosaal

Moderation: Gabriele Kotzke, *raum + prozess Hamburg*

Programm

ab 12.30 Uhr	Imbiss im Vorraum des Kinosaals
13.30 Uhr	Begrüßung Dr. Axel Friedrich, <i>UBA Berlin</i> Einführung in das Thema des Workshops Dr. Hedwig Verron, <i>UBA Berlin</i>
13.45 Uhr	Input aus den Vorstudien • Sozial- und verhaltenswissenschaftliche Erkenntnisse Dr. Marcel Hunecke, <i>SFZ Gelsenkirchen</i> • Erkenntnisse zum autofreien Leben/autofreien Wohnen Henrik Freudenau, <i>ILS Dortmund</i> • Politikwissenschaftliche Erkenntnisse Dr. Werner Reh, <i>Haan</i>
14.30 Uhr	Nachfrage, Kommentare, Diskussion
15.30 Uhr	Pause
16.00 Uhr	Diskussion über Forschungsbedarfe im politik- und sozialwissenschaftlichen Bereich für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung
17.50 Uhr	Fazit aus Sicht des Umweltbundesamtes
ca. 18.00 Uhr	Endes des Workshops



Arbeitspapier

Marcel Hunecke, Alexandra Schlaffer

Determinanten des Mobilitätsverhaltens

Das Mobilitätsverhalten wird durch eine Vielzahl von Motiven und Einstellungen beeinflusst (z. B. Optimierung des Kosten-Zeit-Aufwandes, normative Erwartungen, symbolische Bewertungen von Verkehrsmitteln). In den Verhaltens- und Sozialwissenschaften sind Handlungsmodelle mit unterschiedlichem Fokus entwickelt worden, in denen das Zusammenwirken der unterschiedlichen Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl beschrieben wird. In der Ökonomie und Soziologie dominieren Rational-Choice-Modelle, die das Mobilitätsverhalten als Resultat einer individuellen Nutzenmaximierung von objektivierbaren Größen (vor allem Geld und Zeit) betrachten. Die Rational-Choice Modelle erweisen sich häufig als zu undifferenziert und können nur auf einem hoch aggregierten Niveau zufriedenstellende Verhaltensprognosen liefern. Sozialpsychologisch fundierte Handlungsmodelle (Theorie des geplanten Verhaltens, Norm-Aktivations-Modell) beschreiben auf differenziertere Weise die mobilitätsrelevanten innerpsychischen Bewertungsprozesse, ohne jedoch die situativen Einflussfaktoren ausreichend zu berücksichtigen. Daher müssen folgende Fragen in zukünftigen Forschungsprojekten verstärkt angegangen werden:

- Analyse der Interaktion von individuumsexternen und individuumsimernen Einflussfaktoren beim Mobilitätsverhalten (z. B. Zusammenwirken von Preis und Umweltbewusstsein).
- Präzisierung der low-cost-Hypothese: Unter welchen Umständen werden umweltbewusste Einstellungen verhaltenswirksam ("Wie ist low-cost zu definieren")?
- Berücksichtigung der sozialkulturellen (symbolischen) Dimensionen der Mobilität (Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit) in den Handlungs- und Entscheidungsmodellen.
- Integration von Verhaltensgewohnheiten (habits) in die Handlungs- und Entscheidungsmodelle.

Lebensstile, Lebensphasen oder Mobilitätsstile: Zielgruppenmodelle im Bereich des Mobilitätsverhaltens

Eine Zielgruppendifferenzierung ist notwendig, um Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen zuzuschneiden. Wenig Klarheit besteht allerdings darin, welche Merkmale dazu geeignet sind, mobilitätsrelevante Zielgruppen zu bestimmen. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl von Zielgruppenansätzen (Lebensstile: SINUS-Milieus, Mobilitätsstile: CITY:mobil, U.MOVE), die aufgrund sehr unterschiedlicher Operationalisierungen nicht direkt miteinander vergleichbar sind. Weiterhin steht für viele Zielgruppenansätze ein Nachweis ihrer Verhaltensrelevanz aus. Daher ist für die Zukunft eine stärkere Vereinheitlichung der mobilitätsbezogenen Zielgruppenmodelle anzustreben. In diesem Zusammenhang gilt es zu klären:

- Welche Merkmale (Lebensstile, Mobilitätsorientierungen, handlungstheoretische Konstrukte, tatsächliches Verhalten) eignen sich zur Bestimmung von Zielgruppen für welche Formen des Mobilitätsverhaltens (z. B. Verkehrsmittelwahl, Wohnstandortwahl)?
- Möglichkeit der Übertragbarkeit der Zielgruppenmodelle auf unterschiedliche räumliche Regionen.
- Nachweise der Überlegenheit von komplexen Zielgruppenmodellen (z. B. Mobilitätsstile) gegenüber einfacheren Ansätzen (z. B. die Lebensphase).

Verhaltensbezogene Strategien zur Veränderung des individuellen Mobilitätsbereiches

Analytisch lassen sich unterschiedliche Formen von verhaltensbezogenen Interventionsstrategien differenzieren (Verhaltensangebote, Handlungsanreize, Wissensvermittlung, Verhaltensrückmeldung, Einstellungsänderung), die in der Praxis meist in kombinierter Form angewendet werden. Daher gibt es nur eine sehr kleine Anzahl von Studien im Mobilitätsbereich, in denen die Wirkungen der einzelnen Interventionsstrategien systematisch überprüft werden konnten. In zukünftigen Forschungsprojekten ist daher anzustreben, die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen auf Einstellungs- und Verhaltensebene über die Anwendung von Kontrollgruppen- und Prä/Post-Designs zu evaluieren. Ein besonderer Stellenwert kommt hierbei der Frage zu, in welcher Weise umweltbewusste Einstellungen auf lange Sicht durch materielle Anreize (z. B. Gratis-Tickets) beeinflusst werden.

Da in der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Umweltforschung bisher nur wenige methodisch kontrollierte Studien im Mobilitätsbereich durchgeführt worden sind, werden im Folgenden Faktoren aus erfolgreichen Praxisprojekten abgeleitet. Die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zur Verhaltensänderung wird hierbei auf der Grundlage von teilstandardisierten ExpertInneninterviews bewertet.

Erfolgsfaktoren

Ansatzpunkte zur Verhaltensänderung

- Erfolgreiche Projekte setzen in der Regel an mehreren Einflussfaktoren menschlichen Verhaltens gleichzeitig an. Als besonders wirksam haben sich Projekte erwiesen, die attraktive Verhaltensangebote mit finanziellen Handlungsanreizen und einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit kombinieren (z. B. Lemgo, Troisdorf, Templin).
- Verhaltensangebote (z. B. gut ausgebautes, einfach strukturiertes Stadtbussystem, attraktives Radwegenetz) und finanzielle Handlungsanreize (kostengünstiges Ticket) senken den Aufwand bzw. die Kosten des umweltschonenden Verhaltens und erleichtern damit den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Je mehr Kostenaspekte reduziert werden –Zeit, Bequemlichkeit, Preis, Transaktionskosten–, desto größer ist die Verhaltenswirksamkeit.
- Auch ohne eine Veränderung (kostenintensiver) situativer Merkmale ist eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens möglich (Schopfheim, 100.000 Tage ohne Auto). An Stelle von infrastrukturellen Veränderungen sind dann verstärkt Maßnahmen notwendig, die Problem- und Handlungswissen vermitteln (z. B. Fahrradstadtpläne, Mobilitätsberatung) oder eigene Erfahrungen in Bezug auf neue Verhaltensweisen ermöglichen (z. B. Schnuppertickets, kostenlose Testfahrten).

Marketing/Öffentlichkeitsarbeit

- Das Marketing muss maßgeschneidert sein und die Botschaft zum Kunden bringen (z. B. Hauswurfsendungen).
- Für die inhaltliche Vermittlung des Produktnutzens ist eine Kombination von ökologischen (Lärmbelastung, Luftqualität etc.) und eigennutzorientierten Aspekten (Lebensqualität, Gesundheit, soziale Kontakte etc.) hilfreich. Bei den untersuchten Fallbeispielen stehen die eigennutzorientierten Aspekte und die lokalen ökologischen Auswirkungen eindeutig im Vordergrund. Globale Umwelt- bzw. Klimaaspekte werden nur am Rande angesprochen.
- Dem event-Marketing (z. B. Aktionstage auf Volksfesten) wird in fast allen Projekten eine hohe Bedeutung beigemessen. Durch positive emotionale Erlebnisse werden Einstellungen eher verändert als durch reine Informationsvermittlung.
- Mobilitätszentren zur Information und Beratung haben sich nur dann als sinnvoll erwiesen, wenn sie in den Verkehrsverbund integriert sind (z. B. Verkehrsinsel in Frankfurt). Andernfalls werden sie entweder kaum nachgefragt (Schopfheim) oder sind nach Projektende nicht mehr finanzierbar.

- Das Leitbild der Multimobilität wird nur in wenigen Projekten aufgegriffen bzw. vermittelt.
- Eine große Verhaltensbarriere für eine stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellt der Organisationsaufwand dar. Als nützlich haben sich deshalb Maßnahmen wie übersichtliche integrierte Fahrpläne oder den Verkehrsverbund übergreifende Tickets erwiesen, die die Transaktionskosten eines umweltfreundlichen Verhaltens senken.

Zielgruppen

- Ein differenziertes zielgruppenorientiertes Marketing wird in der Praxis nicht betrieben. Meist fehlen hierfür die finanziellen Mittel. Wenn eine Zielgruppenorientierung erfolgt, ist sie entweder an Nutzergruppen (z. B. Verkehrsinsel Frankfurt) oder an Lebensphasen bzw. Interessenslagen (Schopfheim: Discobusse, Wanderbusse) orientiert. Für die Zielgruppenansprache hat sich in einigen Projekten auch der Einsatz von Multiplikatoren als erfolgreich erwiesen ("Esslingen geht", Schopfheim).
- Für eine effektivere Zielgruppenansprache wäre es hilfreich, die Motive herauszufinden, aus denen unterschiedliche Zielgruppen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. In Troisdorf beispielsweise ist der Anteil an Fahrradfahrern bei den älteren Menschen überdurchschnittlich gestiegen, was vermutlich auf verbesserte Sicherheitsaspekte beim Fahrradfahren zurückzuführen ist.

Evaluation

- Eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes wurde beim Weg zum Arbeitsplatz häufiger erreicht als beim Freizeitverkehr. Verkehrsmittel werden bei Standardwegen (Weg zum Arbeitsplatz) stärker nach rationalen Kriterien ausgewählt als bei unregelmäßig anfallenden Wegen (Freizeitverkehr) und sind somit einer Veränderung der Kosten-Nutzen-Situation, z. B. durch infrastrukturelle Maßnahmen, eher zugänglich. Darüber hinaus ist das Angebot des ÖV am Wochenende und abends meist wesentlich eingeschränkter, was wiederum die Kosten eines umweltfreundlichen Verhaltens erhöht.
- Die Dauerhaftigkeit von Verhaltenseffekten wird nur unzureichend evaluiert. In keinem der untersuchten Projekte fand eine Nach-Evaluation statt.



Arbeitspapier

Andrea Dittrich-Wesbuer, Henrik Freudenau

Autofreies Leben

Der Besitz eines Autos (im Sinne einer ständigen Verfügbarkeit) präjudiziert die Verkehrsmittelwahl in hohem Maße und ist deshalb ein **zentraler Ansatzpunkt zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs**.

In städtischen Räumen ist trotz eines hohen Anteils von „unfreiwillig“ autofreien Haushalten eine beachtliche **Teilgruppe mit positiven Lebensentwürfen ohne Auto identifizierbar**. Diese Menschen müssen als Vorbilder („Mobilitätspioniere“) herausgestellt und in der öffentlichen Diskussion um neue Mobilitätsleitbilder genutzt werden.

Erste Untersuchungen zeigen, dass ein spezifischer (etwa im Sinne eines "nachautomobilen") Lebensstil der autofrei Lebenden als möglicher Ansatzpunkt für zielgruppenbezogene Maßnahmen nicht ableitbar ist; vielmehr umfasst auch die Gruppe der „freiwillig“ Autofreien bei nur grober soziodemographischer und einstellungsbezogener Übereinstimmung sehr unterschiedliche Lebensentwürfe.

Als stärkste Gemeinsamkeit dieser Menschen ist die hohe Alltagsintegration des Nichtautobesitzes sowie insbesondere eine **hohe Zufriedenheit mit dem autofreien Leben** feststellbar, was als Anhaltspunkt für die bestehende Möglichkeit einer dauerhaften Konsolidierung autofreien Lebens gewertet werden kann. Bestehende Defizite in der Bewältigung der Mobilität ohne Auto werden erwartungsgemäß im Freizeitbereich am deutlichsten.

Die konkreten Beweggründe für die Autofreiheit sind in starkem Maße persönlichen bzw. situationsbezogenen Faktoren zuzuordnen. (Verkehrsbezogenes) Umweltbewusstsein ist nur bei einer kleinen Gruppe für die Entscheidung gegen das eigene Auto ausschlaggebend, aber als Motivation in der Förderung autounabhängiger Mobilität nutzbar.

Über gezielte Anreize (Verkehrsangebote, monetäre Vorteile) **ergänzt durch partizipative Elemente** ist es möglich, nennenswerte Gruppen von Autobesitzern bzw. Autofahrern zu einer weitgehenden Änderung ihres Mobilitätsverhaltens zu bewegen, die auch die Loslösung vom (eigenen) Auto bedeuten kann. Der Nachweis der dauerhaften Verhaltensänderung steht jedoch noch aus.

Autofreies Wohnen

Urbane, autofreie Wohnkonzepte sind deshalb besonders wirkungsvoll, weil sie die beiden zentralen Bestimmungsgrößen für das langfristige Verkehrsverhalten, die Wohnstandortwahl und den persönlichen Autobesitz, nachhaltig und dauerhaft beeinflussen. Realisierte Modellprojekte müssen in Bezug auf die mittel- und langfristige Wirkung evaluiert werden.

Derartige, aus den Anforderungen des Leitbilds der „Stadt der kurzen Wege“ ableitbare Wohnangebote setzen ausgewogen gemischte und verträglich dichte Baustrukturen mit hoher Wohn- und Freiraumqualität voraus. Für die städtebauliche **Umsetzung sowie verkehrsvermeidende und -verlagernde Wirkungen sind dabei weitgehende Restriktionen für den Autoverkehr unabdingbar**.

Erste Daten über die Interessenten- und Bewohnerstruktur bestehender autofreier Modellprojekte zeigen, dass **nicht nur autofreie Haushalte**, sondern in nennenswertem Umfang **auch autobesitzende Haushalte** angesprochen werden.

Allerdings ist **für restriktiv konzipierte Projekte** unter den derzeitigen gesellschaftlichen, ökonomischen und politisch-administrativen Bedingungen nur ein **begrenzt Nachfragepotenzial** zu erwarten. Um eine breitere Wohnbevölkerung zu erreichen, sind vor allem flexiblere Lösungen mit fakultativen autofreien Konzepten gefragt.

Die soziodemographischen Merkmale der Nachfrager zeigen, dass autofreie Wohnformen als qualitative urbane Wohnangebote als **Gegenentwurf zum „Wohnen im Grünen“** gerade für die ansonsten hochautomobile Bevölkerungsgruppe „Familie mit Kind(ern)“ hohe Attraktivität besitzen. Das höhere Bildungs- und Einkommensniveau **unterstreicht die bewusste Entscheidung und Wahlmöglichkeit dieser Menschen.**

Ausschlaggebender Grund für das Interesse an einem Umzug in eine autofreie Siedlung ist die **höhere Lebensqualität** durch weniger Lärm, mehr Grün und ein kinderfreundliches Wohnumfeld. Damit stehen die **persönlichen Benefits** im Vordergrund, der allgemeine Umweltschutzgedanke wird erst zweitrangig genannt (Marktforschungen).

Partizipation kristallisiert sich als ein **zentraler Faktor für eine erfolgreiche Umsetzung** heraus. Gemeinschaftsgefühl (Kollektivgedanke) und Sozialkontrolle motivieren zum Mitmachen und sind wichtige Elemente für die dauerhafte Funktionsfähigkeit autofreier Siedlungen. Dabei reduziert sich Partizipation nicht auf Verkehrsaspekte, gefragt sind vor allem Beteiligungsformen rund um das Bauen und Wohnen.

Die Erfahrungen aus dem Umsetzungsprozess zeigen die Bedeutung von Marketing- und Kommunikationsstrategien, die nicht die Restriktion – hier das „verbotene“ Auto – sondern die Qualitäten und Vorteile von Angeboten herausstellen. Die frühzeitige Vermittlung positiver Bilder ist vor allem auf der Entscheidungsebene von hoher Wichtigkeit.

Arbeitspapier

Werner Reh

1. Politikwissenschaftliche Forschungsansätze wie

- die Neue Institutionenökonomik (NIO) zur Analyse von Organisationsstrukturen und Anreizmechanismen (Bezugspunkte z. B.: Fiskalföderalismus, Spieltheorie),
- die Netzwerkanalyse oder
- die Policy Sciences (z. B. Implementationsstudien), die –unter Ausschöpfung der Erkenntnis der Umweltökonomie– zu gesicherten Aussagen über den Einsatz von Steuerungsinstrumenten (vgl. unten) gelangen können, während sie ansonsten eher nur einen kategorialen Rahmen für die Untersuchung des Policy-Zyklus bieten,

können wesentliche Beiträge für die Erklärung des Gelingens bzw. Scheiterns umweltorientierter Verkehrsprojekte liefern. Die jeweiligen **institutionellen Arrangements** müssen als eine Variable für das Gelingen oder Misslingen eines Politikwandels in Richtung Nachhaltigkeit einbezogen werden. Politische Entscheidungen sind dabei jeweils als **Mehrebenenentscheidungen** zu betrachten, wo Beiträge teilautonomer Instanzen (Fragmentierungsproblem!) koordiniert bzw. integriert und Konflikte zwischen divergierenden sozialen Interessen bearbeitet bzw. gelöst werden müssen (auch Verteilungskonflikte!).

Als integrative Sichtweise für künftige Untersuchungen von umweltorientierten Verkehrsprojekten aus der Sicht der Politikwissenschaft ist der von **Fritz W. Scharpf** entwickelte "**akteurszentrierte Institutionalismus**" besonders geeignet, weil dieser die o.g. Richtungen integriert und in einem einheitlichen, aber dennoch fruchtbaren Forschungsansatz zusammenführt (Interaktionsformen. Akteurszentrierter Institutionalismus in der Politikforschung, Opladen 2000). Untersuchungsgegenstand wären dann jeweils die Akteurskonstellationen (verstanden als "primäre" Akteure, die verbindliche kollektive Entscheidungen treffen) mit den dazugehörenden Policy-Netzwerken (Ziel: Einwirkung auf die "primären" Akteure, um soziale Interessen zu vertreten), die in verschiedenen normativen Kontexten (einseitiges Handeln, hierarchische Steuerung, Mehrheitsentscheidung, Verhandlung) mehr oder weniger problemlösungsadäquate Interaktionsformen entwickeln:

- marktgeprägtes Verhalten ohne Verbindlichkeit
- distributives bargaining (Koppelgeschäfte, Paketlösungen)
- Problemlösen (Voraussetzung: Kreativität, gute Kommunikationsfähigkeit, gegenseitiges Vertrauen)
- Positive Koordination (z. B. im Sinne einer Verkehrsentwicklungsplanung).

2. Die Verfügung über die wesentlichen Steuerungsinstrumente liefert eine wesentliche Erklärung für das Gelingen verkehrspolitischer Innovationsprozesse auf den verschiedenen politischen Handlungsebenen. Die Vorstudie belegt, dass z. B. die Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland faktisch über einen gut bestückten verkehrspolitischen Instrumentenkasten einschließlich der notwendigen finanziellen Mittel (meist in Form von Zuschüssen höherer Ebenen) verfügen.

Die Betrachtung der verschiedenen verkehrspolitischen Handlungsebenen zeigt, dass die verwaltungsjuristische Zuschneidung von Aufgaben des Jahres 1949 im Gegensatz zu anderen Bereichen (Umweltschutz z. B.) keinen "tektonischen Verschiebungen" unterworfen war und dass den einzelnen politischen Ebenen mit Ausnahme der Europäischen Union –wo die verkehrspolitische Handlungsfähigkeit aufgrund der Einstimmigkeitsvorschrift bei fiskalischen Entscheidungen bzw. ökonomischen Anreizen so-

wie des weitgehend fehlenden Zugriffs auf organisatorische Lösungen (Verfahrenssteuerung) und Infrastrukturplanung nicht gegeben ist – auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene durchaus angemessen ist. Fernverkehre, Regionalverkehre oder kommunale Verkehre können, bezogen auf die jeweiligen Problemlagen, den politischen und administrativen Willen vorausgesetzt, vernünftig bearbeitet werden. Die **kommunale Ebene** erweist sich bei näherer Betrachtung – und ganz entgegen dem üblichen kommunalpolitischen Lamento – als gut mit Handlungskompetenzen ausgestattet. Sie ist zwar nicht unmittelbar zuständig, hat aber einen faktisch guten Zugriff auf (vgl. auch die Übersicht über die Steuerungsinstrumente in der Anlage)

- Ordnungsrecht und dessen Kontrolle (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen Pkw)
- Kontrolle über das Verfahren (z. B. umfassende Beteiligung)
- Anreize (z. B. Tarife – vgl. den fahrscheinfreien Stadtbusverkehr in Templin oder verbilligte Monatskarten in Lemgo – oder GVFG-Subventionen)
- Überzeugung (z. B. mit Hilfe von Vorbildern)
- Kommunikation/Information/Marketing.

Der Zugriff auf Finanzen erfolgt regelmäßig über die Mobilisierung der Subventionen von unten. Weil diese mit der so genannten Gießkanne verteilt werden, stellt dies keine wirkliche Restriktion dar.

Unverständlich ist jedoch der seit langem zu beobachtende Verzicht der **Bundesebene** auf seine hierarchischen Steuerungsinstrumente (z. B. im Bereich der Bundesverkehrswegeplanung), die überhaupt eine Korrelation zwischen den Zielen und den umgesetzten Maßnahmen herstellt. Eine Optimierung der Aufgabenteilung kann gleichzeitig in Richtung **Supranationalisierung** (Verkehrssicherheitspolitik, Umweltauflagen) und eine optimale Dezentralisierung mit dem Ziel der Integration (positive Koordination) und Bündelung von Maßnahmen gehen. Auf **Landesebene** kann die **Gesamtverkehrsplanung** vor dem Hintergrund von Nachhaltigkeitszielen in der Raumordnung (vgl. die ABC-Planung in den Niederlanden) und Stadtentwicklung zum wichtigsten strategischen Ansatzpunkt einer umweltorientierten Verkehrspolitik werden, wenn sie zugleich ihre Programmkompetenz in der Subventionsvergabe ausschöpft (z. B. Gemeinschaftsaufgabe regionale Wirtschaftsstruktur, Städtebauförderung, Wohnungsbauförderung). Die Kommunen sollen dann die Aufgabe einer **integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung** erfüllen, die – wie alle anderen Ebenen – auch die **Verkehrsauswirkungen anderer Politiken** vorab prüft.

3. Stephan Bratzels Modell umweltorientierter Verkehrspolitik, das einen Wechsel der Akteurskonstellation und eine Legitimationskrise des wirtschaftlichen bzw. verkehrlichen Wachstumsmodells voraussetzt, kann anhand der in der Vorstudie untersuchten deutschen Beispiele nicht bestätigt werden. In keinem der 12 Fälle implizierte die umweltorientierte Verkehrspolitik einen grundlegenden politischen Wechsel. Es waren im Gegenteil deutliche, über "minimum winning coalitions" hinausgehende Mehrheiten (meist: große Koalitionen) zu beobachten. Dort, wo parteipolitische Polarisierungen auftraten (Lübeck, tlw. Freiburg Vauban) waren diese auf organisatorische und kommunikative Defizite zurückzuführen. Ferner scheinen die untersuchten Projekte auch das sich seit den letzten Jahren abzeichnende verkehrspolitische "Roll Back" relativ schadlos zu überstehen.

4. Erfolgsfaktoren¹

Organisation

Abteilungsübergreifende Zusammenarbeit (positive Koordination) in der Verwaltung deutlich über die Domäne der Verkehrspolitik hinaus (mit Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, mit Stadtmarketing...) ist unverzichtbar (im Sinne einer notwendigen Bedingung) einer umweltorientierten Verkehrspolitik (uVp).

Unverzichtbar ist ebenfalls die kontinuierliche Einbindung der Politik und das Engagement der politischen Führung (Stadtspitze) in den Entwicklungs- und Durchführungsprozess der uVp. Nur so können Institutionen "strategische Handlungsfähigkeit" erlangen (Gegenbeispiel Lübeck).

Ebenfalls unverzichtbar ist die kontinuierliche Einbindung fachlicher bzw. wissenschaftlicher Expertise in den politischen Problem- und Konfliktverarbeitungsprozess. Dabei geht es allerdings weniger um den "großen", in umfänglichen Gutachten dokumentierten Sachverstand als um die Fähigkeit den Entscheidungsprozess klar, einfach und robust zu strukturieren und Teilerfolge zu erringen (Musterbeispiel: Troisdorf).

Bei den Beteiligungsstrategien treten weniger klare Trends auf. Traditionellen, auf die formalen Institutionen konzentrierte Entscheidungsmodi (Templin, Lemgo) stehen Beispiele mit aufwendigen Beteiligungsformen gegenüber, die scheiterten (z. B. Lübeck – allerdings auch nicht plausiblen Strategiewechseln). Pragmatische Organisationsformen mit transparenten, operationalen Zielen, mit realistischen Einschätzungen der verfügbaren Ressourcen, mit Terminsetzungen und "Etappenzielen", die auch den Erfolg dokumentieren, schneiden besser ab als der Versuch, einen "consensus omnium" wie z. B. in Lokalen Agenda-Prozessen anzustreben.

Die Mitwirkung übergeordneter Instanzen, insbesondere der Landesebene, ist bei einigen Projekten unverzichtbar, allerdings weniger als Mitentscheidungsinstanz, denn –wegen der überlegenen Finanzkraft ihrer Haushalte– als Mitfinanzierungsinstanz. Das geht konform mit den Ergebnissen der Policy-Forschung, die zeigt, dass es darauf ankommt, dezentral die Mobilisierungsmöglichkeiten von Finanzmitteln kompetent für die eigenen Verkehrskonzepte zu mobilisieren. Den erfolgreichen Kommunen gelingt das in aller Regel sehr gut.

Anreize / Policystrukturen

Bei den erfolgreichsten Projekten (Templin, Lemgo, Freiburg-Vauban, Dresden ...) ist es entscheidend, dass die Kommunen ökonomische Anreize einsetzen können (fahrtscheinfreier Stadtbuss, verbilligte Tickets, Verzicht auf Stellplatzwerb). Als Anreiz ist auch die Verbesserung der ÖV- oder Radverkehrsinfrastruktur anzusehen.

Als wichtig stellt sich auch die Verfügbarkeit von Finanzierungslösungen heraus (z. B. die Möglichkeit, Kosten des fahrtscheinfreien Stadtbussverkehrs an die Kurgäste als Kunden weiterzugeben (Templin)).

Restriktive Strategien wurden nach dem Selbstverständnis der Interviewpartner nicht eingesetzt. Redistributive Konflikte im Straßenraum wurden dennoch gelöst (z. B. Lübeck, Troisdorf, Freiburg).

¹ Die folgenden kommunalen Beispielpunkte wurden untersucht: Dresden, Esslingen, Verkehrsinsel Frankfurt, Freiburg-Vauban, 100.000 Tage ohne Auto, Lemgo, Lübeck, RegioBahn Mettmann-Düsseldorf-Kaarst, Schopfheim, Templin, Troisdorf.

5. Produktdefinition, Produktnutzen

Erhebliche Potentiale liegen in einer verbesserten Definition des **Produktnutzens** für die "Kunden" des Unternehmens oder der Stadt (Zielgruppenorientierung), in der Entwicklung eines erweiterten Produktnutzens (Umfeldverbesserung) und langfristig der Definition des Umweltverbundes als System. Meist wurde auch ohne großen Marketingaufwand der städtische Nutzen klar kommuniziert (Troisdorf, Templin, Lemgo, RegioBahn, Dresden). Damit wird die strittige Verkehrsfrage in einen weiteren Kontext eingebettet, der auch Identifikationen erlaubt.

6. Kommunikation und öffentlicher Diskurs

Erfolgreiche Projekte benötigen eine intensive und kontinuierliche öffentliche Debatte mit klaren Rückmeldungen bzw. augenfälligen Demonstrationen ihres Erfolgs, der auch die aus Gründen des Nachrichtenwertes von Meldungen (Negativselektion der Medien) immer wieder auftauchenden kritischen Diskussionen in den Hintergrund verweist. Die kontinuierliche Präsenz in der Öffentlichkeit und die durchgehend positive Bewertung der Projekte bzw. der tlw. bundesweite Bekanntheitsgrad des Projekts ist ebenfalls eine wichtige Erfolgsbedingung (Templin, Lemgo, RegioBahn ...). Auch deshalb kam es ganz selten zu parteipolitischen Konfrontationen oder Absetzbewegungen der Opposition. Auch hier spielen Identifikationsmöglichkeiten mit der gesamten Stadt, aber auch Prestigewirkungen von Projekten eine erhebliche Rolle.

Workshop-Teilnehmer(innen)

Nr.	Name	Institution
1	Prof. Dr. Eckard Giese	Fachhochschule Erfurt Fachbereich Sozialwesen Lehrgebiet Psychologie Altonaerstr. 25 88084 Erfurt Tel: (0361) 67 00-540 Fax: (0361) 67 00-533 e-mail: giese@soz.fh-erfurt.de
2	Konrad Götz	ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung Forschungsbereich Sozialempirie und Mobilität Hamburger Allee 45 60486 Frankfurt am Main Tel: (069) 707 69 19-21 FAX: (069) 707 69 19 11 e-mail: goetz@isoe.de
3	Dr. Rainer Höger	ZEUS - Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung an der Ruhr-Universität Bochum Universitätsstraße 142 44799 Bochum Tel: (0234) 70 99 23 - 30 Fax.: (0234) 70 99 23 - 31 e-mail: hoeger@zeusgmbh.de
4	Ulrich Petchow	IÖW - Institut für ökologische Wirtschaftsforschung Forschungsfeld Stadtentwicklung, Planung, Verkehr Potsdamer Straße 105 10785 Berlin Tel.: (030) 88 45 94-0 Fax: (030) 88 25 439 e-mail: ulrich.petchow@ioew.de
5	Oliver Pressmar	Planungsbüro Pressmar Stadtplanung mit umweltpsychologischen Konzepten Forchenrainstraße 13 70839 Gerlingen Tel.: (07156) 24 289 Fax: (07156) 48270 e-mail: o.pressmar@t-online.de
6	Dr. Stephan Rammner	WZB – Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung Abt. Organisation und Technikgenese Reichpietschufer 50 10785 Berlin Tel.: (030) 25 491-241 Fax: (030) 25 491-213 e-mail: rammner@medea.wz-berlin.de
7	Dr. Hedwig Verron	Umweltbundesamt Abt. Umwelt und Verkehr Postfach 33 00 22 14191 Berlin Tel: (030) 89 03-24 06 Fax: (030) 89 03-21 06 e-mail: hedwig.verron@uba.de
8	Alice Döldissen	Umweltbundesamt Abt. Umwelt und Verkehr Postfach 33 00 22 14191 Berlin Tel: (030) 89 03-26 20 Fax: (030) 89 03-21 06 e-mail: alice.doeldissen@uba.de

9	Dr. Axel Friedrich	Umweltbundesamt Abt. Umwelt und Verkehr Postfach 33 00 22 14191 Berlin Tel: (030) 89 03-25 62 Fax: (030) 89 03-21 06 e-mail: axel.friedrich @uba.de
10	Andrea Dittrich-Wesbuer	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW Forschungsbereich Verkehr Postfach 10 17 64 44017 Dortmund Tel: (0231) 90 51-272 Fax: (0231) 90 51-280 e-mail: andrea.dittrich-wesbuer@ils.nrw.de
11	Henrik Freudenau	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW Forschungsbereich Verkehr Postfach 10 17 64 44017 Dortmund Tel: (0231) 90 51-279 Fax: (0231) 90 51-280 e-mail: henrik.freudenau@ils.nrw.de
12	Dr. Marcel Hunecke	Sekretariat für Zukunftsforschung Virchowstr. 120 45886 Gelsenkirchen Tel: (0209) 172 20 70 e-mail: marcel.hunecke@ruhr-uni-bochum.de
13	Alexandra Schlaffer	Sekretariat für Zukunftsforschung Virchowstr. 120 45886 Gelsenkirchen Tel: (0209) 172 20 70 e-mail: schlaffer@sfz.wipage.de
14	Dr. Werner Reh	Robert-Koch-Str. 15 42781 Haan Tel: (02129) 84 79 Fax: (02129) 34 23 67 e-mail: werner.reh@t-online.de
15	Gabriele Kotzke	raum + prozess Büro für Kommunikation und Prozessgestaltung Klopstock Platz 9 22765 Hamburg Tel: (040) 39 80 37-91 Fax: (040) 39 80 37-92 e-mail: raum_prozess@t-online.de