

Eigentlich sollte ich ja mit dem Rad zur Uni fahren ...

Verkehrsmittelbezogene Einstellungen und Verkehrsmittelnutzung Studierender

Von Sebastian Bamberg und Peter Schmidt

Die hohen Ozonwerte und die daraus resultierende gesundheitliche Gefährdung der Bevölkerung machen es uns wieder einmal unerbittlich klar: Der motorisierte Straßenverkehr ist zum Umweltfeind Nummer eins geworden. Kaum jemand bestreitet noch, daß wir die Autonutzung unbedingt einschränken müssen. Aber dennoch sind Maßnahmen, die darauf abzielen, das Autofahren unattraktiver zu machen, äußerst unpopulär. Das Wissen um die ökologischen Folgen der Autonutzung setzt sich nicht direkt in die individuelle Entscheidung um, vom Auto auf umweltverträglichere Verkehrsmittel umzusteigen. Ist das bei Studierenden, denen allgemein ein überdurchschnittlich hohes Umweltbewußtsein nachgesagt wird, anders? Wovon hängt in dieser Bevölkerungsgruppe die Bereitschaft ab, umweltverträglichere Verkehrsmittel zu benutzen? Wo könnten erfolgversprechende Ansatzpunkte liegen, die Bereitschaft von Studierenden zu erhöhen, vom Auto beispielsweise auf das Fahrrad umzusteigen? Mit diesen Fragen befaßt sich eine Untersuchung, die am Institut für Soziologie entstanden ist und zur Vorbereitung eines Projekts über „Verkehr und Umwelt“ dient.

Die enormen sozialen und ökologischen Folgekosten des motorisierten Straßenverkehrs werden auch der breiten Öffentlichkeit immer bewußter. Der Ruf nach umweltverträglicheren Verkehrskonzepten wird immer lauter. Ein zentrales Element solcher Konzepte ist der Versuch, den Anteil des motorisierten Straßenverkehrs zugunsten umweltverträglicherer Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen zu senken.

So unstrittig diese Forderung auf allgemeiner politischer Ebene ist, um so strittiger ist die Frage, mit welchen politischen Strategien und Maßnahmen diese Trendumkehr bewirkt werden soll. In den konkreten verkehrspolitischen Entscheidungskonflikten steht dem Wissen um die Notwendigkeit der Einschränkung z.B. des motorisierten Individualverkehrs die Angst vor befürchteten sozialen und ökonomischen Folgekosten solcher Maßnahmen gegenüber.

Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen, sind zudem bei den Bürgern und Bürgerinnen äußerst unpopulär. Gerade auf der Ebene des einzelnen Autonutzers zeigt sich das ganze Dilemma der augenblicklichen Situation: Zwar geben nach vielen Befragungen die Bürgerinnen und Bürger an, Verkehrsprobleme seien mit die schlimmsten, und der Autoverkehr müsse unbedingt eingeschränkt werden. In der eigenen Verkehrsnachfrage aber steht das selbstverständlich vorhandene Auto nach wie vor an erster Stelle. „Natürlich soll man weniger Auto fahren – aber doch nicht ich“, scheint die Devise zu lauten.

Individuelles Nutzen-Kosten-Kalkül

Diese Haltung läßt sich gut im Rahmen des „Rational-Choice“-Ansatzes menschlichen Handelns erklären (siehe z.B. Diekmann & Preisendörfer 1992): Nach dieser theoretischen Auffassung liegen dem individuellen Verhalten Nutzen-Kosten-Kalküle zugrunde. D.h. kurzfristige, situationsbezogene Rationalität oder, einfacher formuliert, Bequemlichkeit ist ein wichtiger Steuerungsmechanismus individuellen Verhaltens. Aus der Sicht des einzelnen Autofahrers ist der Verzicht auf das Auto für ihn mit erheblichen Unbequemlichkeiten, wie beispielsweise geringerer Flexibilität und Abhängigkeit von anderen, verknüpft, ohne daß sich durch seinen persönlichen Verzicht die Umweltqualität für ihn spürbar verbessert. Er/sie fährt am besten, wenn möglichst viele andere Autofahrer auf ihr Gefährt verzichten. Das Gut „Umweltqualität“ weist damit die Merkmale eines Kollektivguts auf. Von individuell-rationalen Akteuren ist in einer derartigen Situation nach dem Rational-Choice-Ansatz zu erwarten, daß sie als „Trittbrettfahrer“ operieren und das eventuell kooperative Verhalten anderer Personen „ausbeuten“. Diese Verhaltensweise läßt sich zudem individuell durch viele gute Gründe („objektive Sachzwänge“) rechtfertigen. Die mögliche kognitive Dissonanz zwischen dem Wissen um die sozialen und ökologischen Folgekosten des Autofahrens und der eigenen Autonutzung läßt sich durch „Ersatzmanöver“,

wie Verschiebung der Verantwortung, Bagatellisierung der Probleme und subjektives Ausblenden bedrohlicher Informationen, verringern.

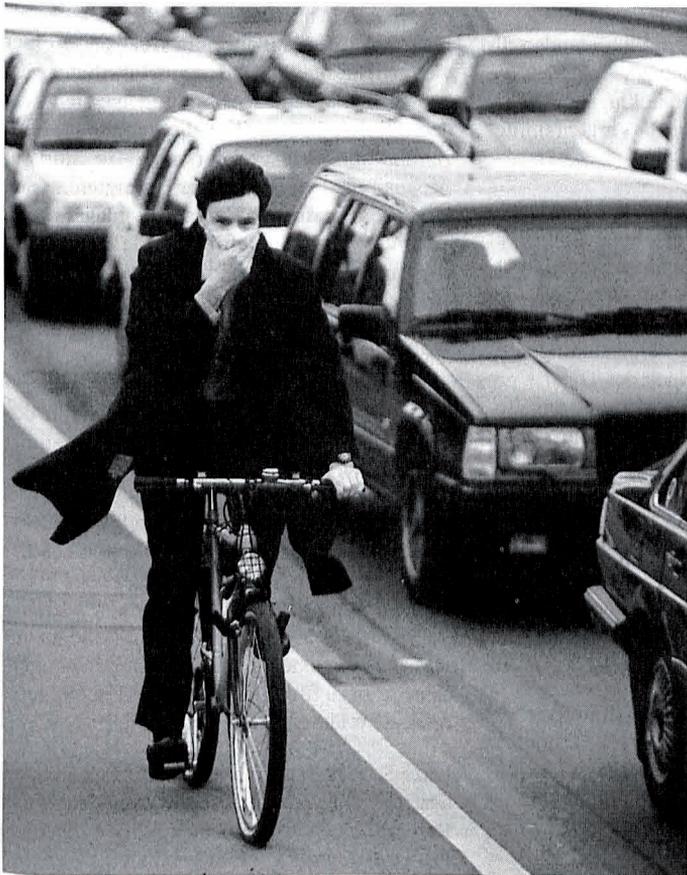
Nach Auffassung des Rational-Choice-Ansatzes wird in dieser Situation mit zahlreichen anonymen Beteiligten und hoher subjektiver Kosten-Nutzen-Differenz zwischen umweltgerechten und umweltschädlichen Verhaltensalternativen allein moralischen Appellen an die Selbstdisziplin umweltbewußter Akteure kaum Erfolg beschieden sein. In derartigen Situationen ist eine Veränderung der individuellen Anreizstruktur hin zur Nutzung von umweltverträglicheren Verkehrsmitteln eine notwendige Voraussetzung zum Umsteigen.

Die Veränderung der Anreizstruktur – weg vom Auto, hin zur Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsmittel – ist jedoch meistens mit beträchtlichen ökonomischen (z.B. Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs-Angebots) oder politischen (z.B. strikte Parkraumbewirtschaftung) Kosten verbunden. Damit kommt bei der Konzeption neuer, umweltverträglicherer Verkehrskonzepte der Frage, welche sozialen, ökonomischen und individuellen Faktoren die individuelle Entscheidung, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen, determinieren und wie Verkehrskonzepte gestaltet werden müssen, damit sie den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen entsprechen und so von ihnen akzeptiert werden, eine wichtige vorbereitende Funktion zu.

Sozialpsychologische Erklärungsmodelle

Aus der Gesamtgruppe von 3000 Erstsemestern an der Universität Gießen haben wir an einer Zufallsstichprobe von 188 Studenten/innen die Kosten-Nutzen-Aspekte untersucht, die die Entscheidung für die Nutzung der Verkehrsmittel Auto und Rad zum Vorlesungsbesuch determinieren.⁷ Das Verkehrsmittelnut-

⁷An dieser Stelle möchten wir dem Präsidenten der Universität Gießen, Prof. Bauer, und dem Büro für Studienberatung für die tatkräftige und unbürokratische Hilfe bei dieser Untersuchung danken.



Auch Radfahrer haben es manchmal nicht leicht...

Foto: AP

über die Konstrukte „Einstellung“, „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ und „subjektive Norm“, letztendlich eine Funktion verhaltensrelevanter Informationen oder Überzeugungen. Ajzen unterscheidet drei Arten von Überzeugungen: verhaltensbezogene Überzeugungen, die die Einstellung dem Verhalten gegenüber beeinflussen; normative Überzeugungen, die er als Determinanten subjektiver Normen ansieht, und Kontrollüberzeugungen, auf denen die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beruht. Ajzen postuliert im Anschluß an die Wert-Erwartungs-Theorie, daß die jeweilige verhaltensbezogene Einstellung durch die Multiplika-

tion von Wahrscheinlichkeitszuschreibungen und Bewertungen objekt- und verhaltensbezogener Attribute in Form eines Produktsommenmodells geschätzt werden kann. Die subjektive Norm kann durch die Multiplikation normativer Erwartungen, die mit einer Verhaltensweise verbunden sind, mit der Einwilligungsbereitschaft gegenüber normativen Bezugsgruppen geschätzt werden. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann durch die Multiplikation von schwierigkeitsbezogenen Attributen mit dem erschwerenden oder erleichternden Beitrag dieser Attribute bei der Verhaltensausführung in der Form eines Produktsommenmodells geschätzt werden.

Die Abbildung 1 enthält die Ergebnisse der empirischen Überprüfung der theoretisch postulierten Zusammenhänge zwischen den Modellvariablen. Diese Zusammenhänge entsprechen sowohl in der Richtung wie in der Stärke den theoretischen Erwartungen. Über 60% der Varianz in der Variablen „Intention, das Auto zu benutzen“ und 72% der Varianz in der Variablen „Intention, das Rad zu benutzen“ lassen sich durch die Ausprägung der drei Modellvariablen „Einstellung“, „subjektive Norm“ und „subjektive Handlungskontrolle“ vorhersagen. Alle errechneten Beta-Koeffizienten sind positiv, d.h. je größer die subjektive Kontrolle über die Entscheidung, mit dem Auto oder Rad zu universitären Veranstaltun-

zungsverhalten von Studierenden ist auch deshalb besonders interessant, weil wir davon ausgehen, daß in dieser Gruppe das Umweltbewußtsein und die Absicht, sich umweltverträglich zu verhalten, relativ hoch ausgeprägt ist. Damit dürfte für diese Gruppe die Charakterisierung der Autonutzung als Dilemmasituation besonders zutreffend sein.

Zur empirischen Analyse individueller Verkehrsmittelwahlentscheidungen haben wir die Theorie geplanten Verhaltens von Ajzen (1991) verwendet. Diese Theorie enthält wesentliche Elemente des Rational-Choice-Paradigmas. Sie betrachtet die Intention, eine Handlung auszuführen, als Funktion der gewichteten Summe dreier Variablen: der Einstellung zu dieser Handlung, der subjektiven Norm, die den wahrgenommenen sozialen Einfluß auf die Handlungsausführung erfaßt, und der wahrgenommenen eigenen Kontrolle über die Ausführbarkeit einer Handlung. Die Handlungsintention wird als unmittelbarer Prädiktor des tatsächlichen Verhaltens angesehen.

Auf einer zweiten Ebene macht die Theorie geplanten Verhaltens Aussagen darüber, welche Faktoren die drei Konstrukte „Einstellung“, „subjektive Norm“ und „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ beeinflussen. Nach Ajzen ist aktuelles Verhalten, vermittelt

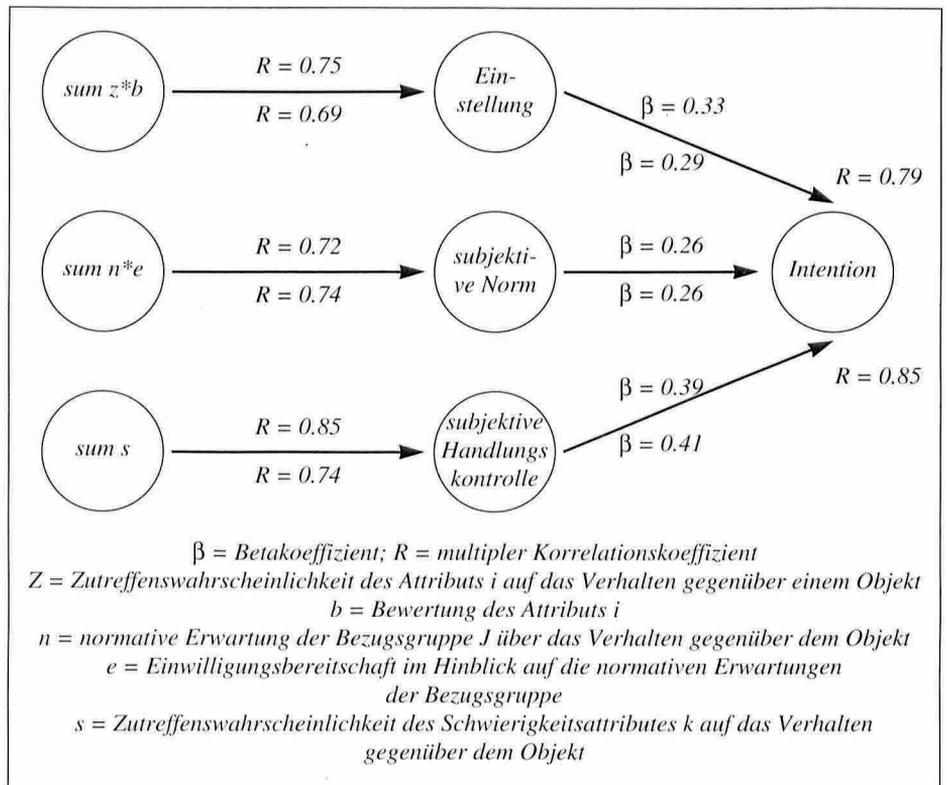


Abb. 1: Graphische Darstellung der Theorie des geplanten Verhaltens. In der Abbildung sind die mittels multipler Regression errechneten Beta- und multiplen Korrelationskoeffizienten enthalten (die über den Pfeilen stehenden Koeffizienten beziehen sich auf die Intention, mit dem Auto zu universitären Veranstaltungen zu fahren; die unter den Pfeilen stehenden Koeffizienten auf die Intention, mit dem Rad zu universitären Veranstaltungen zu fahren).

gen zu fahren, wahrgenommen wird, je positiver die Einstellung gegenüber den Verkehrsmitteln Auto oder Rad ist, und je stärker die subjektive Norm ist, das Verkehrsmittel Auto oder Rad zu benutzen, desto stärker ist die Intention der von uns befragten Studierenden, das jeweilige Verkehrsmittel zu benutzen.

Die jeweilige Höhe der Beta-Koeffizienten beschreibt die relative Einflußstärke der einzelnen Modellvariablen „Einstellung“, „subjektive Norm“ und „subjektive Handlungskontrolle“ auf die Ausprägung der Variablen „Nutzungsintention Rad/Auto“. In beiden Regressionsmodellen ist das Beta-Gewicht der Variablen „subjektive Handlungskontrolle“ am stärksten, gefolgt von der Variablen „Einstellung“. Am schwächsten ist in der vorliegenden Untersuchung das Beta-Gewicht der Variablen „subjektive Norm“ auf die Intention, das Auto bzw. Rad zum Besuch universitärer Veranstaltungen zu benutzen. Dieses Ergebnis bestätigt die oben formulierte Hypothese, daß die individuelle Verkehrsmittelwahl stärker durch Nutzen- und Kostenkalküle, die als Folgen der Entscheidung selbst gesehen werden, beeinflußt wird, als durch soziale Kosten, bzw. „Gewinne“, die durch Übereinstimmung oder Nichtübereinstimmung mit Bezugsgruppen entstehen.

Das die angegebene Intention, mit dem Auto oder Rad zu universitären Veranstaltungen zu fahren, stark mit dem tatsächlichen Verkehrsmittelnutzungsverhalten zusammenhängt, wird durch den Befund gestützt, daß rund 99% der befragten Studierenden, die eine hohe bis sehr hohe Intention angaben, das Auto benutzen zu wollen, am Befragungstag auch mit dem Auto zur Veranstaltung gekommen sind. Dieser Zusammenhang ist zwischen der Intention radzufahren, und der tatsächlichen Radnutzung am Befragungstag nicht so stark: Rund 55% der Studierenden mit hoher bis sehr hoher Intention, das Rad benutzen zu wollen, sind auch am Befragungstag mit dem Rad zur universitären Veranstaltung gekommen; rund 26 % dieser Befragten mit dem Auto, und 19% mit anderen Verkehrsmitteln.

Tabelle 1 stellt die Mittelwerte in der Gesamtgruppe der von uns befragten Studierenden für die Variablen „Einstellung“, „subjektive Norm“ und „subjektive Handlungskontrolle“ gegenüber der Nutzung der Verkehrsmittel Auto und Rad dar:

Die von uns befragten Studierenden haben eine deutlich positivere Einstellung gegenüber der Autonutzung als gegenüber der Radnutzung. Zudem sehen es die Befragten im Durchschnitt als weniger schwierig an, mit dem Auto zu universitären Veranstaltungen zu fahren als mit dem Rad. Nach der Theorie geplanten Verhaltens müßten die von uns Befragten deutlich stärker das Auto benutzen als das Rad. Diese Erwartung wird empirisch bestätigt: Am Befragungstag sind 63% der von uns Befragten mit dem Auto zur Veranstaltung gekommen, 20% mit dem Rad und 17% mit anderen Verkehrsmitteln. Die von uns befragten Studierenden teilen also die allgemein hohe Präferenz dieser Gesellschaft für das Verkehrsmittel Auto.

Worauf beruht nun die starke Präferenz der Studierenden für das Auto als Verkehrsmittel? Dazu haben wir sie angeben lassen, wie wichtig zehn mit der Nutzung von Verkehrsmitteln verbundene Attribute für sie sind. Anschließend sollten sie beurteilen, inwieweit diese zehn Attribute auf die Rad- bzw. Autonutzung zutreffen. Tabelle 2 stellt die mittleren Wichtigkeitsurteile der Attribute in der Gesamtgruppe und die Zutreffenswahrscheinlichkeit der Attribute auf die Rad- bzw. Autonutzung dar.

Die Attribute „flexibel“, „pünktlich“, „schnell“ und „sicher“ werden von den Studierenden als besonders wichtige Attribute eines Verkehrsmittels, mit dem zu universitären Veranstaltungen gefahren wird, angesehen. Attribute wie „zu mir passend“, „streßfrei“, „preisgünstig“ und „komfortabel“ scheinen eine eher untergeordnete Rolle zu spielen. Auffallend ist ferner, daß das Attribut „ökologisch“ zu den drei als eher unwichtig eingestuften Verkehrsmittelattributen gehört. Tabelle 2 ist zu entnehmen, daß für die Studie-

renden mit Autonutzung deutlich stärker als für die mit Radnutzung die Realisierung der vier wichtigen Verkehrsmittelattribute verbunden ist. Wie aus Abbildung 1 ersichtlich, determiniert die jeweils wahrgenommene Nutzenfunktion der Verkehrsmittel in starkem Ausmaß die Einstellung der Befragten zu den Verkehrsmitteln. Die Daten deuten darauf hin, daß Verkehrsmittelattribute wie „preisgünstig“ und „ökologisch“ mit relativ geringem Gewicht in die individuelle Nutzenkalkulation eingehen: Obwohl Radfahren von den Befragten deutlich stärker mit den Attributen „preisgünstig“ und „ökologisch“ verbunden wahrgenommen wird als das Autofahren, ändert das nichts an der deutlich positiveren Einstellung der Befragten dem Autofahren gegenüber.

Während die bisher dargestellten Befunde sich auf die Gesamtgruppe aller befragten Studierenden beziehen, möchten wir jetzt der Frage nachgehen, ob sich zwischen Studierenden mit hoher Intention, das Rad oder das Auto zu benutzen, charakteristische Einstellungsunterschiede bezüglich der Verkehrsmittelnutzung feststellen lassen.

Dazu haben wir aus der Gesamtgruppe anhand der Variablen „Intention, das Auto bzw. das Rad zu benutzen“ zwei Subgruppen gebildet. Die eine Subgruppe (N=87) enthält Studierende mit einer hohen bis sehr hohen Intention, das Auto zu benutzen, die andere Subgruppe (N=70) Studierende mit einer hohen bis sehr hohen Intention, das Rad zu benutzen. Die Subgruppe der Autonutzer hat eine extrem positive Einstellung der Autonutzung gegenüber (Mittelwert 8.21) und eine stark negative Einstellung der Radnutzung gegenüber (Mittelwert -3.60). Die Subgruppe der Radnutzer hat eine stark positive Einstellung der Radnutzung gegenüber (Mittelwert 6.55) und eine schwach negative Einstellung der Autonutzung gegenüber (Mittelwert -0.98). In der Gesamtgruppe korreliert die Intention, das Auto zu benutzen, zu -.68 mit der Intention, das Rad zu benutzen. In einer multiplen Regressionsanalyse zeigt sich, daß die stark positive Einstellung gegenüber dem Autofahren in der Subgruppe „hohe Intention, das Auto zu benutzen“ besonders gut durch die Verkehrsmittelattribute „flexibel“ und „pünktlich“ vorhergesagt werden kann; die stark positive Einstellung der Subgruppe „hohe Intention, das Rad zu benutzen“ besonders gut durch die Verkehrsmittelattribute „flexibel“, „ökologisch“ und „schnell“. Dieser Befund deutet darauf hin, daß das Verkehrsmittelattribut „ökologisch“ in der Subgruppe „hohe Intention, das Rad zu benutzen“ stärker in die Nutzenkalkulation eingeht als in der Subgruppe „hohe Intention, das Auto zu benutzen“. Ein Vergleich der Mittelwerte in der Variablen „auf ökologische Art und Weise zu universitären Veranstaltungen zu kommen ist mir wichtig“ zwischen den beiden Subgruppen weist in dieselbe Richtung: In der Subgruppe „hohe Intention, das Rad zu be-

Tabelle 1: Die Mittelwerte (M) und Standardabweichungen (S) der Variablen „Einstellung“, „subjektive Norm“ und „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ in der Gesamtgruppe (N=188)

	M	S
Einstellung Autofahren	4,11	6,49
Einstellung Radfahren	0,27	7,92
Norm Radfahren	-0,01	2,15
Norm Autofahren	0,18	2,05
Verhaltenskontrolle/Auto	2,55	5,93
Verhaltenskontrolle/Rad	1,58	6,43

Der Wertebereich der Einstellungs-Skalen kann theoretisch Werte zwischen +12 und -12 annehmen; der Wertebereich der Skalen „Norm“ von +3 bis -3 und der Skalen „Verhaltenskontrolle“ von +9 bis -9

nutzen“ wird diese Variable deutlich wichtiger eingestuft (Mittelwert 2,35) als in der Subgruppe „hohe Intention, das Auto zu benutzen“ (Mittelwert 1,56). Für die Radnutzer scheinen die ökologischen Konsequenzen der Verkehrsmittelwahl einen höheren Stellenwert im individuellen Entscheidungsprozeß zu besitzen. Diese Befunde deuten auf den Einfluß umweltschutzbezogener Einstellungen auf das individuelle Verkehrsmittelnutzungsverhalten hin.

Nun hat jedoch die empirische Überprüfung der Theorie des geplanten Handelns gezeigt, daß die Variable „Einstellung“ nur eine der Determinanten der Intention darstellt, das Verkehrsmittel Rad oder Auto zu benutzen. Als genauso wichtige Determinante der Verkehrsmittelnutzungsintention hat sich die Variable „subjektive Handlungskontrolle“ herausgestellt. Diese Variable erfaßt den subjektiv wahrgenommenen Schwierigkeitsgrad, der aus Sicht der Akteure mit der Ausführung einer Handlung verbunden ist. Tabelle 1 läßt sich entnehmen, daß von der Gesamtheit aller befragten Studierenden die Schwierigkeit, das Auto für Fahrten zu universitären Veranstaltungen zu benutzen, deutlich niedriger wahrgenommen wird, als zu diesem Zweck das Rad zu benutzen. Welche Faktoren beeinflussen den subjektiv wahrgenommenen Schwierigkeitsgrad der Befragten, ein Verkehrsmittel benutzen zu können? In der vorliegenden Untersuchung haben wir eine Reihe möglicher Faktoren wie z.B. Führerschein- und Autobesitz, Entfernung zwischen Wohnung und Veranstaltungsort, persönliche Lebensumstände, Witterungsbedingungen etc. den Studierenden vorgegeben. In einer multiplen Regressionsanalyse zeigte sich, daß der wahrgenommene Schwierigkeitsgrad, das Auto benutzen zu können, vor allem von zwei Faktoren abhängt: genügend Geld, um ein Auto unterhalten zu können, und der Möglichkeit, ein Auto mitbenutzen zu können. Der wahrgenommene Schwierigkeitsgrad, das Rad zum Besuch universitärer Veranstaltungen zu benutzen, hängt von der eigenen körperlichen Verfassung und besonders von der Entfernung zwischen Wohnung und universitärem Veranstaltungsort ab. Weiter steigert auch die Möglichkeit, ein Auto mitbenutzen zu können, den wahrgenommenen Schwierigkeitsgrad der Radnutzung. Tabelle 3 spiegelt die Bedeutung der beiden Faktoren „Möglichkeit, ein Auto mitbenutzen zu können“ und „Entfernung zwischen Wohnung und Veranstaltungsort“ wider. In der Gruppe der Studierenden mit hoher Intention, das Rad zu benutzen, besitzen deutlich weniger Personen einen eigenen Pkw oder können einen Pkw mitbenutzen. Gleichzeitig wird von dieser Gruppe die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Veranstaltungsort mit 6,1 km angegeben. Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Veranstaltungsort beträgt bei der Gruppe der Studierenden mit hoher Intention, das Auto zu benutzen,

Tabelle 2: Die Wichtigkeitseinstufung und Zutreffenswahrscheinlichkeit der zehn Nutzungsattribute in der Gesamtgruppe

	Wichtigkeit M	Zutreffenswahrscheinlichkeit	
		Auto M	Rad M
Preisgünstig	2,14	-0,21	2,22
Schnell	2,27	1,35	-0,51
Komfortabel	1,02	1,92	-1,51
Pünktlich	2,34	0,98	0,08
Sicher	2,27	-0,48	-1,61
Geschützt v. Verbrechen	2,14	1,62	-1,57
Streßfrei	1,91	-0,59	-0,82
Flexibel	2,45	1,64	0,68
Ökologisch	1,89	-1,78	2,71
Zu mir passend	0,91	0,11	0,35

Auto = hohe Intention, das Auto zu benutzen; Rad = hohe Intention, das Rad zu benutzen; der Wertebereich der Skalen reicht von +3 bis -3

Tabelle 3: Prozentuale Häufigkeitsverteilung und Mittelwerte der Variablen Führerscheinbesitz, Auto-, Radbesitz, Mitbenutzungsmöglichkeit eines Autos, Anzahl der Fahrten zu Veranstaltungen, Entfernung zwischen Wohnung und Universität

		Auto n=87	Rad n=70	Gesamt n=188
Führerschein	Ja	98,9%	94,3%	93,1%
	Nein	1,1%	5,7%	6,9%
Autobesitz	Ja	82,8%	30,0%	54,3%
	Nein	17,2%	70,0%	45,7%
Radbesitz	Ja	83,3%	100,0%	89,2%
	Nein	16,7%	-	10,8%
Automitbenutzungsmöglichkeit	Ja	79,4%	30,8%	56,2%
	Nein	20,6%	69,2%	43,8%
Anzahl der Fahrten pro Tag		2,3	3,2	2,7
Entfernung zwischen Wohnung und Uni (in km)		23,6	6,1	15,4

Auto = hohe Intention, das Auto zu benutzen; Rad = hohe Intention, das Rad zu benutzen; der Wertebereich der Skalen reicht von +3 bis -3

Tabelle 4: Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen in der Gesamtgruppe (n=188), der Subgruppe „hohe Intention, autozufahren“ (n=87) und der Subgruppe „hohe Intention, Radfahren“

Variable	Gesamt M	Auto M	Rad M
Verkehrspolitik	1,85	1,29	2,42
Parken teurer	-0,70	-1,55	0,45
Tempo 30	-0,08	-0,46	0,48
Sperrung v. Straßen	0,70	0,06	1,68

Auto = hohe Intention, das Auto zu benutzen; Rad = hohe Intention, das Rad zu benutzen; der Wertebereich der Skalen reicht von +3 bis -3

23,6 km. Diese Befunde bestätigen zum einen die nicht besonders originelle Hypothese, daß die Bereitschaft, mit dem Rad zu fahren, wesentlich von der zurückzulegenden Entfernung abhängt. Bei der Gruppe von Studierenden mit hoher Intention, das Auto zu benutzen, scheint es sich vor allem um Personen zu handeln, die nicht im Gießener Stadtgebiet wohnen. Zum anderen scheint es aber auch einen negativen Zusammenhang zwischen Autobesitz und der Radbenutzung bei den Befragten zu geben, die im Gießener Stadtgebiet leben. Wenn jemand ein Auto besitzt oder eines mitbenutzen kann, scheint er/sie es auch eher in Situationen zu benutzen, wo die Radnutzung ohne Probleme möglich wäre. So benutzen in unserer Stichprobe rund 16% der weniger als 6 km vom Veranstaltungsort entfernt wohnenden Autobesitzer den Pkw statt das Rad zum Vorlesungsbesuch. Gerade diese Gruppe wäre die Zielgruppe für eine Kampagne zur Förderung der Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsmittel wie Bus und Fahrrad.

Als letztes möchten wir noch dem Zusammenhang zwischen der Intention, das Auto oder das Rad zu benutzen, und der Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen, die die Attraktivität der Autonutzung mindern, nachgehen. Wir haben die Studierenden einmal sehr allgemeinen nach ihrer Zustimmung zu einer Verkehrspolitik befragt, die umweltverträgliche Verkehrsmittel fördert, auch zu Lasten der Attraktivität des Autoverkehrs. Dann haben wir sie gefragt, wie sehr sie drei konkrete verkehrspolitische Maßnahmen hier in Gießen unterstützen würden, nämlich: Verteuerung und Verknappung des Parkraums, Tempo-30-Limit in der Gießener Innenstadt und der Sperrung weiterer Straßen in der Gießener Innenstadt für den Autoverkehr.

Tabelle 4 läßt sich entnehmen, daß alle von uns Befragten ganz allgemein eine recht hohe positive Unterstützung für eine Verkehrspolitik angeben, die umweltverträglichere Verkehrsmittel fördert, auch zu Lasten der Attraktivität des Autoverkehrs. Die Bereitschaft der Befragten, konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen zur Minderung der Attraktivität des Autoverkehrs in Gießen zu unterstützen, sinkt jedoch drastisch ab. Besonders die Maßnahme ‚Verteuerung und Verknappung des Parkraums‘ wird abgelehnt. Es zeigt sich weiter, daß die Unterstützungsbereitschaft von verkehrspolitischen Maßnahmen, die den Autoverkehr weniger attraktiv machen, stark mit der Intention, das Auto oder Rad zu benutzen, zusammenhängt. Die Unterstützungsbereitschaft für Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen, ist in der Gruppe mit hoher Intention, das Auto zu benutzen, noch geringer als in der Gesamtgruppe. Die Unterstützungsbereitschaft für solche Maßnahmen ist in der Gruppe mit hoher Intention, das Rad zu benutzen, deutlich stärker als in der Gesamtgruppe.

Zusammenfassung

Gerade die letzten Befunde machen noch einmal das Dilemma studentischer Autonutzung deutlich: Natürlich ist man für eine umweltverträglichere Verkehrspolitik. Nur von mir persönlich darf sie keine einschneidenden Verhaltensänderungen oder das Inkaufnehmen größerer Unbequemlichkeiten verlangen. Die Untersuchung bestätigt sehr deutlich, daß man nicht davon ausgehen kann, daß sich ein hohes Umweltbewußtsein direkt in die individuelle Entscheidung, ein umweltverträgliches Verkehrsmittel zu benutzen, umsetzt, wie von vielen Forschern immer noch angenommen wird. Das Beispiel der Radfahrer in Gießen legt eher die Vermutung nahe, daß ökologische Überlegungen dann verhaltenswirksam werden, wenn die Verhaltenskosten der Entscheidung für ein umweltverträglicheres Verkehrsmittel einen – individuell sicher variierenden – Schwellenwert nicht überschreiten. Wirkliche Veränderung im Verkehrsverhalten der von uns untersuchten Studierenden sind danach erst zu erwarten, wenn sich die Anreizstruktur zur Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsmittel deutlich verbessern und die Attraktivität der Autonutzung verringert wird. Auch hier liefert die Untersuchung erste Hinweise dafür, welche Faktoren für eine Anreizverbesserung relevant sind: Flexibilität, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit sind bei der Beurteilung von Verkehrsmitteln wichtigere Attribute als Preis oder Komfort.

Jeder, der die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch des Radverkehrs, in Gießen kennt, weiß, wieviel sich da noch ändern muß. Desweiteren zeigt sich, daß eine ökologische Verkehrspolitik Teil einer integrierten Stadtentwicklungspolitik sein muß. Wenn in Gießen der studentische Wohnraum nicht so knapp und teuer wäre, müßten sicherlich nicht so viele Studierende außerhalb Gießens wohnen und damit auch nicht so große Entfernungen überwinden. Gerade gegenüber der Gruppe studentischer Autofahrer, die nicht in Gießen wohnen, ist es unfair, nur auf die Kluft zwischen Anspruch und eigenem Verhalten hinzuweisen. Jeden, der einmal versucht hat, mit dem Bus in umliegende Orte wie Lich, Hungen oder Grünberg zu fahren, wird die überragende Attraktivität des Autos gerade in dieser Gruppe nicht verwundern.

Literatur:

DIEKMANN, A. & PREISENDÖRFER, P. (1992). Persönliches Umweltverhalten – Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 44, Heft 2, S.226-251.

AJZEN, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. Some Unresolved Issues. Organizational Behavior and Human Decision Processes 50, 179-211.

Zu den Autoren:



Prof. Dr. Peter Schmidt, Jahrgang 1942, studierte in Köln und Mannheim Wirtschaftswissenschaften, Soziologie, Statistik und Wissenschaftslehre; Diplom 1969; von 1970 bis 1971 wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsgruppe Hochschulkapazität an der Universität Mannheim; von 1972 bis 1979 wissenschaftlicher Assistent am Seminar für Sozialwissenschaften der Universität Hamburg, von 1979 bis 1981 Projektleiter beim Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA), Mannheim; seit 1982 Professor für empirische Sozialforschung am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Justus-Liebig-Universität Gießen; seit 1991 geschäftsführender Direktor des Instituts für empirische und angewandte Sozialforschung an der Universität Gießen. Seine derzeitigen Arbeits- und Forschungsschwerpunkte: Aids-Präventionsforschung (DFG-Projekt), Nationale Identität der Deutschen nach der Wiedervereinigung (DFG-Projekt), Autoritarismus und Stadtimage. Die obige Untersuchung wurde zur Vorbereitung des Projekts „Verkehr und Umwelt“ im Rahmen des neuen hessischen Landesschwerpunktprogramms „Arbeit und Umwelt“ durchgeführt.

Dr. Sebastian Bamberg, Jahrgang 1960, studierte von 1982 bis 1988 Psychologie an der Justus-Liebig-Universität Gießen; 1991 Promotion am Fachbereich Psychologie in Gießen. Seit 1991 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für empirische und angewandte Sozialforschung. Sein derzeitiger Arbeitsschwerpunkt: sozialpsychologische Modelle in der Verkehrsmittelwahlforschung.