

“Sommerpause für Autos”

- ?? Autofreie Tage sammeln
- ?? Autofreie Erlebnistage
- ?? Mobil ohne Auto

Car - Sharing

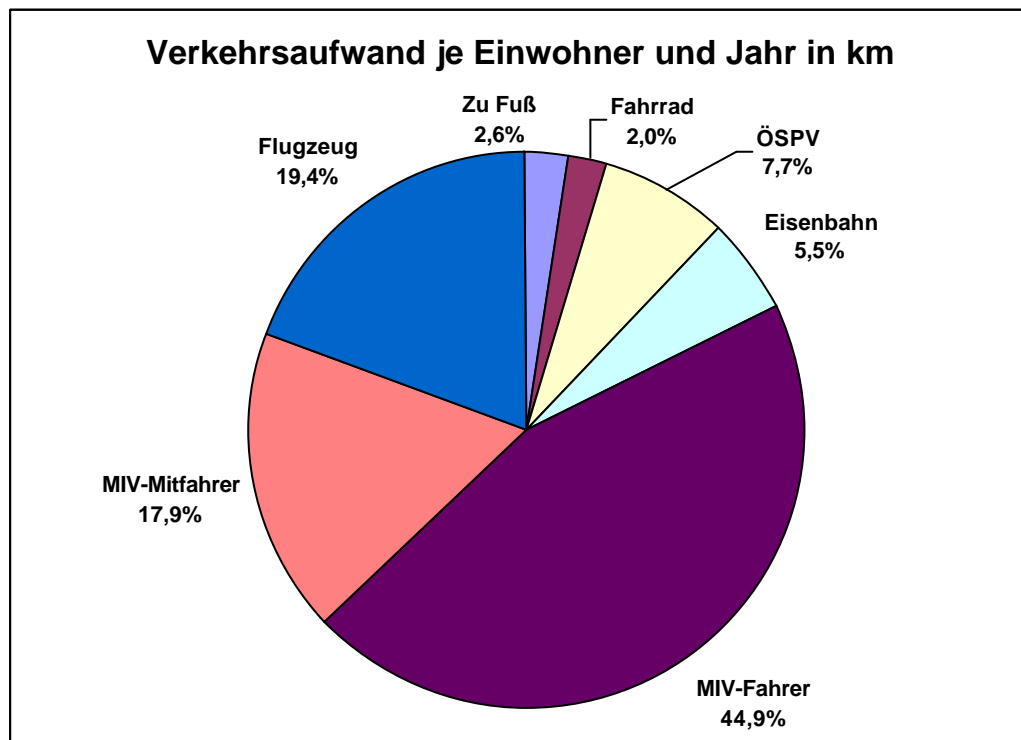
- ?? befreit vom Autobesitz

Mobilitätsverhalten

- ?? Diskrepanz zwischen Einstellung und Verhalten
- ?? Die Wege sind multifunktional und komplex (Kettenfahrten)

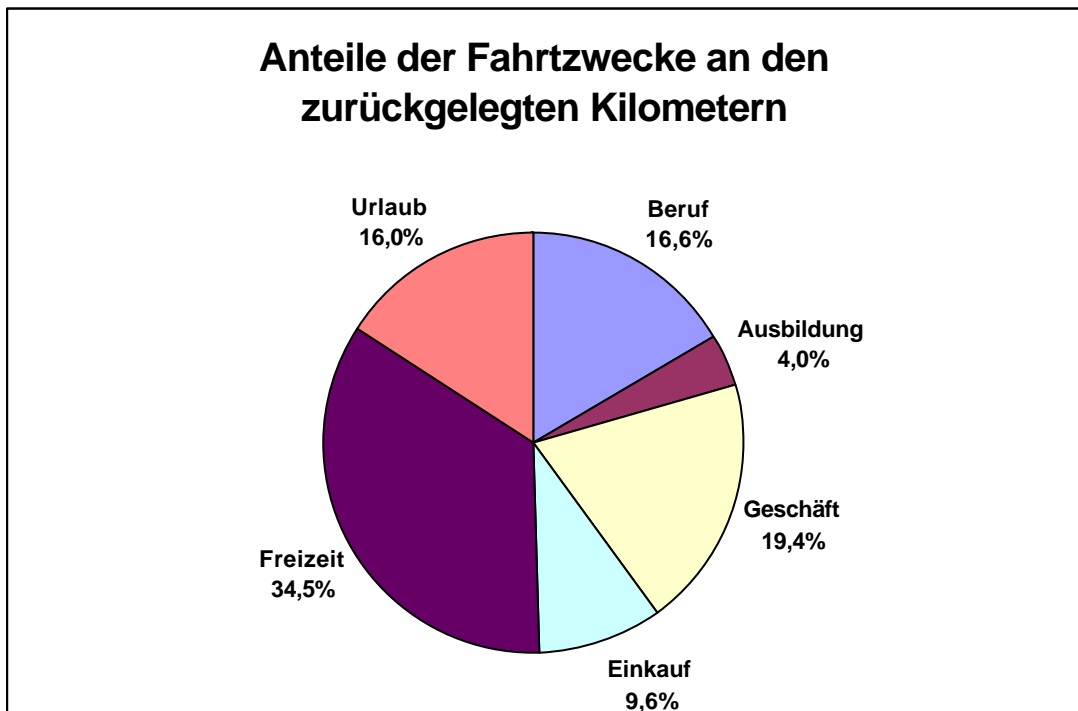
Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand nach Verkehrsmitteln			
Verkehrsart	Wege je Einwohner und Jahr	Durchschnittliche Wegelänge in km	Verkehrsaufwand je Einwohner und Jahr /km
Zu Fuß	314,2	1,2	378,2
Fahrrad	110,8	2,7	295,4
ÖSPV	99,9	11,3	1128,3
Eisenbahn	19,8	40,6	803,0
MIV-Fahrer	461,4	14,5	6590,5
MIV-Mitfahrer	144,2	18,2	2624,5
Flugzeug	1,3	2224,8	2848,1
Insgesamt	1151,6	12,8	14668,0

Bundesrepublik 1997



Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand Anzahl der Wege und zurückgelegte Kilometer nach Fahrtzweck			
Zweck	% Anteil an den Wegen	% -Anteil an den Kilometern unter Berücksichtigung des Luftverkehrs	
		über Deutschland	mit den Gesamtlängen
Beruf	18,86	19,92	16,55
Ausbildung	7,58	4,78	3,97
Geschäft	8,49	15,62	19,40
Einkauf	26,55	11,59	9,63
Freizeit	38,34	41,08	34,48
Urlaub	0,19	7,01	15,96

Quelle: Zwecken 1996



Autoindustrie und Car - Sharing

- ?? Volkswagen: Unter Piéch ist der gesamte Umweltabteilung auf die Straße geschickt worden. Die Initiative zum Car-Sharing Projekt in Hamburg ging nicht von VW sondern von Bauunternehmer aus.
- ?? BMW: Das Vorzeigeprojekt "kooperatives Verkehrsmanagement" in München ist gescheitert.
- ?? Mercedes Benz / Chrysler bietet als Konzern die gesamte technische Mobilitätspalette an. Das Vorzeigeprojekt "Smart" wird aber eher unter Zweit (bzw. Dritt) -auto vermarktet.
- ?? Expo 2000: Ist unter dem Stichwort Mobilitätskonzepte gestartet und wird im Stau stecken bleiben.

Unterschied zwischen Verhaltensintention und Verhalten

Umweltbewußtsein in Deutschland ist recht ausgeprägt, aber bei spezifischer Verhaltensweisen, z.B. Autofahren, Tempolimit oder dem Flug in den Urlaub, kann das aber ganz anders sein. [Quelle: "Theory of Planned Behavior" - Ajzen (1985)]

- ?? wenn eine Person aufgrund mangelnder Fähigkeiten oder situativen Beschränkungen ein Verhalten nicht ausführen kann, genügen eine positive Einstellung und sozialer Druck der Umgebung nicht. Beispiel: Wenn jemand also gerne den Umweltverbund gegenüber dem Pkw bevorzugen würde, es aber keine geeignete öffentliche Verkehrsverbindung gibt (situative Beschränkung) und der Weg zum Fahrradfahren zu weit ist (oder die Person zu gebrechlich), kann eine positive Einstellung nicht in Verhalten umgesetzt werden.
- ?? gewohnheitsmäßiges Verhalten ist ein weiterer Hinderungsgrund um eine Verhaltensintention in Verhalten auch tatsächlich umzusetzen. Beispiel: Gewohnheiten wie bei oft ausgeführten Verhaltensweisen (z.B. Heizung beim Weggehen abdrehen) spielen eine große Rolle, weniger bei selten ausgeführtem Verhalten (z.B. baulichen Energiesparmaßnahmen).
- ?? Zur Motivation von umweltschonendem Verhalten dienen Verhaltensanreize und die Rückmeldung über den Erfolg eines Verhaltens.
- ?? Die Verhaltensbedingungen sind in der Realität oft so, daß Verhaltensangebote fehlen, umweltgerechtes Verhalten eher "bestraft" wird. Beispiel: höhere Preise, längere Fahrzeit, mehr Mühe usw...
- ?? Das Handeln aus einer kurzfristigen und egozentrischen Perspektive durchaus rational ist. Beispiel: wenn der positive Effekt des umweltgerechten Handelns einzelner kaum ins Gewicht fällt

Ob eine Verhaltensintention auch in Verhalten umgesetzt wird, hängt also von vielen Faktoren ab. Verhaltensangebote sind eine notwendige Bedingung, während mangelnde Einstellungen sich durch Anreize ausgeglichen können und umgekehrt. Jemand handelt also eher umweltgerecht, wenn er/sie entsprechend eingestellt ist, wenn er/sie die Möglichkeit dazu hat, wenn dieses Verhalten für ihn/sie einen direkten Vorteil hat (Anreiz), und wenn er/sie glaubt, daß damit im Sinne des Umweltschutzes etwas Positives bewirkt wird.

Umweltgerechtes Verhalten:

Gibt es eine Übereinstimmung von Einstellung und Verhalten ?

Information:

Wissen und Information reichen für eine Verhaltensänderung allein nicht aus

Soziale Normen:

- ?? es spielen etwa Vorbilder und das soziale Umfeld von Handlungen eine Rolle. So könnten daher anerkannte Personen des öffentlichen Lebens für bestimmte Handlungen (z.B. Autoverzicht) durch eigenes Vorbild werben.
- ?? Demselben Ziel dienen Multiplikatoren (Mitglieder der Zielgruppe eines Programms, die mithelfen, andere zu gewinnen).
- ?? Verhalten "in Mode" ist, desto leichter wird es fallen, in Übereinstimmung mit umweltschonenden Einstellungen zu handeln, weil zum Umweltschutz noch das Motiv der sozialen Anerkennung hinzukommt.

Gegentrend Autowerbung:

- ?? Gerade solche Bemühungen werden oft durch die kommerzielle Werbung (z.B. für schnelle, benzinfressende Autos) konterkariert.

Umweltgerechtes Verhalten:

- ?? Bei der Förderung umweltgerechten Verhaltens geht es darum, zunächst einmal eine Verhaltensänderung zu erreichen und diese dann zu stabilisieren, also zur Gewohnheit zu machen. Durch eine positive Rückmeldung kann der Erfolg der eigenen Bemühungen sichtbar wird.
- ?? Auch dem Verhalten gegenüber nicht positiv eingestellte Personen können gewonnen werden, indem damit Motivatoren gekoppelt werden, die unabhängig vom Umweltschutz sind. Wer mit dem ÖPNV schneller am Ziel ist (soll's in der Innenstadt teilweise geben), für ein umweltschonendes Produkt weniger bezahlen muß (ist heute meist umgekehrt) und wer durch sein Energiesparen an einem Wettbewerb teilnehmen kann, wird auch unabhängig vom Umweltschutz eher dazu bereit sein; Verhaltensbarrieren würden damit beseitigt.
- ?? Umweltgerechtes Verhalten muß zunächst einmal ermöglicht werden, bevor es sich verbreiten kann. Nimmt man noch die Anreiz-Komponente hinzu, hat man die wohl bedeutsamsten Ursachen nicht nur für die Einstellungs-Verhaltens-Diskrepanz, sondern auch für die Inkonsistenz zwischen verschiedenen Verhaltensbereichen bei einer Person beisammen. Anders gesagt: Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen müßten so verändert werden, daß aus "High-Cost"-Verhaltensweisen vermehrt "Low-Cost"- Verhaltensweisen werden.

Mobilitätsverhalten - Kettenfahrten

- ?? Die Wege sind multifunktional und komplex. Dies wird zusätzlich überlagert mit einem Trend zur mehr Individualität.
- ?? Komplexität des Alltagsverhaltens wird unterschätzt
- ?? Aktivitätenkopplung ist üblich
- ?? Die unter Verkehrswissenschaftlern genannte Größe "Anzahl von Wege" ist Theorie, die Praxis sieht anders aus

Beispiel:

Die mit der Methode der Verkehrstagebücher ermittelte durchschnittliche Wegezahl pro Tag liegt danach mit einem Wert von 5,0 für Freiburg und 4,5 für Schwerin sehr viel höher als der üblicherweise in der Verkehrsforschung behauptete Wert von etwa 3, der mit Hilfe der etablierten Stichtagsmethode ermittelt wird.

Interessant daran ist die Tatsache, daß auch die Ergebnisse anderer Projekte, in denen mit der Tagebuchmethode gearbeitet wurde, in eine ähnliche Richtung weisen: Heike Klamp kommt in einer Untersuchung mit 39 Befragten in Frankfurt auf 5,4 Wege pro Tag (Klamp 1992), Gisela Stete ermittelte bei einer Untersuchung mit 108 TeilnehmerInnen in Darmstadt sogar 6,3 Wege pro Tag. [Quelle: K.Götz, ISOE, 1998]

Leben ohne Auto

- ?? Rund 85 Prozent der Weltbevölkerung besitzen kein Auto
- ?? 90 Prozent der Menschen haben noch nie eine Flugreise unternommen
- ?? In Stadtteilen der Großstädte leben bis zu 50 Prozent der Menschen ohne Auto

Autofrei

- ?? 27 Prozent aller Haushalte in Deutschland besitzen kein Auto. In Stadtteilen der Großstädte leben sogar bis zu 50 Prozent ohne Auto. [Quelle: Reutter 1996, Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Düsseldorf]
- ?? Der PKW ist lediglich an knapp 50 Prozent der täglichen Wege beteiligt, 28 Prozent der Wege werden als reine Fußwege zurückgelegt. [Quelle: Kloas, Kunert, Vergleichende Auswertung von Haushaltsbefragungen zum Personenverkehr. KONTIV 1993]
- ?? Argumentiert wird überwiegend moralisch, weniger alltagstauglich und lebensnah. Die Projekte stellen die Logik des Verzichts in den Vordergrund.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand

Für alle Formen von suchtbedingtem Zwangs-verhalten ist typisch, daß der Süchtige eine zunehmende Dosis braucht, um ein und denselben Grad an Befriedigung aufrechterhalten zu können. Daraus folgt logischerweise, daß auch seine Fähigkeit zu genießen, die Empfänglichkeit seiner Sinne und Gefühle für positive Reize, verodet. [Quelle: Fritz Reheis, Die Kreativität der Langsamkeit, 1996]

Wir beschleunigen uns immer mehr, aber nur, um immer schneller dorthin zu gelangen, wo wir uns immer kürzer aufhalten. [Quelle: Wolfgang Sachs, Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie]

Einstellungen zum Thema "Auto/Verkehr" (Angaben in Prozent)			
	BEFRAGTE		
	--	- / +	++
AFFEKTIVE KOMPONENTE			
Es ärgert mich, daß so wenige Leute bereit sind, ihren Fahrstil zu ändern, um Benzin beim Autofahren zu sparen	17	31	52
Es ärgert mich, daß viele Leute, die Busse, Bahnen oder das Fahrrad verwenden könnten, aus Gewohnheit lieber mit dem Auto fahren	24	30	46
KOGNITIVE KOMPONENTE			
Die Umweltschützer kritisieren viel zu einseitig immer nur die Autofahrer	18	28	54
In Deutschland gehört das Auto auf jeden Fall zu den wichtigsten Umweltsündern	23	30	47
KOMPONENTE DER HANDLUNGSBEREITSCHAFT			
Aus Umweltschutzgründen versuche ich, so wenig wie möglich mit dem Auto unterwegs zu sein, egal ob als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in	32	33	35
Wenn das Auto unvermeidbar ist und wenn es sich irgendwie regeln läßt, dann bin ich immer gerne bereit, mich einer Fahrgemeinschaft anzuschließen	26	28	46

Die Frage war: Zum Thema "Verkehr und Auto": Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
 Erläuterung: -- stimme überhaupt nicht bzw. eher nicht zu; -/+ teils/-teils; ++ stimme weitgehend bzw. voll und ganz zu. (West- Ost- Unterschied in der Form, daß die Westdeutschen auf der Einstellungsebene die Probleme des Autoverkehrs kritischer reflektieren. Eine plausible und naheliegende Interpretation dieses Unterschiedes wäre, daß ein bestimmter Prozentsatz der ostdeutschen Bevölkerung die neu erreichte "Autofreiheit" zunächst einmal "ausleben" möchte.)
 [Quelle: Umweltbewußtsein in Deutschland, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage 1996, UBA Einstellungen und Verhalten im Bereich "Auto/Verkehr"]

"Auto als Buhmann der Umweltschützer ?"

54% der Befragten haben den Eindruck, daß Umweltschützer viel zu einseitig immer nur die Autofahrer kritisieren.

47% der Bevölkerung geht davon aus, daß in Deutschland das Auto auf jeden Fall zu den wichtigsten Umweltsündern gehört.

27% der Befragten geben an, daß sie in ihrem Haushalt kein Auto haben. Fragt man weiter, ob ökologische Gründe für das Nichtvorhandensein eines Autos entscheidend seien, erweist sich, daß der Verzicht aufs Auto aus Umweltgründen noch immer eine Ausnahmeerscheinung ist.

50% der Befragten "haben ein Auto" in dem Sinne, daß sie regelmäßig frei über ein Auto verfügen können. Das Auto ist das eindeutig dominierende Verkehrsmittel für Ausflüge am Wochenende, für die Fahrt in den Urlaub, für die Erledigung größerer Haushaltseinkäufe und für den Weg zum Arbeitsplatz.

Der Anteil der Bevölkerung, die sich für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen aussprechen, ist von 1991 bis 1996 zurückgegangen, und selbst diejenigen, die für ein Tempolimit plädieren, haben ihre Vorstellungen bezüglich der Höhe des Tempolimits nach oben geändert. Mit Befürwortungsquoten von 79% bis 91% finden mehr Fußgängerzonen in größeren Städten und mehr Tempo-30-Zonen in Wohngebieten große Zustimmung. Die Anteile derer, die sich für eine Sperrung der Innenstadt für den Autoverkehr aussprechen, sind jedoch von 1991 bis 1996 deutlich gesunken. Lediglich 25% wären mit einer Erhöhung der Parkgebühren in größeren Städten einverstanden. Und: Dem Vorschlag, das Autofahren sollte verteuert werden, schlossen sich 1991 noch 33% an, 1996 nur noch 23%.

Insgesamt scheint sich damit das Auto - trotz ausgeprägten Umweltbewußtseins - eher im "Vor- denn im Rückwärtsgang" zu bewegen. [Quelle: Umweltbewußtsein in Deutschland, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage 1996, UBA]

Einstellungen und Verhalten im Bereich "Auto/Verkehr"

Verzicht aufs Auto aus Umweltgründen ist eine Ausnahmerecheinung.

Diejenigen, die kein Auto in ihrem Haushalt haben bzw. nicht Hauptnutzer eines Autos sind, wurden im Interview direkt danach gefragt, ob Umwelt-Gesichtspunkte ein entscheidender Grund dafür seien.

?? Von denjenigen, die in ihrem Haushalt kein Auto haben, geben 5% im Westen und 2% im Osten an, daß Umweltschutz-Gesichtspunkte ein entscheidender Grund sind.

?? Von denjenigen, die zwar ein oder mehrere Autos im Haushalt haben, aber nicht Hauptnutzer eines Autos sind, nennen 7% im Westen und 2% im Osten Umwelterwägungen als entscheidenden Grund.

?? Im Aggregat aller Befragten ergibt dies eine verschwindend kleine Zahl von Haushalten und eine verschwindend kleine Zahl von Personen, die mit Blick auf den Umweltschutz auf das Auto verzichten.

?? Von allen Haushalten in West- und Ostdeutschland erfüllen z.B. nur 1.2% im Westen und 0.6% im Osten die beiden Bedingungen, daß sie kein Auto im Haushalt haben und daß die befragte Person gleichzeitig angibt, daß Umwelt-Gesichtspunkte ausschlaggebend für das Nichtvorhandensein eines Autos sind.

Der Verzicht auf das Auto aus Gründen des Umweltschutzes ist trotz hoher "ökologischer Sensibilisierung" offenbar noch immer außerordentlich selten anzutreffen. [Quelle: Umweltbewußtsein in Deutschland, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage 1996, UBA]

Sommerpause für Autos Aktion NOZON



Vier Liegestühle, in denen sich jeweils ein Auto mit großer Sonnenbrille ausruhte, tourten als Symbol der Greenpeace-Aktion durch die Republik

Frei Fahrt für Autos - Ozonmog für Kinder. So nicht. Greenpeace setzt sich seit Jahren für ein wirkungsvolles Ozongesetz zum Schutz der Gesundheit der Kinder ein. Die Aktion NOZON richtet sich an die aufgeschlossenen AutofahrerInnen.



In über 50 Städten sammeln Greenpeace Gruppen vor Ort autofreie Tage.