

Erschienen in:

Rundbrief der Initiative Psychologie im Umweltschutz e.V. (IPU), Nr. 11/ 2000, S. 27 - 35.

Ist weniger mehr beim Autoverkehr?

Kritische Anmerkungen zu umweltpsychologischen Schnellschüssen

Die folgenden Ausführungen beinhalten

- kritische Anmerkungen zur Nordlicht-Kampagne „Sieben Schritte zur neuen Beweglichkeit“
- einen kurzen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse meiner Diplomarbeit über Car-Sharing und
- daraus abgeleitet grundsätzliche Gedanken zum Einsatzfeld umweltpsychologischer Erkenntnisse (z.B. im Verkehrssektor).

Nötige Vorbemerkungen

Da es sicherlich vielen vermessen erscheinen dürfte, die gemeinhin als überaus erfolgreich eingestufte Kampagne Nordlicht in wesentlichen Punkten zu kritisieren, halte ich einige „mildernde“ Ausführungen meinerseits zur „Eindämmung von Reaktanzen“ für nötig. Ich bin der Meinung:

1. Umweltpsychologie ist ein wertvolles Hilfsmittel zur Durchsetzung ökologischer und sozialer Ziele in unserer Gesellschaft. Ich kritisiere „lediglich“ die vollzogene Schwerpunktsetzung.
2. Die Kampagne Nordlicht wendet sich an „NormalbürgerInnen“ in sehr unterschiedlichen Kontexten. Mit anderen Worten: Sie gibt Verhaltenstips für den Alltag von dir und mir. Auch in meinem Text bzw. bei meiner Kritik wird es genau um diesen Bereich gehen. Ich bitte daher alle in *spezifischen* Kontexten arbeitende Personen (insbesondere Umweltpsychologen) diesen Sachverhalt zu berücksichtigen. Es ist klar, daß ein bei der Deutschen Bahn AG angestellter Umweltpsychologe andere Schwerpunkte als die Kampagne Nordlicht setzen muß, und diese wiederum andere als einer, der in einer Chipfabrik von Siemens arbeitet.
3. Provokation ist ein wertvolles Hilfsmittel zur Anregung kreativer Gedankengänge und sollte auch als solches verstanden werden.

Kampagne Nordlicht

Die Kampagne Nordlicht hat sich mit der Aktion „Weniger ist mehr beim Autoverkehr“ zum Ziel gesetzt, „möglichst viele Menschen dazu zu bewegen, ihr Auto immer öfter in der Freizeit und bei Kurzstrecken stehen zu lassen.“¹ Die dahinterstehende Idee lautet:

„Wenn viele Menschen durch konkrete kleine oder große Schritte zur Verkehrsminderung mitmachen, können wir einen wirksamen Effekt für Mensch und Umwelt erreichen.“

Dies soll durch die explizite Gestaltung der Kampagne unter umweltpsychologischen Gesichtspunkten mit einer Strategie des Partizipativen Sozialen Marketing erreicht werden. Die Idee der Selbstverpflichtung findet sich ebenso wie die Betonung eines positiven Feedbacks („Wir werden immer mehr“ - Rückmeldungen). Die „Sieben Schritte zur neuen Beweglichkeit“ lesen sich denn auch wie aus dem Lehrbuch abgeschrieben:

Bestandsaufnahme, Alternativen suchen, Ziele festsetzen, umsetzen und überprüfen.

Die im Internet aufgelisteten Zwischenergebnisse dokumentieren - für jeden abrufbar - den Erfolg der Kampagne, die darauf setzt, „daß es auch Spaß machen kann, gemeinsam mit anderen für eine gute Sache wirkungsvoll aktiv zu sein“. Denn „Verkniffenheit und der moralisch erhobene Zeigefinger bringen uns im Umweltschutz nicht weiter“. Dies klingt alles sehr zustimmungswürdig. Doch bei genauerem Hinsehen stellt man fest, daß die Aktion - dies ist mein erster Einwand - diesen moralfreien Anspruch gar nicht erfüllt bzw. nicht erfüllen kann.

¹ Die Zitate sind dem Prospekt von Nordlicht entnommen.

Moral oder nicht Moral - das ist hier die Frage

Sie kann ihn nicht erfüllen, weil das Gut „weniger Autoverkehr“ immer in erster Linie ein Öffentliches Gut bleiben wird (mit der damit verbundenen Dilemma-Situation). Auch bei den individuellen Vorteilen von „weniger Autoverkehr“ ist es wie bei einer Diät: Schlank und fit werde ich erst mittel- bis langfristig. Den Genuß der Sahnetorte bzw. der „Fahrt ins Blaue“ etc. erhalte ich aber sofort. Das bedeutet, daß sich eine ökologische Argumentation (unter unökologischen Rahmenbedingungen) immer auf eine Moral berufen **muß**. Wie man diese verpackt (ob als „Zeigefinger“ oder „verblümt“) ist eine (sicher nicht unwesentliche) Frage. Immer geht es aber darum, daß **einzelne** ihr Verhalten ändern **sollen**, damit es **allen mittel- bis langfristig** besser geht.

Aber auch die „Moral-Verpackung“ wird meines Erachtens dem selbstgesteckten Anspruch nicht gerecht. Außer dem kleinen Hinweis „Weniger Autoverkehr = mehr Lebensqualität“² findet sich das Übliche: lange Auflistung der Probleme (sogar mit Zeigefingern als Aufzählungszeichen!) und die Hoffnung, „daß Sie bereit sind“ mitzumachen. Vorsichtshalber wird auch noch extra darauf hingewiesen, daß dies „keine Kampagne gegen das Auto“ ist. Auch wenn das „Auto-Diät“-Heft des Verkehrsclub Deutschlands (VCD) von der Kampagnengruppe Nordlicht nur als ganz „entfernte Verwandte“ akzeptiert wird, trifft die Bezeichnung „Diät“ den Inhalt der Aktion Nordlicht im Kern:

- ständige Kontrolle meines Konsums
- akribisches „Fett-“ bzw. Kilometersparen
- ständiges Bewußtsein „Ich konsumiere zu viel“.

Die Vermutung liegt nahe, daß auch die Folgen ähnlich (wenn nicht gar aufgrund des größeren Öffentlichen - Gut - Charakters negativer) sein werden:

- Hohe Rückfallquoten (insbesondere nach Beendigung der „Buchführung“)
- „Befreiungsorgien“: „Jetzt habe ich mir aber mal einen fetten Schweinsbraten verdient“ (bzw. den „Flug nach Neuseeland“)

Der Menschentyp, der hier zugrunde gelegt wird, entspricht wohl eher dem Buchhalter-/ Beamtentypus, als einem neuen „Vorzeige-Spaß-habenden-Umweltschützer“. Fassen wir zusammen: Zum einen kann Nordlicht gar nicht „nicht-moralisch“ argumentieren und zum anderen verpackt Nordlicht seine reichlich vorhandene Moral auch nicht besonders originell.

Bessere „Verpackung“ gefällig?

Nun könnte man hergehen und einfach die „Verpackung der Diät“ diskutieren und optimieren (bzw. den Inhalt etwas besser „vertuschen“). Ich rate hiervon entschieden ab. Denn - das ist mein zweiter, wichtigerer Kritikpunkt - der Konstruktionsfehler liegt weniger bei der Verpackung, denn bei der Auswahl des Inhalts.

Zwar halte ich die Vorgehensweise der „Auto-Diät“ (inkl. der Nordlicht-Erweiterungen) unter isolierter Betrachtungsweise für ein sehr interessantes Konzept (z.B. auch als Seminaridee oder Gruppenprojekt). Insbesondere die Einführung einer Kontrolle der „kleinen Schritte“ (= gefahrene Kilometer) ist ein wichtiger Ansatz zur Verhinderung von Willkür. Aber das Individuum wird auf halber Strecke allein gelassen. Es fehlt sozusagen ein sinnvolles Auffangbecken für einen (eventuell) eingeleiteten Bewußtseinswandel. Es fehlen der Kampagne die „neuen Kleider“ (nach der Abmagerungskur). Statt dessen stellen sich den TeilnehmerInnen Fragen wie diese: Kommt nun nach dem Energiesparen, Kilometersparen die nächste Sparaktion? Was passiert, wenn ich keine Lust mehr zur „Buchhaltung“ habe? Ist dann das ökologischere Verhalten bereits internalisiert? Gibt es ein Leben nach der „Diät“?

² Es sei hier nur am Rande vermerkt, daß selbst in der katholischen Kirche moralische Imperative im Normalfall mit „Belohnungen“ verknüpft sind: Sei es im Jenseits (Ewiges Leben) oder im Diesseits (innere Seelenruhe, ...). Der Versuch, Moral mit Gewinn auch für den einzelnen zu „verkaufen“, ist also nicht gerade eine neue Erfindung.

Kurz: Die Kampagne Nordlicht bleibt leider auf einer individuellen „systemkonformen“³ Ebene stehen. Diesen Vorwurf möchte ich näher erläutern.

Strategische Handlungsebenen

Grob lassen sich nach meiner Ansicht drei strategische Handlungsebenen zur Verhaltensänderung unterscheiden.

A) *Individuelle, systemkonforme Ebene*

Die situativen Rahmenbedingungen bleiben unangetastet. Eine Veränderung des Verhaltens beruht daher nahezu ausschließlich auf internalen (hier moralischen) Faktoren (Intentionen, Einstellungen, ...). Das Individuum steht bei *jeder Einzelhandlung* vor der Wahl: Wahl der ökologischen oder der unökologischen Variante. Beispiele hierfür wären Sparbemühungen aller Art: „weniger Auto fahren“, „weniger Müll einkaufen“, „niedrigere Raumwärme“, ...

Vom Individuum werden eine Vielzahl von immer wiederkehrenden (moralischen) Entscheidungen abverlangt. Solange entsprechende Handlungen mit Öffentlichem - Gut - Charakter nicht gesellschaftlich sanktioniert werden, ist deren Habitualisierung sehr unwahrscheinlich (ausgenommen für eine „ökologische Elite“).

B) *Kollektive, systemtransformierende Ebene*

Die Änderung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen führt zu einer kollektiven Verhaltensänderung, auch und gerade wenn die individuellen Präferenzen und Moralvorstellungen gleichbleiben. Beispiele hierfür wären: Ökosteuern, gesetzliche Regelungen zum Spritverbrauch der Pkw-Flotte, Tempolimits, neue Siedlungspolitik etc. Ich gehe davon aus, daß die LeserInnenschaft der IPU in diesem Punkt einer Meinung ist. Es wäre unser aller Ziel, wenn es derartige ökologischere Rahmenbedingungen gäbe.⁴

Entscheidend ist nun, daß es zwischen diesen zwei Ebenen noch eine dritte unterscheidbare Ebene gibt, was aber von den meisten ignoriert wird. Ich will sie mit AB bezeichnen, um ihre Zwischenstellung zu verdeutlichen.

AB) *Individuelle, systemtransformierende Ebene:*

Das Individuum entscheidet wie in Punkt A) für sich alleine. Es entscheidet sich aber nicht für eine direkte ökologische Handlung (z.B. weniger Auto fahren), sondern für eine Handlung zur Änderung von (individuellen) Rahmenbedingungen, die - nun aber ohne die Notwendigkeit weiterer Wahlentscheidungen - automatisch ökologisches Handeln nach sich ziehen. Ich muß also nach einer derartigen Entscheidung nicht mehr weiter nachdenken, um ökologisch zu handeln. Die von mir veränderten Rahmenbedingungen übernehmen für mich diese Entscheidungen. Beispiele hierfür wären: Energiesparlampen, Wechsel zum Ökostromanbieter, Umzug in eine kleinere oder bei der Arbeitsstelle gelegene Wohnung, Car-Sharing etc. Hierbei gibt es sicher Abstufungen. Eine Energiesparlampe, obwohl sie den Verbrauch reduziert, ändert nichts an der zentralen, Verschwendung begünstigenden Stromerzeugung in Großkraftwerken (liegt also näher an Ebene A). Der Bau einer Solar- oder Biogasanlage spart hingegen - vorerst - keinen Strom ein. Dafür wird aber die Struktur der Stromerzeugung dezentralisiert (liegt also näher an Ebene B). Zudem ist ein mittelfristiger Lerneffekt zu erwarten: die teurere Stromerzeugung führt zu verstärkten Einsparbemühungen. Mit anderen Worten: das System arbeitet „selbständig“ in die richtige Richtung.

Die Streitfrage

Die Unterscheidung dieser drei Ebenen führt uns direkt zu dem Streitpunkt bzw. zu den Alternativen, um die es hier geht (Synthese nicht ausgeschlossen). Wenn die Veränderungen auf der Ebene B das Ziel sind (Common sense unterstellt), stellt sich die Frage wie folgt:

a) Biete ich den Leuten „leicht zu bewältigende“, systemkonforme Alternativen an, d.h. ermuntere ich sie z.B. wie Nordlicht zum Einsparen von Autokilometern oder ähnlichem. Dies beinhaltet: große Zielgruppe (fast alle

³ Der Systembegriff ist hier auf einer sehr niedrigen Abstraktionsebene angesiedelt und wird von mir z.B. i.S.v. „System Privat-Pkw“ verwendet.

⁴ Natürlich stellt sich hier die zentrale Frage, inwieweit die Änderung von Rahmenbedingungen von den Gesellschaftsmitgliedern akzeptiert wird, wenn sich die individuellen Präferenzen nicht ändern. Dies ändert aber nichts daran, daß wir uns solche veränderten Rahmenbedingungen wünschen und daß sie (ökologisch) wirkungsvoller als individuelle Appelle sind.

Autofahrer werden die Möglichkeit individueller Einsparkilometer bejahen), geringes Entscheidungsniveau (heutige Entscheidungen - z.B. für eine Radeltour - beeinflussen die morgige Verkehrsmittelwahl nicht).

b) Oder biete ich den Leuten „mittel-schwere“, systemtransformierende Alternativen wie z.B. Car-Sharing oder gar vollständigen Autoverzicht an. Diese Strategie beinhaltet: kleinere Zielgruppe, gewichtigeres Entscheidungsniveau, einmalige Entscheidung.

Die Antwort von Nordlicht ist - zumindest muß man es anhand der Selbstdarstellungen so interpretieren - Alternative a). Meine Antwort ist die Alternative b). Allerdings heißt meine Alternative nicht „autofreies Leben“, sondern „mobil ohne *eigenes* Auto“, d.h. Car-Sharing. Zur Begründung werde ich im 1. Schritt aufzeigen, weshalb Car-Sharing überhaupt zur Ebene AB (individuell und systemtransformierend) zuzurechnen ist (und so nebenbei meine Diplomarbeit kurz vorstellen). In einem zweiten Schritt werde ich dann versuchen anzudeuten, weshalb Ebene AB ein geeigneterer Ansatzpunkt für Interventionen darstellt.

Car-Sharing (CS)⁵

Car-Sharing (CS) bezeichnet die (professionell) organisierte, gemeinschaftliche Autonutzung. Die Nutzung der Autos durch die Mitglieder von Car-Sharing-Organisationen (CSO) erfolgt nach folgendem Schema: Anruf in der Buchungszentrale (24 Std. besetzt), Buchung des gewünschten Autos im gewünschtem Zeitraum, Fahrt mit dem Auto, Abstellen des Autos an einem festem Stellplatz. Die Abrechnung erfolgt nach einem Kilometer- und einem Zeittarif. Letzteres ist notwendig, damit die Autos nicht unnötig dem Zugriff anderer Nutzer entzogen, d.h. zwischengeparkt werden. Der Zeittarif ist auch der Grund dafür, daß ein exakter Vergleich zwischen den Kosten für ein eigenes Auto und der Nutzung von Car-Sharing nur schwer möglich ist, sowie dafür, daß sich CS (bisher) nicht für Personen eignet, die ihren Pkw für den täglichen Weg zur Arbeit benötigen. Inzwischen gibt es CS in jeder größeren Stadt und auch im ländlichen Bereich (v.a. im Raum Südbaden und in der Schweiz) findet es zunehmend Verbreitung. In Deutschland gibt es ca. 30.000 Car-Sharer (CSer).

Alle Schätzungen weisen für CS ein Potential im Millionen-Bereich aus. Die Vermutung liegt nahe, daß der vielfach beklagte Zwang zum Auto – zumindest den äußeren Umständen nach – so zwanghaft gar nicht ist.

Berücksichtigt man, daß ein Pkw durchschnittlich nur 40 Minuten am Tag genutzt wird, ein Pkw folglich eher als „Stehzeug“ denn als „Fahrzeug“ bezeichnet werden müßte, wird deutlich, daß das Potential für CS sehr ausbaufähig ist. Es lohnt sich dabei, zur Überwindung von „Denkblockaden“ den Blick nicht nur auf potentielle Nutzer zu lenken, sondern auch nach potentiell durch CS ersetzbaren „Stehzeugen“ zu fragen. Hierdurch gerät z.B. selbst der bisher vom CS ausgeschlossene Pkw-Berufspendler in den Kreis der potentiellen CSer (z.B. in dem er sein Auto am Arbeitsplatz oder abends dem CS zur Verfügung stellt).

„Welche Bevölkerungsschicht durch Car-Sharing nicht anzusprechen ist, ist eine Frage, die wohl im Augenblick niemand beantworten kann“ (PETERSEN 1992, S. 171).

Die meisten CSO haben den Status der reinen „Selbstorganisation“ längst verlassen und sind zu professionellen Dienstleistern geworden. Dementsprechend zufrieden sind auch die meisten NutzerInnen bzw. KundInnen. Die Zugriffswahrscheinlichkeit liegt nahe 100 %. Lediglich die Entfernung zum nächsten Stellplatz ist aufgrund der geringen NutzerInnenzahlen noch unbefriedigend.

Direkte Wirkungen von Car-Sharing

Was ist aber das Besondere an CS bzw. was bewirkt CS?

1.) *CS bewirkt eine Verlagerung von fixen hin zu variablen Kosten*

Der hohe Fixkostenanteil beim Privat-Pkw (ca. 65 %) hat den Effekt, daß durch hohe Fahrleistungen die Kosten pro Kilometer stark minimiert werden („Fixkostendegression“). So kostet der gefahrene Kilometer bei 5000 km Jahresleistung ca. 1,10 DM, bei 10.000 km Jahresleistung hingegen nur noch ca. 0,65 DM. Nicht nur jeder zusätzlich gefahrene Kilometer wird relativ betrachtet billiger. Vielmehr liegt es auch nahe, daß bei einem Vergleich zwischen Privat-Pkw und ÖPNV beim Privat-Pkw nur noch die Grenz-, d.h. die variablen Kosten betrachtet wer-

⁵ Die folgenden Ausführungen sind notwendigerweise sehr kurz gehalten. Ausführlicher finden sie sich in meiner Diplomarbeit bzw. in dem ca. April erscheinenden Buch über Car-Sharing von mir.

den. Denn wenn der Besitz eines eigenen Pkws außer Frage steht, ist es folgerichtig, die Fixkosten nicht weiter zu berücksichtigen. Dementsprechend gilt der Kauf eines Pkws als vorweggenommene Verkehrsmittelwahlentscheidung.

„Dies selbst auf kurzen Strecken und im Citybereich, wo ein Fussweg, eine Velofahrt oder der öffentliche Verkehr objektive Vorteile böte. Autobesitzende weisen ein stark unimodales Mobilitätsverhalten auf. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Gewohnheit, Bequemlichkeit, Kosten und oft auch Schnelligkeit sind starke Motive für den Autoeinsatz. *Das Auto ist ein monolithischer Block, an dem seine BesitzerInnen nur allzu oft nicht vorbei kommen.* Phantasie wird nicht zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel entwickelt, sondern beschränkt sich auf das Suchen neuer Schleichwege und Parkierungsmöglichkeiten. (...) Die gut gemeinten Aufrufe rühriger Politiker [und Umweltschützer; M.B.], das eigene Auto zu Gunsten der Umwelt mal stehen zu lassen, erweisen sich als weitgehend wirkungslos – müssen sich als wirkungslos erweisen, weil die hohen Fixkosten des Autos bereits ausgelegt und die Benützung von öffentlichen Verkehrsmittel zum Einzelfahrpreis im Normaltarif teurer als die variablen Autokosten sind. Mit dem temporären Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr würde man bezüglich Kosten und Bequemlichkeit einige ganz gewichtige Nachteile auf sichbürden. Den (geringen) Nutzen davon hätten alle, die Nachteile aber trüge man allein“ (MUHEIM et al. 1998, S. 101).

Wer ein Auto hat, nutzt es auch. Beim CS hingegen wird das Kostenverhältnis radikal zugunsten der variablen Kosten verändert. Mit anderen Worten: Wer viel fährt, zahlt auch viel, wer nicht fährt, zahlt auch (fast) nichts. Durch diese Variabilisierung der Fixkosten gleicht sich die Kostenstruktur des Autofahrens an die des ÖV an. Unter Kostengesichtspunkten ist hierdurch der ÖV in einer Vielzahl der Fälle kostengünstiger als das CS-Auto. Der finanzielle Zwang zum Autofahren entfällt.

2.) **Durch CS werden die Kosten für das Autofahren transparenter.**

Die meisten Autofahrer schätzen die tatsächlichen Kilometerkosten ihres Fahrzeuges viel zu niedrig ein. Die Fehleinschätzungen nehmen dabei mit der Größe der Fahrzeuge zu (vgl. KUMER et al. 1996, S. 25). Dies hängt zum einen mit dem beschriebenen Problem der Fixkosten zusammen, die nur jährlich oder noch seltener bezahlt werden. Zum anderen fallen aber auch die variablen Kosten stets zeitverzögert an. Dies gilt nicht nur für Reparaturen, sondern auch für den Treibstoff selber. Die Spritztour ins Grüne mit vollem Tank kostet - bis zur nächsten Tankfüllung - erst mal nichts. Beim CS hingegen müssen bei jeder Fahrt die gefahrenen Kilometer sowie die gebuchte Zeit ins Fahrtenbuch eingetragen werden. Da beim CS für den einzelnen Nutzer Kilometer- und Zeittarif - im Gegensatz zum Privat-Pkw - unabhängig von den gefahrenen Gesamtkilometern sind, kann der CSer die Kosten für die einzelne Fahrt sofort ermitteln. CSer sind somit über ihre tatsächlichen Mobilitätskosten besser informiert und können theoretisch ihre Mobilitätsausgaben gemäß ihren Präferenzen besser gewichten.

3.) **Verhinderung eines „Caravan-Effektes“**

Der Kauf eines Auto orientiert sich in der Regel an der größtmöglichen Option. Das Auto wird demnach nicht als Citymobil (was es die meiste Zeit de facto ist), sondern als Transporter, Geländewagen oder gar als Urlaubsmobil gekauft. CSO durchbrechen (ab einer bestimmten Größe) diesen „Caravan-Effekt“. Durch das Angebot verschiedener Fahrzeugtypen können die Nutzer das für den konkreten Bedarf jeweils passende auswählen, so daß sie nicht mit dem Wohnmobil zum Theaterbesuch fahren müssen.

4.) **Car-Sharing steigert die Effizienz des Pkw-Systems (Effizienzeffekt)**

Ausgangspunkt für CS ist der geringe Auslastungsgrad von Privat-Pkws (ca. 40 Minuten pro Tag). Wird daher eine Vielzahl von schlecht ausgelasteten Pkws gegen eine geringere Anzahl von besser ausgelasteten Pkws eingetauscht, reduziert sich der notwendige Bedarf an Pkws. Die Folge ist u.a. eine Entlastung des ruhenden Verkehrs.

Indirekte Wirkungen des Car-Sharing

Aus den beschriebenen, mit dem System CS untrennbar verbundenen Effekten lassen sich nun einige Vermutungen über indirekte Wirkungen anstellen. Insbesondere ist zu vermuten, daß die Variabilisierung sowie die bessere Transparenz der Kosten die Hemmschwellen für die Pkw-Nutzung erhöhen und sich eine rationalere Planung der Mobilität einstellt. Zwei Indikatoren sind hierbei aus ökologischer Perspektive besonders interessant.

1. **Autobestand:** Reduziert CS die Zahl der benötigten Pkws?

CS reduziert den Autobestand signifikant. Auf ein CS-Pkw kommen im Mittel vier abgeschaffte Pkws. Aufgrund des Autobestands bei potentiellen Nutzern wird diese Reduktionsquote zukünftig eher zu- denn abnehmen. Würde

in Deutschland die Zahl von 2,45 Mio. CSern erreicht, könnte der Pkw-Bestand um ca. 1,2 Mio. gesenkt werden (vgl. PESCH 1997, S. 22).

2. Fahrleistung: Reduziert sich die Zahl der gefahrenen Pkw-Kilometer? Wenn ja: Werden die eingesparten Kilometer durch zusätzliche Verkehrsleistungen mit anderen Verkehrsträgern kompensiert?

Die CS-Teilnehmer reduzierten ihre durchschnittliche Fahrleistung mit Pkws von ca. 7.000 vor auf ca. 4.050 km/Jahr ab Beginn des CS. Dies entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 42 % (vgl. PESCH 1997, S. 22). Dieses Ergebnis wird in seiner Tendenz ebenfalls von allen Autoren bestätigt.

Sind sie deshalb weniger mobil oder verlagert sich ihre Mobilität auf andere Verkehrsmittel? Auch hier sind die Ergebnisse eindeutig: Mobilität wird nicht reduziert (höchstens durch Bildung von Wegeketten), sondern primär verlagert. Kurze Wege werden insbesondere durch nicht-motorisierte Verkehrsmittel zurückgelegt (vgl. KUMER et al. 1996, S. 84). Im Nahbereich (sozusagen in der Reichweite von Bus, Straßenbahn, Rad und Fuß) wird das CS-Auto kaum eingesetzt. Insgesamt erfolgt durch den CS-Beitritt eine weitere Akzentuierung des bereits auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgerichtete Mobilitätsverhaltens (vgl. MUHEIM 1998, S. 75). Dieses Ergebnis wird von allen Studien bestätigt: Der MIV verliert, der Umweltverbund gewinnt Anteile am Modal Split.

Sowohl die Analyse empirischer Daten als auch die (hier nicht ausgeführte) Analyse kritischer Einwände hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen des CS kommt für die Bedeutung des CS aus ökologischer Perspektive zu einem eindeutigen Ergebnis: CS trägt das Gütesiegel „ökologisch“ zu recht. CS führt zu einer rationaleren Planung der (Auto-)Mobilität. Der Vergleich der Systeme „Privat-Pkw“ und „CS-Fahrzeug“ deutet auf einen umweltpolitischen Quantensprung hin: Die strukturell angelegte Konkurrenz zwischen Auto und ÖV wird durch CS zur Kompatibilität von Auto und ÖV.

Damit ist gezeigt, daß 1.) CS eine ökologisch sinnvolle Forderung an Individuen darstellt und daß 2.) die Einordnung von CS in die Ebene AB gerechtfertigt ist. Denn die aufgelisteten Wirkungen zeigen deutlich, daß das System CS in ganz wesentlichen Punkten vom System Privat-Pkw verschieden ist. Weiter bedeutet dies, daß eine einmalige Entscheidung „pro CS“ automatisch eine ökologischere, weil rationalere Verkehrsmittelwahl nachschiebt. Dies erfolgt

- ohne daß die CSer eine bewußte „Auto-Diät“ ansetzen
- ohne daß die fortwährende Existenz einer Kampagne benötigt wird und
- ohne ständiges Grübeln, ob diese Autofahrt nun „ökologisch erlaubt war“ oder nicht.

Nebenbei bemerkt: Ein Bewußtseinswandel ist hier nicht unbedingt Voraussetzung (man kann das Auto ja immer benutzen, wenn man möchte), sondern Folge der „Systemänderung“ CS:

„Nach den Aussagen der Car-Sharing-Nutzer stellt sich bei ihnen durch den Übergang auf Car-Sharing ein ‘Bewußtseinsschub’, also eine bewußtere Kontrolle ihrer Mobilität mit einer Zunahme der Lebensqualität ein“ (PESCH 1996, S. 171).

Von Altruismus kann nicht die Rede sein.

In Anbetracht dieser Ergebnisse und der zwar vielfach praktizierten⁶, aber meist folgenlosen Ermahnungen, das Auto öfters stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen, müssen sich Umweltverbände und Gruppen wie Nordlicht fragen, ob es nicht strategisch an der Zeit wäre, hier einen vernetzteren Ansatz zu wählen. Statt dem direkten Weg zum ÖV über den (wenn auch versteckten) moralischen Zeigefinger, sollte der indirekte Weg zum ÖV über das CS in den Vordergrund rücken.

„Mit dem bloßen Verweis auf das Umsteigen auf aus individueller Sicht häufig suboptimale Lösungen wird es keine Verkehrswende geben, wie die vergangenen Jahre deutlich gezeigt haben. Möglicherweise sind neue Lösungen auch quer zu den traditionellen Konzepten zu suchen. Hier ist nicht mehr nur die Verkehrsmittelwahl, sondern insbesondere der Besitz des Fahrzeuges und seine vielfach erst daraus abgeleitete Benutzung von Bedeutung. Gerade zur Reduzierung der städtebaulichen Eingriffe des Verkehrs muß nicht nur an den Fahrleistungen, sondern vor allem an den Fahrzeugbeständen angesetzt werden“ (HESSE 1993, S. 146).

⁶ Ein Beispiel hierfür wäre z.B. die Aktion „Mobil ohne Auto“. Der Vorschlag des Autors auf einem Bundeskoordinationstreffen im Herbst 1995, das CS offensiv in die Kampagne miteinzubeziehen, wurde rigoros abgelehnt. Mit Blick auf die Ergebnisse dieser Arbeit kann man nur sagen: „Schade für die Umwelt!“

Solange an der zentralen Determinante für die Verkehrsmittelwahl, nämlich dem Autobesitz, nicht gerüttelt wird, sind individuelle Verkehrsvermeidungsappelle weitgehend ein „Faß ohne Boden“. Wenn man statt „Kilometerspar-Aktionen“ Werbung für Car-Sharing machen würde, würde man zwar 1.) vorerst nicht so viele Menschen erreichen und 2.) etwas mehr für eine „einzelne Verhaltensänderung“ arbeiten müssen. Aber dies würde sich allemal lohnen.

Vorteile von einer Kampagne für Car-Sharing

- Die große - für die Verkehrsmittelwahl so bedeutungsvolle - Lücke zwischen den Alternativen „eigenes Auto“ contra „autos“ wird sinnvoll geschlossen.
- Nach einer Entscheidung für CS braucht nicht weiter (ökologisch) interveniert werden.⁷
- CSO sind Unternehmen. Sie sind ab einer gewissen Größe unabhängig von ehrenamtlicher Arbeit oder öffentlichen Zuwendungen. Das System CS kann deshalb - rein ökonomisch betrachtet - selbständig für seine Existenz und Expansion sorgen.
- Die Automobilität wird durch Car-Sharing-Nutzer *effizienter* organisiert. Es werden zum einen weniger Pkws benötigt. Zum anderen regt Car-Sharing zur Bildung von Wegeketten und zur Bildung von Fahrgemeinschaften („Cost-Sharing“) an. Durch die höhere Auslastung der einzelnen Pkws werden die Pkw-Produktzyklen kürzer. So können sich technische Neuerungen (z.B. effizientere Motoren) schneller durchsetzen.
- Die Gewinne von CS sind auch nicht unbedingt abstrakter Natur (i.S.v. z.B. „mehr Lebensqualität“), sondern oft sehr konkret. Würden z.B. in einem Dorf mit 1000 Einwohner alle Pkws als CS - Autos genutzt, könnten bei gleicher Fahrleistung ca. 170 Autos eingespart werden. Das Dorf hätte alleine durch die eingesparten Auto-Anschaffungskosten jährlich ca. 300.000 DM mehr in der Dorfkasse.
- Car-Sharing zeigt durch seine bloße Existenz eine – und dies ist wichtig – *naheliegende* Alternative zur herkömmlichen Autonutzung auf. Die herkömmliche Autonutzung, d.h. der Privatbesitz, gerät unter verstärkten Legitimationszwang, indem nicht das Bedürfnis des Autofahrens mit z.B. moralischen Argumenten bekämpft, sondern indem eine *bessere Alternative* zur Befriedigung des *gleichen* Bedürfnisses (= Autofahren) einzig und allein durch eine kleine, aber wesentliche organisatorische Änderung angeboten wird.
- Auch auf *politischer* Ebene durchbricht CS die festgefahrene Situation: Wer gegen das Auto ist, wird nicht gewählt und wer für das Auto ist, erreicht keine ökologische Verkehrswende. CS durchbricht diesen Dualismus. Ich wage daher hier die These, daß CS ein ähnliches Konsenspotential für die ökologische Verkehrswende aufweist, wie die Solarenergie (im weiteren Sinne) für den Atomausstieg.

Um den Aufwand für die Verhaltensänderung hin zu CS abschätzen zu können, lohnt sich noch ein kurzer Blick auf die Frage, weshalb viele Menschen noch nicht CS betreiben.

Hinterungsgründe für die Teilnahme am CS

Neben einfacher Unkenntnis (dem wichtigsten Hinterungsgrund) sind die Motive und Gründe, die einen CS-Beitritt verhindern, v.a. mentaler Natur. Die Vorstellung, daß man in Notfällen ein Kind auch mit dem Taxi oder Krankenwagen ins Krankenhaus fahren kann, ist vielen potentiellen Nutzern ebenso fremd wie die Tatsache, daß Taxifahrten auf Basis einer Vollkostenrechnung oft eine günstige Alternative darstellen können. Feststellungen wie „Car-Sharing funktioniert“, „Du bist ein potentieller CSer“, „Du kannst mit CS Geld sparen“ können vom Einzelnen durchaus als Bedrohung aufgefaßt werden. Da aber gleichzeitig auf kognitiver Ebene die (ökologische) Kritik am Automobil bekannt und oft auch akzeptiert ist, entstehen kognitive Dissonanzen mit entsprechenden Ausweichstrategien. CS wird z.B. eine geringe Wirksamkeit zugeschrieben. Dies dient als Rechtfertigung in dem Sinne, daß man zwar selbst CS machen könnte, dies aber ja sowieso „nichts bringen“ würde. Oder CS wird nur als Möglichkeit für andere gesehen. Für einen selbst findet man genügend Argumente, warum gerade *man selbst* für die Teilnahme am CS ungeeignet ist. Vorurteile erweisen sich in diesen Fällen auch bei ihrer Widerlegung durch die Realität als äußerst resistent.

⁷ Es sollte hier jeder mal für sich selbst überlegen, wie schwierig es einem fällt, z.B. bei steigendem Einkommen Sparbemühungen oder andere ökologische Verzichtsprinzipien durchzuhalten.

Aber CS ist nicht nur *passiv* auf die Auflösung derartiger Barrieren angewiesen, sondern - das erscheint mir wichtig - schafft *aktiv* durch seine Existenz mit am Aufbau des notwendigen motivationalen Umfeldes. Das rationale Argument der Kosteneinsparung (bei gleichzeitiger Autoverfügbarkeit) deckt nicht nur emotionale Gründe für den Autobesitz auf und macht sie der Diskussion zugänglich, sondern entlarvt diese nicht selten als *einzig* vorhandene Gründe für den privaten Autobesitz. Aus „Ich *brauche* ein Auto“ wird so ein „Ich *will* ein Auto“.

Überzeugungsarbeit für CS

Um bei möglichst vielen Menschen einen Wechsel vom Privat-Pkw hin zum CS zu erreichen, ist natürlich

1. auch eine moralische Argumentation zum Systemwechsel vom Privat-Pkw zum CS nötig, solange die meisten Personen auf die finanziellen Ersparnisse durch CS nicht angewiesen sind. Und
2. spricht nichts dagegen, aber vieles dafür, die in der Kampagne Nordlicht eingesetzten umweltpsychologischen Erkenntnisse auf eine Kampagne „pro CS“ auszuweiten.

In einer psychologisch fundierten Werbekampagne für CS könnte - und das ist meine zentrale These dieses Textes - umweltpsychologische (wo)man-power gewinnbringender eingesetzt werden als in Erbsenz... - Entschuldigung - in Kilometerzählerei.

„Es geht um diesen neuen Lifestyle, dessen Lebensbejahung sich in kritischem Engagement ausdrückt.“ (Michael HILGERS; in Publik Forum 17/94, S. 5)

Schwerpunkt-Literatur für diesen Text:

Giese, Eckhard (Hrsg.): „Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge“, Tübingen 1997

Bilharz, Michael: „Selbstorgansition oder Markthandeln? Eine sozio-ökonomische Analyse des Car-Sharing“ (Diplomarbeit), Regensburg 1999

nordlicht: Internet-Darstellungen (www.psychologie.uni-kiel.de/nordlicht)

Zitierte Literatur:

Hesse, Markus: "Verkehrswende", Marburg 1993

Kumer, Birgit/ et al.: "Carsharing im Rahmen finanzieller, verkehrspolitischer und umweltpolitischer Entscheidungsgrundlagen im Verkehr: Studie im Auftrag des Umweltministeriums", Graz 1996

Muheim, Peter et al.: "CarSharing - der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Synthese", Bern 1998

Pesch, Stephan: "Car-Sharing als Element einer lean mobility im Pkw-Verkehr: Entlastungspotentiale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien", Düsseldorf 1996

Pesch, Stephan: "Die Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf die Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen"; in: "Car-Sharing im Gespräch", hrsg. von Birger Holm et al., Dresden 1997 S. 20 - 25

Petersen, Markus: "Auto-Leasing und Car-Sharing"; in: "Verkehrswirtschaft auf neuen Wegen", hrsg. von M. Hesse, Marburg 1992, S. 156 - 174

Kontakt:

Michael Bilharz, Eichenstr. 13, 93049 Regensburg, Tel.: 0941 - 280 26 21;

michael.bilharz@web.de