

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie
= Swiss journal of sociology

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

Band: 20 (1994)

Heft: 2

Artikel: Der städtische Verkehrsraum und die Wertmuster seiner Teilnehmer

Autor: Dietrich, Willi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-814918>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DER STÄDTISCHE VERKEHRSRAUM UND DIE WERTMUSTER SEINER TEILNEHMER

Willi Dietrich

Stadtplanungsamt, 8023 Zürich

1. Überblick und verwendete Daten

Die Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der vom Verkehr betroffenen Personen sind in einer Wertordnung verankert. Die Wertschätzung der verschiedenen Transportangebote einerseits, und die unterschiedliche Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen andererseits, aber auch die Zustimmung zu den verkehrspolitisch begründeten Massnahmen hängt ganz entscheidend vom Wertmuster der mobilen Personen ab. Eine Angebotsplanung, die Marktoptimierung im Rahmen eines umfassenden Umwelt- und Verkehrsmanagement anstrebt, ist auch angehalten, die Wertmuster im lokalen Verkehrsraum und nicht zuletzt auch deren Wandel in Rechnung zu stellen. Damit können die Investitionsrisiken bei der Infrastrukturentwicklung merklich verringert werden. Voraussetzung dazu ist die bewusste Inbezugsetzung von institutionellen Handlungsabläufen wie beispielsweise der Raumplanung mit dem vielfältigen Nutzerverhalten der Verkehrsteilnehmer.

Die individuellen Verhaltensweisen im Stadtverkehr sind wertorientiert. Dies ist mit ein Grund, weshalb der Stadtverkehr immer ein konflikträchtiges System darstellt. Die Komplexität dieses Systems ergibt sich aus dem Zusammenspiel seiner technischen und betrieblichen, institutionellen und individuell verhaltensmässigen Ebenen. Der folgende Aufsatz befasst sich mit dieser letzten Ebene, d. h. mit den Teilnehmern des Stadtverkehrs. Nach einführenden Strukturdaten zum Stadtverkehr geht er der Frage nach, von welchen Wertorientierungen sich die Teilnehmer und die vom Stadtverkehr Betroffenen leiten lassen. Kommen diese Wertvorstellungen in der Akzeptanz verschiedener verkehrspolitischer Massnahmen oder gar in der Nutzung der verschiedenen Transportangebote zum Ausdruck? Welche Folgerungen ergeben sich für die Planungsträger?

Zur Beantwortung dieser Fragen werden zwei Datenquellen verwendet. An erster Stelle ist eine repräsentative Zufallsstichprobe zu nennen, die 757 Personen ab 14 Jahren aus Zürich und den 14 Gemeinden des ersten Agglomera-

tionsgürtels (Adliswil, Dietikon, Kilchberg, Küsnacht, Langnau, Oberengstringen, Opfikon, Rüslikon, Schlieren, Uitikon, Unterengstringen, Urdorf, Wallisellen, Zollikon) sowie weiteren 4 Gemeinden (Birmensdorf, Dübendorf, Fällanden, Kloten) des zweiten Agglomerationsgürtels mit vergleichbarer Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs umfasst. Die Befragung fand im Herbst 1990 statt und stellt den Kern eines gemeinsamen Projekts der Städte West- und Ost-Berlin, Köln, Krefeld und Zürich unter der Federführung der Studiengesellschaft für Nahverkehr Berlin (SNV) dar. Ziel der Befragung war die Ermittlung repräsentativer Daten über Motivstrukturen und Einstellungsprofile zu Transportinfrastrukturen, Verkehrsmitteln und planerischen Massnahmen.

Eine zweite Datengrundlage bildet der Mikrozensus „Verkehr 1989“. Diese Repräsentativbefragung umfasste eine Stichprobe von 3'613 Personen ab 10 Jahren bzw. 1'613 Haushalte im Kanton Zürich. Die Auswertung der Erhebungsdaten hatte zum Ziel, für das Bezugsjahr 1989 eine umfassende Beschreibung der realisierten Verkehrsnachfrage von Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons Zürich und seinen Regionen zu geben (Hautzinger).

2. Die Struktur des Stadtverkehrs

2.1 *Benutzungshäufigkeit der Linienangebote*

Je besser und vielfältiger das Angebot im öffentlichen Linienverkehr ist, desto häufiger wird es benützt. Dieser Zusammenhang wird auch hier wieder bestätigt. In der Stadt Zürich ist der Anteil der täglichen Benützer des öffentlichen Linienangebotes weitaus am grössten. Je weiter man sich von der Kernstadt in den ersten oder zweiten Gürtel hinaus entfernt, desto grösser werden die Anteile jener Befragten, die nie oder monatlich vielleicht ein Mal Linienverkehrsmittel benützen.

Es sind vor allem Personen, die nicht uneingeschränkt über ein Auto verfügen,¹ die das Linienverkehrsangebot dann auch benützen, und dies umso fleissiger, je besser das Angebot ist. Auf der anderen Seite: die Personen, die angeben, uneingeschränkt über ein Auto verfügen zu können, sind nur in sehr beschränkter Masse bereit, den öffentlichen Linienverkehr zu benützen. Dies gilt auch dann,

1 Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen wird im Mikrozensus zweifach erfragt. Die allgemeine Verfügbarkeit bezieht sich auf den Fahrzeugpark des Haushalts. „Wieviele Fahrzeuge der nebenstehenden Typen gehören zu ihrem Haushalt?“ Im folgenden wird das Konzept der persönlichen Verfügbarkeit verwendet: „Über welches Verkehrsmittel verfügen Sie selbst täglich?“ Diese persönliche Verfügbarkeit hängt zusätzlich zum Fahrzeugbesitz auch noch vom (sozialen) Aushandlungsprozess ab.

wenn das Linienverkehrsangebot in der Wohnumgebung vergleichsweise sehr gut ausgebaut ist.

Die Stadt Zürich weist mit 0,38 Personenwagen pro Einwohner praktisch die niedrigste Fahrzeugdichte im Kanton auf. Einerseits vermögen viele städtische Erwachsenenhaushalte (worunter Schüler, Studenten, Einzelpersonen) ihren Mobilitätsbedarf grösstenteils im Rahmen der öffentlichen Verkehrsangebote zu decken. Andererseits ist in der Stadt Zürich der Anteil der Personen in Haushalten mit Autobesitz, die jederzeit uneingeschränkt über ein Auto verfügen können, merklich kleiner als in allen anderen Gemeinden des Kantons (halb so gross). Diese eingeschränkte Verfügbarkeit des Automobils deutet darauf hin, dass in stadtzürcherischen Mehrpersonenhaushalten die Benützung des Personenwagens vielfach von Fall zu Fall und situationsbezogen ausgehandelt wird. Die Gründe dafür dürften in den restriktiveren Rahmenbedingungen (knapper Parkraum, Parkgebühren, weniger Zweitwagen) als auch in der grösseren Zahl konkurrenzfähiger Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu suchen sein.

2.2 *Verkehrsmittelnutzung im räumlichen und zeitlichen Vergleich*

Mit zunehmender Gemeindegrösse steigt der Anteil der Wege, welche die Einwohner zu Fuss oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen (Tabelle 1). Gleichzeitig sinkt der Anteil am motorisierten Individualverkehr. Im einzelnen weist die Bevölkerung der Stadt Zürich folgende Mobilitätsmerkmale auf: Höchster Anteil an Verkehrsteilnehmern im öffentlichen Verkehr, besonders im Nahverkehrsbereich, grösster Fussgängeranteil, unterdurchschnittlicher Anteil am Veloverkehr. Dies gilt besonders für den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Das Veloverkehrsaufkommen für Ausbildung und Beruf ist demgegenüber mit kantonalen und schweizerischen Kennwerten vergleichbar.

Der Stadtverkehr umfasst aber mehr als die Mobilität der Stadtbewohner. Es gehören die Verkehrsströme aller auf Stadtgebiet mobilen Personen dazu: Wege von Personen, deren Ausgangsorte ausserhalb der Stadt liegen (Zielverkehr), das Verkehrsaufkommen mit Ausgangspunkt in und Wegziel ausserhalb der Stadt (Quellverkehr) und schliesslich die Wege mit Ausgangs- und Zielort innerhalb der Stadtgrenzen (Binnenverkehr). Der Durchgangsverkehr wird im folgenden nicht berücksichtigt.

Die Tabelle 2 zeigt die grossen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen Binnenverkehr einerseits, sowie Ziel und Quellverkehr andererseits. Im Zürcher Binnenverkehr werden fast drei Viertel der Wege mit umwelt-

Tabelle 1
Verkehrsmittelnutzung der Einwohner verschiedener Gemeinden und
Gemeindetypen im Kanton Zürich (Mobile Personen ab 10 Jahren,
Angaben in Prozent)

	Fuss- gänger	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Tram/ Bus	Bahn	öV ins- gesamt	
bis 2'500 Einwohner	15	12	66	2	5	(7)	100
2'500–10'000 E.	18	14	58	3	7	(10)	100
10'000–50'000 E.	21	11	55	5	8	(13)	100
Winterthur	19	16	44	14	7	(21)	100
Stadt Zürich	23	7	37	29	4	(33)	100
Kanton Zürich	20	11	51	12	6	(18)	100
Schweiz	22	13	51	9	5	(14)	100

öV = öffentlicher Verkehr

Quelle: Mikrozensus 1989

schonenden Transportmitteln zurückgelegt. Der Anteil der Fusswege ist gleich gross wie derjenige von Autos und schweren Motorrädern zusammen.

Tabelle 2
Benützte Verkehrsmittel im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Stadt Zürich
(mobile Personen ab 10 Jahren, Angaben in Prozent)

	Fuss- gänger	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Tram/ Bus	Bahn	öV ins- gesamt	
Binnenverkehr	27	7	28	36	2	(38)	100
Zielverkehr	7	3	59	11	20	(31)	100
Quellverkehr	5	3	62	10	20	(30)	100

öV = öffentlicher Verkehr

Quelle: Mikrozensus 1989

Die Verkehrsmittelnutzung ist je nach Wegzweck sehr unterschiedlich. Der Pendlerverkehr (Arbeit und Ausbildung) weist im Stadtverkehr den höchsten

Anteil an öffentlicher Verkehrsmittelnutzung auf, nämlich 42%. Der Geschäftsverkehr weist die Höchstquote im motorisierten Individualverkehr (68%) auf (nur die benutzten Verkehrsmittel pro unternommenem Weg, nicht Leistungskilometer).

Der Zeitaufwand für den gesamten Arbeitsweg zerfällt in mehrere Komponenten: reine Fahrtzeit, Wegdauer zu Fuss, Wartezeit sowie die Parkplatzsuche im motorisierten Individualverkehr. Je nach benütztem Verkehrsmittel fällt der durchschnittliche Zeitaufwand für diese Wegkomponenten verschieden aus. Die durchschnittliche Gesamtwegdauer zur Arbeit ist bei der Gruppe der Autobenutzer 4,6 Minuten kürzer als bei den Fahrgästen des Linienverkehrs und beträgt 20,4 Minuten. Zu dieser Differenz trägt in erster Linie der Fussweg bei. Autobenutzer wenden zu Fuss im Durchschnitt 2,1 Minuten auf, während die Fahrgäste eine mittlere Fusswegdauer von 6,3 Minuten aufweisen. Die Wartezeiten fallen bei den Autobenutzern ebenfalls erwartungsgemäss kürzer aus als bei den Fahrgästen, nämlich nur 0,5 Minuten (in der Tendenz unterschätzter Wert). Die Fahrtzeit selber ist in beiden Verkehrsmitteln ungefähr gleich hoch (sinus, 11).

3. Einstellungen und Verhalten der Verkehrsteilnehmer

3.1 Vier Einstellungstypen

Die erwähnte räumliche und zeitliche Struktur der Verkehrsteilnahme wieder spiegelt ausgewählte Verhaltensaspekte im Verkehr. Es stellt sich die Frage nach den Hintergründen von Verhaltensdifferenzen, und insbesondere jene nach der Kovariation von Verkehrsverhalten und Einstellungen zum verkehrlichen Kontext. Um die Verhaltens- und Einstellungsabhängigkeiten im Verkehr besser zu verstehen, zielte die sinus-Erhebung auf die Ermittlung repräsentativer Daten über Motivationsstrukturen und Einstellungsprofile zu Verkehrsmitteln und Transportanlagen ab. Die Datenanalyse legt die Unterscheidung von vier Einstellungstypen nahe: Auto-Fans (Typ A), Auto-Kritiker (Typ B), die Gruppe der distanziert-geichgültigen (Typ C) und schliesslich jene der rational-toleranten Verkehrsteilnehmer (Typ D).² Im folgenden werden die

2 Die Bezeichnung der vier Einstellungstypen übernehmen wir aus der sinus-Untersuchung. Die Methode der Typenbildung beruht auf zwei Schritten.

In einem ersten Schritt wurde mit einer Faktorenanalyse ermittelt, wie die Einstellungen miteinander zusammenhängen. Es wurden 16 Faktoren zur Darstellung der Fragenbatterie „Motive und Einstellungen zum öffentlichen Personennahverkehr“ verwendet (sinus, 1991, S. 52 ff.), und 6 Faktoren zur Fragebatterie „Massnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Städten“ (sinus, 1991, S. 58 ff.).

In einem zweiten Schritt wurden mit der Clusteranalyse Gruppen gebildet, die bezüglich

vier Einstellungstypen nach den drei Kriterien Einstellungsprofil, Strukturmerkmale und Verkehrsverhalten³ porträtiert.

Typ A (Auto-Fans)

Einstellungsprofil: Der Komfort des motorisierten Individualverkehrs erfährt eine ausserordentliche Hochschätzung. Der öffentliche Linienverkehr spielt als Alternative zum motorisierten Individualverkehr eine untergeordnete Rolle und stösst persönlich auf Ablehnung, d. h. die angeführten Nutzungshindernisse bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und die Verzichtbarrieren im motorisierten Individualverkehr sind sehr zahlreich. Dieser Einstellungstyp unterhält eine hohe emotionale Bindung zum Auto, das nicht nur Prestige verleiht, sondern in erster Linie ein wichtiger Ausdruck von Individualität ist. Investitionen in den öffentlichen Linienverkehr finden eine mässige bis gar keine Zustimmung. Die Auto-Fans finden eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln langweilig, sie empfinden die Wartezeiten an den Haltestellen als zu lang und das Umsteigen als zu umständlich. Sie sind der Meinung, mit dem Auto seien die Geschäfte besser zu erreichen, und das Velo sei eher etwas für Sport und Freizeit, aber kein Beförderungsmittel.

Strukturmerkmale: Der Anteil an Haushalten mit schulpflichtigen Kindern ist hoch (28%), ebenfalls der Anteil an Haushalten mit zwei Erwerbspersonen. Weiter zeichnet sich diese Einstellungsgruppe durch einen ausgesprochen hohen Männeranteil aus (82%), durch einen im Verhältnis zu den anderen Einstellungstypen kleinen Anteil an Hausfrauen, Rentner und einen hohen Anteil an Vollerwerbstätigen. Ein grosser Anteil der Personen in dieser Gruppe ist zwischen 30 und 50 Jahre alt (60%). Die Verfügbarkeit eines reservierten Parkplatzes am Arbeitsplatz ist weitaus häufiger als bei den anderen Einstellungstypen.

Verkehrsverhalten: Die Nutzung des Autos ist vergleichsweise intensiv, nicht nur für Pendelfahrten, sondern auch für die verschiedenen Freizeitfahrten. Die Motorisierung der Haushalte dieses Einstellungstyps beträgt 100%. Im Gegensatz zu den anderen drei Einstellungstypen sind die Auto-Fans deutlich weniger im Langsamverkehr und im öffentlichen Linienverkehr unterwegs.

Motive und Einstellungen in sich möglichst homogen sind, jedoch zu den anderen Gruppen möglichst grosse Distanzen aufweisen.

3 Eine umfassende Beschreibung bezieht sich auf das Gesamtsample (Stichprobengrösse 3'500 Interviews) und umfasst alle untersuchten Städte, unabhängig von der Tatsache, dass jede Stadt nicht nur eine eigene Verkehrsgeschichte, sondern auch eine eigenständige Ausprägung der vier Einstellungstypen aufweist (sinus, 1991, S. 86 ff.). Die im folgenden vorgelegte Typenbeschreibung ist demgegenüber auf die Merkmale der Zürcher Stichprobe zugeschnitten.

Typ B (Auto-Kritiker)

Einstellungsprofil: Restriktive Massnahmen zur Eindämmung des Individualverkehrs werden nicht nur bereitwillig akzeptiert, sondern auch vehement gefordert. Der Prestigewert des öffentlichen Verkehrs wird als gering eingeschätzt, seine Sicherheit und auch die Zuverlässigkeit im allgemeinen aber als gut eingestuft. Das Angebot des öffentlichen Linienverkehrs vermag die eigene Bedarfslage grösstenteils zu befriedigen, was darin zum Ausdruck kommt, dass eine zusätzliche Erweiterung und Intensivierung des öffentlichen Transportangebotes zwar gewünscht wird, aber nicht so ausgeprägt, wie dies beim rational-toleranten Einstellungstyp der Fall ist (s. unten). Auch bringt der motorisierte Individualverkehr vielfach keine Zeitvorteile. Die Auto-Kritiker könnten am ehesten (zusammen mit den Distanziert-Gleichgültigen) auf ein Auto verzichten, sie fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln preiswerter als im motorisierten Individualverkehr, ihre Mobilität in Begleitung mit Kindern ist für sie im öffentlichen Verkehr zufriedenstellend gedeckt, sie schätzen den leicht herstellbaren Kontakt zu Mitmenschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln und reagieren gelassen gegenüber dem Argument der Beeinträchtigung der Individualität und dem geringen Komfort in den Massenverkehrsmitteln. Als einzige beklagen sich die Auto-Kritiker nicht über ein fehlendes Parkplatzangebot in der Nähe von Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs.

Strukturmerkmale: Der Einstellungstyp B umfasst auffallend viele stadttypische Kleinsthaushalte (z. B. Personen in Ausbildung), signifikant mehr unverheiratete, verwitwete oder geschiedene Personen, und signifikant weniger verheiratete oder mit festem Partner zusammenlebende Personen. Die niedrigen und hohen Alterskategorien (14–24jährige, 65jährige und Ältere) sind vergleichsweise stärker vertreten, ebenso die im Haushalt tätigen Personen.

Verkehrsverhalten: Ein Grossteil der Wege wird mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. 47% der Auto-Kritiker haben keinen Personenwagen im Haushalt (rund 20% der Grundgesamtheit). Der Anteil der Besitzer von Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr ist in dieser Gruppe am höchsten (30%). Man gewinnt den Eindruck, dass es dieser Gruppe weitgehend möglich ist, an die Standorte ihrer Wahl ohne zusätzliche Einschränkungen bei der Raumüberwindung zu gelangen, und dies mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Typ C (Distanziert-gleichgültige Einstellungs- und Verhaltensgruppe)

Einstellungsprofil: Die emotionale Beziehung zum Auto ist bei diesem Einstellungstyp moderat. Vorbehalte gegenüber dem Auto sind vorhanden, münden

aber nicht in eine Fundamentalkritik aus. Die Nutzung des Autos ist Routine und dementsprechend banal. Die Gruppe wendet sich entschieden gegen dirigistische verkehrspolitische Eingriffe im rollenden Verkehr, gibt jedoch eine ausserordentlich starke Zustimmung für vermehrte Kontrollen des ruhenden Verkehrs ab (Anwohnerparkierung, höhere Gebühren etc.). Die Gruppe fühlt sich vor allem dann betroffen, wenn ihr Interesse als Einwohner und Anrainer tangiert wird. Insgesamt herrscht eine negative Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel vor: dabei stehen die mangelnde Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie Nutzungserschwerisse (z. B. bei Mitnahme von Gepäck) im Vordergrund. Dieser Einstellungstyp ist auffallend reserviert gegenüber Massnahmen für die Gestaltung der Innenräume von öffentlichen Verkehrsmitteln. Gesamthaft betrachtet herrscht die Losung „profitieren, nichts bezahlen“ vor. Der distanziert-gleichgültige Einstellungstyp versteht sich weder als Betroffener noch als engagierter Teilnehmer. Für ihn sind die Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr jeder Art Dinge der allergrössten Selbstverständlichkeit.

Strukturmerkmale: Wie bei den Auto-Fans ein hoher Anteil von Haushalten mit Kindern (60%), wobei der Anteil der Haushalte mit Kleinkindern bis 5 Jahren besonders gross ist (25% der distanziert-gleichgültigen Haushalte).

Verkehrsverhalten: Das Sicherheitsbedürfnis ist auffallend stark ausgewiesen. Auf Arbeitswegen ist dieser Einstellungstyp überdurchschnittlich häufig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Für den Weg zur Arbeit und für die Grosseinkäufe wird häufig auch das Auto gebraucht, dabei wird jedoch nicht die hohe Nutzungsintensität des Auto-Fans erreicht. Die Einstellungsgruppe ist mit Jahres- und Monatsabonnements für den öffentlichen Linienverkehr vergleichsweise stark unterversorgt. Die öffentlichen Linienangebote werden fast so wenig in Anspruch genommen wie bei den Auto-Fans.

Typ D (Rational-tolerante Einstellungs- und Verhaltensgruppe)

Einstellungsprofil: Der öffentliche Linienverkehr erfährt eine hohe Wertschätzung und Akzeptanz. In diesem Zusammenhang spielt die höhere Sicherheit im Vergleich zum Auto und die Entlastung der Umwelt durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle. Das Umweltbewusstsein dieses Einstellungstyps ist gekennzeichnet durch eine enge Orientierung an den eigenen Handlungskonsequenzen. Im weiteren ist dieser Einstellungstyp auch als bewusster Fussgänger zu bezeichnen, und es erstaunt nicht, dass ihm die Gestaltung des öffentlichen Raumes besonders wichtig ist.

Das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln befreit auf der einen Seite vor den Anstrengungen des Autofahrens. Komfort und Bequemlichkeit der öffent-

lichen Transportmittel und Anlagen werden nicht bemängelt. Andererseits wendet sich die Einstellungsgruppe entschieden gegen eine einseitige Diskreditierung des Automobils. Das Auto wird als sinnvolles Verkehrsmittel akzeptiert, eine gezielte Behinderung des Autofahrens wird abgelehnt. Aufgrund der problematischen Verkehrs- und Umweltsituation wird einer Verbesserung der Infrastruktur für den Autofahrer aber in keiner Weise das Wort geredet.

Die einschränkenden Randbedingungen bei der Beförderung durch öffentliche Verkehrsmittel werden in hohem Masse internalisiert und akzeptiert. Gleichzeitig wird das Auto als hochgradig instrumentaler Gegenstand angesehen. Der Hauptnutzen des Autos liegt bei diesem Typ ganz ausgeprägt in der uneingeschränkten zeitlichen Verfügbarkeit.

Der Nutzungsbedarf von öffentlichen Verkehrsmitteln ist hoch, so dass sich die Kritik des rational-toleranten Einstellungstyps ganz besonders stark gegen das schlechte Preis-/Leistungsverhältnis, gegen die mangelnde Benutzerfreundlichkeit in den öffentlichen Transportbehältnissen und gegen die mangelnde soziale Sicherheit wenden. Neben den Auto-Kritikern benützt dieser Typ den öffentlichen Verkehr am intensivsten, kritisiert ihn aber gerade in den genannten Punkten am heftigsten. Bei diesem Einstellungstyp wird der Widerspruch zwischen Individualität und den Randbedingungen der Massentransportmittel besonders deutlich.

Auffallend ist die hohe Vertrautheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Überall dort, wo eine gewisse Routine im Umgang mit Informationen, Anlagen und Bedienungsgeräten erforderlich ist, besticht der Einstellungstyp rational-toleranten Zuschnitts durch seine Bedienungssicherheit. Er befindet sich gerade dadurch auch in einer guten Ausgangssituation, um Angebotsverbesserungen nicht nur wahrzunehmen, sondern sie auch zu benützen. Das Angebot im öffentlichen Verkehr entspricht aber nur bedingt der eigenen Bedarfslage. Ein weiterer Ausbau des Linienverkehrs wird stark befürwortet, ebenfalls alle Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung von umweltfreundlichen Transportmitteln.

Strukturmerkmale: Der Motorisierungsgrad dieser Einstellungsgruppe (87%) ist mit demjenigen der distanziert-gleichgültigen Verkehrsteilnehmer (85%) vergleichbar.

Verkehrsverhalten: Die Haushalte verfügen über einen überdurchschnittlich grossen Fahrzeugpark, und dies sowohl auf der Seite des Individualverkehrs (wie bei den Auto-Fans verfügen 9% der Haushalte über mindestens einen Zweitwagen), als auch auf der Seite des Langsamverkehrs (69% der Haushalte dieses Einstellungstyps verfügen über zwei oder mehr Velos). Neben den Auto-

Kritikern benützt dieser Einstellungstyp die öffentlichen Linienangebote am häufigsten.

Der rational-tolerante Typ des Verkehrsteilnehmers benützt die ganze Palette der Verkehrsmittel, gezielt und den jeweiligen Transportzwecken und verkehrlichen Umständen angepasst. Er fällt durch ein aktives Verhalten bei der Informationsbeschaffung zum öffentlichen Verkehr auf.⁴

Es stellt sich die Frage, in welchen Bereichen sich die vier Einstellungstypen gleichen, und wo sie sich unterscheiden? Wo sind die Divergenzen zwischen den Einstellungstypen klein, wo sind sie gross? Eine hohe Übereinstimmung im Meinungsspektrum besteht bei den Faktoren „Modernität“ (veraltetes Erscheinungsbild und überholte Technik der öffentlichen Verkehrsmittel) und „Image“ (mangelnder Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel, Statusbarrieren bei deren Nutzung, Imagefragen) und bei ausgewählten Einzelaussagen: „Ich nutze grundsätzlich die öffentlichen Verkehrsmittel dann, wenn ich damit Zeit sparen kann“; „Die Umsteige-Verbindungen zwischen den einzelnen Linien des öffentlichen Nahverkehrs funktionieren reibungslos“; „Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fährt man sicherer als mit dem Auto“. Bezüglich der übrigen Faktoren sind dagegen die Divergenzen ganz beträchtlich, insbesondere aber bei „Zusatznutzen und Entlastungseffekte des öffentlichen Verkehrs“ und „Auto als ideales Verkehrsmittel“ sowie bei folgenden Einzelaussagen: „Die Fusswege zu den Haltestellen sind eine angenehme Anregung. Man begegnet dem Leben“; „Mit dem Auto kann ich auf dem Weg zur Arbeit noch Besorgungen erledigen“; „Einen entspannten Wochenendeinkauf mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich mir nicht vorstellen“; „Mit öffentlichen Verkehrsmitteln brauche ich länger als mit dem Auto“; „Ich kann mir überhaupt nicht vorstellen, auf das Autofahren zu verzichten“ und „Für mich ist das Fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln viel zu umständlich, da ich dauernd umsteigen müsste“.

In der Einschätzung des öffentlichen Verkehrs sind sich die Einstellungstypen also weitgehend einig. Dies gilt vor allem dann, wenn landläufig schlecht benotete Eigenschaften und Stereotypen bezüglich der öffentlichen Verkehrsmittel angesprochen werden. Behauptungen wie diejenige, der öffentliche Verkehr leide unter einem schlechten Image, oder er sei mit dem eigenen sozialen Status schlecht vereinbar, oder aber er sei technisch veraltet, werden von keinem der vier Einstellungstypen nachvollzogen.

4 Die rational-toleranten Verkehrsteilnehmer weisen eine grosse Ähnlichkeit mit dem von H. Klages vorgestellten Typus des aktiven Realisten auf (ders., 1988, S. 119). In den Worten des Autors vereinigt dieser Typus, im Gegensatz zum Konventionalisten, Idealisten oder Resignierten sowohl Selbstentfaltungswerte wie auch Pflicht- und Akzeptanzwerte in hohem Ausmass. Aufgrund dieser Ausprägungskonstellation spricht Klages von einer Wertsynthese (ders., S. 132).

Auch in der Beurteilung der sozialen und technischen Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel sind sich die Einstellungstypen mit Ausnahme der rational-toleranten Einstellungsmuster weitgehend einig. Letztere Gruppe reagiert im Unterschied zu den anderen weit empfindlicher auf Einbussen bei der sozialen Sicherheit. Gleichzeitig unterstreicht dieser Einstellungstyp aber besonders vehement die höhere technische Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel.

Grosse Divergenzen zwischen den Einstellungstypen tauchen hingegen bei der Einschätzung des motorisierten Individualverkehrs auf (Verzichtbarrieren). Im weiteren weichen die Einstellungstypen in der Einschätzung der eigenen Handlungskonsequenzen und in der Wahrnehmung von Nutzungshindernissen beim öffentlichen Verkehr voneinander ab.

Der öffentliche Verkehr vereinigt einen hohen Grad übereinstimmender Einstellungen in der Bevölkerung. Die unterschiedlichen Einstellungsbilder entstehen im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr, d. h. bei der perzipierten Höhe der Verzichtbarrieren. Die Polarisierung der Einstellungstypen ist hier ebenso gross wie die tatsächlichen Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl.

3.2 Nutzungsprofile der Einstellungsgruppen

Im Hinblick auf öffentliche Verkehrsmittel ist das Meinungsspektrum eher klein. Doch fällt die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bei den vier Einstellungstypen sehr unterschiedlich aus (s. Tabelle 3). Erwartungsgemäss weisen die Auto-Kritiker die grösste Benützungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel auf, die Auto-Fans dagegen die geringste. Die rational-tolerante Einstellungsgruppe ihrerseits nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel intensiver als die distanziert-gleichgültige Gruppe.

Die vier Einstellungstypen unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich ihrer Wertschätzung der verschiedenen Verkehrsmittel; sie benutzen die Verkehrsmittel auch entsprechend unterschiedlich stark. Diese Unterschiede sind beträchtlich und passen durchaus ins jeweilige Meinungsspektrum. Am Beispiel des Pendlerverkehrs (Arbeits und Ausbildungswege) kann die Übereinstimmung von Meinung und effektivem Verhaltensmuster überprüft werden.

Die Auto-Fans benutzen ihr Auto weitaus am häufigsten (67%), wogegen die Auto-Kritiker für Pendelfahrten fast nie ein Auto benutzen. Die rational-toleranten und die distanziert-gleichgültigen Verkehrsteilnehmer benutzen beide das Auto ebenfalls vergleichsweise wenig (38% bzw. 36%).

Tabelle 3
Benutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel bei den Einstellungstypen
(Angaben in Prozent)

Benutzungshäufigkeit	Einstellungstypen			
	Auto-Fan	Auto-Kritiker	Distanziert-Gleichgültige	Rational-Tolerante
täglich	8	40	5	22
1 x je Woche	9	28	17	21
1–2 x je Monat	20	11	31	19
seltener oder nie	63	21	47	38
	100 (156)	100 (207)	100 (138)	100 (156)

Die Auto-Kritiker erweisen sich als die fleissigsten Benutzer des öffentlichen Linienverkehrs (55%). Der rational-tolerante Einstellungstyp benützt den öffentlichen Verkehr etwa halb so oft (28%), Auto-Fans und die distanziert-gleichgültigen Verkehrsteilnehmer benutzen den öffentlichen Linienverkehr nur sehr spärlich (9% bzw. 10%).

Die gleichgültig-distanzierten Verkehrsteilnehmer legen mehr als die Hälfte aller ihrer Pendelwege, nämlich deren 53%, im Langsamverkehr zurück (wobei 37% zu Fuss, 16% mit Velo/Mofa). Die Verkehrsteilnehmer mit dem deutlich kleinsten Aufwand im Langsamverkehr sind die Auto-Fans (18% der Wege zu Fuss, 3% mit Velo/Mofa). Die Auto-Kritiker und die rational-tolerante Gruppe belegen im Langsamverkehr mittlere Positionen (40% bzw. 42%).

Diese Beobachtungen verleiten zur Hypothese, wonach gegenwärtig die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr ganz entscheidend die Motive und Einstellungen zu den Verkehrsmitteln beeinflussen. Im Berufsverkehr werden die unfreiwilligen Zwänge am empfindlichsten wahrgenommen und subjektiv interpretiert, manchmal auch falsch eingeschätzt (z. B. Wartezeiten). Nur wer fast keinen Zwang verspürt und zu Fuss zur Arbeit gehen kann (wie dies bei auffallend vielen distanziert-gleichgültigen Verkehrsteilnehmern der Fall ist), verhält sich verkehrspolitischen Fragen gegenüber emotionslos und distanziert. Ein gewichtiges Indiz für diese These sind die durchwegs sehr grossen Einstellungsunterschiede zwischen den Pendlern mit dem Auto- und jenen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Tabelle 4

Verkehrsmittelnutzung der Einstellungstypen zur Arbeit bzw. zur Ausbildung in Prozent (Mehrfachnennung möglich; nur Personen mit Arbeits- und/oder Ausbildungswegen)

	Auto-Fan	Auto-Kritiker	Distanziert-Gleichgültige	Rational-Tolerante	Alle
PW-Selbstfahrer	66.2	9.9	33.3	37.3	33.7
PW-Mitfahrer	3.4	1.4	4.3	9.3	4.0
PW-Fahrgemeinschaft	6.2	0.0	9.7	2.5	3.7
Park and Ride	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bike and Ride	0.0	0.5	0.0	0.0	0.2
öffentlicher Verkehr	9.0	55.4	9.7	28.0	30.4
Velo/Mofa	3.4	13.1	16.1	15.2	11.6
zu Fuss	17.9	29.1	36.6	25.4	26.7
unterschiedlich	0.0	0.5	1.1	1.7	0.7
keine Angabe	2.1	1.4	3.2	0.0	1.6
Basis (absolute Zahlen)	145	213	93	118	569

3.3 Einfluss der Anbindungsqualität an die öffentlichen Verkehrsmittel

Unterscheiden sich Einstellungstypen hinsichtlich ihrer Anbindung an den öffentlichen Verkehr? Erhöht eine gute Anbindung ans öffentliche Liniennetz die Wahrscheinlichkeit, diesem oder jenem Einstellungstyp anzugehören? Die Anbindungsqualität ans Liniennetz beinhaltet mindestens zwei Aspekte: die Netzbeschaffenheit (z. B. Knotendichte, Anschlussmöglichkeiten) und die Haltestelle (Entfernung, Bedienungshäufigkeit). Die in der sinus-Befragung berücksichtigten Siedlungsgebiete im Gürtel verfügen über eine vergleichbare Netz-dichte. Die Züri-Linie stellt die höchste Qualitätsstufe des Angebots dar.

Die Fusswegdauer bis zur nächsten Haltestelle ist eine ausschlaggebende, unelastische Grösse. Mit zunehmender Fusswegdauer nimmt die Benützung einer Haltestelle (Ansprechhäufigkeit) rapide ab. Die insgesamt grössere Haltestellendichte in der Stadt liesse zwar kürzere Fusswegzeiten erwarten. Dem ist aber nicht so, die aufgewendete Fusswegdauer zwischen der Wohnung und der nächsten Haltestelle ist in der Stadt und im ersten Gürtel etwa gleich gross.

Dafür gibt es mindestens zwei Erklärungen. Der höhere Anteil älterer Personen und die weitaus häufigere Benützung des Linienverkehrs auch für umständliche Transportbedingungen (in Begleitung von Kindern, zum Einkaufen) könnte zur Einebnung von zeitlichen Unterschieden beitragen. Das zweite Argument geht davon aus, dass die Fusswegdauer bis zur nächsten Haltestelle zwar auch im Agglomerationsgürtel mit derjenigen in der Kernstadt vergleichbar ist. In der Kernstadt sind aber zwei und mehr Haltestellen in ähnlicher Distanz von der Wohnung häufiger. Auch bei gleicher Fusswegdauer in Stadt und Gürtelgemeinden bleiben Unterschiede in der Knotendichte und damit in der Qualität der Netzanbindung bestehen.

Wenn nun die Haltestellendichte mit der Entfernung vom Agglomerationskern abnimmt, dann verringert sich auch die Zahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, d. h. die Einstellungsgruppen mit hoher Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und geringer Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (Auto-Kritiker) verkleinern sich zahlenmässig, während die Gruppe der Auto-Fans, insbesondere aber die flexible Gruppe der rational-toleranten Einstellungsträger im gutversorgten ersten Agglomerationsgürtel kräftig zulegen.

Die kürzeste durchschnittliche Wegdauer bis zur nächsten Haltestelle weist der rational-tolerante Einstellungstyp auf. Die längste Wegdauer findet sich beim distanziert-gleichgültigen Einstellungsmuster. Gerade dieser Einstellungstyp zeichnet sich aber durch einen sehr kleinen Pendelweganteil im öffentlichen Linienverkehr aus. Auto-Fans und Auto-Kritiker zeigen eine erstaunliche Ähnlichkeit bezüglich Fussweglänge zur nächsten Haltestelle. Zusammen mit den erwähnten Tabellen zur Verkehrsmittelwahl kann bestätigt werden, dass kurze Fusswege bis zur nächsten Haltestelle die Benützung des öffentlichen Linienverkehrs fördern, lange Fusswege aber eher hemmend wirken. Von noch grösserer Bedeutung für die Benützung des öffentlichen Angebots dürften aber Netzqualität und weitere Anschlussverbindungen sein.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Qualitäten der Anbindung ans öffentliche Linienverkehrsnetz, d. h. Haltestellenentfernung, Bedienungsfrequenz und Anschlussmöglichkeiten eine gegenseitig sich verstärkende Wirkung auf das Verhalten und die Einstellungsmuster der Einwohner ausüben. Das zur Verfügung stehende Angebot wird durch eine bessere Anbindung vermehrt genutzt, was sich wiederum auf die Einstellungen auswirkt. Die Wertschätzung des öffentlichen Verkehrs nimmt zu.

Die hier behandelte Entfernung von der Wohnung bis zur nächsten Haltestelle widerspiegelt die Haltestellendichte in einem bestimmten Verkehrsgebiet. Eine höhere Haltestellendichte beeinflusst die anteilmässige Verteilung der Bevölkerung auf die verschiedenen Einstellungs- und Verhaltensgruppen. Ein

Tabell 5
Fusswegdauer zur nächsten Haltestelle nach Einstellungstypen
(Angaben in Prozent)

Fusswegdauer in Minuten	Einstellungstypen			
	Auto-Fan	Auto-Kritiker	Distanziert- Gleichgültige	Rational- Tolerante
weniger als 3	39	38	28	54
4 – 5	40	32	34	31
6 – 9	15	12	20	12
10 und mehr Minuten	6	18	18	3
	100	100	100	100

gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln führt bei allen Einstellungsgruppen zu einem besseren Verständnis für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs. Diese Grundeinstellung kommt, wie schon erwähnt, nicht zuletzt in der hohen Konvergenz bei den Einstellungsdimensionen „Veraltetes/ungepflegtes Erscheinungsbild und überholte Technik“ und „Komfort, Statusbarrieren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ zur Geltung. Andererseits erfährt das Automobil eine in hohem Masse polarisierte Wertschätzung.

3.4 Ortsbezug der Einstellungsgruppen

Die Untersuchung zeigt, dass die einzelnen untersuchten Städte als Verkehrsgebiete mit besonderen Eigenheiten aufgefasst werden müssen. Das zeigt sich in den Anteilsunterschieden der Einstellungstypen. Jede Stadt weist eine ihr eigene Verteilung der Bevölkerung auf die vier Einstellungsgruppen auf. Aus entsprechenden nationalen Verkehrserhebungen, die sich wie zwei Eier gleichen, sind diese bedeutenden lokalen Eigenheiten nicht ablesbar. Es zeigt sich nämlich, dass die Auto-Kritiker in Zürich im Vergleich zu den deutschen Städten fast doppelt so stark vertreten sind.

Wenn die Nutzungskonflikte in einem Siedlungsraum hoch sind, wie beispielsweise in der Kernstadt Zürich, und wenn das Wissen um die Folgewirkungen der eigenen individuellen Verkehrsmittelwahl generell zunimmt, dann polarisieren die Einstellungsmuster hinsichtlich Automobil und autoorientierter Infrastrukturausstattung immer mehr. Dieser Trend wird durch ein her-

vorrangendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln unterstützt. Entsprechend bedeutend ist die Gruppe der Auto-Kritiker und die ebenfalls typisch urbane Gruppe der Distanziert-Gleichgültigen. Demgegenüber ist im ersten Agglomerationsgürtel die Gruppe der rational-toleranten Einstellungsträger überdurchschnittlich vertreten; in bescheidenerem Mass gilt dies auch für die Gruppe der Auto-Fans (s. Tabelle 7).

Ein nochmals anderes Bild bietet sich auf der kleinräumlichen Ebene der Stadtkreise. Die Einstellungstypen sind in den einzelnen Stadtkreisen mengenmässig sehr unterschiedlich vertreten. Ohne hier die detaillierte Analyse vorzulegen, hinterlässt die Untersuchung den Eindruck, dass die Art der Verkehrsinfrastruktur, ihre Nutzung, die Bausubstanz eines Quartiers und dessen Nutzungsstruktur und schliesslich die Massnahmenakzeptanz der Bevölkerungsgruppen nicht voneinander getrennt werden können. Allem Anschein nach sind Akzeptanz und Einstellung zu den Transportmitteln fest in den historisch, infrastrukturell und sozial bedingten Tiefenschichten der kollektiven Identität eines Quartiers verwurzelt.⁵

3.5 Akzeptanzwerte bei den Einstellungstypen

Die vier Typen unterscheiden sich neben der Einstellung zu den Verkehrsmitteln, den Motiven für ihre Benützung und der effektiven Nutzung auch hinsichtlich ihrer Akzeptanz für Massnahmen zur Verwirklichung verkehrspolitischer Ziele. Erwartungsgemäss stimmen die Auto-Kritiker den Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs am bereitwilligsten zu. Die gleichgültig-distanzierte Einstellungsgruppe hat auffallend wenig übrig für die Errichtung von Tempo-30-Zonen oder von Fussgängerzonen. Der ratio-

5 In diesem Zusammenhang wurde auch die soziale Schichtung der Einstellungstypen untersucht: Die rational-tolerante Einstellungs- und Verhaltensgruppe ist im traditionellen Arbeitermilieu und im kleinbürgerlichen Sozialmilieu verhältnismässig besser verankert. Das aufstiegsorientierte Milieu ist in der distanziert-gleichgültigen Einstellungsgruppe und in jener der Auto-Fans übervertreten. In der Gruppe der Auto-Kritiker sind das technokratisch-liberale Milieu und das hedonistische Milieu etwas stärker vertreten (vgl. Milieuanalyse gemäss Ansatz der sinus-Lebensweltforschung, in sinus 1991, ss. 7, 133).

Die Milieustruktur der Einstellungs- und Verhaltensgruppen muss in diesem Zusammenhang mit der sozialräumlichen Umgebung (Ausstattungsmerkmale, Segregationsprozesse) und mit den verkehrsräumlichen Verhältnissen der Wohnumgebung (Erschliessung, Erreichbarkeit) in Verbindung gebracht werden. Der in der vorliegenden Erhebung in Erscheinung tretende schwache Einfluss des Sozialmilieus auf die Zugehörigkeitschancen zu einer der vier Einstellungs- und Verhaltensgruppen kann als Instantaufnahme der sozialräumlichen Entwicklung in der Stadt gedeutet werden. Die Wahrnehmung des Verkehrsraumes ist u. a. lokalräumlich geprägt und dementsprechend mit den sozialräumlichen Umgebungsmerkmalen behaftet. Die vorliegende Samplingmethode ist zum vertieften Nachweis des raumspezifischen Einflusses der Sozialstruktur auf die Bildung von Einstellungsgruppen ungeeignet.

nal-tolerante Einstellungstyp möchte mehr als die anderen Typen den Ausbau und die Intensivierung des öffentlichen Verkehrs sowie die Fussgängeranliegen fördern.

Es werden fünf Massnahmenfelder (Akzeptanzbereiche) unterschieden, nämlich die Bereiche „Verringerung der Attraktivität des Autoverkehrs“, „Menschengerechte versus autogerechte Stadt“ (Langsamverkehr-Binnenverkehr), „Ausbau und Intensivierung des öffentlichen Personennahverkehrs“, „Entlastung des Stadtverkehrs durch Anreize und Beschränkungen für die Autofahrer“ (stadtverträglicher fliessender Verkehr) und „Kontrolle des ruhenden Verkehrs“ (stadtverträglicher ruhender Verkehr).⁶

In den ersten drei genannten Massnahmenfeldern „Einschränkung des Autoverkehrs“, „Langsamverkehr-Binnenverkehr“ und „Ausbau und Intensivierung des öffentlichen Verkehrs“ weisen die vier Einstellungstypen ein sehr unterschiedliches Ausmass an Akzeptanz auf (stark divergierende Faktorwerte). Die beiden letzten Massnahmenfelder „Stadtverträglicher fliessender Verkehr“ und „Stadtverträglicher ruhender Verkehr“ geben ein einheitlicheres Akzeptanzbild wieder. Im Massnahmenfeld „Verringerung der Attraktivität des Autoverkehrs“ weisen die Auto-Kritiker als einzige Gruppe eine hohe Akzeptanz auf.

Die Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im engeren Sinn weisen eine sehr schmale Akzeptanz auf und figurieren deshalb am Anfang der Tabelle 6 (30%-Marke der Zustimmung, über alle Einstellungsgruppen). Kostenwirksame Massnahmen (z. B. Verteuerung von Benzin und Parkplätzen) oder flächenbeschränkende Massnahmen (z. B. Verknappung des Parkplatzangebots) werden mit Ausnahme der Auto-Kritiker von allen Einstellungstypen abgelehnt.

Die Akzeptanz im Massnahmenfeld „Förderung des öffentlichen Verkehrs“ ist bei den Gruppen der Auto-Kritiker, insbesondere aber bei den rational-toleranten Verkehrsteilnehmern hoch und bei den beiden anderen Gruppen deutlich kleiner (70%-Marke der Zustimmung, über alle Einstellungsgruppen). Eine erwähnenswerte Ausnahme bilden Sonderspuren, Linien- und Sammeltaxis sowie der Ausbau von Park+Ride; sie weisen auch bei den Auto-Fans eine hohe Akzeptanz auf.

Die Gruppe der Distanziert-Gleichgültigen weist für alle Förder- und Begünstigungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr eine kleine Akzeptanz auf.

6 Jedes Massnahmenfeld vereinigt eine gewisse Zahl von Einzelmassnahmen. Für die Zusammenstellung der Einzelmassnahmen, die gemäss Faktorenanalyse ein Massnahmenfeld bilden, vgl. sinus, 1991, S. 79 ff.

Tabelle 6
Akzeptanz der Massnahmen⁷

(In aufsteigender Reihenfolge)	Zü	Gü1	Gü2	Auto-Fans	Auto-Kritiker	Dist.-Gleich.	Rat.-Toler.	Alle
Verteuerung der Benzinpreise, damit weniger Auto gefahren wird	2.96	3.30	2.85	8.3	65.8	7.2	5.8	30.9
Verknappung des Parkplatzangebotes in den Innenstädten	2.85	3.11	2.79	3.8	70.4	10.1	7.7	32.8
Verkehrsmaut/Strassenbenützungsgelder für Innenstädte	2.80	3.21	2.83	5.8	70.7	7.2	19.2	35.1
Parkerlaubnis in Innenstädten nur für Autofahrer, die eine Monatskarte der öffentlichen Verkehrsbetriebe vorweisen können	2.75	3.29	2.59	12.8	69.1	10.1	14.7	35.5
Höhere Parkgebühren in den Innenstädten	2.79	3.00	2.78	13.5	73.0	12.3	16.0	37.9
Schaffung von mehr Parkmöglichkeiten in den Innenstädten	2.86	2.78	2.57	53.2	37.5	34.1	32.7	39.1
Mehr Strassen bauen, um den Verkehr besser zu bewältigen	2.77	3.02	2.38	46.2	49.5	34.8	21.2	40.3
Rückbau von Strassen	2.66	2.67	2.55	13.5	77.9	16.7	24.4	42.4
Sperrung der Innenstädte für PW-Verkehr	2.40	2.51	2.24	16.7	82.1	21.7	68.6	54.8
Mehr Einbahnstrassen und Sackgassen in den Wohngebieten (Verkehrsberuhigung)	2.27	2.53	4	49.4	83.1	45.7	35.3	59.4
Parkerlaubnis nur für Anwohner	2.33	2.16	2.31	19.2	78.5	38.4	85.9	60.5
Höhere Geldbussen für Falschparkierer	2.22	2.27	2.33	54.5	79.8	51.4	38.5	60.9
Mehr Geschwindigkeitskontrollen in Wohngebieten	2.19	2.03	2.21	52.6	81.8	29.0	85.9	67.0
Mehr Verkehrskontrollen des ruhenden (parkenden) Verkehrs	1.95	2.11	2.07	43.6	84.4	68.1	78.8	71.9

(Fortsetzung der Tabelle 6 auf der nächsten Seite)

(Fortsetzung Tabelle 6)

(In aufsteigender Reihenfolge)	Zü	Gü1	Gü2	Auto-Fans	Auto-Kritiker	Dist.-Gleich.	Rat.-Toler.	Alle
Mehr Fussgängerzonen	2.07	1.80	1.64	53.8	81.6	37.7	89.1	72.3
Längere Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel	2.06	1.71	2.20	42.9	81.1	58.7	98.1	72.7
Busse und Bahnen sollen öfter fahren	2.05	1.61	1.99	58.3	78.8	59.4	96.2	74.6
Ausbau der Bus-, Strassenbahn-, U- und S-Bahnnetze	2.06	1.66	1.79	58.3	82.1	55.8	94.2	74.9
Nicht nur Autofahrer sollten Kilometergeld erhalten, sondern alle Verkehrsteilnehmer	1.92	1.90	1.93	38.5	83.7	77.5	92.3	75.0
Grundsätzlich Tempo 30 in Wohngebieten	1.99	1.67	1.94	69.9	87.3	49.3	90.4	77.4
Automatisches Parkinformations/-leitsystem	1.95	1.53	1.84	90.4	79.2	51.4	99.4	80.2
Mehr Radwege und Fahrradabstellplätze in der Stadt	1.99	1.55	1.91	66.0	90.6	51.4	99.4	80.2
Attraktivere/breitere/grünere Gehwege	1.78	1.60	1.83	64.1	88.6	69.6	96.2	81.6
Einsatz von Linientaxis/Sammeltaxis	1.86	1.67	1.79	83.3	83.7	70.3	92.9	83.1
Einführung von Sonderspuren für Busse und Taxen	1.83	1.51	1.71	81.4	87.9	64.5	93.6	83.5
Ausbau des Park+Ride-Systems	1.80	1.36	1.55	85.9	87.3	70.3	98.7	86.3

7 Die Abkürzungen in der Tabelle bedeuten: Zü: Stadt Zürich; Gü1: Gemeinden des ersten, inneren Agglomerationsgürtels; Gü2: Gemeinden des zweiten Agglomerationsgürtels. Die zugehörigen Zahlen entsprechen gemittelten Werten, wobei 4 einer schroffen Ablehnung und 1 einer ungeteilten Zustimmung entspricht. Die anschliessenden Kolonnen geben die Werte für die Einstellungsgruppen wieder (zustimmende Prozentanteile je Einstellungsgruppe und über die ganze Stichprobe).

Die Gruppe der Auto-Fans reagiert besonders sensibel und geharnischt auf alle mit der Innenstadt in Zusammenhang stehenden Massnahmen.

Massnahmen im Bereich der stadtverträglichen Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr (Anwohnerparkieren, Kontrollen, Falschparkierer) liegen bezüglich Akzeptanz bei der 60%-Marke.

Eine hohe Akzeptanz (70–80%-Marke) erreichen die Massnahmen im Bereich Langsamverkehr-Binnenverkehr (z. B. attraktive Gehwege, Fussgängerzonen, Radwege und Veloabstellplätze, Anwohnerparkieren, Kilometerentschädigung für alle Verkehrsteilnehmer). Diese hohe Zustimmung ist insbesondere auf die rational-toleranten Verkehrsteilnehmer und auf die Auto-Kritiker zurückzuführen.

Massnahmen für einen stadtverträglichen fliessenden Verkehr (z. B. Parkinformation, Park+Ride, Geschwindigkeitskontrollen im Wohngebiet) erreichen eine hohe Zustimmung (80%-Marke), mit Ausnahme der distanziert-gleichgültigen Verkehrsteilnehmer, die in diesem Massnahmenfeld mit grosser Zurückhaltung aufwarten. Demgegenüber ist die Zustimmung bei den Auto-Fans ausgesprochen hoch.

Die Akzeptanz für Einzelmassnahmen im Sicherheitsbereich wurde nicht direkt erfragt, dürfte aber nach verschiedenen Hinweisen (allgemeine Einstellungsfragen) bei den distanziert-gleichgültigen und den rational-toleranten Verkehrsteilnehmern besonders ausgeprägt sein.

Diese Beobachtungen zeigen, dass die Akzeptanz von Massnahmen eine sehr wichtige Komponente der Einstellungs- und Verhaltenstypen ausmacht. Zwischen Einstellungen und Motiven sowie der Zustimmung zu den verschiedenen Massnahmen gibt es einen klaren Zusammenhang.

3.6 *Örtliche Akzeptanzunterschiede*

Die Daten zeigen, dass kein direkter Zusammenhang zwischen Massnahmenakzeptanz und Wohnstandort besteht, jedoch zwischen Massnahmenakzeptanz und Einstellungstyp. Wie aus dem vorherigen Kapitel ersichtlich wurde, sind die Akzeptanzunterschiede nach Einstellungstypen ausserordentlich deutlich.

Für die Akzeptanzunterschiede zwischen den Gemeinden ist der Umstand verantwortlich, dass die Einstellungstypen nicht gleichmässig über alle Gemeinden verteilt sind. Wie schon erwähnt, sind die vier Einstellungstypen in den einzelnen Stadtkreisen, aber auch in der Kernstadt und in den Gemeinden des ersten und des zweiten Agglomerationsgürtels zu jeweils verschiedenen Antei-

len vertreten. Die überaus starke Einstellungsgruppe der rational-toleranten Einstellungsgruppe im ersten Agglomerationsgürtel prägt die Massnahmenakzeptanz in diesem regionalen Teilgebiet ganz entscheidend. So ist die Akzeptanz für Massnahmen zur Förderung und Intensivierung des öffentlichen Verkehrs in den Gemeinden des ersten Gürtels besonders hoch. Restriktive Massnahmen, Gebührenerhebung oder Rückbau stossen in der Kernstadt auf eine relativ höhere Akzeptanz (allerdings insgesamt auf tiefem Niveau). Der Grund dafür ist in der Tatsache zu suchen, dass die einzige Einstellungsgruppe mit ausgewiesener Akzeptanz gegenüber einschränkenden Massnahmen die Auto-Kritiker sind, die in der Stadt Zürich überdurchschnittlich stark vertreten sind. Zusammenfassend heisst dies: Gebietsunterschiede in der Massnahmenakzeptanz müssen auf eine unterschiedliche Gruppenstärke der Einstellungstypen im entsprechenden Verkehrsraum zurückgeführt werden.

Tabelle 7
Umfang der Einstellungsgruppen in Stadt und Umland
(Angaben in Prozent)

	Stadt Zürich	Gürtel 1 und 2	Insgesamt
Auto-Fans	18	26	21
Auto-Kritiker	47	29	40
Distanziert-Gleichgültige	23	10	18
Rational-Tolerante	12	35	21
	100	100	100

4. Mobilitätsverhalten im Wandel

4.1 Verkehrsentwicklung in einem sozialen Handlungsfeld

Das städtische Verkehrssystem, d. h. seine Funktionstüchtigkeit wie auch seine Folgewirkungen, sind das Ergebnis des Zusammenspiels von Transportinfrastrukturen und angebotenen Transportleistungen einerseits, und den Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer andererseits (z. B. Wahl des Zielortes, Verkehrsmittelwahl). Doch die Reiseumstände bei den einzelnen Verkehrsmitteln sprechen die Bedürfnisse und Ansprüche der vier erwähnten Typen von Verkehrs-

teilnehmern unterschiedlich an. Was in einem freiheitlich gestalteten, mit einer Vielzahl von Optionen sich anbietenden Handlungsraum subjektiv als angenehm und komfortabel empfunden wird, ist aus gesamtheitlicher Perspektive nicht immer vernünftig und umgekehrt. Die Wahl des Autos mindert zu bestimmten Zeiten die Funktionstüchtigkeit des Systems insgesamt (Überlastung) und erhöht die Immissionswerte in zusätzlicher Masse. Wenn durch ein bestimmtes individuelles Verhalten unerwünschte Systemeffekte auftreten, sind u. U. Zielkonzepte und Korrekturmaßnahmen zur Erhaltung der übergeordneten Systemstabilität nötig.

Bei der Festlegung von Zielen und Massnahmen im stadtverkehrlichen Handlungsfeld erweisen sich Kenntnisse über die Wertmustern der Verkehrsteilnehmer als wesentlicher Vorteil. Geht es doch um die Dynamik von gegenseitig sich beeinflussenden Struktur- und Kultureffekten. Diese Dynamik sollte nicht verniedlicht werden. Der heutige Kenntnisstand legt es nahe, bei Infrastrukturentscheiden dem differenzierten sozialen Wirkungsgefüge in Handlungsfeldern vermehrt Beachtung zu schenken. Damit können die wachsenden Investitionsrisiken der Verkehrsentwicklung vermindert werden. Die Dynamik eines Handlungsfeldes wie dem des Stadtverkehrs berühren das instituierte Handeln in ganz besonderer Weise. Angesprochen sind damit Handlungsmuster sowohl auf der individuellen als auch auf der dichter institutionalisierten Ebene von Organisationen, Verbänden, Betrieben und Gremien unterschiedlichster Rechtsprägung.

Im weitgehend wahlfrei konzipierten Verkehrssystem stellt sich die Frage, wie individuelles Verkehrsverhalten beeinflusst werden kann. Es wäre verfehlt zu denken, allein punktuelle Massnahmen der öffentlichen Hand genügen, um die Folgewirkung von Verhaltens- und Denkmustern der Verkehrsteilnehmer zu verändern. Aus systemischer Sicht müssten auch verkehrliche Investitionsentscheidungen von Behörden vermehrt in Handlungsfelder integriert werden, deren langfristiger Beitrag die Handlungsabstimmung der beteiligten Akteure ist. Ein Handlungsfeld stellt ein Gefüge von komplementären und konfliktiven Beziehungen zwischen verschiedenen Handlungsträgern dar. Seine strukturellen und kulturellen Voraussetzungen sind in einer vorgängigen (sozialwissenschaftlichen) Analyse sichtbar zu machen.

Wenn sich die Massnahmen der öffentlichen Hand in solche Handlungsfelder einfügen, verlieren sie den ihnen oft vorgeworfenen isolierten Charakter. Sie werden als Zeichen mit Signalwirkung wahrgenommen und vermögen so den Verhaltens- und Wertwandel in eine bestimmte Richtung zu verstärken. Wie man gerade auch in Zürich erfahren musste, wirken verbesserte Marktangebote wie die S-Bahn in sehr unterschiedlicher, direkter und indirekter Weise

auf die Verkehrsteilnahme der Individuen ein. Dennoch ist die Enttäuschung über die fehlende Umsteigewirkung bei vielen Stimmbürgern und Steuerzahlern gross. In der Folge dieser Erfahrung stellt sich die Frage, welche wichtigen Einflüsse auf das Verkehrsverhalten (Einstellungen, Motive, effektive Verkehrsteilnahme) zu unterscheiden sind, und wo gezielte Massnahmen die generelle Verträglichkeit des Handlungssystems Verkehr erhöhen.

4.2 *Die Auslöser von Änderungen des Verkehrsverhaltens*

Die Individuen verändern im Laufe ihres Lebens ihre relative Nähe zum Muster bestimmter Einstellungstypen. Solche mehr oder weniger ausgeprägten Verläufe werden meist in Anlehnung an Golob, Horowitz, Wachs als Einflussnetz von Bedingungsvariablen (Charakteristika des Entscheidenden und der Wahlalternativen) und Prozessvariablen (Einstellungen, wahrgenommene Verfügbarkeitslimitierung) untersucht. Martens und Verron unterscheiden drei wesentliche Einflussbereiche der effektiv realisierten Verkehrsmittelwahl: die Umweltbedingungen (Stadtstruktur, Verkehrsbedienung), die modifizierenden Bedingungen (soziale Bedingungen) und der subjektive Prozess (Wahrnehmung, Bewertung, Entscheidung, Verhalten). Die beiden Bedingungsdimensionen stehen für die auslösenden Momente eines Verhaltenswandels im nicht-subjektiven Bereich. Die städtische Nutzungsstruktur, Verkehrsangebote und die sozialen Bedingungen vermögen die individuelle Verkehrsteilnahme zu beeinflussen und bewirken in der Folge unter bestimmten voraussehbaren Umständen einen Verhaltenswandel oder auch ungeachtet des effektiven Verhaltens einen Wandel bei den Einstellungen und Motiven. Wir sagen, die Nutzungsänderungen in der Siedlungsstruktur, der Ausbau von Transportangeboten, die Kosten für Transportleistungen und schliesslich die sozialen Wechselereignisse stellen als Bedingungsvariable verhaltenswirksame Einflussgrössen dar.

Veränderte Rahmenbedingungen für die Mobilität üben einen Einfluss auf die Verkehrsteilnehmer aus, wobei diese ihr Verkehrsverhalten ändern, auch ohne dass dies mit einem Wandel der persönlichen Einstellungen und Motive einherginge. Allerdings bewirkt ein von „ausser“ induzierter (Bedingungsdimensionen) effektiver Verhaltenswandel und/oder die Wahrnehmung neuer Konfliktpositionen durch Erfahrung und Information in vielen Fällen, vor allem längerfristig, auch einen Wandel der Einstellung und damit eine Verhaltensänderung im engeren Sinn, nämlich eine nach und nach veränderte Einstufung von Wirklichkeitsbezügen und individuellen Handlungsfolgen. Das bedeutet, dass die betroffenen Individuen einen Wandel in einigen ihrer Einstellungen oder Motive vollziehen (subjektiver Prozess) und damit von einer bestimmten Einstellungsgruppe in die Nähe einer anderen Einstellungsgruppe wechseln.

Der Wandel der Einstellungsmuster (Wertewandel) ist ein beobachtbarer Vorgang. Er kann am anteilmässigen Wachstum bzw. an der Schrumpfung gegebener Einstellungsgruppen abgelesen werden. Beim Vorliegen eines Wertewandels verändern sich die quantitativen Anteile der Einstellungstypen in einem bestimmten Teilgebiet. Dieser quantitativ beschreibbare Vorgang ist eng mit Veränderungen im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bezugsnetz der Individuen verbunden. Im folgenden werden die Bedingungen (siedlungs- und verkehrsräumliche, wirtschaftliche, soziale) des Wertbezugs näher betrachtet, weil die Preise, vor allem aber die sozialen und örtlichen Zugehörigkeiten für die Ausbildung von Wert- und Verhaltensmuster im Handlungssystem Verkehr von grosser Bedeutung sind.⁸ Entsprechend wird der oben erwähnte subjektive Prozess vernachlässigt.

Die erste nicht-subjektive Einflussgrösse auf die individuelle Verkehrsteilnahme ist die Nutzungsänderung im jeweiligen Quell- oder Zielgebiet der unternommenen Wege. Durch Nutzungsänderungen in der Siedlungsfläche kann ein Ort zusätzliche Personen (Verkehrsteilnehmer) anziehen oder im Gegenteil weniger Verkehrsaufkommen erzeugen. Die von solchen Nutzungsänderungen betroffenen Personen werden andere Wegmuster (Zielort) und veränderte Wegdistanzen aufweisen und vielleicht andere Verkehrsmittel benützen. Im Zuge einer Nutzungsänderung sind Neuerungen im Verkehrsregime (Sperrzonen, Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrssteuerung, Parkplätze) in besonderem Masse verhaltenswirksam.

Eine verbesserte, stadt- und umweltverträglichere Verkehrserschliessung starkfrequenzierter Handlungsorte ist die zweite verhaltenswirksame Bedingungsgrösse. Nutzungskonflikte in Verdichtungsräumen können, wie in der Vergangenheit, durch Funktionstrennung entschärft werden. Dies ist heute aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens aber nicht erwünscht. Ein Nutzungsmix kann in sinnvollem Ausmass auch in Stadträumen mit hoher Ausnützung eingeführt werden, wenn eine gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist.

Weitere verhaltenswirksame Elemente sind steigende Preise gekoppelt mit einer Internalisierung der Folgekosten im Transportwesen, betriebliche Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und der Autobesitz im motorisierten Individualverkehr.

8 Vom sozial und wirtschaftlich induzierten Wertewandel zu unterscheiden ist der kulturräumlich induzierte Wandel, d. h. jener Wandel, der nach einer neuen Bezeichnung und Umschreibung der Einstellungstypen ruft. Einstellungstypen im 19. Jahrhundert (Eisenbahnzeitalter) und im 20. Jahrhundert (Automobilzeitalter) sind selbstredend ganz verschieden, weil die Infrastruktur- und Transportsysteme und das dominante kulturelle Modell sich im Zeitverlauf verändert haben. Der Kulturwandel in grossen Zeiträumen steht hier aber nicht zur Diskussion.

Aus dem Blickwinkel der sozialen (modifizierenden) Bedingungen werden die Einstellungstypen und deren zahlenmässige Veränderung schliesslich unter dem Aspekt des Ortsbezugs und der Zugehörigkeit der Individuen zu verschiedenen sozialen Gruppen betrachtet (Haumont, Wintersdorff, 1986, S. 48ff). Neue Zugehörigkeiten ergeben sich z. B. auch als Folge von Wohnstandortwechseln. Meist geht mit der Übernahme neuer sozialer Rollen auch ein verändertes Verkehrsverhalten einher, da sich mit der neuen Rollenverpflichtung auch die Zielorte im Verkehrsraum ändern und somit die individuellen Anbindungsverhältnisse an verschiedene Verkehrsträger. Für das Individuum liegt damit (wenigstens teilweise) eine neue verkehrliche Umgebung vor, um seine Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Diese neue Situation legt ein Überdenken der Nutzungsvoraussetzungen für die Verkehrsmittel nahe.

Die Situation bezüglich Verfügbarkeit und Anbindung, Ausstattung der Verkehrsmittel, Reisezeit und Nutzungskombination wird in der Regel als von aussen „aufdiktirt“ erfahren. Bei einem Wechsel der verkehrlichen Umstände (im Sinne der oben geschilderten individuellen Zugehörigkeitswechsel) können sich aber durchaus neue Alternativen in der Verkehrsmittelwahl ergeben. Die individuelle Wahrnehmung dieser Alternativen wird dazu führen, dass die betroffenen Individuen das Nutzerverhalten ändern, ohne dass sich ihre Einstellung oder gar das im entsprechenden Verkehrsraum objektiv vorhandene Verkehrsangebot verändert hätte. Die Änderung des Nutzerverhaltens ist deshalb sozial induziert, weil sie auf einem individuellen Wechselereignis beruht, d. h. einen Ortswechsel (Wohnstandortwechsel, Arbeitsplatzwechsel), einen sozio-ökonomischen Positionswechsel (z. B. Gehaltsverschlechterung mit kleinerem Transportbudget in der Folge, Übergang in die Nichterwerbsphase mit resultierender Neudefinition des räumlichen Handlungsradius), einen Wechsel im Beziehungsgefüge bestehender Zugehörigkeitsgruppen (z. B. Familiengründung) oder einen Wechsel zu einer neuen Zugehörigkeitsgruppe (z. B. Wechsel der Hockey-Trainingsmannschaft,) und vieles andere mehr einschliesst.

Jeder dieser sozial induzierten Wechsel der verkehrlichen Umstände stellt für die Verkehrsteilnehmer eine Gelegenheit dar, die verkehrlichen Rahmenbedingungen neu in Rechnung zu stellen und andere, bisher unbeachtete Transportalternativen wahrzunehmen. Mit der Veränderung der Angebotswahrnehmung im Verkehrsraum (vorher nicht benutzte Verkehrsanlagen, Verfügbarkeit anderer Verkehrsträger) werden nach und nach auch individuelle Bewusstseinsprozesse ausgelöst (subjektiver Prozess). Eine Verteuerung (Transport- oder Treibstoffpreise, Gebühren, Abgaben) oder veränderte Orts- und Sozialbezüge (Wechselereignisse) können dazu führen, dass eine latente Handlungsbereitschaft erzeugt wird (Dennerlein, 1988; Diekmann, 1991). Zusammen mit einem aufmerksameren und aktiveren Informationsverhalten führt dies zu beträchtlichen

Änderungen in der Wahrnehmung des Verkehrsraums. Dieser in Gang gesetzte Wandel schlägt sich unter günstigen Bedingungen (Bedingungsvariable wie Transportangebot, Nutzungsstruktur, soziale Bedingungen) in einer Änderung der Verkehrsmittelwahl für bestimmte Tätigkeiten nieder, oder mit weniger Anspruch verbunden, in der positiven Akzeptanz des institutionellen Handelns, das deutliche Signale im Sinne des angesprochenen Einstellungswandels zu setzen vermag.

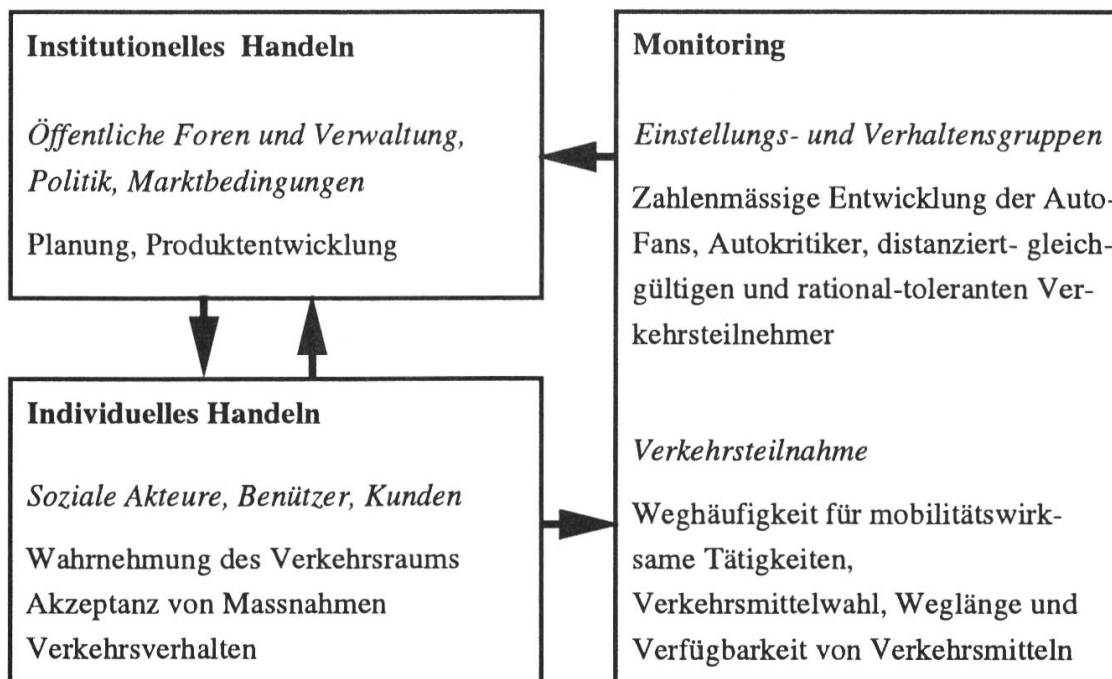
4.3 *Institutionelles und individuelles Handeln im Verkehrsraum*

Das Nutzerverhalten der Verkehrsteilnehmer ändert in vielen, wenn nicht in den allermeisten Fällen aufgrund der sozial induzierten Wechselereignisse. Es darf aufgrund vieler Hinweise angenommen werden, dass Änderungen des Nutzerverhaltens nicht allein aufgrund einer Bewusstwerdung über die umweltrelevanten Konsequenzen der gewohnheitsmässigen Verkehrsmittelwahl oder aber aufgrund einer alleinigen Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs auftreten.⁹ Die Wahrnehmung neuer Alternativen zur Verkehrsmittelwahl anlässlich von sozial bedingten Wechselereignissen sollte zumindest stärker in die theoretischen Erwägungen Eingang finden.

Die individuelle Verhaltensänderung im Umgang mit den verkehrlichen Ressourcen kann ihren Ursprung, wie oben skizziert, in verschiedenen auslösenden, die Wert- und Verhaltensorientierung bedingenden und modifizierenden Momenten haben. Zudem entwickeln und verändern sich die individuellen Verhaltensweisen in Einflussfeldern, die über das individuelle Handeln hinaus auch stärker instituiertes Handeln umfassen. Dies impliziert, dass öffentliche Interessen wahrnehmendes, institutionelles Handeln Einfluss auf das individuelle Handeln ausübt, indem es die Rahmenbedingungen des privaten Handlungsvollzugs beeinflusst. Dabei gilt zu beachten, dass die oft beschworene Verkehrs- und Raumplanung nur ein Aspekt des institutionellen Handelns darstellt. Daneben sind zeitlich und sachlich losere Formen der Institutionalisierung wie die Interessenartikulation durch Vereinigungen und Bewegungen zu erwähnen. Solche Interessenartikulation ist kollektives Handeln, das die Erfahrungen der beteiligten Individuen zum Hintergrund hat und die institutionalisierten Verwaltungsabläufe über politischen Druck beeinflusst.

9 Eine im Verkehrsraum Stuttgart durchgeführte Studie anlässlich der Einführung der S-Bahn zeigt, dass „kein direkter Zusammenhang zwischen der Angebotsverbesserung und einer Änderung des Verkehrsverhaltens besteht.“ Dieser Zusammenhang wird erst dann wirksam, wenn ein neues Angebot als Alternative wahrgenommen wird, was in vielen theoretisch möglichen Fällen praktisch dennoch nicht eintritt (VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, 1991).

Abbildung 1
Der Verkehrsraum als Handlungsfeld



Zusammenfassend heisst dies, dass die relativen „Verkehrsmittelanteile“ am gesamten realisierten Wegeaufkommen nicht nur eng mit der baulich-betrieblichen Ausstattung eines Verkehrsraums verknüpft sind, sondern auch mit der Einstellungs- und Verhaltensentwicklung der Verkehrsteilnehmer. Den sogenannten Hardpolicies müssen Softpolicies zur Seite gestellt werden, um sowohl den Wert von Gemeingütern als auch die Möglichkeit individueller Handlungsspielräume zu stützen. Die damit angesprochene Entwicklung von Einstellungen und Verhalten gründet wesentlich in der Einflussnahme des institutionellen Handelns auf das individuelle Handeln, und umgekehrt in der Beeinflussung des institutionellen Handelns durch das individuelle Verhalten, sei dies im Rahmen einer systematischen Beobachtungsanlage (Monitoring) mit fachlicher Dateninterpretation, oder sei dies aufgrund einer kollektiven Interessenartikulation mit politischer Effektivität. Die Frage bleibt zu jedem Zeitpunkt, wie das institutionelle Handeln den öffentlichen und individuellen Entwicklungsinteressen Rechnung trägt und seine Effizienz zur Durchsetzung bestimmter Ziele einsetzt. Diese Frage hat auch ihre wirtschaftspolitische Bedeutung. So diskutiert man im Bereich der verkehrlichen Leistungsangebote Strukturanpassungen mit vermehrtem Engagement der Privatwirtschaft einerseits, und regionaler Gebietskörperschaften andererseits. Die noch zu bestimmenden Marktbedingungen und Betriebsvorgaben werden hoffentlich dazu Anlass geben,

den Erfordernissen der sozialen Ausgestaltung des Verkehrsraums vertieft nachzugehen und die darin wirksamen Beziehungen eingehender zu analysieren.

Mit Infrastrukturförderung allein kann nicht mit Gewissheit ein Verhaltenswandel im gewünschten, systemoptimierenden Sinne bewirkt werden. So verschiebt die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfahrungsgemäss die Umsteigerate nicht automatisch nach oben. Denn trotz Fördermassnahmen liegen die Verzichtbarrieren beim Automobil nach wie vor hoch. – Allerdings gilt dies gemäss den dargelegten Erkenntnissen nicht für alle Bevölkerungsgruppen in demselben Masse. Für die Verkehrsentwicklung ist besonders die Tatsache relevant, dass in jedem Teilraum spezifische Beziehungen zwischen den vier Einstellungs- und Verhaltensgruppen herrschen. Ihre mengenmässige Präsenz ist denn auch von Teilraum zu Teilraum verschieden. Zudem verändern sich die vier Einstellungs- und Verhaltensgruppen in den einzelnen Teilräumen anteilmässig. So hat sich die Gruppe der Auto-Kritiker in der Stadt ausgeweitet. Im ersten Agglomerationsgürtel bildet demgegenüber der rational-tolerante Einstellungstyp die weitaus grösste Gruppe. In den einzelnen Zürcher Stadtkreisen sind die Gruppenanteile der Einstellungstypen ebenfalls je spezifisch, und vieles spricht dafür, dass sie sich auch nach spezifischen Mustern verändern. Diese Umschichtung ist ein Ausdruck des stetigen Wandels individueller verkehrlicher Handlungsmuster mit dem entsprechenden Niederschlag auf der Ebene von Motiven und Einstellungen. In der Verkehrs- und Siedlungsplanung möchten die Trends dieser Verhaltensänderungen in Rechnung gezogen werden. Die institutionellen Handlungsvollzüge mit ihrem Auftrag zur Strukturentwicklung sollten deshalb bei der Beurteilung der Wirksamkeit von Massnahmen vermehrt auf die Kenntnis typisierter Wertorientierungen zurückgreifen.

Zusammenfassung

1) Die beiden Segmente der rational-toleranten Verkehrsteilnehmer und der Auto-Kritiker machen zusammen zwei Drittel der mobilen Bevölkerung aus. In Deutschland (mit Ausnahme Berlins) liegen die entsprechenden Segmente deutlich unter der 50-Prozent-Marke. Besonders die Gruppe der Auto-Kritiker ist in Zürich bedeutend umfangreicher als in den Vergleichsstädten.

Der subjektive Durchschnittspreis, den ein Verzicht auf die Benützung des Autos kostet, ist bei hohem Qualitätsangebot der öffentlichen Verkehrsmittel tiefer. Für die Stadt Zürich bedeutet dies eine vergleichsweise geringere (durchschnittliche) Verzichtbarriere beim Auto. Zudem werden in Zürich weniger

Hindernisse bei der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel wahrgenommen.

2) Das Image der öffentlichen Verkehrsmittel ist in sämtlichen Einstellungsgruppen positiv. Das Vertrauen in deren Betriebstüchtigkeit und die Zufriedenheit mit dem technischen Ausbaustandard werden von allen Einstellungs- und Verhaltensgruppen geteilt. Das dem öffentlichen Verkehr entgegengebrachte Verständnis ist breit abgestützt und hoch.

3) Im Gegensatz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, wo in den meisten Einstellungsbereichen hohe Übereinstimmung besteht, polarisiert der motorisierte Individualverkehr äusserst stark. Die Untersuchung der spezifischen Akzeptanz in den vier Einstellungs- und Verhaltensgruppen zeigt aber überraschende Bereiche gemeinsamer und hoher Akzeptanz auf (Attraktivierung der Gehwege, kombinierte Verkehrsmittelnutzung, Linien- und Sammeltaxis). Allerdings müssen zur Beurteilung dieser Akzeptanzbilder die spezifischen Beziehungsmuster der Einstellungs- und Verhaltensgruppen in den jeweiligen Teilräumen in die Betrachtung eingeschlossen werden.

4) Der Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln setzt gezielte Informationen voraus. Das Informationsverhalten der Verkehrsteilnehmer ist aber in den Einstellungs- und Verhaltensgruppen sehr unterschiedlich. Insgesamt überwiegt der passive Umgang mit Informationen. Die Verfügbarkeit von Informationen wird aus der Sicht der mobilen Bevölkerung mit zunehmender Entfernung vom Agglomerationskern schlechter.

5) Die Einstellungen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird in sehr hohem Masse von dem zur Arbeit benützten Verkehrsmittel geprägt. Das regelmässige Unterwegssein als Fussgänger, Fahrgast oder Lenker bestimmt offensichtlich die Art, wie der Verkehrsraum, die Transportinfrastruktur, das Verkehrsnetz und nicht zuletzt die anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden. Entsprechend werden auch die Informationen in diesem Verkehrsraum selektiv aufgenommen und genutzt.

Weiter muss auf die sehr grossen Unterschiede im Nutzungsverhalten von Frauen und Männern hingewiesen werden. In der Gruppe der Auto-Fans sind die Frauen markant untervertreten. Die Frauen gehen mit den einschränkenden Nutzungsbedingungen der öffentlichen Verkehrsmittel (Fahrplan, feste Zustiegsorte, Umsteigen) sehr viel gelassener um als die Männer. Die Akzeptanz von restriktiven verkehrspolitischen Massnahmen gegenüber dem Individualverkehr ist bei Frauen ebenfalls höher.

6) Die Wertorientierung spielt bei der umwelt- und stadtverträglichen Restrukturierung von Handlungssystemen, insbesondere auch des Verkehrssystems,

eine grosse Rolle. Neben den Wirkungen von Nutzungsänderungen und Preiserhöhungen auf das Nutzerverhalten sind auch die wertmässig gelebten Bindungen der Verkehrsteilnehmer in Betracht zu ziehen. Insbesondere muss dem Verhaltens- und Einstellungswandel, der durch soziale Wechselfälle bedingt ist, entsprechend seiner Tragweite grössere Beachtung geschenkt werden.

7) Das institutionelle Handeln ist für die Entwicklung der Verkehrskultur von grosser Bedeutung. Es prägt mittel- und langfristig die individuellen Einstellungs- und Verhaltensmuster und ist deshalb selbst ein wichtiger Teil des Einstellungs- und Verhaltenswandels. Um dieser Aufgabe entsprechen zu können, müssen auf regionaler Ebene Beobachtungen zu den teilraumspezifischen Beziehungen zwischen den Einstellungs- und Verhaltensgruppen in die Verkehrs- und Erschliessungskonzepte einfließen.

Die aufgezeigten Ergebnisse zeigen die Umriss eines soziologischen Forschungsfeldes, das es weiter zu vertiefen gilt. Der praktische Nutzwert von Erkenntnissen zum Handlungssystem Verkehr ist seitens der Betriebs- und auch der Raumplanung ausgewiesen. Die vermehrte Beachtung idealtypischer Wertorientierungen und ein besseres Verständnis ihres Wandels verbessert die Möglichkeiten zur Ausschöpfung von risikomindernden Handlungsspielräumen.

Der soziologische Beitrag würde darin bestehen, systematische Beobachtungen und Modelle von bedingter Verhaltenskonstanz und Verhaltensänderung in Teilplanungsbereichen zu entwickeln. Nun stellt der Verkehr ein sehr spezifisches soziales Handlungsfeld dar, zu dessen Erfassung die nötige theoretische Vorleistung noch nicht zufriedenstellend gediehen ist. Sowohl die Strukturanalyse des verkehrlichen Handlungszusammenhangs wie auch die dynamische gegenseitige Bezogenheit des individuellen und institutionellen Handelns sind in ihren Ansätzen zwar schon thematisiert worden, andeutungsweise sogar bei einigen Soziologen zu Beginn des Jahrhunderts. Die Wiederbelebung und Fortführung dieser theoretischen Arbeiten scheint angesichts der ausgeprägt empirisch ausgerichteten Feldarbeit der letzten Jahre zu kurz gekommen zu sein.

LITERATURVERZEICHNIS

- Arend M., Regli P. (1989), *Zu den Voraussetzungen und zur Zumutbarkeit des Umsteigens von Autopendlern auf den öffentlichen Verkehr im Raume Zürich*, synergo, Zürich.
- Barthmann A., Frühwirth B., Joost M. (1993), Wertewandel und Verkehrsmittelwahlverhalten, in: *Stadtverkehr im Wertewandel*, Bd. 6, Studiengesellschaft Verkehr, Berlin.
- Burwitz H., Koch H., Krämer-Badoni T. (1991), *Vier Wochen ohne Auto*, Stadt- und Sozialforschung der Universität Bremen.

- Dennerlein R. (1988), *Analyse der Zusammenhänge zwischen Einstellungen und tatsächlichem Verkehrsverhalten zur Beurteilung der Bereitschaft von Verhaltensänderungen*, Gutachten im Auftrag des Stabes für Gesamtverkehrsfragen.
- Diekmann A., Preisendörfer P. (1991), Umweltbewusstsein, ökonomische Anreize und Umweltverhalten, *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, Nr. 2, , 207–231.
- Dietrich W. (1992), Mobilität: Vom Interesse an Ursachen zum planerischen Umgang mit Zielen, in: *Geographica Helvetica*, 47, Nr. 1, 34–40.
- Golob T. F., Horowitz A.D., Wachs M. (1979), Attitude-Behavior Relations, in: Hensher D. A., Stopher P. R. Ed., *Travel Demand Modelling, Behavioural Travel Modelling*, London.
- Haumont A., Wintersdorff F. (1986), *Les déplacements de courte durée dans les modes de vie urbains*, Institut de sociologie urbaine I.S.U., Paris.
- Hautzinger H., Fassbinder J. (1991), *Verkehrsverhalten 1989 im Kanton Zürich und im Gebiet des Züricher Verkehrsverbundes*, Sonderauswertung des Mikrozensus 1989, Hauptergebnisse, Tabellenband, i. A. v. Stadtplanungsamt Zürich, Statistisches Amt des Kantons Zürich, Zürcher Verkehrsverbund, Heilbronn.
- Hillmann K. H. (1986), *Umweltkrise und Wertwandel*, Würzburg.
- Klages H. (1988), *Wertedynamik*. Über die Wandelbarkeit des Selbstverständlichen, Interfrom, Zürich.
- Martens G., Verron H., Akzeptanz von Nahverkehrssystemen, in: *Internationales Verkehrswesen*, 1981, 31–37.
- Müssener E. (1991), Stadtverkehr im Wertewandel. Perspektiven der Forschung und Entwicklung für Verkehrstechnologie in der Stadt von morgen. – Erste Ergebnisse einer Einstellungsuntersuchung zum Stadtverkehr, Teile I und II, *Verkehr und Technik*, (10) 409–10; (11) 443–47.
- sinus Forschungsgesellschaft für Umwelt, Technik und Arbeit (1991), *Stadtverkehr im Wertewandel*, i. A. v. Studiengesellschaft für Nahverkehr mbH Berlin, Heidelberg.
- VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (1991), *Änderungen des Verkehrsverhaltens und der Einstellung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr*, VVS Stuttgart.

Adresse des Verfassers:

Willi Dietrich, Malvenstrasse 12, 8057 Zürich

SOCIAL SCIENCE INFORMATION

Edited by **Elina Almasy and Anne
Rocha-Perazzo**, Maison des
Sciences de l'Homme, Paris

Social Science Information provides a
unique window on the research
currently taking place in collaboration
with the prestigious Maison des
Sciences de l'Homme in Paris

Recent Contents

Two faces of social psychology: European
and North American perspectives
Klaus R. Scherer

Science and scientists in the post-Soviet
disunion
Yakov M. Rabkin and Elena Z. Mirskaya

Modernity and the intersemiotic condition
Risto Heiskala

Theory building in political ecology
Mark Somma

Religious behaviour as a utility- and inclusive
fitness-optimizing strategy
Marcel Roele

Comments on Roele's "religious behaviour..."
Roger D. Masters

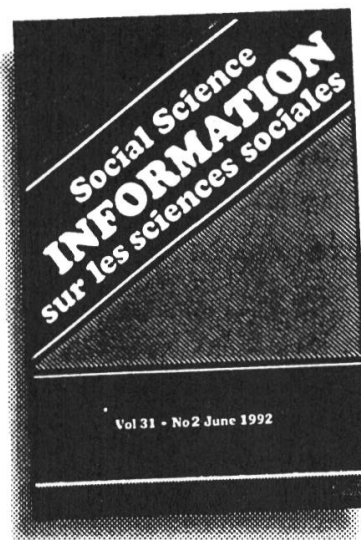
Response to Masters' comments
Marcel Roele

Modern social movements as active risk
observers
Jost Halfmann and Klaus P. Japp

ISSN: (0539-0184)

Published quarterly in March, June,
September and December

*Don't forget, we guarantee that if you are
dissatisfied with your journal in any way, we will
refund the cost of your subscription.*



Subscribe at the
introductory rate

Order Form

Send this order form to:



SAGE Publications

6 Bonhill Street, London EC2A 4PU, UK
Tel: +44 (0)71-374 0645

US Orders to:

**SAGE Publications, PO Box 5096, Thousand
Oaks, CA 91359, USA**

Yes! I want to enter my new subscription to *Social
Science Information* at the introductory rate

Individual Rate at £31 (£39*)/

Name _____

Address _____

Daytime Tel: _____

I enclose a cheque (made payable to Sage
Publications)

Please charge my credit card

Mastercard Visa American Express
 Diner's Club Eurocard

Card Number

Expiry Date / .

Signature _____

Date / / .

4827