Peter Preisendörfer
Maren Rinn

Haushalte ohne Auto

Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte

Leske + Budrich, Opladen 2003

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme
Ein Titeldatensatz für die Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

ISBN 3-8100-3991-8

© 2003 Leske + Budrich, Opladen

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Druck: DruckPartner Rübelmann, Hemsbach
Printed in Germany

Inhalt

1. Einführung 7
1.1 Gründe für das Interesse an autolosen Haushalten 7
1.2 Ziele und Anliegen der Studie 10
1.3 Gang der Untersuchung 14

2. Autolosigkeit und Autobesitz im Spiegel der bisherigen Forschung 16
2.1 Einschlägige Forschungsbemühungen im Überblick 16
2.2 Zum Trend autoloser Haushalte 19
2.3 Autolosigkeit als Lebenslagemerkmal 22
2.4 Das Sozialprofil autoloser Haushalte 27
2.5 Motive der Autolosigkeit 31
2.6 Autolosigkeit als Umweltverhalten 34
2.7 Freiwillige versus unfreiwillige Autolosigkeit 37
2.8 Die Idee der selektiven Autonutzung 40
2.9 Individuelle Folgewirkungen der Autolosigkeit 42

3. Sekundäranalysen auf der Grundlage der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 46
3.1 Basisinformationen zur EVS 1998 46
3.2 Deskriptive Befunde zum Sozialprofil autoloser Haushalte 48
3.3 Multivariate Analysen zu den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit 53
3.4 Zusammenfassung 59

4. Sekundäranalysen auf der Grundlage des sozio- ökonomischen Panels 62
4.1 Basisinformationen zum SOEP 1998 62
4.2 Deskriptive Befunde zum Sozialprofil autoloser Haushalte 64
4.3 Multivariate Analysen zu den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit 67

4.4 Folgewirkungen einer Autolosigkeit am Beispiel des Freizeitverhaltens 72
4.5 Exkurs: Begeisterte Autofahrer 75
4.6 Zusammenfassung 78

5. Primärerhebung in der Stadt München 81
5.1 München als Untersuchungsgebiet 81
5.2 Konzeption und Durchführung der Telefonbefragung 87
5.3 Ausmaß der Autolosigkeit und der Automotorisierung in München 93
5.4 Bestimmungsfaktoren und Sozialprofil autoloser Haushalte 96
5.5 Motive für die Autolosigkeit bei Haushalten ohne Auto 102
5.6 Gründe für das Auto bei Haushalten mit Auto 111
5.7 Nutzung und Bewertung verschiedener Verkehrsmittel bei Personen ohne und mit Auto 114
5.8 Ausgewählte Aktivitätsmuster im Vergleich von Personen ohne und mit Auto 124
5.9 Merkmale des sozialen Netzwerkes von Personen ohne und mit Auto 132
5.10 Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit 137
5.11 Wahrgenommene Einschränkungen und Nachteile der Autolosigkeit 142
5.12 Wahrgenommene Vorteile der Autofreiheit 149
5.13 Pläne zur Anschaffung eines Autos bei autolosen Haushalten 153
5.14 Möglichkeiten und Pläne zur Abschaffung des Autos bei Autohaushalten 160
5.15 Vorschläge der Autolosen zur Verbesserung der Situation für autofreie Haushalte 167

6. Schluss 171
6.1 Gesamtskizze der empirischen Befunde 171
6.2 Beschränkungen der Untersuchung und weiterer Forschungsbedarf 175

Literatur 179

1. Einführung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit Haushalten, die kein Auto haben. Autolose bzw. autofreie Haushalte sollen in ihrer sozialen Zusammensetzung charakterisiert, hinsichtlich ihrer Motivation beschrieben und in ihrem Verkehrs- und Mobilitätsverhalten sowie in weiteren Bereichen ihrer Lebensführung untersucht werden. Dies geschieht auf der Grundlage empirischer Analysen, und zwar zum einen über sekundäranalytische Auswertungen zweier vorliegender Erhebungen und zum anderen über eine eigene Primärerhebung in der Form einer Befragungsstudie. Die drei Leitfragen des Buches lauten: Wer sind die autolosen Haushalte? Warum sind sie autolos? Und was sind typische Begleiterscheinungen und Folgewirkungen eines Lebens ohne Auto?

1.1 Gründe für das Interesse an autolosen Haushalten

Kaum eine andere technische „Errungenschaft“ hat das Leben in der modernen Gesellschaft so stark beeinflusst und verändert wie das Auto. Ausgehend vom Startjahr 1888, in dem Berta Benz – angeblich ohne Zustimmung ihres Gatten – die erste längere Autoreise von Mannheim nach Pforzheim unternahm (Burkart 1994: 216), durchlief das Auto einen regelrechten „Siegeszug“. In dessen Folge hat sich das Aussehen unserer Städte grundlegend verändert, das ganze Land wurde infrastrukturell durch ein dichtes Straßennetz erschlossen, viele Menschen bewegen sich jetzt täglich auf langen Pendelwegen zu ihrer Arbeit, und in nahezu allen Lebensbereichen ist das Auto zum dominierenden Verkehrsmittel geworden. Diese und ähnliche „Auto-Effekte“ sind zweifellos in hohem Maße gesellschaftlich relevant und deshalb auch für die Sozialwissenschaften von Interesse.

Die Themen und Fragestellungen, mit denen sich dabei eine „sozialwissenschaftliche Automobilforschung“ beschäftigen kann, sind sehr breit gestreut: angefangen von makrostrukturellen Überlegungen zum Zusammenhang von Automobilismus und gesellschaftlicher Modernisierung, über das Auto als Instrument im Bemühen um soziale Distinktion und sozialen Status, bis hin zur

Psychoanalyse des Autofahrens (als Einblick vgl. z.B. die Aufsatzsammlung von Schmidt 1999). Lediglich beispielhaft sei hier einleitend kurz auf die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr eingegangen: Allein in Deutschland sterben bekanntlich pro Jahr rund 7.000 Menschen im Straßenverkehr und weitere rund 100.000 werden in jedem Jahr schwer verletzt (Bundesministerium für Verkehr 2000: 166). Angesichts dieses „Blutzolls“ drängt sich die Frage auf, wie es möglich ist, dass ein solcher Verlust an Menschenleben und ein derartiges Gefährdungspotenzial gesellschaftlich akzeptiert und hingenommen wird, wo wir doch gleichzeitig in anderen Bereichen auf die „Risikogesellschaft“ (Beck 1986) sehr sensibel reagieren. Ein Rückgriff auf die sozialwissenschaftliche Forschung zur Wahrnehmung und Bewertung von Risiken (dazu z.B. Günther 1998) kann hier helfen, die Besonderheiten zu identifizieren, die im Fall des Autos zu einer Unterschätzung, Verdrängung und Ignoranz des Unfallrisikos führen. Zu diesen Besonderheiten gehören die langsame Gewöhnung an das Risiko im historischen Zeitablauf, die breite räumliche Streuung der Unfälle, die annähernde Gleichverteilung über das Jahr hinweg, der Aufbau einer eingespielten „Maschinerie“ zur schnellen Beseitigung der sichtbaren Unfallfolgen und nicht zuletzt der Tatbestand, dass die Autofahrer die Risiken selbst eingehen und zumindest partiell durch eigenes Verhalten beeinflussen können.

Aber nicht das Auto und der Automobilismus allgemein sollen das Thema der vorliegenden Arbeit sein, sondern speziell die autolosen Haushalte. Sich mit diesen Haushalten genauer auseinander zu setzen, erscheint allein schon deshalb lohnenswert, weil sie quantitativ zahlreicher sind als gemeinhin erwartet. Laut Statistik haben in Deutschland rund ein Viertel aller Haushalte kein Auto (mehr dazu in Abschnitt 2.2). Dies widerspricht dem weit verbreiteten Eindruck einer allumfassenden Automotorisierung, dem Bild vom Auto-Haushalt als unumschränktem „Normalzustand“, und es erweckt den Verdacht, dass hier eine zahlenmäßig starke gesellschaftliche Gruppe sowohl in der verkehrspolitischen Diskussion als auch im praktischen verkehrspolitischen Handeln nicht hinreichend berücksichtigt wird. Fragen, die sich in diesem Zusammenhang stellen, sind: Weshalb finden die Autolosen in der Verkehrspolitik kaum Beachtung? Handelt es sich tatsächlich um eine langsam aussterbende „Spezies“? Ist auf der individuellen Ebene Autolosigkeit ein relativ stabiler Zustand, oder sind Phasen der Autolosigkeit für Personen und Haushalte zumeist nur von kurzer Dauer?

Selbst wenn man in erster Linie an der Aufrechterhaltung einer reibungslosen Automobilität interessiert ist, sind und müssen die Autolosen eine wichtige Zielgruppe sein. Menschen und Haushalte ohne Auto benötigen keine Parkplätze und tragen auch nicht zur Überfüllung von Autobahnen und Zufahrtsstraßen bei, sodass deren Vermehrung eine naheliegende und effektive Problemlösung für Parkplatznöte und die Verringerung von Staus darstellt. Wäre die viel beschworene Auto-Vollmotorisierung heute tatsächlich (schon) Realität, dann wäre es beim gegebenen Straßensystem in vielen Städten und Regionen von Deutschland zweifellos schwierig, überhaupt noch mit dem Auto halbwegs

passabel voranzukommen. Auch die Befürworter des Autos sollten und müssten also in ihrem ureigenen Interesse die Position vertreten, dass man annehmbare Bedingungen für diejenigen schaffen sollte, die kein Auto haben und mehr oder weniger bewusst darauf verzichten. Dies gilt nicht zuletzt deshalb, weil auch die Autofahrer/innen in zahlreichen Lebenssituationen ohne Auto unterwegs und damit autolos sind. Oft werden, z.B. bei Wochenendausflügen, lange Fahrten mit dem Auto unternommen, um im Endeffekt autofrei zu sein und sich von Autos ungestört als Fußgänger oder Radfahrer bewegen zu können.

Mit Blick auf die persönliche Ökobilanz ist Autolosigkeit ein gewichtiger Beitrag, den eine Einzelperson bzw. ein Haushalt zum Umweltschutz leisten kann. Während die Möglichkeiten und Gelegenheiten, im eigenen Alltagshandeln etwas für den Umweltschutz zu tun, in vielen Bereichen sehr beschränkt sind, ist das beim Auto nicht der Fall. Das Auto ist ein in seiner Herstellung material- und energieintensives Produkt; es braucht für seinen Einsatz ständig Öl und Benzin, das aus fernen Ländern herbeigeschafft werden muss; beim Betrieb werden jede Menge umweltschädigender und gesundheitsgefährdender Stoffe emittiert; als „strategische Konsumentscheidung“ (Bodenstein et al. 1997) prädeterminiert es in hohem Maße die tägliche Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke; und am Ende bleibt nach im Schnitt zwölfjährigem Gebrauch ein beträchtlicher Schrottberg zurück. Für diejenigen, die den Umweltschutz ernst nehmen und ein hohes Umweltbewusstsein nicht nur im Munde führen, wird damit das Auto zu einem Gegenstand, der zumindest ein gewisses Ausmaß an Nachdenken und Reflexion verlangt.

Nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes wird auf der politischen Ebene vielfach ein Umsteuern im Verkehrswesen angestrebt (für eine Übersicht, die langjährige internationale Erfahrungen verarbeitet, vgl. Wootton 1999). Ziel der viel beschworenen „Verkehrswende“ ist dabei eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, genauer: eine Verringerung der Summe der jährlichen Autokilometer. Will man diese Outputgröße beeinflussen, bieten sich im Kern zwei Möglichkeiten (dazu z.B. Apel 1992; Gorr 1997): Man kann erstens versuchen, die Zahl der Personen und Haushalte ohne Auto zu erhöhen oder zumindest zu stabilisieren. Und man kann zweitens versuchen, auf eine stärker selektive Autonutzung hinzuwirken, was konkret bedeutet, dass Personen, die ein Auto haben, dieses bei bestimmten Gelegenheiten stehen lassen. Hat man speziell den erstgenannten Weg im Auge, dürfte es hilfreich sein zu wissen, wer die Autolosen sind, warum sie autofrei sind, wie stabil der Zustand der Autolosigkeit (und des Autobesitzes) ist, und wie es vermutlich um die Zukunft der Autolosigkeit bestellt sein wird. Dies sind genau die Fragen, mit denen sich die vorliegende Studie beschäftigt.

Auf einer soziologisch etwas allgemeineren Ebene handelt es sich bei den Autolosen um eine Gruppe bzw. ein Aggregat, denen ein in unserer Gesellschaft wichtiges Gebrauchsgut fehlt. Als Gebrauchsgut mit der besonderen Eigenschaft, ein transportables und damit überall vorzeigbares Statussymbol zu sein,

spielt das Auto im sozialen Distinktionsgeschehen mit Sicherheit nach wie vor eine wichtige Rolle. Man kann zwar optimistisch annehmen, dass sich im Zuge der allgemeinen Verbreitung ein entspannteres und gelasseneres Verhältnis zum „heilig Blechle“ herauskristallisiert hat (Projektgruppe Mobilität 1999: 11). Gleichwohl muss man dann, wenn das Auto tatsächlich zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, wohl von einer besonderen Statusgefährdung der Autolosen ausgehen. Für den Kultursoziologen Günter Burkart (1994: 224) z.B. gehört das Auto angeblich zur „Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitgliedes“, und wenn dem so sein sollte, drängt sich im Umkehrschluss der Verdacht auf Nicht-Vollwertigkeit der Autolosen auf. Nachdem sich die Statusrangeleien beim Auto inzwischen in den Bereich des Autotyps hineinverlagert haben, machen die Autolosen den Eindruck, als seien sie gerade noch als Zuschauer am zaunverkleideten Geländer der Autobahnbrücke geduldet. Aber dieser Eindruck mag täuschen, solange man keine Antwort auf die Fragen hat: Wie schwer tragen die Autolosen an ihrem „Los der Autolosigkeit“? Wird die Autolosigkeit z.B. aus ökonomischen oder ökologischen Gründen bewusst und freiwillig gewählt? Gibt es vielleicht sogar ein „Privileg der Autolosigkeit“ oder so etwas wie eine „Avantgarde der Autofreien“?

Obwohl erweiterungsfähig, soll diese Zusammenstellung von Gründen für ein Interesse an autolosen Haushalten hier genügen, zumal darauf in Kapitel 2 zum Teil noch ausführlicher und vertiefend eingegangen wird. Es sollte deutlich geworden sein, dass eine Beschäftigung mit autofreien Haushalten aus verschiedenen Blickwinkeln (Verkehrspolitik, Umweltpolitik, soziale Ungleichheit) ein lohnendes Unterfangen ist. Im weiteren Verlauf dieser Einführung werden zunächst noch die Ziele der Arbeit etwas genauer dargelegt, anschließend wird der Gang der Untersuchung erläutert.

1.2 Ziele und Anliegen der Studie

Ausgangspunkt der Studie ist die Feststellung bzw. Beobachtung, dass es nur sporadische und punktuelle Informationen über Haushalte ohne Auto gibt. Die meisten von uns haben in ihrem Freundes- und Bekanntenkreis zwar Personen, die mehr oder weniger dauerhaft ohne Auto leben, aber es fehlt ein systematisches Gesamtbild darüber, wer die Autolosen sind, mit welchen Orientierungen sie leben und was im einzelnen die Vor- und Nachteile der Autofreiheit sind. Sozialwissenschaftliche Studien, die sich auf einer empirischen Basis ausführlicher mit autolosen Haushalten beschäftigen, finden sich nur wenige, und die wenigen Studien, die durchgeführt wurden, haben gewisse Mängel, Schwächen und Unzulänglichkeiten (mehr dazu in Kapitel 2). Daraus ergibt sich im ersten Schritt die recht allgemeine Zielstellung der vorliegenden Arbeit, zu einer vertieften Information und Aufklärung über die Gruppe der autolosen Haushalte

beizutragen. Dieses allgemeine Informationsanliegen lässt sich im zweiten Schritt dergestalt konkretisieren, dass die Arbeit – zentriert auf die Themenstellung autoloser Haushalte – deskriptive, explikative, prognostische und (allerdings eher nur am Rande) auch sozialtechnologische Anliegen verfolgt.

In deskriptiver Hinsicht geht es darum, im Vergleich zu Haushalten mit Auto die Lebenslage, subjektive Befindlichkeiten, typische Mobilitätsmuster und weitere mobilitätsrelevante Verhaltensformen von Haushalten ohne Auto zu beschreiben. Was die subjektive Befindlichkeit anbelangt, ist es z.B. sicher wichtig zu wissen, ob und inwieweit sich die Autolosen als eine mehr oder weniger sozial ausgegrenzte und vernachlässigte Minderheit einstufen oder umgekehrt auch besondere Vorteile eines Lebens ohne Auto sehen. Parallel zu den Vorteilen müssen – aus der subjektiven Sicht – natürlich auch die Nachteile und allgemeine sowie spezifische Einschränkungen durch das Nichtvorhandensein eines Autos zur Sprache kommen. Eine wesentliche Einschränkung läge z.B. vor, wenn sich Haushalte ohne Auto in ihren gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten beschränkt sähen und auch faktisch (unter sonst gleichen Umständen) weniger Sozialkontakte und ein eingeschränktes soziales Netzwerk hätten.

Abstellend auf Mobilitäts- und Aktivitätsmuster sind die Strategien der Organisation alltäglicher Aufgaben bei Haushalten mit und ohne Auto mit Sicherheit unterschiedlich. Näheres Wissen darüber, in welchen konkreten Bereichen und bei welchen einzelnen Aktivitäten Unterschiede bestehen, ist jedoch bislang Mangelware. Unternehmen Personen ohne Auto z.B. seltener Wochenendausflüge? Verbringen sie mehr Zeit vor dem häuslichen Fernseher? Sind sie – im städtischen Kontext – vorwiegend auf ihren Stadtteil und ihr jeweiliges Nahumfeld fixiert? Gibt es im Freizeitverhalten von Personen mit und ohne Auto nennenswerte Differenzen in der Mischung von sogenannten „indoor“- und „outdoor“-Aktivitäten?

Stets ist bei der Beschreibung der Autolosigkeit auch zu berücksichtigen, dass sich die Autoausstattung von Haushalten im Zeitablauf ändern kann. Daraus ergibt sich die Problemstellung, die zeitliche Stabilität bzw. Instabilität in der Autoausstattung von Haushalten zu untersuchen und die „Auto“-Biographie der Haushalte nachzuzeichnen. Eine naheliegende Hypothese in diesem Zusammenhang wäre etwa, dass Zustandsänderungen im Autobesitz am ehesten in privaten und beruflichen „Umbruchsituationen“ erfolgen (Canzler und Franke 2000). Wenn das individuelle Mobilitäts- und Verkehrsverhalten tatsächlich in hohem Maße den Charakter von Routineverhalten hat (so z.B. Gorr 1997), dann kann man nur bei einer relativ einschneidenden Veränderung der persönlichen Lebensumstände erwarten, dass Personen auch über die Auto-Option (Anschaffung oder Abschaffung des Autos) ernsthaft nachdenken.

Explikativ, d.h. wenn man nach Ansatzpunkten für eine Erklärung der Autolosigkeit sucht (warum haben Haushalte kein Auto?), kann man empirisch im wesentlichen wohl an zwei Stellen ansetzen: am Sozialprofil der autolosen Haushalte und/oder an den von den Betroffenen artikulierten Motiven bzw.

Gründen für die Autolosigkeit. Ohne besonderes Vorwissen und auf der Basis schlichter Alltagserfahrung lässt sich z.B. vermuten, dass Autolosigkeit oft durch finanzielle Engpässe, sprich ein niedriges Einkommen, bedingt ist. Unklar bleibt dabei aber, wie stark genau der Zusammenhang zwischen Einkommen und Autolosigkeit ist. Zudem könnte gemutmaßt werden, dass es vielleicht eine Gruppe von „Vorreitern“ gibt, die sich trotz eines hohen Einkommens bewusst für ein Leben ohne Auto entschieden haben. Weitere soziodemografische Merkmale, für die eine Beziehung mit der Autolosigkeit angenommen werden kann, sind u.a. die Haushaltsgröße, die Kinderzahl, Erwerbstätigkeit der Haushaltsmitglieder und die Ortsgröße. Was speziell die Ortsgröße betrifft, gibt es bekanntlich am ehesten in Städten ein ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel, Parkplätze sind vor allem in Städten knapp und Staus dort häufiger, sodass ein Leben ohne Auto für die Bewohner von Städten gewiss eher in Betracht kommt als für die Landbevölkerung.

Während Analysen zum Sozialprofil und zur Sozialstruktur autoloser Haushalte immer nur indirekte Hinweise auf die Warum-Frage liefern, lässt sich die Sache auch direkt angehen, indem man im Rahmen von Befragungen die Motive und Beweggründe für die Autolosigkeit unmittelbar zu erfassen versucht. Aus ökonomischen Gründen kann es z.B. sein, dass sich Haushalte kein Auto leisten können, oder auch, dass die Haushaltsmitglieder zu der Einsicht gelangt sind, dass ein Auto eine recht kostspielige Angelegenheit ist und man das Geld lieber für andere Dinge verwenden möchte. Angesichts der breiten Diskussion um den Umweltschutz in Deutschland erscheint es bei den Motiven von besonderem Interesse, ob und inwieweit das Umweltbewusstsein von Personen die Auto-Entscheidung beeinflusst. Ökologische Einstellungen mögen bei der Auto-Entscheidung kein dominierendes und primäres Motiv sein, aber zumindest im Sinne von sekundären bzw. Hintergrundmotiven spielen sie eventuell doch eine Rolle. Theoretisch und empirisch interessant ist in diesem Zusammenhang auch, wie im Fall von Mehrpersonenhaushalten möglicherweise unterschiedliche ökologische Einstellungen der Haushaltsmitglieder zusammenwirken, um ein Ergebnis auf der Haushaltsebene (Autolosigkeit oder Autobesitz) hervorzubringen.

Auf der Grundlage von soziodemografischen Charakteristika einerseits und subjektiven Motivangaben andererseits soll in der Arbeit versucht werden, die Autolosigkeit von Haushalten auf der Dimension „freiwillig versus unfreiwillig“ zu verorten. In der Realität wird es dabei zwar „Mischfälle“ geben, aber als Pole eines Kontinuums dürften sich „freiwillig versus unfreiwillig“ eignen. Ergänzend bietet sich an, das insgesamt doch wohl ziemlich heterogene Aggregat der Autolosen durch stärker differenzierende Typologien einzufangen und genauer abzubilden.

Wenn die Autolosigkeit eines Haushalts, die Entscheidung zur Anschaffung eines (weiteren) Autos oder auch die Auto-Abschaffung erklärt werden sollen, würde der wissenschaftlich geschulte Leser – wie bei jeder anderen Erklärung

auch – einen Rekurs auf mehr oder weniger bewährte Theorieansätze erwarten. Eine Theorieperspektive, die in diesem Zusammenhang nahe liegt, wäre etwa die Konzeption, das Auto nach dem Muster eines langlebigen Konsumgutes zu sehen (ähnlich wie einen Kühlschrank oder eine Waschmaschine). Da das Auto in vielen Fällen Mittel zum Zweck ist, böte sich eventuell auch an, seine Anschaffung als eine vom Haushalt getätigte Investition, als ein Zwischengut auf dem Weg zur Wohlfahrtssteigerung des Haushalts zu modellieren. Die Umsetzung und systematische Anwendung solch ökonomischer oder auch anderer Theoriekonzepte steht jedoch nicht im Vordergrund der vorliegenden Arbeit. Auf der theoretischen Ebene beschränkt sich die Studie darauf, einzelne Vermutungen und Hypothesen zu überprüfen, die mangels stringenter Verknüpfung nicht den Charakter einer auch nur halbwegs geschlossenen Theorie haben. Das bislang vorhandene Wissen um autolose Haushalte erscheint noch zu unvollständig und fragmentarisch, um es schon jetzt auf die Bahnen konsistenter Theorieansätze zu lenken.

Prognosen dazu, wie es mit dem Auto und der Autoausstattung der Haushalte vermutlich weiter gehen wird, können sich zum einen auf sogenannte gesellschaftliche Mega-Trends stützen und zum anderen darauf, welche Pläne hinsichtlich der An- oder Abschaffung von Autos Personen in Befragungen zum Ausdruck bringen. Wenn z.B. die Sozialprofilanalyse autoloser Haushalte zeigt, dass einkommensschwache Haushalte seltener ein Auto haben, dann kann man für den Fall, dass das Wohlstandsniveau der Bevölkerung im Zeitablauf weiter steigt, eine Zunahme der Automotorisierung prognostizieren. Weitere längerfristige gesellschaftliche Trends, die für die Autoentwicklung bedeutsam erscheinen, sind etwa die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte, die steigende Erwerbsbeteiligung der Frauen und das „Wegsterben“ der älteren Geburtskohorten, die nie einen Führerschein hatten. Sorgfältige Analysen zum Sozialprofil autoloser Haushalte, wie sie in diesem Buch vorgetragen werden, können und sollen dabei helfen, Projektionen hinsichtlich der Zukunft der Autoausstattung auf eine solidere Basis zu stellen.

Eher kurz- oder auch mittelfristige Vorhersagen zur Entwicklung der Autodichte lassen sich dadurch gewinnen, dass man auf dem Weg über Befragungen einerseits bei Haushalten ohne Auto mögliche Pläne zur Auto-Anschaffung und andererseits bei Haushalten mit Auto eventuelle Pläne zur Auto-Abschaffung eruiert. Solche subjektiven Planungen sind zwar ungewiss und nicht unbedingt verlässlich, aber sie können im Endergebnis wohl doch einen Eindruck vermitteln, in welche Richtung sich die Autoquote bewegt. In der vorliegenden Arbeit soll empirisch dargestellt werden, ob und inwieweit Haushalte ohne Auto mit dem Gedanken spielen, sich ein Auto anzuschaffen. Und umgekehrt: Inwieweit ist in Haushalten mit einem oder mehreren Autos dessen/deren Abschaffung überhaupt ein Thema, unter bestimmten Bedingungen vorstellbar oder sogar wahrscheinlich?

Obwohl eine sozialtechnologische Verwendung der Befunde kein primäres Anliegen ist, können und sollen die Ergebnisse Anregungen für die Verkehrspolitik allgemein und speziell für die städtische Verkehrsplanung und -gestaltung liefern. Von grundlegender Bedeutung ist dabei die Frage, ob und gegebenenfalls speziell bei welchen Gruppen Bemühungen um Autolosigkeit überhaupt einen Sinn machen. Wenn es z.B. gelingt, bei den aktuellen Auto-Haushalten Gruppen zu identifizieren, die sich ein Leben ohne Auto vorstellen können und dem Ganzen mehr oder weniger aufgeschlossen gegenüberstehen, dann hätte man gleichzeitig Zielgruppen für die angesprochenen Umsteuerungsbemühungen im Verkehrswesen. Bei Haushalten ohne Auto wird es Gruppen geben, die zu einem Übergang auf das Auto neigen, und hier ist die Frage, wie, mit welchen Argumenten und gegebenenfalls mit welchen Anreizen man einen Verbleib in der Gruppe der Autolosen fördern könnte.

Etliche Ergebnisse, die in dieser Arbeit vorgetragen werden, können zumindest beanspruchen, einen hilfreichen Beitrag zu kontroversen Punkten in der verkehrspolitischen Diskussion zu leisten. Mehr darüber zu wissen, welche Haushalte kein Auto haben, ist z.B. bedeutsam für die Abschätzung der „Verteilungswirkungen“ einer Verteuerung des Autofahrens. Diejenigen, die kein Auto haben, werden z.B. von höheren Benzinpreisen nicht betroffen, und wenn tatsächlich vor allem Haushalte mit niedrigem Einkommen kein Auto haben, dann kann man auch nicht behaupten, eine Verteuerung des Autofahrens würde in erster Linie die „sozial Schwachen“ treffen.

1.3 Gang der Untersuchung

In ihrem Kern ist unsere Arbeit eine empirische Studie. Wie bei empirischen Studien üblich, wurde der Forschungsprozess mit einer Aufarbeitung der einschlägigen Literatur begonnen. Dieser Schritt sollte einen Ein- und Überblick über den Stand der Forschung bringen und gleichzeitig Thesen, Themen und spezifischere Fragestellungen für die empirische Erhebung generieren. Wichtige Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes sind in Kapitel 2 festgehalten. Unter der Überschrift „Autolosigkeit und Autobesitz im Spiegel der bisherigen Forschung“ wird in diesem Kapitel die vorhandene Literatur zu autolosen Haushalten nicht vollständig, sondern bereits ziemlich selektiv mit Blick auf die nachfolgenden empirischen Analysen beleuchtet. Zum Teil wird aber auch über Dinge berichtet, die in den späteren empirischen Arbeitsschritten nicht mehr wieder aufgegriffen werden. Insgesamt dient Kapitel 2 zum einen noch als Einstieg in die Thematik, zum anderen als eine Art thematische Rahmung. Das Kapitel wurde bewusst relativ knapp gehalten und kann nur bedingt das Etikett eines Theorieteils beanspruchen.

Die Empirie gliedert sich in zwei Teile: Sekundäranalysen zweier vorliegender Erhebungen und eine eigene Primärerhebung in der Stadt München. Bei den zwei Datenbeständen, die sekundäranalytisch ausgewertet werden, handelt es sich um die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) des Jahres 1998 und um das sozio-ökonomische Panel (SOEP) im Querschnitt ebenfalls des Jahres 1998. Sowohl die EVS als auch das SOEP sind deutschlandweite Erhebungen. Die EVS wird in Kapitel 3 ausgewertet, das SOEP in Kapitel 4. Mit der EVS und dem SOEP lassen sich das Sozialprofil und die Sozialstruktur autoloser Haushalte relativ gut untersuchen, aber ansonsten sind die Analysemöglichkeiten auf der Grundlage dieser Datenbestände sehr begrenzt. Dies war der Grund und Auslöser für die Idee der Initiierung einer eigenen Primärerhebung zum Thema autoloser Haushalte.

Diese Primärerhebung wurde in den Monaten Februar und März des Jahres 2002 in der Stadt München in der Form einer telefonischen Befragung von 600 Haushalten ohne Auto und – als Vergleichsgruppe – 600 Haushalten mit Auto realisiert. Die Darstellung, Analyse und Interpretation der Ergebnisse dieser Befragung bildet den Hauptteil des Buches und erfolgt in dem umfangreichen Kapitel 5. In diesem Kapitel werden zuerst ein paar Grundinformationen zur Stadt München als Untersuchungsgebiet gegeben und die Konzeption und Durchführung der Telefonbefragung genauer erläutert. Die inhaltlichen Unterpunkte von Kapitel 5 folgen im Wesentlichen den Themenfeldern bzw. Modulen der Befragung und sollen an dieser Stelle nicht aufgelistet werden, zumal sie sich problemlos dem Inhaltsverzeichnis entnehmen lassen.

Das Schlusskapitel 6 gibt eine kurze Gesamtskizze der empirischen Befunde. Sodann wird explizit auf eine Reihe von Beschränkungen der Untersuchung verwiesen und weiterer Forschungsbedarf an verschiedenen Stellen aufgezeigt.

Unabhängig vom Gang der Untersuchung und von deren Stärken und Schwächen, sei am Ende dieser Einführung noch ein Dank ausgesprochen: Adressat dieses Dankes ist die Deutsche Forschungsgemeinschaft DFG, da sie in der Zeit vom Mai 2001 bis Oktober 2002 die Studie unterstützt und finanziell gefördert hat (unter der Projektkennziffer: PR 237/3-1). Ohne die DFG-Förderung hätte die Primärerhebung nicht durchgeführt werden können, und auch das vorliegende Buch wäre nicht entstanden.

2. Autolosigkeit und Autobesitz im Spiegel der bisherigen Forschung

Ausgehend von einem kurzen Überblick über die Forschung zum Verkehr, Auto und Autolosigkeit soll das spezielle Phänomen der Autolosigkeit in diesem Kapitel 2 auf der Basis einschlägiger Literatur im Wesentlichen in drei Schritten beleuchtet werden: Im ersten Schritt wird die Autolosigkeit selbst genauer umschrieben und charakterisiert. Dazu gehört eine Rekapitulation des zeitlichen Trends der Autoausstattung der Haushalte in Deutschland, und weiterhin eine eingehendere Erörterung, ob, inwieweit und in welchen Hinsichten Autolosigkeit bzw. Autobesitz ein stabiles und bedeutsames Lebenslagemerkmal darstellt. Für das Phänomen der Autolosigkeit wird dann im zweiten Schritt nach Determinanten und Bestimmungsfaktoren gefragt. Wie bereits in Abschnitt 1.2 angesprochen, kann man die Frage nach den Einflussfaktoren zum einen über eine Charakterisierung des Sozialprofils autoloser Haushalte angehen und zum anderen über direkte Analysen bekundeter Motive für die Autolosigkeit. Beide Herangehensweisen wurden in der bisherigen Forschung schon erprobt, und die Ergebnisse der einschlägigen Arbeiten sollen hier zusammengefasst werden. Dem Motiv des Umweltschutzes und der Dimension einer „freiwilligen versus unfreiwilligen“ Autolosigkeit sind dabei eigenständige Abschnitte gewidmet. Im dritten Schritt wird es dann um Effekte und Folgewirkungen der Autolosigkeit gehen. Mit Blick auf die spätere Empirie werden in diesem Zusammenhang nicht gesamtgesellschaftliche, sondern individuelle Auswirkungen der Autolosigkeit thematisiert. Solche individuellen Effekte erstrecken sich z.B. auf das Freizeitverhalten oder auf den räumlichen Aktionsradius von Personen.

2.1 Einschlägige Forschungsbemühungen im Überblick

Themen und Fragestellungen im Bereich von Auto und Verkehr werden bevorzugt von verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen und verkehrsökonomischen Disziplinen bearbeitet. Eine Verkehrssoziologie als etablierte Teildisziplin der Soziologie gibt es bis heute nicht (Rammler 2001). Auf einer etwas kontinuier-

licheren Basis haben sich in den Sozialwissenschaften die Psychologen mit Thematiken im Verkehrsbereich beschäftigt, und zwar in erster Linie mit Problemen der Verkehrssicherheit, der Fahreignung und Fahrtauglichkeit von Personen sowie mit Programmen der Verkehrserziehung (zur empirisch orientierten Verkehrspsychologie vgl. z.B. die Aufsatzsammlung von Schlag 1999).

Eigenständige sozialwissenschaftliche Beiträge zum Auto finden sich zwar in der Literatur reichlich, aber diese sind in ihren Anliegen sehr disparat, haben eher punktuellen Charakter und verwenden ein breites und schillerndes Methodenspektrum. Trotz mehrerer und zum Teil gut gelungener Arbeiten zur Psychologie und Psychoanalyse des Autos und des Autofahrens (u.a. Sachs 1984; Hilgers 1994; Holte 2000) ist dies ein Bereich, der keinen Eingang in den Grundkanon der Arbeitsgebiete der Verkehrspsychologie gefunden hat. In der Soziologie kommen sporadische Beiträge zum Auto aus der Techniksoziologie (z.B. Canzler 1996), aus der Kultursoziologie (z.B. Burkart 1994), aus der Sozialstrukturanalyse (z.B. Franzpötter 1999) und aus der Umweltsoziologie (z.B. Heine et al. 2001). Überwiegend wird dabei auf das Auto als eines von mehreren möglichen Demonstrationsobjekten rekurriert: auf das Auto als ein besonderes technisches Artefakt, als ein beispielhaftes Kultursymbol, als ein mögliches Status- bzw. Lebenslagemerkmal und als eine Facette von mehr oder weniger umweltorientiertem Verhalten. Seitens der Ökonomie und in der Volkswirtschaftslehre ist das Auto primär als ein langlebiges und relativ kostspieliges Konsumgut von Interesse. Hier interessiert man sich für Auto-Verkaufszahlen im Konjunkturzyklus, für aktuelle Trends in den bevorzugten Automarken und natürlich auch für längerfristige Entwicklungen in der Autoausstattung und im Mobilitätsverhalten von Haushalten (vgl. z.B. Bjorner 1999). Schließlich begegnen wir in Ansätzen auch so etwas wie einer „Politologie des Autos“ (Canzler 1999: 27). Politikwissenschaftliche Analysen des Automobilismus befassen sich z.B. mit der Frage, ob und inwieweit der Siegeszug des Autos Ergebnis bewusster politischer Steuerung war, oder mit der Frage, weshalb die vielfach propagierte „Politik der Verkehrswende“ bislang so wenig Erfolg hatte.

Weder in den Subdisziplinen der Verkehrswirtschaft und der Verkehrspsychologie, noch im Rahmen der genuin sozialwissenschaftlichen Beiträge zum Auto bildet die Autolosigkeit einen Gegenstand, dem besondere Beachtung geschenkt wird. Dies bringt es mit sich, dass ein Durchlauf durch diese Literatur nur vereinzelt brauchbare Hinweise und wertvolle Anregungen für die Themenstellung autoloser Haushalte liefert. Direkt und unmittelbar einschlägig sind immerhin eine Reihe von länderspezifischen Studien, die sich mit der Dynamik und mit Bestimmungsfaktoren von „car ownership“ befassen und üblicherweise in den internationalen Fachzeitschriften der Verkehrsforschung zur Publikation gelangen. Zumeist handelt es sich bei diesen Arbeiten um ökonometrische Modelle, die auf der Basis großer Stichproben in multivariaten Regressionen die Effekte diverser Einflussfaktoren auf den Autobesitz schätzen. Die berücksichtigten Einflussfaktoren beziehen sich überwiegend auf soziodemografische

Merkmale, und die Ergebnisse können deshalb zur Charakterisierung des Sozialprofils autoloser Haushalte verwendet werden (mehr dazu in Abschnitt 2.4).

Beschränken wir uns auf die deutschsprachige Literatur, verdienen mindestens vier Arbeiten auf jeden Fall eine explizite Erwähnung: In einem Buch mit dem Titel „ÜberLeben ohne Auto“ haben Nikolaus Huhn und Matthias Lemke (2000) mehr als 60 Fallgeschichten autofreier Personen und Haushalte zusammengestellt. Diese Fallgeschichten mit einem Umfang von jeweils ein bis zwei Seiten wurden von den Betroffenen selbst geschrieben und informieren über Gründe für den „Verzicht“ auf ein Auto, über Vor- und Nachteile der Autolosigkeit, über Reaktionen des sozialen Umfeldes u.ä. Eine Zusammenstellung von Einzelfallgeschichten ergibt zwar noch keine wissenschaftliche Arbeit, nichtsdestotrotz ist die Lektüre solcher Geschichten mit ihren subjektiven Deutungen und Interpretationen in hohem Maße informativ und anregend.

Schon eher wissenschaftlich fundiert ist ein kleineres, inzwischen mehr als zehn Jahre zurückliegendes und in Buchform dokumentiertes Feldexperiment von Hiltrud Burwitz, Henning Koch und Thomas Krämer-Badoni (1992). Burwitz et al. untersuchten sieben Familien bzw. Haushalte in Bremen, die sich freiwillig bereit erklärt hatten, für vier Wochen auf die Nutzung ihres Autos zu verzichten. Die Haushalte wurden zunächst im Rahmen eines Einführungsinterviews befragt, weiterhin führten sie in den vier Experimentwochen ein Mobilitätstagebuch, und schließlich berichteten sie in einem abschließenden Gespräch über ihre Erfahrungen in dem autofreien Monat. Das Material dieses Experiments ist detailliert und qualitativ facettenreich, aber auf Grund der wenigen Fälle und der selektiven Auswahl sicher nicht verallgemeinerungsfähig (für ein ähnliches Experiment in einem größeren Umfang vgl. Beik et al. 1998).

Am ehesten vergleichbar mit der empirischen Untersuchung, wie sie in diesem Buch präsentiert wird, ist eine Vorläuferstudie von Oscar und Ulrike Reutter (1996). Die Reutter/Reutter-Arbeit basiert auf einer Erhebung, in der autofreie Haushalte speziell in der Stadt Dortmund untersucht wurden. Konkret handelt es sich um eine im Jahr 1992 durchgeführte telefonische Befragung von 146 Personen, die in Haushalten ohne Auto lebten. Die vier wesentlichen Themenfelder der Studie waren die Sozialstruktur autofreier Haushalte (verbunden mit dem Versuch zur Herausarbeitung unterschiedlicher Typen autofreier Haushalte), die Motive für ein Leben ohne Auto, die Organisation des autofreien Lebensalltags und die Zufriedenheit der Menschen in autofreien Haushalten mit ihrem Leben ohne Auto. Nicht zuletzt auf Grund der geringen Fallzahl autoloser Haushalte sind die von Reutter und Reutter vorgelegten Auswertungen ihrer Daten inhaltlich und vom methodisch-statistischen Anspruch her sehr begrenzt. Überwiegend werden die Ergebnisse in der Form von bivariaten Kreuztabellen und Mittelwertvergleichen dargestellt. Ein zweifellos gewichtiger Mangel der Studie ist, dass eine Vergleichs- bzw. Kontrollgruppe von Haushalten mit Auto fehlt. Reutter und Reutter sind ganz offensichtlich bemüht, im Detail zu belegen, dass die Menschen in autofreien Haushalten eigentlich ganz zufrieden mit ihrem

Leben ohne Auto sind und ihre Autolosigkeit nicht als wesentliche Einschränkung sehen. Dieser Befund bleibt jedoch fraglich, solange man Zufriedenheiten in verschiedenen alltäglichen Lebensbereichen nicht vergleichend bei Haushalten mit und ohne Auto betrachtet. Auf weitere Ergebnisse der Studie soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden, zumal in den folgenden Abschnitten von Kapitel 2 noch wiederholt auf die Reutters zurückverwiesen wird.

Eine vom Schweizerischen Nationalfonds im Rahmen des Forschungsprogramms „Verkehr und Umwelt“ geförderte Studie von Hannes Müller (1999) lehnte sich in ihrem Design und Erhebungsprogramm stark an die Reutter/Reutter-Studie an. Einer der Gründe dafür war, dass ein Vergleich der Situation autofreier Haushalte in der Schweiz und Deutschland angestrebt wurde. Mittels Telefoninterviews wurden im Jahr 1997 insgesamt 300 autofreie Haushalte in Basel, Bern und Zürich untersucht. Anders als bei Reutter und Reutter wurden autofreie „Ruhestandshaushalte“ (alle Haushaltsmitglieder älter als 65 Jahre) von vorneherein aus der Stichprobe ausgeschlossen. Müller tendiert dazu, diese nicht unwesentliche Beschränkung seiner Stichprobe bei der Interpretation seiner Befunde mitunter zu unterschlagen. So z.B. wenn er in zusammenfassenden Darstellungen und Kurzversionen stets betont, dass nur rund 20% der autolosen Haushalte aus finanziellen, gesundheitlichen oder anderen Gründen „unfreiwillig“ autolos seien, die eindeutige Mehrheit hingegen das Leben ohne Auto „freiwillig“ gewählt hätte. Wie bei Reutter und Reutter bewegen sich auch bei Müller die Analysen auf einem elementaren statistischen Niveau, und auch in der Schweizer Studie fehlen die Auto-Haushalte als Vergleichs- bzw. Kontrollgruppe.

Aus den vier genannten Arbeiten lässt sich ein gewisser Grundstock an Wissen über autofreie Haushalten destillieren. Dieser Grundstock kann ergänzt werden durch Rekurs auf Arbeiten, die in einem weiteren Umfeld das Auto und die Autolosigkeit thematisieren. Trotzdem ist es insgesamt so, dass noch beträchtliche Wissenslücken bestehen.

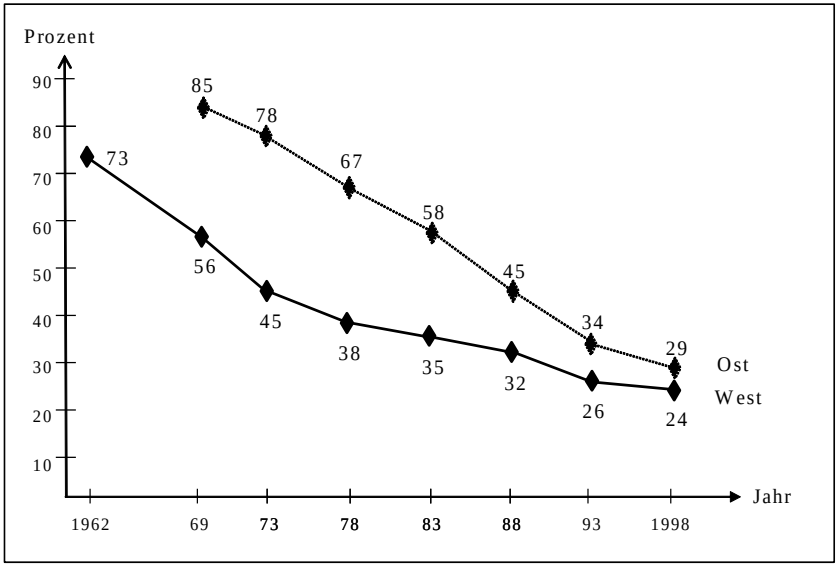
2.2 Zum Trend autoloser Haushalte

Im Rahmen einer Auseinandersetzung mit autolosen Haushalten ist es angebracht, sich zunächst einmal einen Einblick in die Entwicklung der Auto-Motorisierung zu verschaffen. Dabei kann an dieser Stelle nicht die Technik- und Ideengeschichte des Autos nachvollzogen werden (vgl. dazu die instruktiven Bücher von Sachs 1984 und Canzler 1996), vielmehr seien nur ein paar wenige Zahlen zur Autoausstattung der Privathaushalte festgehalten.

Während Deutschland in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts im wesentlichen ein Eisenbahnland war, wurde der Übergang zum Autoland in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts und eigentlich erst ab Ende der 1950er Jahre be-

werkstelligt. Zwar verkaufte Henry Ford in den USA schon bis 1927 mehr als 15 Millionen Exemplare seiner „Tin Lizzie“, und der führerscheinlose Adolf Hitler (nebst Gefolgschaft) träumte in den 1930er Jahren vom Volkswagen, aber für breite Bevölkerungsschichten kam das Auto in Deutschland erst mit dem sogenannten Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit. Das Auto wurde zum „zentralen Eckpfeiler privater Lebensentwürfe“ (Knie 1999: 131), und immer mehr Menschen machten sich mit der „unabdingbaren Kulturtechnik“ (Canzler 1999: 38) des Autofahrens vertraut, was nicht nur privaten Wohlstand, sondern auch eine gesamtgesellschaftliche Erneuerung signalisierte. Im Zuge dieser Entwicklung ist die Zahl der Haushalte ohne Auto in Deutschland (ebenso wie in vielen anderen Ländern) drastisch gesunken.

Abbildung 2.1: Quote autoloser Haushalte in West- und Ostdeutschland im Zeitraum von 1962 bis 1998 (Prozentangaben)



Datenbasis: Für Westdeutschland die Einkommens- und Verbrauchsstichproben; für Ostdeutschland bis 1988 Angaben aus den statistischen Jahrbüchern der DDR und ab 1993 ebenfalls die Einkommens- und Verbrauchsstichproben.

Die verlässlichste Datenquelle zur Entwicklung der Autoquote in Westdeutschland ist die in einem Turnus von zumeist fünf Jahren stattfindende Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes. Hier wird bei einer Stichprobe von rund 0,2% aller Haushalte jeweils die Ausstattung mit einem Satz verschiedener Gebrauchsgüter erfasst, wobei das Auto stets in der Frageliste enthalten ist (für weitere Informationen zur EVS vgl. Abschnitt 3.1). Etwas

schwieriger gestaltet sich die Rekonstruktion des Trends für Ostdeutschland, da man sich hier für die Zeit bis zur Wiedervereinigung im Jahr 1990 auf Angaben aus den statistischen Jahrbüchern der DDR verlassen muss. Wie sich der Anteil autoloser Haushalte in der Zeitspanne von 1962 bis 1998 konkret entwickelt hat, ist in Abbildung 2.1 dokumentiert (als Literaturquellen für diese Abbildung siehe Glatzer 1998: 295; Kirchberg 1999: 239; Krebs und Behrends 2002: 958).

Aus der Abbildung lässt sich ablesen, dass – grosso modo – in Westdeutschland in den vierzig Jahren von 1960 bis 2000 die Quote der autolosen Haushalte von rund drei Vierteln auf ein Viertel gesunken ist. Massiv war der Übergang zum Auto im Westen vor allem in den 1960er bis Mitte der 1970er Jahre. Seitdem ist eine gewisse Stabilisierung zu beobachten, die sich freilich überwiegend aus der Logik des Zahlenraumes ergibt.

In der DDR setzte der Prozess der Auto-Motorisierung der Privathaushalte später ein, verlief langsamer und bewegte sich bekanntlich fast gänzlich im Kleinwagensegment (ausführlicher dazu Kirchberg 1999). Kurz vor der Wende, im Jahr 1988, lebten in Ostdeutschland noch 45% der Haushalte ohne ein Auto. Die deutsche Wiedervereinigung löste im Osten einen regelrechten Motorisierungsschub aus, wobei sich dieser Schub nicht nur auf die Zahl der Autos, sondern auch und in erster Linie auf die Autotypen erstreckte. Heute ist die Zahl der Autohaushalte in Ostdeutschland nur noch wenige Prozentpunkte niedriger als in Westdeutschland. Und da das „Westauto“ sowie dessen Typ signalisiert, ob und wie gut man/frau in der neuen Gesellschaft angekommen ist, dürfte das Auto für die Ostdeutschen subjektiv sogar wichtiger sein als für die Westdeutschen. Nicht zuletzt wegen der geringeren Verstädterung in Ostdeutschland kann man erwarten, dass sich die Ost-West-Autokurven demnächst schneiden werden.

Was kann man nun aus der obigen Abbildung 2.1 lernen? Möglicherweise zwei Dinge: Zum einen sind – mit 25% im Jahr 1998 für Gesamtdeutschland – die Haushalte ohne Auto eine Gruppe, die quantitativ ins Gewicht fällt, sicher mehr ist als eine Restkategorie und deshalb in der Verkehrspolitik nicht vernachlässigt werden sollte. Wenn in verkehrspolitischen Diskussionen oft wie selbstverständlich davon ausgegangen wird, dass mehr oder weniger alle ein Auto haben, dann geht das an der Realität, wie sie noch besteht, schlichtweg vorbei und spiegelt nicht selten die „Windschutzscheibenperspektive“ derer wider, die in der Verkehrspolitik das Sagen haben, nämlich autofahrende Männer in den mittleren Altersgruppen. Wie wir später noch sehen werden, haben in Großstädten bis zu 40% der Haushalte kein Auto, und angesichts solcher Zahlen zeugt die Unterstellung, autolose Haushalte hätten Exoten-Charakter, von einer groben Verkennung der Sachlage.

Weiterhin und zweitens erinnert uns Abbildung 2.1 daran, dass das Auto nicht unvermeidlich, gottgegeben und zwangsläufig ist. Es ist erst 30 Jahre her, als noch rund 50% der Haushalte im Westen und rund 80% der Haushalte im Osten Deutschlands ohne ein Auto gelebt haben. Die Frage ist, ob sich tatsäch-

lich die gesellschaftlichen Bedingungen so stark verändert haben, dass ohne Auto nichts mehr geht und ein Leben ohne Auto für Privathaushalte undenkbar ist. Zum Teil haben wir uns gewiss in einer Motorisierungsspirale verfangen mit den Ablaufschritten „Anstieg der Autonutzung → Rückgang der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln → Rückgang des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln → Anstieg der Autonutzung“. Die Motorisierungsspirale beschreibt einen mehr oder weniger eigendynamisch ablaufenden Prozess, der auf den ersten Blick zwingend erscheint. Man sollte allerdings im Auge behalten, dass im Fall einer Trendumkehr, z.B. durch eine politisch induzierte Verteuerung des Autofahrens, eventuell auch ein Spiralenprozess mit umgekehrtem Vorzeichen in Gang kommen kann.

Neben dem massiven Rückgang des Anteils autofreier Haushalte lassen sich im Autobereich mehrere andere, relativ dauerhafte Trends beobachten, z.B. die Tendenz zum Zweitauto in Mehr-Personen-Haushalten, die Neigung zu PS-stärkeren Modelltypen und die verstärkte Nachfrage nach sogenannten Erlebnis-Fahrzeugen (Jeeps, Landrover, SUVs = sport utility vehicles). Da diese Entwicklungen nicht unmittelbar Gegenstand der vorliegenden Arbeit sind, sei hier nicht weiter darauf eingegangen.

2.3 Autolosigkeit als Lebenslagemerkmal

Ob ein Haushalt ein oder mehrere Autos hat, wird im Rahmen der Einkommens- und Verbrauchsstichproben als ein Merkmal der „Geräte-Ausstattung“ von Haushalten gesehen (Glatzer 1998). Tatsächlich jedoch dürfte der Autobesitz sehr viel bedeutsamer sein als z.B. die Ausstattung eines Haushalts mit einer Waschmaschine, einem Geschirrspülautomaten oder einem Anrufbeantworter. Die Autoverfügbarkeit erscheint insofern ein wichtiges Lebenslagemerkmal, als man davon ausgehen kann, dass das, was Haushalte und Personen in verschiedenen Lebensbereichen tun und wie sie von ihren Mitmenschen eingeschätzt werden, in hohem Maße vom Autobesitz beeinflusst wird. Gestützt auf die einschlägige Literatur, bietet sich hier eine Unterscheidung von zwei, miteinander zusammenhängenden Aspekten an: erstens das Auto im Zusammenhang mit sozialer Ungleichheit und zweitens das Auto im Zusammenhang mit sozialer Integration.

Auto und soziale Ungleichheit

Dass das Auto vielfach als Statussymbol fungiert, ist bekannt und längst keine genuin soziologische Erkenntnis mehr. Durch das Auto und die Art ihres Autos versuchen Personen und Haushalte, die von ihnen erreichte gesellschaftliche

Stellung anzuzeigen. Ein Auto, das z.B. 30.000 Euro kostet, kann sich schließlich nicht jeder leisten, sodass hier allein schon über den Preis Ex- und Inklusionsprozesse in Gang gesetzt werden. Im Vergleich zu anderen Statusgütern, z.B. im Vergleich zu einer luxuriösen Wohnzimmereinrichtung, hat das Auto den Vorteil, dass man es fast überall hin mitnehmen kann, es also in sehr verschiedenen Kontexten öffentlich vorführbar ist (Tully und Wahler 1996). Die Autoindustrie unterstützt und gestaltet ihre Produkte als „Instrument für soziale Distinktionskämpfe“ (Bourdieu 1982), indem sie diese – in fast soziologischer Lehrbuchmanier – in Klassen einteilt, angefangen vom Kleinwagensegment, über die Mittelklasse und die obere Mittelklasse, bis hin zur Luxusklasse. Noch etwas diffiziler sind Bezeichnungen wie A- oder S-Klasse, bei denen offen bleibt, was sie genau bedeuten sollen.

Nun könnte man argumentieren, dass im Zuge der allgemeinen Verbreitung des Autos sowohl der Autobesitz als auch der Autotyp als gesellschaftliche Differenzierungskriterien in den Hintergrund getreten sind. Bereits in den 1980er Jahren diagnostizierte Wolfgang Sachs (1984: 201 ff.) eine „Entzauberung des Automobils“. Das Auto sei vom einstigen Luxusgut zu einer „Allerweltsware“ herabgesunken und zum „banalen Inventar in jedermanns Haushalt“ geworden. Die Ausstrahlungskraft der großen Wagen sei verblasst, und dort, wo die meisten zum Auto gezwungen seien, gewinne die „Exklusivität der Autolosen“ eine neue Anziehungskraft. Im souveränen Verzicht auf das Auto sieht Sachs bereits ein „neues Statusprivileg“ heraufziehen (zur Frage der Erosion des Automobil-Leitbildes vgl. auch Canzler 1996).

Viele Menschen, ob mit oder ohne Auto, scheinen dieses neue Privileg allerdings noch nicht entdeckt zu haben, und das Sachssche Szenario mutet verfrüht und voreilig an. Der Autor selbst verweist an einer anderen Stelle seines Buches (S. 220) auf die Gefahr einer Marginalisierung der Unmotorisierten; in einer autozentrierten Gesellschaft werde der Autokauf leicht zu einer Sache der Selbstverteidigung, um – auf dem Arbeitsmarkt und auch im privaten Leben – einer sozialen Deklassierung zu entgehen. In der Tat könnte man für Statusgüter, und so auch für das Auto, die generelle These formulieren, dass ihr Statuswert mit zunehmender Verbreitung in der Bevölkerung sinkt, aber gleichzeitig die Statusgefährdung für diejenigen, die das Gut nicht haben, steigt. Die Statusgefährdung beim Nichtbesitz eines Autos deutet sich z.B. an, wenn gelegentlich schon vorgeschlagen wird, dies als ein Indiz für Armut, genauer für sogenannte Deprivationsarmut zu werten (vgl. z.B. Klocke 2000). Als arm werden beim Konzept der Deprivationsarmut Personen klassifiziert, die eine bestimmte Anzahl von als notwendig angesehenen Ausstattungsgütern in ihrem Haushalt nicht haben, weil sie sich diese nicht leisten können. Selbst wenn es so ist, dass die Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland ein Auto als notwendig und unverzichtbar einstuft, muss man subjektiv als Einzelperson sich dem nicht anschließen.

Folgt man den von Huhn und Lemke (2000) zusammengestellten Fallgeschichten autofreier Haushalte, wird die Statusrelevanz des Autobesitzes dergestalt deutlich, dass die Betroffenen immer wieder von sich aus auf Reaktionen ihres sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit zu sprechen kommen. Inhaltlich reichen diese Reaktionen offenbar von Bewunderung und Unterstützung, über Spott und Witzeleien, bis hin zu offener Zurückweisung und Ablehnung. Insbesondere wohlmeinende Freunde und Verwandte scheinen im stillen Kämmerlein den Autolosen gerne den Rat zu geben, doch endlich „vernünftig“ zu werden und ein Auto für den eigenen Haushalt anzuschaffen. Wie sich, auch quantitativ, die Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit im einzelnen verteilen, lässt sich aus Fallgeschichten nicht erschließen.

Selbst wenn Autobesitz und Autotyp im Zuge der Massenmotorisierung auf der vertikalen Dimension der sozialen Ungleichheit an Bedeutung verloren haben, bleibt die horizontale Dimension. „Jenseits von Klasse und Schicht“ (Beck 1986: 121) haben sich in modernen Gesellschaften Lebensstile und soziale Milieus herausgebildet, die sich nicht mehr ohne Weiteres auf einer Unten-Oben-Skala einordnen lassen, sondern mehr oder weniger „gleichwertig“ nebeneinander stehen. Die neuere Sozialstrukturanalyse hat hier beträchtliche Anstrengungen unternommen, brauchbare Kriterien und Indikatoren zur Abgrenzung verschiedener Lebensstile und/oder sozialer Milieus zu finden (für eine Übersicht über die Lebensstilforschung vgl. z.B. Hartmann 1999). Wenn zur Bestimmung von Lebensstilen in der einschlägigen Forschung allerdings zum Teil mehr als 100 Indikatoren herangezogen werden, dann muss man sich wohl zu Recht fragen, was damit noch gewonnen werden soll. Und angesichts der Fülle von Kriterien ist es überraschend, dass bislang weder der Autobesitz noch der Autotyp als lebensstilbildende Merkmale systematisch erprobt wurden.

Im Vergleich zu anderen Merkmalen, die in der Sozialstrukturanalyse als lebensstilbildend bzw. milieukonstituierend vorgeschlagen und diskutiert werden, hätte speziell der Autobesitz auf den ersten Blick durchaus Vorteile: Es handelt sich um ein relativ „hartes“ Merkmal, das sich einfach und valide erfassen lässt. Zudem gibt es genug empirische Hinweise, dass für viele Menschen das Auto ein zentrales „Identifikations- und Projektionsmedium subjektiver Wünsche, Emotionen und Lebensentwürfe“ (Franzpötter 1999: 41) darstellt. Etliche Freizeitaktivitäten z.B., wie sie gerne zur Konstruktion von Lebensstiltypologien verwendet werden, könnten ohne ein Auto überhaupt nicht ausgeübt werden. Und es spricht auch einiges für die Vermutung, dass für die soziale Einstufung von Personen deren Auto wichtiger ist als etwa ein monatlicher Theaterbesuch. Doch wie gesagt, Autobesitz und Autotyp wurden in der bisherigen Lebensstilforschung kaum beachtet.

In der wohl noch immer bedeutsamsten Lebensstilstudie, „Die feinen Unterschiede“ von Pierre Bourdieu (1982), taucht das Auto zwar auf, aber es hat eher den Charakter eines modischen und belanglosen Accessoirs, das gleichberechtigt neben den bevorzugten Möbelstücken und der lebensstiltypischen

Kopfbedeckung steht. Bourdieu befasst sich mit den „Distinktionswerten“ verschiedener Automarken (in den 1970er Jahren in Frankreich), aber nicht mit der Bedeutung des Autobesitzes. Ähnlich verfährt Reiner Franzpötter (1999), wenn er eine Verbindung herstellt zwischen den bevorzugten Automarken und typischen Gebrauchsweisen des Autos einerseits und den fünf Sozialmilieus in der „Erlebnisgesellschaft“ von Schulze (1992) andererseits. Es ist zwar interessant zu wissen, dass im „Niveaumilieu“ die automobilen Spitzenprodukte und Premiummarken bevorzugt werden, im „Harmoniemilieu“ die Klein- und Kompaktwagen, im „Integrationsmilieu“ der VW-Golf als Inbegriff eines klassenlosen Autos usw., aber für unsere Thematik der autolosen Haushalte ist dies nicht unmittelbar bedeutsam. Immerhin findet sich bei Franzpötter die Vermutung, dass es am ehesten im „Selbstverwirklichungsmilieu“ eine Gruppe von Personen gibt, die bewusst auf ein Auto verzichtet bzw. das Auto bewusst abgeschafft hat. Schätzungen zur Größenordnung dieser Gruppe gibt der Autor leider nicht.

Auto und soziale Integration

Neben der Perspektive, den Autobesitz mit vertikaler und horizontaler sozialer Ungleichheit in Verbindung zu bringen, ist die Verknüpfung von Auto und sozialer Integration in der einschlägigen Literatur ein regelmäßiges Thema. Die Grundidee dabei ist, dass das Auto und der Automobilismus – trotz zusätzlicher Differenzierungen, die damit geschaffen werden – gleichzeitig für einen verstärkten sozialen Zusammenhalt sorgen. Integration wird in der sozialwissenschaftlichen Diskussion zum einen als ein Merkmal auf der Systemebene gesehen und zum anderen als ein Merkmal der handelnden Individuen (ausführlich zu dieser Unterscheidung von „Systemintegration“ als Kollektivmerkmal und „Sozialintegration“ als Individualmerkmal vgl. Esser 2000: Kap. 6), und für beide Integrationsformen lässt sich eine Bedeutung des Autos behaupten.

Auf der Systemebene war und ist das Auto „Sinnproduzent“ und „Projektionsfläche kollektiver Wünsche“ (Sachs 1984) und sorgt damit für eine gewisse Harmonisiserung und Vereinheitlichung individueller Ziele und Orientierungen. Speziell in Deutschland war die historische Entwicklung so, dass die Bevölkerung in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen staunend und mit Bewunderung der Automotorisierung in den USA folgte. Erst in der Nachkriegszeit wurde aus dem Traum vom eigenen Auto nach und nach ein realistisches Ziel, das fraglos und in vollem gesellschaftlichem Konsens angestrebt wurde. Ähnlich wie zuerst in den USA und später in Deutschland verlief die Entwicklung mit einer gewissen Zeitverzögerung sodann in Ländern wie z.B. Japan (Riessland 1999), und auch in China gibt es offenbar eine enorme Autobegeisterung, die dem aufstrebenden Land aus der Sicht der Bevölkerung vermeintlich Ziel und Richtung gibt. Makrosoziologisch wird der Erfolg des Automobils oft damit erklärt, dass das Auto zum einen an zentrale Werte und Leitideen moderner Ge-

sellschaften anknüpft und zum anderen verstärkend auf diese zurückwirkt. Als kulturelle Werte, die dabei im Spiel sind, nennt Burkart (1994) u.a. Autonomie, Individualität, Selbstbestimmung, soziale Mobilität, Emanzipation und Demokratie. Rammler (1999, 2001) spricht von einer speziellen Affinität und einer besonderen Wahlverwandtschaft von Mobilität und Moderne in dem Sinn, dass das Auto Voraussetzung und gleichzeitig Folge gesellschaftlicher Modernisierung sei. Und für Canzler (2000: 204) ist das Auto „die ideale technische Unterstützung für die gesellschaftliche Individualisierung". Während wir uns – nach einer Metapher von Peter Berger (1996: 51) – im Zeitalter der Eisenbahn zu vorgegebenen Zeiten auf vorgefertigten Gleisen bewegt haben, bestimmen wir im Zeitalter des Autos und der „Ortspolygamie" (Beck 1997: 127) unsere Zeiten, Wege und Ziele individuell und eigenständig.

Empirisch griffiger als die Systemintegration ist Sozialintegration verstanden als soziale Einbettung und gesellschaftliche Eingliederung einzelner Personen. Dass autolose Haushalte und Personen möglicherweise einige Schwierigkeiten haben, sich nahtlos in „die Gesellschaft" einzufügen, und umgekehrt ein Auto zu einer problemloseren gesellschaftlichen Einbindung beiträgt, lässt sich an einer Reihe von Indizien festmachen: Es beginnt in der Jugend mit dem „Hinfiebern" auf den 18. Geburtstag, der neben dem Wahlrecht in erster Linie den Führerschein und hoffentlich auch ein Auto bringt (mehr dazu bei Tully 1998). Der Führerschein wird gerne als Eintrittskarte ins Erwachsenenleben gesehen, und sein Erwerb ist ein fast klassischer Initiationsritus. Erst wenn die „Kulturation" (Esser 2000: 279) mit Führerschein und Auto geschafft ist, haben die Jugendlichen das Gefühl, so richtig und voll dazu zu gehören. Mangelnde Zugehörigkeitsgefühle mögen sich nicht nur bei autolosen Jugendlichen, sondern auch bei Älteren ohne Auto einstellen. Dass dies im nächsten Schritt zu einer geringen Identifikation mit dem gesellschaftlichen System und/oder zu einer Distanzierung von gesamtgesellschaftlichen Werthaltungen führt, ist dann doch eine etwas gewagte These. Fast standardmäßig begegnet man in der Literatur dem Argument, ein Auto sei in unserer Gesellschaft Voraussetzung für „soziale Teilhabe" (statt vieler Heine et al. 2001). Besagte Teilhabe bezieht sich dabei zumeist auf Kontakte zu anderen Menschen, also auf Integration im Sinne von Interaktion, oder auf die Ausübung von Aktivitäten und die Nutzung von Gelegenheiten. In der Tat liegt es nahe zu vermuten, dass sich Beziehungen zu Verwandten, Freunden und Bekannten, insbesondere wenn diese weiter entfernt wohnen, mit dem Auto leichter aufrecht erhalten und pflegen lassen als ohne Auto. Wenn es aber so ist, dass Personen und deren Freunde und Verwandten auf Grund des Autos weniger Bedenken haben, von der Großstadt aufs Land umzuziehen (oder umgekehrt), dann ist der „Nettoeffekt" des Autos auf die Kontakthäufigkeit nicht unbedingt positiv. Für etliche Aktivitäten und damit verbundene Orte, angefangen von Einkaufsmärkten auf der grünen Wiese, über Sport- und Freizeitstätten, bis hin zu zahlreichen Firmengeländen, ist es zweifellos so, dass sie ohne Auto nur schwer erreichbar sind. Ein problemloser Zugang setzt also ein Auto voraus, was bedeutet, dass sich durch das Auto der

Möglichkeitsraum, der Aktionsradius und das Spektrum potenzieller Aktivitäten ausdehnt und erweitert.

Einige Autoren vertreten in diesem Zusammenhang die Position, die hohe Attraktivität des Autos resultiere nicht so sehr aus der faktischen Einlösung und Umsetzung der erweiterten Handlungschancen, vielmehr seien die bloßen Möglichkeiten, die „Möglichkeitsräume“ (Canzler und Knie 1998) entscheidend. Für Dick und Wehner (1999: 79) z.B. ist das Auto in erster Linie ein „Optionsgenerator“, d.h. ein „Versprechen, das nicht unbedingt eingelöst werden muß, um seine Wirkung zu tun“. Es reiche aus, wenn nur die Möglichkeit bestehe, frei vom „Prokrustesbett der Ankunft- und Abfahrtzeiten öffentlicher Verkehrsmittel“ (Heine et al. 2001: 89), mit dem eigenen Fahrzeug jederzeit alle möglichen Ziele ansteuern zu können. Viele Menschen schätzen es in hohem Maße, in einer Großstadt zu leben, weil sie dort ins Kino, Theater oder in die Oper gehen könnten, obwohl sie das in den letzten zehn Jahren selten oder nie gemacht haben. So ähnlich könnte es sich auch mit der ans Auto geknüpften „Illusion der Freiheit“ verhalten.

Trotz hoher Plausibilität der Vermutung, dass ein Auto die soziale Eingliederung von Personen fördert, haben wir bislang dafür keine klaren Belege aus empirischen Studien. Die schlichte Beobachtung, dass viele Autofahrer mit dem „Fahrziel sozialer Kontakt“ (Heine et al. 2001: 128) unterwegs sind, reicht als Nachweis für kontaktfördernde Wirkungen des Autos nicht aus, denn auch viele Fußgänger und Radfahrer, denen wir begegnen, sind gerade auf dem Weg zu ihrer Familie oder zu Freunden und Bekannten.

2.4 Das Sozialprofil autoloser Haushalte

Vergleichsweise reichhaltig und umfangreich ist die empirische Forschung zu der Frage, wer die autolosen Haushalte sind und durch welche besonderen Merkmale sie sich auszeichnen. Hierzu gibt es zahlreiche nationale und zum Teil auch international vergleichende Studien, deren Ergebnisse in Beiträgen mit dem sinngemäßen Titel „Determinanten/Bestimmungsfaktoren des Autobesitzes“ publiziert werden (für einige neuere Arbeiten vgl. etwa Alperovich et al. 1999; Bjorner 1999; Dargay und Vythoulkas 1999; Pickrell und Schimek 1999; Dargay et al. 2000; Hanly und Dargay 2000; Dargay 2001; Kain 2001). Obwohl in diesen Studien nicht die Autolosigkeit, sondern umgekehrt der Autobesitz die Zielvariable ist, sind die Ergebnisse mit einem einfachen Vorzeichenwechsel für die Autolosigkeit von direkter Bedeutung. In ihren Forschungsdesigns, ihren statistischen Analyseverfahren und in der Auswahl der untersuchten Einflussfaktoren sind die genannten Studien erstaunlich ähnlich, und auch die inhaltlichen Ergebnisse zeigen über verschiedene Länder hinweg eine überraschende Parallelität.

Die empirische Datenbasis sind zumeist mehr oder weniger repräsentative Bevölkerungsumfragen, in denen neben diversen soziodemografischen und anderen Merkmalen auch der Besitz oder Nichtbesitz eines oder mehrerer Autos, sei es auf der Ebene des Haushalts oder auf der Personenebene, erhoben wurde. Je nachdem, ob die Zahl der Autos oder der Autobesitz (ja/nein) ins Blickfeld genommen wird, werden auf der Grundlage dieser Daten multivariate OLS- oder Logit-Regressionen mit einem Kovariatensatz der vermuteten Einflussfaktoren berechnet. Überblickt man die verschiedenen Studien, lassen sich die untersuchten Kovariaten unter drei Gruppen subsummieren: (1) Haushaltsmerkmale, (2) Kontext- und Infrastrukturmerkmale, sowie (3) soziodemografische Merkmale der befragten Personen. Eine Auswahl konkreter Einzelmerkmale in den drei Gruppen, die aber gewiss nicht vollständig ist, findet sich in Tabelle 2.1. In der Tabelle ist gleichzeitig festgehalten, welche Richtung der Effekt der einzelnen Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit in der Mehrzahl der Studien hat.

Bei den Haushaltsmerkmalen sind die Haushaltsgröße und das Haushaltseinkommen die zwei Merkmale, die in kaum einer empirischen Studie zu Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit bzw. des Autobesitzes fehlen. Man kann davon ausgehen, dass mit wachsender Haushaltsgröße die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit sinkt, wobei der Effekt – u.a. auf Grund einer Annäherung an die Vollmotorisierung – sich mit einer zunehmenden Zahl von Haushaltsmitgliedern abschwächen dürfte. Das Einkommen wird in der Literatur gerne als zentrale Determinante des Autobesitzes eingestuft (vgl. z.B. Dargay und Gately 1999; Kain 2001). Dies mit der wenig überraschenden Behauptung, Autolosigkeit sei in erster Linie durch ein niedriges Haushaltseinkommen bedingt.

Die zwei am häufigsten untersuchten Kontext- und Infrastrukturmerkmale sind die Ortsgröße und die Höhe der Benzinpreise. Ein Leben ohne Auto erscheint am ehesten in größeren und kompakt bebauten Städten mit einem gut ausgebauten Netz öffentlicher Verkehrsmittel gangbar, sodass die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit mit zunehmender Ortsgröße sinken sollte. Stellvertretend für die Einflüsse monetärer Kosten werden bevorzugt die Benzinpreise verwendet. Von hohen Benzinpreisen wird dabei erwartet und wurde in mehreren Studien auch schon nachgewiesen, dass sie die Neigung zum Autobesitz (und insbesondere die Tendenz zum Zweit- oder Drittauto in einem Haushalt) dämpfen (vgl. statt vieler Kenworthy und Laube 1999 und die dort zitierte Literatur).

Tabelle 2.1: Auswahl von in vorliegenden empirischen Studien untersuchten Bestimmungsfaktoren der Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit

Merkmalsgruppe	Einzelmerkmale	Einfluss auf die Autolosigkeit
Haushalts-merkmale	Haushaltsgröße	negativ
	Zahl der Erwachsenen im Haushalt	negativ
	Zahl der Kinder im Haushalt	negativ
	Haushaltseinkommen	negativ
Kontext- und Infrastruktur-merkmale	Ortsgröße	positiv
	Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel	positiv
	Preise der öffentlichen Verkehrsmittel	negativ
	Auto-Kosten (fixe und variable Kosten)	positiv
Soziodemogra-fische Merkmale	Geschlecht Frau	positiv
	Alter	u-förmig
	Junge Geburtskohorten	negativ
	Bildung	negativ
	Erwerbstätigkeit	negativ

Was schließlich die soziodemografischen Merkmale anbelangt, gehören die drei Merkmale „Geschlecht“, „Alter“ und „Erwerbstätigkeit“ zum Kernbestand untersuchter Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit. Frauen sind häufiger autofrei als Männer. Autolosigkeit besteht häufiger zum einen bei jungen Erwachsenen, vor allem solange diese noch in einer schulischen oder beruflichen Ausbildung stehen, und zum anderen bei älteren Menschen. Zwischen Erwerbstätigkeit und Autolosigkeit wird in der Regel ein negativer Zusammenhang beobachtet.

Insgesamt ergibt sich im Lichte der genannten Merkmale als klischeehaftes Sozialprofil für eine autolose Person bzw. einen autolosen Haushalt die Cha-

rakterisierung: Es handelt sich um eine ältere Frau, die nicht bzw. nicht mehr erwerbstätig ist, sie lebt allein in einer Großstadt in einem Ein-Personen-Haushalt, und sie hat wenig Geld zur Verfügung. Diese vereinfachende Typisierung mag in der Gesamttendenz zutreffend sein, aber als empirische Sozialforscher wollen wir viele Dinge in der Regel doch etwas genauer wissen: Wie ist die quantitative Stärke der Effekte der aufgeführten Bestimmungsfaktoren? Welche Faktoren sind relativ am wichtigsten? Haben sich in den zurückliegenden Jahren Veränderungen bei den Einflussgrößen ergeben, und welche Veränderungen sind in den kommenden Jahren zu erwarten? Wodurch zeichnen sich all diejenigen autofreien Haushalte aus, die nicht in das skizzierte Klischeebild des typischen autolosen Haushalts passen?

Empirische Arbeiten, die sich stärker um eine theoretische Fundierung bemühen, differenzieren im Spektrum möglicher Einflussfaktoren gerne ein „ökonomisches Modell“ auf der einen Seite und ein „demografisches Modell“ auf der anderen Seite (vgl. z.B. Madre 1990; Büttner und Grübler 1995; Romilly et al. 1998; Dargay et al. 2000; Ewert und Prskawetz 2002). Die drei wesentlichen Bausteine des ökonomischen Modells sind das Einkommen (allgemeiner das Wohlstandsniveau), die monetären Kosten des Autos (fixe und variable Kosten) und die Kosten der Alternativen zum Auto (vor allem also die Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel). Ausgehend von der Altersvariable akzentuiert demgegenüber das demografische Modell zum einen Lebenszykluseffekte und zum anderen Kohorteneffekte. In Abhängigkeit von der Lebensphase, in der sich eine Person bzw. ein Haushalt befindet (Ausbildung, junges Paar ohne Kinder, junge Familie usw.), variiert der Bedarf und die Nachfrage nach einem oder mehreren Autos zum Teil beträchtlich (vgl. beispielhaft dazu Heine et al. 2001: Kap. 1), und zusätzlich ist stets ein Generationeneffekt dergestalt zu berücksichtigen, dass die Geburtskohorten ohne Führerschein sukzessive aussterben. Weitere Kernvariablen im demografischen Modell sind die Altersstruktur der Bevölkerung (Anteil der Personen im „driving age“), die Bevölkerungs- bzw. Siedlungsdichte und die sogenannte Haushaltsdemografie (Haushaltsgröße und -zusammensetzung). Gegenüber einer bloßen Auflistung möglicher Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit haben die ökonomische und die demografische „Theorieperspektive“ zumindest und auf jeden Fall den Vorteil, dass sie klare inhaltliche Schwerpunkte setzen.

Eine weitere Vertiefung der Diskussion um Einflussfaktoren auf die Autolosigkeit wird erreicht, wenn Hypothesen zum Zusammenwirken verschiedener Determinanten oder aber speziellere Hypothesen zu einzelnen Faktoren formuliert werden. Eine spezielle Hypothese, die sich auf den Effekt des Einkommens bezieht, ist z.B. die sogenannte „Auto-Hysterese“ (ausführlicher dazu Dargay 2001). Die Auto-Hysterese geht davon aus, dass der Einkommenseffekt nicht symmetrisch ist. Was die Ausstattung ihres Haushalts mit einem Auto betrifft, würden Personen im Fall eines Anstiegs ihres Einkommens anders reagieren als im Fall eines Einkommensrückgangs. Konkret wird behauptet, dass eine Ein-

kommenssteigerung von z.B. 200 Euro pro Monat die Neigung zur Anschaffung eines Autos stärker erhöht als eine entsprechende Einkommensreduktion die Neigung zur Abschaffung des Autos. Dahinter steht die Vermutung einer Gewöhnung an das Auto, die es Leuten schwer macht, auf ein einmal angeschafftes Auto im Fall einer Verschlechterung der ökonomischen Lage des Haushalts zu verzichten. Auf der Basis von Längsschnittdaten für Großbritannien findet Dargay (2001) eine Bestätigung für die Auto-Hysterese.

Zum Zusammenspiel verschiedener Einflussfaktoren begegnen wir in der Literatur einer Reihe von Hypothesen, die allerdings überwiegend Ad-hoc-Charakter haben (vgl. etwa bei Madre 1990). So wird z.B. im Rahmen des demografischen Modells regelmäßig ein Interaktionseffekt von Geschlecht und Alter dergestalt postuliert, dass speziell und insbesondere ältere Frauen ohne Auto leben. Im Rahmen des ökonomischen Modells wird z.B. vermutet, dass der Einkommenseffekt in ländlichen Regionen schwächer ausgeprägt sei als in Städten. Denn anders als in Städten sei ein Leben ohne Auto auf dem Land schwierig, und deshalb würden dort weitgehend unabhänig vom Einkommen mehr oder weniger alle Haushalte einen Autobesitz anstreben.

2.5 Motive der Autolosigkeit

Empirische Befunde zur Sozialstruktur autofreier Haushalte reichen nicht aus, um die Frage nach den Gründen und Motiven für die Autolosigkeit befriedigend beantworten zu können. Ergänzend und vertiefend möchte man aus der subjektiven Sicht der Akteure erfahren, weshalb und warum sie in ihrem Haushalt kein Auto haben. Solche Studien zu Motiven und Gründen der Autolosigkeit sind sehr viel seltener als die gerade besprochenen Studien zum Sozialprofil autoloser Haushalte. Denn während Sozialprofilanalysen bereits auf der Grundlage herkömmlicher Surveys möglich sind, sofern nur die Autoausstattung der Haushalte mit erfasst wurde, sind für Motivanalysen gezielte und eigenständige Erhebungen bei autofreien Haushalten notwendig. Und solche Erhebungen sind, wie in Abschnitt 2.1 erläutert, rar. Die zwei Studien, aus denen man am ehesten Informationen zu den subjektiven Beweggründen für die Autolosigkeit ziehen kann und auf die deshalb im Folgenden etwas genauer eingegangen wird, sind die schon erwähnten Untersuchungen von Reutter und Reutter (1996) und von Müller (1999).

Im Rahmen ihrer Telefonbefragung von 146 autofreien Haushalten in Dortmund im Jahr 1992 haben die Reutters ihren Befragten insgesamt zehn Gründe bzw. Motive dazu vorgegeben, „warum Sie in Ihrer jetzigen Situation kein Auto haben“. Bei jedem Grund konnten die Befragten mit „trifft zu“ oder „trifft nicht zu“ antworten. Die Ergebnisse der Auszählung der Reutterschen Motivliste sind in Tabelle 2.2 zusammengestellt.

Tabelle 2.2: Gründe für die Autolosigkeit in der Reutter/Reutter-Studie

Kein Auto im Haushalt...	% trifft zu
...weil Sie in Ihrem Haushalt kein Auto brauchen	75,3
...um die Umwelt zu schonen	54,1
...weil Sie gerne zu Fuß gehen, Rad fahren oder mit Bus und Bahn gefahren werden	52,1
...weil aus gesundheitlichen oder aus Altersgründen keiner Auto fährt	50,0
...weil Ihnen das Autofahren zu anstrengend und zu nervig ist	43,8
...um die Autokosten einzusparen	43,2
...weil Ihnen die Unfallgefahr für sich selber oder für andere zu groß ist	40,4
...um mit Ihren eigenen Überzeugungen glaubwürdig zu sein	25,3
...weil der Führerschein zurückgegeben oder entzogen wurde	4,1
...weil Sie mit anderen ein Auto teilen	3,5

Quellen: Reutter und Reutter (1996: 45) und der Originalfragebogen zu deren Studie.

Die eindeutig häufigste Antwort ist die schlichte Auskunft, dass man/frau im eigenen Haushalt kein Auto braucht. Ob ein Auto gebraucht oder nicht gebraucht wird, ist dabei gewiss in hohem Maße auch eine Frage der subjektiven Beurteilung. An zweiter Stelle steht das Motiv, die Umwelt zu schonen. Weiterhin sind mehr als die Hälfte der Befragten mit den Alternativen zum Auto offenbar ganz zufrieden, denn sie gehen ihren eigenen Angaben zufolge gerne zu Fuß, fahren gerne Fahrrad und nutzen gerne öffentliche Verkehrsmittel. Auf den ersten Blick erstaunlich hoch ist mit 50% der Anteil derer, die angeben bzw. zugestehen, aus gesundheitlichen Gründen oder aus Altersgründen kein Auto zu fahren. Für die Interpretation dieses Wertes muss man wissen, dass 62% der in der Reutter/Reutter-Studie befragten Haushalte einem Typ angehören, den die Autoren „trendgemäße Ruhestandshaushalte“ nennen. Damit sind autolose Haushalte gemeint, in denen die Auskunftsperson 55 Jahre oder älter war, in denen niemand mehr einer Erwerbstätigkeit nachging und keine Kinder im Alter bis 18 Jahre im Haushalt lebten. Mögliche finanzielle Gründe für die Autolosigkeit wurden lediglich mit der Vorgabe „um die Autokosten einzusparen“ angesprochen. In der Rangreihe der zehn Gründe steht dieses Motiv auf dem sechsten Platz.

Mit einem anderen Format und mit zum Teil anderen inhaltlichen Vorgaben hat Müller (1999) in seiner Studie in Basel, Bern und Zürich versucht, die Gründe für die Autofreiheit seiner 300 im Jahr 1997 befragten Haushalte herauszufinden. Vorgegeben wurden insgesamt 17 Gründe, die jeweils auf einer Ratingskala von 1 (=trifft nicht zu) bis 6 (=trifft sehr zu) zu beantworten waren. Fassen wir die Antwortziffern 5 und 6 zusammen, waren die fünf wichtigsten Gründe: „weil das ÖV-Angebot für unsere Mobilitätsbedürfnisse ausreichend ist“ (80%), „um die Umwelt zu schonen“ (76%), „weil wir uns anstatt der Autokosten lieber etwas anderes leisten“ (74%), „weil wir an ein Leben ohne Auto gewöhnt sind“ (74%), „weil wir kein Auto wollen“ (68%). Nur ganze 8% stuften „weil aus gesundheitlichen Gründen niemand Auto fährt“ als für sie zutreffend ein. Dies erinnert uns daran, dass Müller in seiner Stichprobe die „Ruhestandshaushalte“ von Anfang an ausgeklammert hat (vgl. die Hinweise in Abschnitt 2.1). Diese Beschränkung der Stichprobe ist auch bei dem Ergebnis im Auge zu behalten, dass der Grund „weil wir uns die Ausgaben für ein Auto nicht leisten können“ von 32% als zutreffend zugestanden wurde.

Welche Lehren kann man aus dem Vorgehen und aus den Ergebnissen der zwei Studien ziehen? Auf der methodischen Ebene dürfte unstrittig sein, dass die Ergebnisse erheblich von den Motivvorgaben und vom jeweiligen Antwortformat beeinflusst werden. Weiterhin muss man mit sozial erwünschten Antworten rechnen, denn wer z.B. gibt schon gerne zu, dass er oder sie sich kein Auto leisten kann. Von Personen, die über eine längere Zeit ohne Auto leben, muss man zudem erwarten, dass sie sich die Gründe und Motive für ihr Leben ohne Auto so zurecht legen, dass dies ihrer persönlichen Selbsteinschätzung förderlich ist. All dies legt einen vorsichtigen Umgang und eine behutsame Interpretation von Motivbekundungen nahe. Ausgehend von den oben genannten 32% in der Müller-Studie, die kein Auto in ihrem Haushalt haben, weil sie es sich nach ihren eigenen Angaben nicht leisten können, könnte man z.B. aus einer Reihe von Gründen annehmen, dass der tatsächliche Anteil höher liegt: Erstens sind wohl (wie erwähnt) soziale Erwünschtheit und Mechanismen einer positiven Selbstbildkonstruktion am Werk. Zweitens ist die selektive Stichprobe unter Ausschluss der Älteren zu bedenken. Drittens verweist indirekt der mit 74% recht hohe Anteil derer, die sich angeblich „anstatt der Autokosten lieber etwas anderes leisten“ auf das leidige Geld. Und viertens erhöht sich der Anteil auf 42%, wenn wir auf der sechsstufigen Antwortskala nicht nur die Antwortziffern 5 und 6, sondern 4 bis 6 zusammenfassen.

Inhaltlich muss man wohl auf jeden Fall die drei Motivgruppen „Alter/Gesundheit“, „Geld“ und „Umweltschutz“ berücksichtigen. Im wesentlichen mit Blick auf diese Motive unterscheiden Reutter und Reutter (1996: 50 ff.) als typische Motivkonstellationen: die Vorsichtigen, die Kostenbewussten und die Umweltschützenden. Eine Faktorenanalyse mit seinen Daten führt Müller (1999: 38 ff.) auf eine im Endergebnis ähnliche, allerdings vierstufige Differenzierung: Autofreiheit als Reduktion von Aufwand, Stress und Gefahr, Autofrei-

heit aus gesundheitlichen Gründen, Autofreiheit aus finanziellen Gründen und Autofreiheit als Bestandteil des Lebensstils. Obwohl bei jedem autofreien Haushalt normalerweise mehrere Motive gleichzeitig mit im Spiel sind, hätte man sich gewünscht, dass in den beiden Studien der Versuch gemacht wird, auch Prioritäten bezüglich der Motive aufzudecken.

2.6 Autolosigkeit als Umweltverhalten

Prioritäten an der Häufigkeit der Nennung von Motiven festzumachen, dürfte ein wenig sinnvolles Vorgehen sein. Dies zeigt sich vor allem an der Positionierung des Umweltschutzmotivs. Sowohl bei Reutter/Reutter, als auch bei Müller wird der Umweltschutz („um die Umwelt zu schonen“) am zweithäufigsten als zutreffender Grund für die Autolosigkeit des Haushalts angegeben. Daraus jedoch zu schlussfolgern, Umweltschutzüberlegungen würden als Bestimmungsfaktor und Beweggrund für die Autofreiheit eine zentrale Rolle spielen, wäre voreilig.

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass das Thema der Ökologie und des Umweltschutzes in praktisch allen (neueren) Arbeiten zu einem Leben ohne Auto ausführlich behandelt wird, und die vorliegende Arbeit soll hier keine Ausnahme machen. In einem ersten Schritt wird im Weiteren der Nichtbesitz eines Autos als eine spezielle Facette umweltorientierten Verhaltens eingeordnet. Im zweiten Schritt wird der Stand der Forschung zu der Frage resümiert, ob und inwieweit Umwelteinstellungen das individuelle Verkehrs- und Mobilitätsverhalten und dabei auch die „Autoentscheidung“ beeinflussen.

Geht man von dem allgemeinen Grundverständnis aus, dass Umweltverhalten menschliches Verhalten insoweit ist, als dieses Auswirkungen auf den Zustand der natürlichen Umwelt hat, ist sofort und ohne weiteres klar, dass das Spektrum äußerst weit gespannt ist. Dieses weite Spektrum versucht die einschlägige sozialwissenschaftliche Umweltforschung in der Regel dergestalt zu bändigen, dass sie umweltrelevantes Verhalten in verschiedenen Handlungs- und Lebensbereichen (Einkaufen, Müll/Abfall, Energiesparen usw.) differenziert (für Übersichten z.B. Schahn 1996; Preisendörfer 1999; Diekmann und Jann 2000). Der Bereich „Auto und Verkehr“ fehlt dabei in keinem Schema, das sich um eine halbwegs flächendeckende Erfassung der Ökobilanz einer Person oder eines Haushalts bemüht. Orientiert man sich bei der Ökobilanzierung an einer Energie- und Stoffstromperspektive (grundlegend dazu etwa Schmidt-Bleek 1994), sind die Bereiche Wohnen und Verkehr die zwei zentralen Felder im Ressourcenverzehr von Privatpersonen. Und im Verkehrsbereich wiederum ist das Auto eindeutig der dominierende Einzelposten im Energie- und Materialverbrauch. Zu Recht wird der sozialwissenschaftlichen Forschung zum Umweltverhalten vorgeworfen, dass sie sich allzu oft nur mit symbolischen und

Alibi-Umweltaktivitäten beschäftigt und die Kernpunkte umweltrelevanten Verhaltens nicht richtig fokussiert (ausführlich v.a. Bodenstein et al. 1997). Der Autobesitz als Thema der vorliegenden Arbeit ist ganz ohne Zweifel und trotz vielfältiger Beschwichtigungsrhetorik ein solcher Kernpunkt individuellen Umweltverhaltens.

Nicht nur mit Blick auf die Energie-, Material- und Emissionsbilanz, sondern auch noch aus einem zweiten Grund ist der Autobesitz bzw. die Autolosigkeit eine wesentliche Größe im breiten Strom umweltwirksamen individuellen Verhaltens. Neben dem Kritikpunkt der Befassung mit Alibi-Aktivitäten (Kauf von Plastiktragetaschen, Verwendung von Recycling-Toiletten-Papier usw.) wenden Bodenstein et al. (1997) gegen die Umweltverhaltensforschung ein, dass sie sich bislang einseitig auf sogenannte operative Konsumentscheidungen konzentriert habe und sogenannte strategische Konsumentscheidungen weitgehend ausblende. Während sich operative Konsumentscheidungen in erster Linie auf alltägliche, häufiger wiederkehrende Verhaltensmuster erstrecken, sind strategische Konsumentscheidungen einmalige bzw. nur selten anstehende Weichenstellungen, die späteres Verhalten in hohem Maße determinieren und kanalisieren. Zu solchen strategischen Konsumentscheidungen rechnen Bodenstein et al. neben der Wahl des Wohnortes und der Wohnungsgröße insbesondere auch den Autobesitz. In der Tat gibt es reichhaltige empirische Evidenzen dafür, dass der bloße Tatbestand des Autobesitzes der stärkste und erklärungskräftigste Prädiktor der Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke ist (statt vieler Franzen 1997; Preisendörfer 2000; Wächter 2002). Wenn man für eine Person oder einen Haushalt weiß, wie es sich mit der Autoausstattung verhält, ist in vielen Fällen – alltagssprachlich formuliert – die Geschichte mit der Verkehrsmittelwahl für verschiedene Wege (Arbeit, Einkaufen, Freizeit usw.) schon weitgehend erzählt. Und genau deshalb ist es wichtig, sich mit der Basisentscheidung des Autobesitzes genauer zu beschäftigen.

Was nun sagt die bisherige Forschung zum Einfluss des Umweltbewusstseins und von Umwelteinstellungen auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten und speziell auf den Autobesitz? Der Grundtenor der Einschätzungen auf der Grundlage vorliegender Befunde geht ziemlich eindeutig in die Richtung, dass Umwelteinstellungen keine oder nur schwache Effekte auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten haben (vgl. u.a. Praschl et al. 1994; Diekmann 1995; Hautzinger 1995; Littig 1995; Petersen 1995; Franzen 1997; Preisendörfer 1999; Heine et al. 2001). Das individuelle Verkehrsverhalten wird von mehreren Faktoren beeinflusst, ökologische Gesichtspunkte sind nur ein Entscheidungskriterium unter anderen, und sie scheinen im Spektrum der Einflussfaktoren eine eher nachgeordnete Rolle zu spielen. Tatsächlich ist der Bereich von Auto und Verkehr das bevorzugte Demonstrationsobjekt für die in der Literatur viel beklagten Diskrepanzen zwischen dem Umweltbewusstsein auf der einen Seite und dem Umweltverhalten auf der anderen Seite. Während in anderen Bereichen, z.B. bei der Müllvermeidung und beim Recycling, das Verhalten domi-

nant unter dem Bezugsrahmen des Umweltschutzes steht, erweist sich der Verkehrsbereich als ein besonders „sperriges Handlungsfeld“, in dem es offenbar schwierig ist, ökologischen Erwägungen Geltung zu verschaffen.

Gleichwohl wird Umweltgesichtspunkten zugestanden, dass sie als „sekundäre Handlungsmotive“, als typische „Auch-Motive“ (Heine et al. 2001: 164) eine Rolle spielen. Der Hintergrundcharakter der Umweltmotivation beim Verkehrsverhalten macht sich in empirischen Studien oft dergestalt bemerkbar, dass z.B. in offenen Interviewsituationen die Befragten relativ selten von sich aus ökologische Motive und Beweggründe für ihr Verhalten ansprechen; aber dann, wenn solche Motive von außen in die Situation eingebracht werden, in der Regel durch Vorgaben in Fragebögen, wird beteuert, dass dies selbstverständlich auch wichtig und zutreffend sei (so bei Littig 1995; Wächter 2002). Dieser Mechanismus könnte eine Erklärung dafür sein, weshalb in den oben besprochenen Studien von Reutter/Reutter und Müller das Umweltschutzmotiv am zweithäufigsten als Grund für die Autolosigkeit genannt bzw. als zutreffend eingestuft wurde.

Was den Einfluss von Umwelteinstellungen speziell auf die „Autoentscheidung“ betrifft, muss man nennenswerte Effekte insgesamt wohl noch stärker in Zweifel ziehen als bei anderen Verhaltensaspekten im Verkehrsbereich. Ohne Auto zu leben, ist eine relativ schwerwiegende und einschneidende Entscheidung, d.h. eine Entscheidung, die für den Durchschnittsbürger mit relativ hohen Kosten verbunden ist (v.a. in der Form von Zeit und Unbequemlichkeiten). Für derart kostenträchtige Verhaltensweisen behauptet die sogenannte „Low-Cost-These individuellen Verhaltens“ (Diekmann und Preisendörfer 1992, 1998, 2001), dass sie von moralischen Einstellungen, was im vorliegenden Fall ein hohes Umweltbewusstsein wäre, nicht oder nur wenig beeinflusst werden. Im Verkehrsbereich (und mehr noch in anderen Handlungsfeldern wie z.B. bei der Mülltrennung) gibt es genug andere und weniger kostenlastige Aktivitäten, bei denen ein hohes Umweltbewusstsein eingelöst und demonstriert werden kann. Zu denken wäre hier etwa an ein weniger PS-starkes Auto, an einen moderaten Fahrstil mit dem eigenen Wagen oder an eine gelegentliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

All dies schließt nicht aus, dass es eine Gruppe von Personen und Haushalten gibt, für die Umweltgesichtspunkte das primäre und ausschlaggebende Motiv für die Autolosigkeit sind. Darüber, wie groß/klein diese Gruppe genau ist und wie sie sozialstrukturell verankert ist, fehlt empirisch gesichertes Wissen. Gerade weil die Gruppe der ökomotivierten autofreien Haushalte vermutlich recht klein ist, vermuten Heine et al. (2001: 179 f.), dass sie von der Bevölkerungsmehrheit als eine Art Provokation gesehen werden: „Denn so klein diese Minderheit auch sein mag: Für fast alle Befragten gibt es im engeren oder weiteren Bekanntenkreis zumindest ein Beispiel praktizierter Autolosigkeit, welches sie immerhin so beschäftigt, dass sie in den Interviews von selbst darauf zu sprechen kommen. Die Aufmerksamkeit, mit der solche Experimente der Auto-

losigkeit verfolgt werden, ist offensichtlich nicht nur der eigenen Neugierde, sondern auch der in ihnen gesehenen moralischen Herausforderung geschuldet“. Dies klingt zwar pathetisch, ist aber deshalb nicht von vorneherein falsch.

2.7 Freiwillige versus unfreiwillige Autolosigkeit

Personen oder Haushalte, bei denen Umweltschutzüberlegungen das dominierende Motiv für die Autolosigkeit sind, würde man in einem ersten Anlauf relativ problemlos als freiwillig autolos einstufen. Wer hingegen kein Auto hat, weil das dafür notwendige Geld fehlt, ist wohl in der Regel unfreiwillig autolos. Allerdings ist es durchaus möglich, dass eine Person, die sich kein Auto leisten kann, gleichzeitig auch kein Auto haben möchte, z.B. aus Gründen des Umweltschutzes. Dies verweist darauf, dass die Unterscheidung zwischen freiwilliger und unfreiwilliger Autolosigkeit in vielen Fälle nicht einfach und nicht unbedingt trennscharf ist. Hinter einem beobachtbaren Verhalten stehen oft mehrere Motive, deren Gewichtung mitunter nicht einmal den Akteuren selbst ganz klar ist.

Das gleichzeitige Vorhandensein mehrerer Motive ist einer der Gründe, weshalb Reutter und Reutter (1996: 45 ff.) sich explizit dagegen verwehren und es als „geradezu falsch“ bezeichnen, die Motive für eine Autofreiheit in „Zwangs-Motive“ und „Freiwilligkeits-Motive“ zu unterteilen. Gleiche Motive (wie etwa in ihrer eigenen Studie die Motive „Kostenersparnis“, „Unfallangst“ oder „persönliche Glaubwürdigkeit“) hätten für unterschiedliche Personen mehr oder weniger Zwangs- bzw. Freiwilligkeitscharakter. Allenfalls könne man ein Kontinuum mit den beiden Polen des Zwangs und der Freiwilligkeit aufspannen. Die Motive seien über die Zeit hinweg oft nicht stabil und würden sich durch subjektive Rationalisierungen an die jeweilige Situation anpassen. Zudem gehe die Einteilung in freiwillige versus unfreiwillige Autolosigkeit regelmäßig mit der Tendenz bzw. dem Vorurteil einher, dass autolose Haushalte ohnehin zumeist „unfreiwillig“ autolos seien. In der Tat scheint, obwohl Reutter und Reutter dies nicht untersucht haben, vor allem bei Autofahrer/innen die unumstößliche Wahrheit zu gelten, eigentlich wollten und möchten alle ein Auto haben, nur einige wenige könnten sich dies eben nicht leisten.

Trotz offensichtlicher Probleme und Schwierigkeiten wird man sich aber im Endergebnis dem Bestreben nach einer Differenzierung zwischen freiwilliger und unfreiwilliger Autolosigkeit nicht ganz verschließen können. In seiner Studie für die Schweiz trennt Müller (1999: 42 ff.) die Haushalte, die freiwillig und unfreiwillig autolos sind, begrifflich folgendermaßen: Als „eher freiwillig“ autolos werden Personen bzw. Haushalte bezeichnet, wenn keine finanziellen und/oder gesundheitlichen Zwänge für die Autolosigkeit angegeben werden, wenn die Entscheidung zur Autofreiheit nach eigener Auskunft bewusst getrof-

fen wurde und wenn die Autofreiheit in hohem Maße in den Alltag und den Lebensstil integriert ist (von einer solchen Integration wird ausgegangen, wenn der Haushalt nach eigenen Angaben sich an ein Leben ohne Auto gewöhnt hat, wenn das örtliche ÖPNV-Angebot als ausreichend eingestuft wird, u.ä.). Demgegenüber werden diejenigen als „eher unfreiwillig“ autolos eingestuft, die finanzielle und/oder gesundheitliche Motive für die Autolosigkeit nennen und bei denen eine geringe Integration der Autolosigkeit in den Alltag und den Lebensstil vorliegt. Mit einer näherungsweisen empirischen Umsetzung dieser Definition und auf der Grundlage seiner Stichprobe, die (wie schon gesagt) Ruhestandshaushalte von vorneherein ausschloss, ermittelte Müller 34% „freiwillig“ autolose Haushalte, 18% „unfreiwillig“ autolose und 48% „ambivalente“ Fälle. Bei fast der Hälfte der untersuchten Haushalte sind also freiwillige und unfreiwillige Motivkomponenten gleichzeitig am Werk. Die bereits in Abschnitt 2.1 angesprochene Schlussfolgerung von Müller, die Mehrheit der autofreien Haushalte sei eher freiwillig autolos, ist also selbst im Lichte seiner eigenen Definition nicht ganz korrekt. Und sie wäre es vermutlich noch weniger bei einer Stichprobe, die auch das Segment der älteren Bevölkerung einbezieht. Im Rahmen ergänzender Analysen mit seiner Typologie „freiwillig-unfreiwillig-ambivalent“ gelangt der Autor zu dem weiteren Ergebnis, dass ein recht deutlicher Zusammenhang mit dem Einkommen besteht. Während von den unfreiwillig Autolosen 46% ein niedriges Haushaltseinkommen (unter 3.000 Franken pro Monat) haben, sind es bei den freiwillig Autolosen lediglich 8%. Daraus kann man herleiten, dass diejenigen, die sich aus finanziellen Gründen kein Auto leisten können, die Kerngruppe der unfreiwillig autolosen Haushalte ausmachen.

Zwar nicht mit direktem Bezug zur Autolosigkeit, sondern mit Bezug auf die Automobilität insgesamt begegneten Heine et al. (2001) in ihrer empirischen Studie, einer qualitativen Befragung von 60 Familien mit Kindern im Raum Hannover, immer wieder dem Spannungsfeld von Zwang und Freiwilligkeit bei der Autonutzung. Heine et al. widersprechen zum einen theoretischen Positionen, die von einer stark emotionalen und am besten psychoanalytisch erklärbaren personalen Fixierung auf das Auto ausgehen, und zum anderen theoretischen Sichtweisen, die objektiv rationale Kosten-Nutzen-Erklärungen der Autonutzung bei verschiedenen Gelegenheiten vorschlagen. Die Realität könne man am besten mit einer Mischung aus „Strukturtheorie“ und (obwohl das von Heine et al. nicht so genannt wird) „subjektiver Rational-Choice-Theorie“ erklären. Das Besondere am Auto im routinisierten Lebensalltag sei sein „spezifischer Doppelcharakter“ (S. 41) in folgendem Sinn: Ist das Auto erst einmal vorhanden, erweitert es die Möglichkeiten bei Entscheidungen z.B. über den Wohnstandort, über den Arbeitsplatz, die Nutzung von Einkaufsgelegenheiten, Freizeitaktivitäten, die Kinderbetreuung und die Auswahl von Ärzten. Die Kehrseite nun aber ist, dass mit zunehmender Nutzung all dieser Möglichkeiten mehr und mehr Mobilitätsverpflichtungen entstehen, die die Autonutzung zu einem Muss ma-

chen und die individuelle Autoabhängigkeit erhöhen. Im Lebensverlauf vieler Menschen komme es so zu „Spiralwindungen zunehmender Autoabhängigkeit“ (S. 78), sodass sich Freiwilligkeit und Zwang im Endergebnis nicht mehr ausschließen, sondern sich wechselseitig bedingen und miteinander verquickt sind.

Dieser Spannungsbogen von Freiwilligkeit und Zwang bei der Autonutzung besteht nicht nur auf der Mikroebene, sondern in ähnlicher Form sicherlich auch auf der Makroebene. Die Möglichkeiten der Autonutzung haben in überraschend kurzer Zeit die Infrastruktur für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit dergestalt verändert, dass sich die Entfernungen erhöht haben. Aus den urspünglich erweiterten Möglichkeiten sind Selbstverständlichkeiten und klar fixierte Erwartungen geworden, die ein Auto fast zwingend erforderlich machen. In vielen Berufen z.B. wird heute fast schon ohne explizites Nachfragen davon ausgegangen, dass man/frau einen Führerschein und ein Auto hat. Und während z.B. früher Einkaufsstätten sich dort angesiedelt haben, wo Kunden lebten, sind sie jetzt auf die „grüne Wiese“ mit billigeren Ladenmieten abgewandert und die Kunden bewegen sich mit ihrem Auto dorthin. Viele Angebote und Möglichkeiten im Nahumfeld der Menschen sind im Verlauf dieses Prozesses weggefallen, und auf diese Weise ist ein Zwang zum Auto entstanden, die Menschen sind zu sogenannten „captive drivers“ geworden.

Auf der individuellen ebenso wie auf der Makroebene sind Freiwilligkeit und Zwang aber stets in einem gewissen Rahmen auch eine Frage der subjektiven Definition der Situation. Jemand, der u.a. aus familiären Gründen an seinem Eigenheim festhält, obwohl sich sein Arbeitsplatz an einen 100 km entfernten und mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer erreichbaren Ort verlagert hat, kann begründet argumentieren, dass er ein Auto „braucht“. Zumindest theoretisch und mit mehr oder weniger großen Schwierigkeiten wäre es aber auch möglich gewesen, den entfernt gelegenen Arbeitsplatz auszuschlagen oder aber den Wohnort zu wechseln, was den angeblichen Zwang relativiert. Auf der anderen Seite kann eine Person, die keine Arbeit hat und von Sozialhilfe lebt, uns die Auskunft geben, dass sie aus Umweltschutz- und vielen anderen Gründen kein Auto haben möchte. Für einen außenstehenden Beobachter liegt es trotzdem nahe zu vermuten, dass letztlich doch wohl finanzielle Gründe für die Autolosigkeit ausschlaggebend sind. All dies verweist in die Richtung, dass Motivdeklarationen auf dem Kontinuum von freiwillig bis unfreiwillig mit Vorsicht zu behandeln sind. Motive, die in einer Befragungssituation zu Protokoll gegeben werden, sind eine hilfreiche Information, die aber – zwecks Abschätzung der Validität – mit anderen Informationen zum Haushalt und zur Auskunft gebenden Person abgeglichen werden muss.

2.8 Die Idee der selektiven Autonutzung

Angesichts zahlreicher Indizien dafür, dass das Auto in der Bevölkerung nach wie vor eine hohe Attraktivität besitzt, hat sich die Verkehrspolitik von dem Vorhaben, im Rahmen von „Verkehrswende"-Bemühungen Personen ganz vom Auto abzubringen, weitgehend verabschiedet und konzentriert sich anstelle dessen auf die schon in Abschnitt 1.1 eingeführte Option der selektiven Autonutzung. Offenbar wird es – nach dem Motto „Autolosigkeit steht nicht zur Debatte" (Heine et al. 2001: 204) – als wenig erfolgversprechend eingeschätzt, Personen ganz von der Anschaffung eines Autos abzuhalten oder ganz zur Abschaffung ihres Autos zu bewegen. Demgegenüber erscheint es gangbar und realistisch, einen zumindest gelegentlichen Autoverzicht zu erreichen, also z.B. Autofahrer/innen dazu zu bringen, mitunter auch einmal mit dem Zug von Stuttgart nach Berlin zu reisen oder mit der U-Bahn einen Einkaufsbummel in der Münchner Innenstadt anzutreten. Das Vertrauen auf die selektive Autonutzung kann sich auf Ergebnisse zahlreicher empirischer Studien stützen, die relativ übereinstimmend berichten, dass (neben dem Autobesitz) die Zeit und die Bequemlichkeit die entscheidenden Bestimmungsfaktoren für das jeweils gewählte Verkehrsmittel sind (vgl. statt vieler Diekmann 1995; Franzen 1997; Preisendörfer et al. 1999; Wächter 2002). Wenn man mit der Bahn tatsächlich schneller von Stuttgart nach Berlin kommt als mit dem Auto, warum sollten dann nicht auch Autofahrer/innen in den Zug einsteigen? Und wenn es mit dem Auto tatsächlich viel Stress und Mühe bereitet, sich im Schritt-Tempo in die Münchner Innenstadt vorzuarbeiten, warum sollten dann nicht auch Autofahrer/innen in die U-Bahn einsteigen?

Eine moderne und besonders elegante Wendung der Idee der selektiven Autonutzung ist das Konzept der „intermodalen Verkehrsmittelwahl", das seit einigen Jahren von der Projektgruppe Mobilität am Berliner Wissenschaftszentrum WZB propagiert wird (vgl. v.a. Knie 1999; Knie und Petersen 1999). Mit „Intermodalität" ist dabei gemeint, dass man nicht immer nur ein und dasselbe, sondern zweck- und situationsspezifisch unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt und oft auch verschiedene Verkehrsmittel kombiniert. Aus der Sicht von Andreas Knie (1999) ist der ideologische Kampf ums Auto längst beendet, es gehe nicht mehr um die grundsätzliche Frage „Auto: ja oder nein", sondern um intermodale Verkehrsangebote und um integrierte Verkehrsdienstleistungen, bei denen das Auto ein wesentlicher „Baustein" sei, aber eben nur ein Baustein neben anderen. Auch die Vertreter der Automobilindustrie sind inzwischen auf den Zug aufgesprungen und sprechen sich für die Intermodalität als Leitbild aus, vermutlich weil sie wissen, dass man damit möglichen politischen Beschränkungen des Autoverkehrs vorbeugt und die anderen Modi (mit bescheidenen Beiträgen) für das Auto letztlich keine ernstzunehmende Konkurrenz darstellen.

Die selektive Autonutzung hat allerdings mindestens zwei Schwächen und Probleme: erstens die „Verführungskraft“ des Auto und zweitens die sogenannte „Fixkostenfalle“ beim Auto. Im günstigen Fall steht das Auto stets startklar in der Garage oder vor der Haustüre und fordert nicht nur zum Einsteigen bei geplanten Wegen auf, sondern bringt auch neue Ideen für ungeplante Wege. Der Geist mag willig sein, aber das Fleisch ist bekanntlich oft schwach, und deshalb nutzt man/frau das Auto immer öfter auch für den Weg zum Briefkasten. Und wenn dann am Wochenende das Wetter schön oder aber schlecht ist, entsteht der spontane Gedanke, mit dem Auto den Verwandten einen Überraschungsbesuch abzustatten oder auch nur einfach so eine kleine Auto-Tour zu unternehmen. Die Situation beim Auto ist wie beim Fernseher und vielen anderen Geräten: Wenn sie im Haushalt vorhanden sind, werden sie verstärkt genutzt, und dies nicht nur für sinnvolle Dinge (die Tagesschau beim Fernseher, der Krankentransport beim Auto o.ä.), sondern auch für weniger sinnvolle. Der problemlose Zugriff bewirkt, dass in vielen alltäglichen Entscheidungssituationen zur Verkehrsmittelwahl das Auto häufiger die günstigste Alternative wird, und schließlich verfestigt sich die Autonutzung als Routine- und Gewohnheitsverhalten (ausführlicher zu diesem Prozess vgl. z.B. Gorr 1997).

Hinzu kommt, dass für Personen, die ein Auto haben, ein ökonomischer Anreiz besteht, dieses in möglichst allen Lebenslagen zu nutzen. Wer sich einmal ein Auto angeschafft hat und damit – zusätzlich zur Eingangsinvestition – automatisch mit einem bestimmten Betrag an Steuern und Versicherung belastet wird, neigt dazu, das gekaufte Gut auch auszunutzen. Wenn man die Anschaffungskosten in der Form von Abschreibungen einbezieht, sind in Deutschland fast drei Viertel der Autokosten Fixkosten und dieser Fixkostenblock belief sich Ende der 1990er Jahre für einen Mittelklassewagen auf monatlich rund 250 Euro (Bundesministerium für Verkehr 2000). Angesichts dieser Kostenstruktur wird ein Autokilometer ziemlich teuer, wenn jemand im Monat nur 100 km mit seinem Auto zurücklegt. Bei einer streng rationalen Betrachtung dürften zwar die schon getätigten Anschaffungskosten für das Auto die Verkehrsmittelwahl nicht beeinflussen, da es sich um sogenannte „sunk costs“ handelt, aber im praktischen Alltagsleben funktionieren die Menschen offenbar anders. Wer ein Auto hat, tut sich schwer, zusätzlich noch eine Monatskarte für den öffentlichen Personennahverkehr zu kaufen, und dies umso mehr, je niedriger das verfügbare Einkommen ist (vgl. dazu beispielhaft die empirischen Befunde bei Preisendörfer 2001; Wächter 2002). Insgesamt hat das Auto, wenn es in einem Haushalt einmal angeschafft wurde, so etwas wie eine „eingebaute Nutzungsdynamik“ (Knie 1999: 131), die sich aus dem ableitet, was Canzler und Franke (2000: 7) als „Fixkostenfalle“ – man könnte auch von einer „Reusenstruktur“ sprechen – bezeichnen.

Die genannten Schwächen und Grenzen einer selektiven Autonutzung führen zurück auf die einfachere Idee der Autolosigkeit. Es mag schwierig, naiv oder utopisch sein, einen nennenswerten Anteil der Autofahrer ganz von ihrem Auto abzubringen. Vielleicht weniger schwierig ist es, Nicht-Autofahrer zu mo-

tivieren und zu bestärken, nicht in das Autolager überzugehen. Selbst wenn es durch politische oder sonstige Anstrengungen nur gelingt, relativ wenige Personen oder Haushalte zur Autolosigkeit hinzuführen oder im Zustand der Autolosigkeit zu halten, wäre die Wirkung in jedem Einzelfall beträchtlich. Die „Jahreskilometerleistung“ eines Autos liegt in Deutschland bei rund 15.000 km, und jeweils um diesen Betrag würde mit jedem Auto weniger die jährliche Summe der Autokilometer sinken. Hat man das Ziel im Auge, die gesamten Autokilometer zu senken, ist durchaus fraglich, ob eher die „Eichhörnchen-Strategie“ (Sammlung von Einzelkilometern durch selektive Autonutzung) oder eher die „Block-Strategie“ (Sammlung von 15.000 km Paketen durch Autolosigkeit) zielführend ist.

2.9 Individuelle Folgewirkungen der Autolosigkeit

Neben der Beschreibung der Autolosigkeit (Stand, Entwicklung, Bedeutung) und neben Versuchen einer Erklärung (Sozialprofil, Motive) ist die Frage nach den Folgen ein drittes Themenfeld in der einschlägigen Literatur. Dabei kann man zwischen Folgen unterscheiden, die eher Makroeffekte ansprechen (z.B. Ausmaß der Umweltschäden, Veränderung der Siedlungsstruktur), und Folgen, die sich auf die Personen und Haushalte ohne Auto beziehen. Von den empirischen Datenquellen her interessieren in der vorliegenden Arbeit in erster Linie individuelle Effekte, und deshalb beschränken sich die folgenden Ausführungen auf diese Effekte. Sinnvoll erscheint eine Differenzierung der individuellen Effekte auf der Ebene der subjektiven Wahrnehmungen, Einstellungen und Verarbeitungen einerseits und auf der Ebene des beobachtbaren Verhaltens andererseits. Einige der möglichen individuellen Folgen wurden bereits in Abschnitt 2.3 angedeutet, hier soll jetzt aber stärker in Hypothesenform argumentiert werden, d.h. es sollen konkrete Vermutungen und Behauptungen aus der Literatur aufgegriffen werden, die eine empirische Überprüfung verdienen.

Auf der Ebene der subjektiven Reaktionen erscheint wichtig, ob und inwieweit bei den Autolosen Gefühle der Marginalisierung, des Ausgeschlossenseins und der Nichtzugehörigkeit vorhanden sind. Wenn jemand die Welt so sieht, dass das Auto tatsächlich zur „Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitgliedes“ (Burkart 1994: 224) gehört, dann sind Gefühle der „Minderwertigkeit“ durchaus naheliegend. Diese Gefühle könnten sich, so überhaupt vorhanden, auf die gesellschaftliche Einbindung insgesamt beziehen, oder aber lediglich den Eindruck des Ausgeschlossenseins von bestimmten Aktivitäten umfassen.

Theoretisch denkbar und auf der Basis vorliegender empirischer Evidenzen wahrscheinlicher ist allerdings, dass bei den Autofreien positive Emotionen und eine positive Sicht der Dinge vorherrschen. Auf die Frage „Wie zufrieden sind

Sie insgesamt mit Ihrem Leben ohne Auto?“ haben z.B. in der Reutter/Reutter-Studie (1996: 183 ff.) immerhin 74% mit „zufrieden“ geantwortet, 21% mit „teilweise zufrieden“ und lediglich 5% mit „unzufrieden“. Die Antworten auf bereichsspezifische Zufriedenheiten (Zufriedenheit mit den lokalen Einkaufsmöglichkeiten, mit dem örtlichen Freizeitangebot usw.) zeigen ein ähnliches Verteilungsmuster. Die Frage „Empfinden Sie es als Verzicht, ohne Auto zu leben?“ wird in der Untersuchung der Reutters von 75% verneint, 20% vermissen das Auto manchmal in bestimmten Situationen, und nur 5% sehen die Autolosigkeit als eine persönliche Verzichtsleistung. Mit über 80% sogar noch höhere Zufriedenheitswerte berichtet Müller (1999: 52) aus seiner Basel/Bern/Zürich-Studie. Danach gefragt, ob sie ihre Autofreiheit eher als Einschränkung oder eher als Erleichterung empfinden, stufen in der Müller-Befragung nur 7% die Autolosigkeit als Einschränkung ein, 51% hingegen als Erleichterung, und 42% sehen mit der Antwort „teils/teils“ die Sache ambivalent. Obwohl die Art und Diktion der Fragen, die Reutter/Reutter und Müller ihren Befragten vorgelegt haben, zum Teil etwas suggestiv ist und damit ein gewisser Verdacht auf Gefälligkeitsantworten entsteht, deutet sich im Lichte dieser beiden Erhebungen ein Gesamtbild an, das der Vorstellung von Personen, die sich auf Grund ihrer Autolosigkeit als gesellschaftlich depriviert und degradiert sehen, voll widerspricht. In dem Maße, in dem es zutrifft, dass die Autolosen mit ihrem Leben ohne Auto zufrieden sind bzw. sich damit arrangiert haben, kann man natürlich auch eine zeitliche Stabilität des Zustandes der Autolosigkeit erwarten.

Für das, was Menschen tun bzw. in Zukunft zu tun gedenken, sind neben Emotionen und subjektiven Bewertungen auch Reaktionen des sozialen Nahumfeldes von entscheidender Bedeutung. Es gehört zu den klassischen „Voreingenommenheiten“ soziologischen Denkens, dass Menschen in hohem Maße von den Erwartungen ihrer Bezugspersonen beeinflusst und gesteuert werden. Wie aber reagiert das soziale Umfeld, d.h. der Freundes- und Bekanntenkreis von Personen, auf die Autolosigkeit? Nachdem in Abschnitt 2.3 schon das Spektrum der Reaktionen von Bewunderung, über Spott und Witzeleien, bis hin zu offener Ablehnung umrissen wurde, sei an dieser Stelle nochmals ein Blick auf Ergebnisse der Untersuchungen von Reutter/Reutter und Müller geworfen. Tabelle 2.3 zeigt die Antworten auf die Frage in der Dortmund-Studie „Wie reagieren Ihre Mitmenschen darauf, dass Sie ohne Auto leben?“ und auf die entsprechende Frage in der Basel/Bern/Zürich-Studie „Wie reagieren die Leute, wenn sie erfahren, dass Sie kein Auto haben?“.

In mehr als der Hälfte der Fälle antworten die Befragten, die Autolosigkeit sei in ihrem sozialen Umfeld kein besonderes Thema. Der hohe Anteil von „kein Thema, uninteressiert“ überrascht und harmoniert nicht mit Befunden aus qualitativen Studien, in denen autolose Personen immer wieder auf positive oder aber negative Reaktionen von Freunden und Bekannten verweisen (vgl. Burwitz et al. 1992; Huhn und Lemke 2000). Möglich ist, dass Reutter/Reutter und Müller die Antwort „kein Thema, uninteressiert“ zum Teil provoziert haben, in-

dem sie diese Antwortmöglichkeit explizit vorgegeben haben. Wenn Reaktionen aus dem sozialen Umfeld kommen, sind diese gemäß Tabelle 2.3 häufiger zustimmend als ablehnend. Aber immerhin rund 20% berichten von ablehnenden bzw. teils ablehnenden Reaktionen.

Tabelle 2.3: Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit (Prozentangaben)

	Dortmund-Studie von Reutter/Reutter	Basel/Bern/Zürich-Studie von Müller
kein Thema, uninteressiert	63,6	51,4
zustimmend	19,2	27,6
teils zustimmend, teils ablehnend	11,6	18,5
ablehnend	5,6	8,9
sonstiges	-----	12,8

Quellen: Reutter und Reutter (1996: 191) und Müller (1999: 55). Zum genauen Wortlaut der Fragen siehe Text. Während in der Reutter/Reutter-Studie nur eine Antwort möglich war, wurden in der Müller-Studie mehrere Antworten zugelassen, sodass sich die Prozentwerte auf über 100 addieren.

Auf der Ebene des beobachtbaren Verhaltens steht das Argument der eingeschränkten sozialen Teilhabe von Personen ohne Auto im Mittelpunkt der Diskussion um individuelle Folgewirkungen einer Autolosigkeit (mehr dazu z.B. Burkart 1994; Heine et al. 2001; vgl. zudem bereits Abschnitt 2.3). Eine direkte Messung der gesellschaftlichen Teilnahme wäre, sich das soziale Netzwerk von Personen genauer anzusehen. Zunächst abstellend auf die Größe des Netzwerkes würde man erwarten, dass Personen ohne Auto im Vergleich zu Personen mit Auto im Durchschnitt ein kleineres, d.h. aus weniger Personen bestehendes soziales Netzwerk haben. Was die Zusammensetzung des Netzwerks betrifft, könnte man vermuten, dass sich Autolose in ihren sozialen Kontakten stärker auf Verwandte und Familienangehörige konzentrieren. Allgemeiner ließe sich dies in die These umsetzen, dass im egozentrierten Netzwerk von autolosen Personen die Mischung von „strong“ und „weak ties“ (im Sinne von Granovetter 1973) mehr auf starke Bindungen hin ausgerichtet ist als bei Personen mit Auto. Während autolose Personen dazu neigen sollten, wenige Freundschaften zu pflegen, eröffnet – zumindest in der Theorie – ein Auto eher die Möglichkeit zu vielen Freunden und Bekannten. Dass Menschen mit Auto „ein geographisch

ausgedehnteres soziales Netzwerk“ (Canzler und Knie 1998: 121) haben, ist eine zusätzliche These, die in der Literatur vertreten wird.

Eine vermehrte soziale Teilhabe kann sich auf das Arbeits- und Berufsleben erstrecken oder aber auf die Freizeit. Da berufliche Arbeit für viele Menschen ein „Muss“ ist, und zwar unabhängig davon, ob sie ein Auto haben oder nicht, lässt sich vom Auto vermuten, dass es am ehesten das Freizeitleben beeinflusst. Naheliegend ist die Behauptung, dass Autolose einen weniger „entfernungsintensiven Lebensstil“ (Canzler und Knie 1998: 97) haben und speziell in ihrer Freizeit sowie beim Einkaufen stärker auf ihren örtlichen Nahbereich fixiert sind. Folgt man der in der Freizeitforschung gängigen Unterscheidung von sogenannten „outdoor“- und „indoor“-Aktivitäten, könnte man als weitere These formulieren, dass autolose Personen stärker zu „indoor“-Freizeitbeschäftigungen tendieren als Personen mit Auto und umgekehrt bei „outdoor“-Aktivitäten (zu dieser These vgl. auch Reutter und Reutter 1996; Müller 1999). Sowohl bei der Nahbereichs-These als auch bei der „indoor“-These wird davon ausgegangen, dass sich mit einem Auto Entfernungen schneller und problemloser überbrücken lassen und deshalb faktisch auch überbrückt werden. Während die Autofahrer/innen als freizeitaktive und freizeitmobile Personen eingeschätzt und etikettiert werden, verbringt die Karikatur eines/einer Autolosen die Freizeit überwiegend zu Hause vor dem Fernseher. Ob und inwieweit das ansatzweise so stimmt, ist und bleibt eine empirische Frage.

3. Sekundäranalysen auf der Grundlage der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe

Die Kapitel 3 und 4 präsentieren Ergebnisse von Sekundäranalysen auf der Basis der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) und des sozioökonomischen Panels (SOEP), jeweils bezogen auf das Erhebungsjahr 1998. Diese Sekundäranalysen bieten die Möglichkeit, im Rahmen bivariater und multivariater Analysen einen allgemeinen Einblick in das Sozialprofil und die Lebenslage von Haushalten ohne Auto zu gewinnen. Da in beiden Erhebungen die Fragestellung des Autobesitzes nicht den Schwerpunkt der Erhebung bildete, sind detailliertere und inhaltlich weiterführende Auswertungen, z.B. zu den subjektiven Gründen und Motiven für ein Leben ohne Auto, nicht möglich. Solche Analysen werden erst in Kapitel 5 auf der Grundlage der Daten der Primärerhebung in München folgen. In diesem und im folgenden Kapitel geht es darum, mit den zwei vergleichsweise großen Datenbeständen der EVS und des SOEP eine etwas genauere sozialstrukturelle Verankerung der autolosen Haushalte vorzunehmen.

3.1 Basisinformationen zur EVS 1998

Zunächst wenden wir uns der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe zu. Die Daten der EVS werden seit dem Jahr 1962 vom Statistischen Bundesamt in einem (inzwischen eingespielten) fünfjährigen Turnus erhoben. Das Anliegen der EVS-Erhebung besteht darin, Informationen über die wirtschaftliche Lage und über Verbrauchsgewohnheiten der Haushalte in Deutschland zu sammeln. Erfasst werden Einnahmen der Haushalte, Ausgaben, Ersparnisse, Schulden und andere finanzielle Parameter, und zudem die Ausstattung der Haushalte mit Vermögenswerten (z.B. Wohneigentum) und mit langlebigen Verbrauchsgütern (z.B. Autos).

Die EVS 1998, auf die wir uns hier in den weiteren Analysen stützen werden, stellt die achte Erhebung in den alten Bundesländern und die zweite Erhebung in den neuen Bundesländern und Ostberlin dar. Die Erhebungsmerkmale und -ziele unterscheiden sich zwar im wesentlichen nicht von den Erhebungen

der vorausgegangenen Jahre, dennoch wurden gewisse Veränderungen bei der Stichprobenziehung, dem Erhebungsablauf, dem Merkmalskatalog und dem Hochrechnungsverfahren vorgenommen. Auf diese Details kann und soll hier jedoch nicht näher eingegangen werden.

Anders als z.B. beim Mikrozensus ist die Teilnahme an der EVS freiwillig, was bekanntlich mit einem selektiven Ausfallprozess verbunden ist. Um dem entgegen zu steuern, wird in der EVS 1998 – wie schon in den Erhebungen zuvor – mit einer Quotenstichprobe gearbeitet. Die Quotierung erfolgte zum einen nach Bundesländern und zum anderen nach den drei Merkmalen „Haushaltstyp“, „soziale Stellung des Haushaltsvorstandes“ und „Haushaltseinkommensklasse“. Durch die Quotierung wird zwar gewährleistet, dass die Stichprobe hinsichtlich der Quotenmerkmale mit der Grundgesamtheit übereinstimmt, aber trotzdem gelten Quotenstichproben als problematisch, weil die Stichprobe von vergleichsweise kooperationswilligen Personen dominiert wird.

Knapp 70.000 Haushalte haben an der EVS 1998 teilgenommen, was der angestrebten Auswahlquote von 0,2% aller Haushalte in Deutschland in etwa entspricht. Für die nachfolgenden Analysen wird der sogenannte Scientific-Use-File der EVS 1998 genutzt, der eine Zwei-Drittel-Stichprobe aus der Gesamterhebung ist. Für Zwecke wissenschaftlicher Analysen kann dieser Scientific-Use-File gegen eine Gebühr vom Statistischen Bundesamt bezogen werden, was eine wertvolle und hilfreiche Dienstleistung des Statistischen Bundesamtes für die sozialwissenschaftliche Forschung darstellt. Der Scientific-Use-File der EVS 1998 umfasst insgesamt 49.720 Haushalte.

In der EVS werden die Haushalte in einem mündlichen Einführungsinterview befragt und führen sodann ein viertel Jahr lang ein Haushaltstagebuch, in dem Angaben über wesentliche Einnahmen und Ausgaben des Haushalts registriert werden. Im Einführungsinterview werden Daten zu allen Haushaltsmitgliedern erhoben (Geschlecht, Alter, Familienstand, Staatsangehörigkeit, Erwerbstätigkeit usw.), zudem wird u.a. nach der Ausstattung der Haushalte mit langlebigen Gebrauchsgütern gefragt. Die Auskunftsperson im Einführungsinterview ist eine beliebige Person im Haushalt, sofern diese erwachsen ist. In den meisten Fällen, aber nicht unbedingt ist sie identisch mit dem sogenannten Haushaltsvorstand bzw. dem Haupteinkommensbezieher, d.h. mit derjenigen erwachsenen Person im Haushalt, die den größten Teil zum monatlichen Haushaltseinkommen beiträgt. Wenn in den nachstehenden Auswertungen personenbezogene Merkmale (Geschlecht, Alter usw.) einbezogen werden, wird es sich stets um Merkmale des Haushaltsvorstandes handeln. Einschränkend zur Qualität der EVS-Stichprobe ist an dieser Stelle noch zu vermerken, dass die ausländische Wohnbevölkerung stark unterrepräsentiert ist. Den Fragebogen des Einführungsinterviews und das (sprachlich relativ komplizierte) Haushaltstagebuch gibt es nur in deutscher Sprache, was in der Erhebung 1998 dazu geführt hat, dass lediglich 2% der Auskunftspersonen keine deutsche Staatsangehörigkeit haben.

Für Sekundäranalysen der EVS stellt das Statistische Bundesamt drei Hochrechungsfaktoren zur Verfügung: einen für Gesamtdeutschland, einen für die alten Bundesländer und einen für die neuen Bundesländer mit Ostberlin. In allen unseren Auswertungen verwenden wir den Hochrechnungsfaktor für Gesamtdeutschland, und zwar so, dass die urspüngliche Fallzahl von 46.720 erhalten bleibt.

3.2 Deskriptive Befunde zum Sozialprofil autoloser Haushalte

Im Einführungsinterview der EVS 1998 wird nach der Zahl der fabrikneu gekauften, der gebraucht gekauften und der geleasten Personenkraftwagen im Haushalt gefragt. Aus den Antworten auf diese drei Teilfragen lässt sich die Quote der autofreien Haushalte ermitteln. Sie liegt in der Stichprobe des Scientific-Use-File der EVS 1998 bei 24% und damit um einen Prozentpunkt niedriger als im Gesamtdatensatz (vgl. Abschnitt 2.2). Dies ist eine Abweichung, die nicht weiter beunruhigt, da sie sich im Bereich statistischer Zufallsschwankungen bewegt und vermutlich dadurch zustande gekommen ist, dass im Public-Use-File die wenigen Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 35.000 DM und mehr ausgeschlossen wurden.

Während 24% der Haushalte autolos sind, besitzen 57% ein Auto, 17% zwei Autos und 2% drei oder mehr Autos. Von den Haushalten, die ein oder mehr Autos besitzen, haben 50% ein (oder mehr als ein) fabrikneu gekauftes Auto, 57% ein (oder mehr als ein) gebraucht gekauftes Auto und 3% ein (oder mehr als ein) geleastes Auto.

Anknüpfend an die Differenzierung, die in Abschnitt 2.4 eingeführt wurde, sollen mit den EVS-Daten drei Gruppen von möglichen Einflussfaktoren auf die Autolosigkeit untersucht werden: (1) Haushaltsmerkmale, (2) Kontextmerkmale und (3) soziodemografische Merkmale des Haushaltsvorstandes. Die Haushaltsmerkmale erstrecken sich auf die Haushaltsgröße und die Einkommenslage des Haushalts. Letztere wurde als eine Art Äquivalenzeinkommen konstruiert, indem – einem Vorschlag der OECD folgend – das gesamte monatliche Haushaltsnettoeinkommen durch die Wurzel der Zahl der Personen im Haushalt dividiert wurde. In den Tabellen wird dies als personenbezogenes Einkommen bezeichnet. Als zwei Kontextmerkmale können die Differenzierung nach Ost- und Westdeutschland und die an der Einwohnerzahl festgemachte Ortsgröße berücksichtigt werden. Die soziodemografischen Merkmale beziehen sich (wie schon erwähnt) auf den Haushaltsvorstand, definiert als die Person, die am meisten zum monatlichen Haushaltseinkommen beisteuert. Einbezogen werden das Geschlecht, das Lebensalter, die Nationalität, der erreichte Bildungsabschluss mit der vereinfachenden Dichotomie „ohne versus mit Hoch- bzw.

Fachhochschulabschluss“ und die Erwerbstätigkeit. Wenn der Haushaltsvorstand erwerbstätig ist, was in 59% aller Fälle zutrifft, wird in Abhängigkeit von der wöchentlichen Arbeitszeit zwischen Vollzeit-, Teilzeit- und geringfügiger Beschäftigung unterschieden. Als letztes Aufgliederungsmerkmal dient die beruflich-soziale Stellung des Haushaltsvorstandes, welche von beruflicher Selbstständigkeit bis hin zu verschiedenen Formen der Nichterwerbstätigkeit reicht.

Insgesamt haben wir damit elf Merkmale, für die zunächst bivariat nach einem Zusammenhang mit der Autolosigkeit geschaut werden soll. Tabelle 3.1 weist die diesbezüglichen Ergebnisse aus.

Erwartungsgemäß stark ist der Zusammenhang der Autolosigkeit mit der Haushaltsgröße. Während von den Ein-Personen-Haushalten 49% kein Auto haben, sind es bei den Vier- und Fünf-Personen-Haushalten lediglich 4%. Der entscheidende Übergang bei der Haushaltsgröße ist der Schritt vom Ein- zum Zwei-Personen-Haushalt, denn hier sinkt die Quote der autofreien Haushalte rapide um 35 Prozentpunkte. Bei den Haushalten mit sechs und mehr Personen deutet sich gegenüber den Fünf-Personen-Haushalten wieder ein leichter Anstieg im Anteil der Autolosen an, und dafür könnten, sofern es nicht statistisches Rauschen ist, vermehrte finanzielle Engpässe verantwortlich sein. Zweifellos überraschender als der Effekt der Haushaltsgröße ist der ebenfalls massive Zusammenhang mit dem Einkommen. Man hätte vor dem Hintergrund der Ergebnisse vorliegender empirischer Studien (vgl. Abschnitt 2.4) zwar erwartet, dass die Besserverdienenden häufiger ein Auto haben, aber der Unterschied von 42 Prozentpunkten im Vergleich der untersten und der obersten Einkommensgruppe in Tabelle 3.1 ist in der Tat beeindruckend. Anders als bei der Haushaltsgröße ist die Beziehung zwischen Einkommen und Autolosigkeit eher linear. Die Tatsache, dass viele Haushalte mit einem niedrigen Einkommen kein Auto haben, erinnert uns daran, dass die beliebte These, von einer Verteuerung des Autofahrens (etwa durch höhere Benzinpreise) würden vor allem die sozial Schwachen betroffen, offenbar nicht so ganz haltbar ist (ausführlicher dazu z.B. Kampmann und Wagner 1996; Preisendörfer 1999: 223 ff.).

Dass es auf der bivariaten Analyseebene noch immer einen Unterschied in der Autoausstattung zwischen Ost- und Westdeutschland gibt, wissen wir bereits aus der Trendanalyse zur zeitlichen Entwicklung der Quote autoloser Haushalte in Abschnitt 2.2. Sehr deutlich variiert die Quote der Haushalte ohne Auto mit der Ortsgröße. In Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern leben nur 12% der Haushalte ohne Auto. Demgegenüber sind in Städten mit einer Einwohnerzahl über 500.000 vier von zehn Haushalten ohne ein Auto, was angesichts des vielbeschworenen Verkehrskollaps in unseren Großstädten vielleicht sogar manchen Verkehrsplaner überrascht.

Haushalte mit einem weiblichen Haushaltsvorstand sind nach Tabelle 3.1 sehr viel häufiger autofrei als solche mit einem männlichen Haushaltsvorstand. Mithin haben trotz „nachholender Motorisierung“ Frauen noch immer seltener Zugang zu einem Auto (vgl. dazu auch z.B. Hodenius 1999; Heine und Mautz 2000).

Tabelle 3.1: Quote autoloser Haushalte in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen (Prozentangaben)

HAUSHALTSMERKMALE			
Haushaltsgröße		Personenbezogenes Einkommen	
1 Person	49,4	Bis 1500 DM	47,6
2 Personen	14,7	1501-2000 DM	33,7
3 Personen	6,9	2001-2500 DM	17,7
4 Personen	3,8	2501-3000 DM	16,0
5 Personen	3,9	3001-3500 DM	9,7
6+ Personen	5,0	3501-4500 DM	7,2
		Über 4500 DM	5,2
KONTEXTMERKMALE			
Landesteil		Ortsgröße/Einwohner	
Westdeutschland	23,0	Unter 5.000	12,1
Ostdeutschland	28,7	5.000-19.999	16,2
		20.000-99.999	22,1
		100.000-499.999	31,7
		500.000+	40,2
SOZIODEMOGRAFISCHE MERKMALE DES HAUSHALTSVORSTANDES			
Geschlecht		Erwerbstätigkeit	
Mann	13,4	Ja	11,6
Frau	43,3	Nein	42,1
Alter in Jahren		Wöchentliche Arbeitszeit	
18-25	34,9	Vollzeit beschäftigt	10,5
26-35	15,5	Teilzeit beschäftigt	26,8
36-45	14,8	Geringfügig beschäftigt	38,6
46-55	13,3		
56-65	20,1		
66-75	39,9	Beruflich-soziale Stellung	
76+	62,3	Selbstständige	7,7
		Beamte	6,8
Nationalität		Angestellte	12,8
Deutsch	23,9	Arbeiter	11,9
Ausländer	31,8	Arbeitslose	36,5
		Rentner	40,7
Hoch-/Fachhochschulabschluss		Studenten	55,1
Ja	17,0	Sonstige Nichterwerbstätige	59,9
Nein	26,3		

In Abhängigkeit vom Lebensalter ergibt sich ein u-förmiges Verlaufsmuster der Autofreiheit. Wohl in erster Linie bedingt durch „Startprobleme“ (noch kein Führerschein, in Ausbildung, niedriges Anfangseinkommen usw.), sind bei ei-

nem Alter des Haushaltsvorstandes bis 25 Jahre noch mehr als ein Drittel der Haushalte autolos. Schon in der nächsten Altersgruppe der 26-35 Jährigen nähert sich allerdings die Autolosigkeit stark ihrem Minimum. Beginnend mit der Altersgruppe der 56-65 Jährigen steigt dann die Autolosigkeit wieder an, um in der ältesten Gruppe schließlich einen Wert von 62% zu erreichen. In Abhängigkeit von der Nationalität des Haushaltsvorstandes zeigt sich, dass Ausländer häufiger ohne ein Auto leben, wobei sich der Unterschied zu den Deutschen auf 8 Prozentpunkte beläuft. Personen, die einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss haben, leben seltener ohne Auto als Personen, die keinen solchen Bildungsabschluss haben. Wenig überraschend ist, dass eine Erwerbstätigkeit des Haushaltsvorstandes mit einer niedrigeren Quote der Autolosigkeit verknüpft ist. Wenn der Haushaltsvorstand erwerbstätig ist, dann liegt die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit am niedrigsten bei einer Vollzeitbeschäftigung und am höchsten bei einer geringfügigen Beschäftigung. Dies bedeutet, dass mit zunehmender Einbindung in das Erwerbsleben die Autolosigkeit sinkt. Differenziert nach der beruflich-sozialen Stellung sind die hohen Anteile der Autolosen bei den Rentnern (41%), Studenten (55%) und sonstigen Nichterwerbstätigen (60%, meist Hausfrauen) auffallend.

Die Ergebnisse in Tabelle 3.1 zeigen einen starken Zusammenhang zwischen der Haushaltsgröße und dem Autobesitz. Aus diesem Grund soll die Autolosigkeit in Abhängigkeit von der Haushaltszusammensetzung jetzt noch etwas genauer betrachtet werden. Eine aus den EVS-Daten konstruierte Haushaltstypologie mit acht Ausprägungen ermöglicht dabei einen vertieften Einblick in die Wirkungsweise der Haushaltsstruktur. Die Anteile der jeweils autolosen Haushalte in den acht Haushaltskonstellationen sind in Tabelle 3.2 festgehalten.

Tabelle 3.2: Quote autoloser Haushalte in Abhängigkeit vom Haushaltstyp (Prozentangaben)

	% autolos
Alleinlebende Frau	55,4
Alleinlebender Mann	35,5
Alleinerziehende/r mit 1 Kind	37,3
Alleinerziehende/r mit 2 und mehr Kindern	32,8
Ehepaar/Lebensgemeinschaft ohne Kind	10,4
Ehepaar/Lebensgemeinschaft mit 1 Kind	6,1
Ehepaar/Lebensgemeinschaft mit 2 Kindern	3,4
Ehepaar/Lebensgemeinschaft mit 3 und mehr Kindern	4,2

Anmerkung: Kinder = im Haushalt lebende Kinder unter 18 Jahre.

Bei den Singles beläuft sich der Unterschied zwischen Frauen und Männern in der Autolosigkeit auf 20 Prozentpunkte. Zudem sind die alleinlebenden Frauen von den acht Haushaltstypen die Gruppe mit der höchsten Autolosigkeit (55%). Von den Alleinerziehenden, bei denen es sich in mehr als 90% der Fälle um Frauen handelt, leben rund 35% ohne ein Auto. Dabei macht es keinen großen Unterschied, ob nur ein oder aber mehrere Kinder im Haushalt leben und zu betreuen sind. Bei den Ehepaaren und Lebensgemeinschaften ohne Kinder sinkt die Autolosigkeit drastisch auf 10% ab, und dann, wenn zudem noch Kinder im Haushalt leben, wird Autolosigkeit fast schon zu einem seltenen Ereignis.

Abschließend zu diesem Abschnitt soll zwecks Illustration die Prozentuierungsrichtung umgedreht werden, d.h. es soll darüber informiert werden, wie viele von den autolosen Haushalten in bestimmte Merkmalskategorien fallen. Beschränken wir uns dabei auf die wichtigsten Merkmale, ergibt sich das Bild in Tabelle 3.3.

Tabelle 3.3: Profil autoloser Haushalte im Lichte ausgewählter Merkmale (Prozentangaben)

	Autolose Haushalte	Auto-Haushalte	Alle Haushalte
Haushaltsgröße: Ein-Personen-Haushalt	72,5	23,5	35,3
Personenbezogenes Einkommen: Bis 2000 DM	58,7	31,5	38,1
Ortsgröße: 100.000+ Einwohner	53,8	31,1	36,6
Alter Haushaltsvorstand: Über 65 Jahre	44,7	15,0	22,2
Erwerbstätigkeit Haushaltsvorstand: nein	71,5	31,2	40,9

Von den autolosen Haushalten in der EVS-Erhebung 1998 sind gemäß Tabelle 3.3 mehr als 70% Ein-Personen-Haushalte, fast 60% haben ein personenstandardisiertes Einkommen unter 2.000 DM, mehr als die Hälfte lebt in Städten mit über 100.000 Einwohnern, in 45% der Fälle ist der Haushaltsvorstand über 65 Jahre alt, und für mehr als 70% der autolosen Haushalte gilt, dass der Haushaltsvorstand nicht erwerbstätig ist.

3.3 Multivariate Analysen zu den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit

Die bivariaten Aufgliederungen im vorangehenden Abschnitt haben das Problem, dass sich die Merkmale zum Teil überlagern und mithin bestimmte Zusammenhänge möglicherweise Scheinkorrelationen anzeigen oder aber umgekehrt tatsächlich bestehende Zusammenhänge verdeckt werden. So könnte es z.B. sein, dass der „Ost-Effekt“ (Haushalte in Ostdeutschland sind häufiger autolos als in Westdeutschland) vor allem durch Unterschiede im durchschnittlichen Einkommen hervorgebracht wird. Oder der Effekt, dass Ausländer seltener ein Auto haben als Deutsche, könnte in der bivariaten Analyse dadurch relativ schwach ausgefallen sein, dass Ausländer häufiger in größeren Haushalten leben. Um für diese und andere Interkorrelationen der Einflussfaktoren statistisch zu kontrollieren, ist eine multivariate Modellierung angebracht. Angesichts des dichotomen Charakters der abhängigen Variable (0=Auto im Haushalt, 1=kein Auto im Haushalt) bietet sich dabei die Schätzung einer binären logistischen Regression an.

Ausgehend von den Beobachtungen in Tabelle 3.1 sollen bei dieser Regression die Faktoren „Haushaltsgröße“ und „Alter“ in einfacher und quadrierter Form berücksichtigt werden. Die Ortsgröße wird – trotz möglicher Einwände – wie eine metrische Variable behandelt, die eine Spannweite von 1-5 aufweist. Von den drei Variablen zur Stellung des Haushaltsvorstandes im Erwerbsleben wird lediglich die Erwerbstätigkeit als dichotome Variable (ja/nein) in das Modell aufgenommen. Mit diesen Spezifikationen ergibt sich ein Logit-Modell, das den Effekt von elf Kovariaten auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit der Haushalte untersucht. Die Ergebnisse der Modellschätzung finden sich in Tabelle 3.4.

Inhaltlich zeigen sich insgesamt zwar keine gravierenden Abweichungen von den Befunden auf der bivariaten Ebene, gleichwohl werden in Tabelle 3.4 einige Punkte deutlicher und einige Verschiebungen sind durchaus erwähnenswert: Gemessen an den t-Werten, sind die Haushaltsgröße, das Einkommen und die Ortsgröße die drei stärksten Einflussfaktoren auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit. Mit zunehmender Haushaltsgröße wird es unwahrscheinlicher, dass ein Haushalt kein Auto hat, wobei der positive Effekt der quadrierten Haushaltsgröße darauf verweist, dass in größeren Haushalten gleichsam ein naturwüchsiges Car-Sharing praktiziert wird. Mindestens ebenso bedeutsam wie die Haushaltsgröße ist das Einkommen. Dass der Einkommenseffekt stärker ist als z.B. der Effekt des Geschlechts, ist ein Befund, der nicht ohne weiteres zu erwarten war. Ebenfalls massiv ist der Einfluss der Ortsgröße in der Form, dass mit zunehmender Einwohnerzahl die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit steigt. Im Satz der berücksichtigten individuellen Merkmale des Haushaltsvorstandes sind das Geschlecht und das Alter die zwei wichtigsten Determinanten

der Autolosigkeit. Der Alterseffekt ist dabei erwartungsgemäß u-förmig, mit einem stark ausgeprägten quadrierten Term. Anders als in der bivariaten Analyse ist der Bildungseffekt nicht mehr signifikant, d.h. unter sonst gleichen Umständen (Haushaltsgröße, Einkommen, Erwerbstätigkeit usw.) ist die Wahrscheinlichkeit, ohne Auto zu leben, für Personen mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss genau so groß wie für Personen ohne einen solchen Abschluss.

Tabelle 3.4: Logit-Modell zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte)

	Logit-Koeffizienten	t-Werte
Haushaltsgröße	-1,66*	34,41
Haushaltsgröße quadriert	0,19*	20,99
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,07*	42,15
Landesteil (1=Ostdeutschland)	0,32*	9,19
Ortsgröße	0,45*	39,65
Geschlecht (1=Frau)	0,71*	24,41
Alter in Jahren	-0,09*	17,02
Alter quadriert/100	0,10*	20,75
Nationalität (1=Ausländer)	0,89*	11,09
Bildung (1=Fach-/Hochschulabschluss)	-0,03	0,94
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,55*	13,95
Konstante	2,63*	18,58
Pseudo-R^2 / Fallzahl	0,34	47.422

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten.

Werfen wir in Tabelle 3.4 noch einen Blick auf die über Pseudo-R^2 gemessene Anpassungsgüte des Logit-Modells, signalisiert der Wert von 0,34 einen sehr guten Fit. Mit den wenigen, eigentlich recht elementaren Kovariaten gelingt es, die Auto-Wahrscheinlichkeit eines Haushalts gut vorherzusagen.

Soziologisch gewendet, bedeutet dies, dass der Autobesitz in starkem Maße sozialstrukturell kanalisiert ist, sich also auf Bahnen bewegt, die man – unter Verzicht auf z.B. so manche psychoanalytische Spekulation über die Autobegeisterung (Beispiel: Hilgers 1994) – relativ problemlos nachvollziehen kann.

Gegen die Ergebnisse von Tabelle 3.4, soweit sie sich auf die individuellen Merkmale vom Geschlecht bis zur Erwerbstätigkeit beziehen, ließe sich einwenden, dass sie einseitig und möglicherweise verzerrt sind, weil sie nur den Haushaltsvorstand ins Blickfeld nehmen. Haushalt und Individuum sind zwar identisch in Ein-, nicht aber in Mehr-Personen-Haushalten, sodass sich speziell bei letzteren eine Art Repräsentanz- oder auch Dominanzfrage des Haushaltsvorstands stellt. Zum Glück ohne das theoretisch sperrige Konzept des Haushaltsvorstands vertiefen zu müssen, lässt sich der genannte Einwand in seiner Bedeutung halbwegs zufriedenstellend abschätzen, indem man separate Logit-Modelle einmal für die Ein- und dann für die Mehr-Personen-Haushalte schätzt. Tut man dies, erhält man die Ergebnisse in Tabelle 3.5.

Mit der Ausnahme der Bildungsvariable, deren Koeffizient freilich stets unterhalb der Signifikanzschwelle verbleibt, sind die Vorzeichen der Individualeffekte (Geschlecht bis Erwerbstätigkeit) in den drei Teilmodellen so, wie sie auch im Gesamtmodell sind. Speziell aus dem Ergebnis des Modells für die Ein-Personen-Haushalte kann man mit einiger Gewissheit schlussfolgern, dass das Muster der Individualeffekte, wie es sich in Tabelle 3.4 gezeigt hat, wohl unabhängig davon zutrifft, ob eine Person nun Haushaltsvorstand ist oder nicht.

Gleichwohl bringen die separaten Modellschätzungen für die Ein-, Zwei- und Mehr-Personen-Haushalte, wie sie in Tabelle 3.5 dargestellt sind, einige weitere Einsichten bzw. inhaltliche Anregungen: Am ehesten in Ein-Personen-Haushalten gilt, dass Haushalte in Ostdeutschland häufiger autolos sind als in Westdeutschland; in Mehr-Personen-Haushalten spielt die Ost/West-Differenz hingegen keine Rolle mehr. Man hätte nun annehmen können, dass sich in Mehr-Personen-Haushalten die Ost/West-Differenz gleichsam eine Ebene höher verlagert hat, nämlich auf die Zahl der Autos im Haushalt. Allerdings verfügen laut EVS-Daten von den Mehr-Personen-Haushalten in Ostdeutschland ebenso wie in Westdeutschland genau 40% über mehr als ein Auto und auch die durchschnittliche Zahl der Autos ist exakt gleich, sodass die genannte Annahme sich als unzutreffend erweist.

Die Stärke des Effektes der Ortsgröße erhöht sich mit der Zahl der Haushaltsmitglieder. Dies verweist darauf, dass es in Ein-Personen-Haushalten noch möglich ist bzw. als gangbar angesehen wird, auch in kleinen Gemeinden ein Leben ohne Auto zu bewerkstelligen. In Mehr-Personen-Haushalten ist die Ortsgröße wichtiger, denn auf Grund des erhöhten Mobilitätsbedarfs mehrerer Personen ist ein Leben ohne Auto auf dem Land nur schwer vorstellbar; Autofreiheit ist in einer solchen Familienkonstellation fast nur im städtischen Milieu realisierbar.

Tabelle 3.5: Logit-Modelle zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit, getrennt für verschiedene Haushaltsgrößen (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte in Klammern)

	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte	Mehr-Personen-Haushalte
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,07* (31,22)	-0,08* (23,78)	-0,10* (15,00)
Landesteil (1=Ostdeutschland)	0,43* (8,77)	0,28* (4,69)	-0,03 (0,29)
Ortsgröße	0,41* (27,03)	0,45* (22,50)	0,63* (18,41)
Geschlecht (1=Frau)	0,37* (9,35)	0,74* (12,03)	1,11* (12,31)
Alter in Jahren	-0,06* (9,45)	-0,14* (15,63)	-0,01 (0,20)
Alter quadriert/100	0,09* (13,80)	0,15* (16,96)	0,01 (0,18)
Nationalität (1=Ausländer)	0,83* (5,81)	0,82* (6,17)	0,67* (4,48)
Bildung (1=Fach-/ Hochschulabschluss)	-0,09 (1,86)	0,01 (0,04)	0,19 (1,91)
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,46* (8,81)	-0,34* (4,77)	-1,20* (12,20)
Konstante	0,52* (3,08)	1,41* (5,75)	-2,14* (4,13)
Pseudo-R^2	0,22	0,17	0,25
Fallzahl	16.824	16.140	14.458

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten. Mit Mehr-Personen-Haushalten sind Haushalte mit drei oder mehr Personen gemeint.

Klar geht aus Tabelle 3.5 weiterhin hervor, dass der Geschlechtseffekt in Ein-Personen-Haushalten schwächer ausgeprägt ist als in Haushalten mit zwei oder mehr Personen. Ursächlich hierfür dürfte sein, dass Haushalte mit zwei oder

mehr Personen, in denen der Haupteinkommensbezieher eine Frau ist, sehr oft Alleinerziehende sind; und solche Alleinerzieherinnen-Haushalte mit minderjährigen Kindern haben wesentlich seltener ein Auto als Haushalte, in denen zwei oder mehr Erwachsene (meist Frau und Mann) zusammen leben.

Die Haushaltskonstellation kann auch erklären, weshalb in Mehr-Personen-Haushalten gemäß Tabelle 3.5 der Alterseffekt verschwindet. Der typische Mehr-Personen-Haushalt besteht aus Frau, Mann und einem oder mehreren Kindern, wobei sich Frau und Mann in einer mittleren Altersspanne befinden. Die Dominanz mittlerer Altersspannen beim Haushaltsvorstand bringt es mit sich, dass sich der Alterseffekt in Mehr-Personen-Haushalten nicht entfalten kann.

Als letztes ist in Tabelle 3.5 auffallend, dass der Einfluss einer Erwerbstätigkeit des Haushaltsvorstandes besonders stark in Mehr-Personen-Haushalten ausgeprägt ist. Offensichtlich verhält es sich so, dass dann, wenn zwei Erwachsene und ein oder mehrere Kinder im Haushalt leben und gleichzeitig der Haushaltsvorstand in eine Erwerbstätigkeit eingebunden ist, an (mindestens) einem Auto kaum ein Weg vorbeiführt.

Getrennte Modellschätzungen für verschiedene Haushaltsgrößen sind logisch äquivalent mit der Überprüfung von Interaktionseffekten in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße. Ohne eine spezielle Theorie und in explorativer Absicht wurde nach dem Muster des Vorgehens in Tabelle 3.5 noch eine Reihe weiterer Interaktionseffekte empirisch überprüft. Nennenswerte Ergebnisse dieser Überprüfungen lassen sich (ohne eine exakte Angabe der dazugehörigen Logit-Koeffizenten) folgendermaßen zusammenfassen:

Bei einer Differenzierung der Modelle für Ost- und Westdeutschland zeigt sich, dass der Geschlechtseffekt in Ostdeutschland deutlich stärker konturiert ist als in Westdeutschland. Dies bedeutet, dass im deutsch-deutschen Angleichungsprozess offenbar zuerst die ostdeutschen Männer die „nachholende Motorisierung“ der ehemaligen DDR vollzogen haben, die Frauen hingegen hinterher hinken. Interessant und sehr aufschlussreich ist ferner, dass Haushalte von Personen mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss in Ostdeutschland seltener autolos sind (hochsignifikant negativer Effekt), in Westdeutschland genau umgekehrt (hochsignifikant positiver Effekt). An dieser Stelle deutet sich in unseren empirischen Analysen also an, dass die Bemühungen um ein Umsteuern im Verkehrswesen offenbar in (gewiss kleinen) Teilbereichen der „westdeutschen Elite“ weiter gediehen sind als in Teilbereichen der „ostdeutschen Elite“.

Separate Modellschätzungen für Ortsgrößen unter und über 100.000 Einwohner bringen keine Bestätigung für die Vermutung, der Einkommenseffekt in ländlichen Regionen sei schwächer ausgeprägt als in Städten (zu dieser Vermutung vgl. Abschnitt 2.4). Lediglich in Gemeinden unter 100.000 Einwohner gilt, dass ostdeutsche Haushalte häufiger autofrei sind als westdeutsche; in Gemeinden über 100.000 ist der Ost/West-Unterschied hingegen nicht mehr signifikant. Ähnlich wie der Osteffekt ist der Fraueneffekt in kleinen Gemeinden relativ

stärker. Eher in der Stadt als auf dem Land sind also die Geschlechtsunterschiede in der Autoausstattung nivelliert, wenngleich auch in Großstädten noch eine signifikante Geschlechtsdifferenz verbleibt. Mit Blick auf die Bildung des Haushaltsvorstandes ergibt sich, dass Personen mit Hoch- bzw. Fachhochschulabschluss in Ortschaften unter 100.000 signifikant seltener autofrei sind, in Ortschaften über 100.000 hingegen tendenziell häufiger. Dies lässt sich als ein zarter und vorsichtiger Hinweis auf eine städtische „Avantgarde“ von Autofreien mit hoher Bildung interpretieren. Beschränkt man die Modellschätzung auf Großstädte über 500.000 Einwohner, erfährt diese Interpretation eine zusätzliche Unterstützung in der Form, dass der Bildungseffekt signifikant positiv wird. Unter sonst gleichen Umständen (Haushaltsgröße, Einkommen usw.) sind also in Großstädten Personen mit einem Universitäts- oder Fachhochschulabschluss häufiger autofrei als Personen ohne einen solchen Abschluss. Dies kann als ein überraschender und durchaus bemerkenswerter Befund eingestuft werden. Auch der Einfluss der Erwerbstätigkeit differiert mit der Ortsgröße. In Orten unter 100.000 ist eine Erwerbstätigkeit für die Autoentscheidung wichtiger als in Orten über 100.000. Dieses Effektmuster ist einleuchtend, da es in Städten leichter als auf dem Land möglich ist, eine Erwerbstätigkeit und ein Leben ohne Auto miteinander zu vereinbaren.

Eine Aufspaltung des Gesamtmodells nach Frauen und Männern verweist zunächst noch einmal (wie schon bei der Ost/West-Aufspaltung) darauf, dass vor allem Frauen in Ostdeutschland überdurchschnittlich oft ohne Auto leben. Ein sehr deutlicher Interaktionseffekt zeigt sich zudem stets für die älteren Frauen. Es ist nicht nur so, dass zum einen Frauen und zum anderen Ältere häufiger ohne Auto sind, vielmehr liefert die spezielle Konfiguration „Frau und alt“ nochmals einen hochsignifikanten Zusatzeffekt in Richtung Autolosigkeit. Im Muster der Logit-Koeffizienten findet dies seinen Niederschlag in der Form, dass der einfache und der quadrierte Alterseffekt bei den Frauen stärker ist als bei den Männern.

Als letztes wurden getrennte Modelle für die Nicht-Erwerbstätigen und für die Erwerbstätigen berechnet. Dabei zeigt sich, dass es einen signifikanten Ost/West-Unterschied in der Autoausstattung nur in den Haushalten gibt, in denen der Haushaltsvorstand nicht erwerbstätig ist. Weiterhin ist der Geschlechtseffekt in der Teilgruppe der Nicht-Erwerbstätigen deutlicher ausgeprägt als in der Teilgruppe der Erwerbstätigen. Und in ähnlicher Weise gilt für das Alter des Haushaltsvorstandes, dass es lediglich im Segment der Nicht-Erwerbstätigen ein wichtiger Prädiktor für die Autolosigkeit ist. Nochmals für eine Überraschung gut ist der Bildungseffekt. Während im Fall einer Nicht-Erwerbstätigkeit des Haushaltsvorstandes eine hohe Bildung die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit signifikant vermindert, führt sie im Fall einer Erwerbstätigkeit umgekehrt zu einer signifikanten Erhöhung der Autofreiheit. Eine Erklärung für diesen erstaunlichen und unerwarteten Befund liegt sicherlich nicht ohne weiteres auf der Hand.

Da alle aufgeführten Interaktionseffekte das Resultat einer explorativen Datenanalyse sind (vgl. aber noch einmal die schon in Abschnitt 2.4 angesprochenen Mutmaßungen und Ergebnisse zu Interaktionseffekten bei Madre 1990; Dargay et al. 2000), soll an dieser Stelle auf weitere inhaltliche Interpretationen verzichtet werden. Im Rahmen der sekundäranalytischen Auswertungen des sozio-ökonomischen Panels wird sich allerdings eine erste Möglichkeit ergeben, die in den EVS-Daten gefundenen Interaktionseffekte auf ihre Stabilität und Robustheit hin zu überprüfen.

3.4 Zusammenfassung

Ziel der Sekundäranalysen auf der Grundlage der EVS 1998 war es, die Haushalte ohne Auto in ihrem Sozialprofil anhand bivariater und multivariater Analysen genauer zu charakterisieren. Eine solche Charakterisierung ist mit der Dreiteilung der möglichen Beschreibungsfaktoren in Haushaltsmerkmale (Haushaltsgröße und Haushaltseinkommen), Kontextmerkmale (Landesteil und Ortsgröße) und soziodemografische Merkmale (Geschlecht, Alter, Nationalität, Bildung und Erwerbstätigkeit des Haushaltsvorstandes) eigentlich recht gut gelungen. Dass sie gut gelungen ist, zeigt sich speziell an der hohen Erklärungskraft des multivariaten Modells, dessen Ergebnisse in Tabelle 3.4 dargestellt wurden.

Von der Richtung her harmonieren die beobachteten Einflüsse mit dem, was man erwartet hätte und was auch in schon vorliegenden empirischen Studien festgestellt wurde: Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Haushalt kein Auto hat, sinkt mit zunehmender Haushaltsgröße und mit steigendem Einkommen. Autofreien Haushalten begegnet man eindeutig häufiger in Städten als auf dem Land, und sie sind (zumindest noch im Jahr 1998) in Ostdeutschland häufiger als in Westdeutschland. Wenn der Haushaltsvorstand ein Mann ist, zwischen 26 und 65 Jahre alt, die deutsche Staatsangehörigkeit besitzt und einer Erwerbstätigkeit nachgeht, dann liegt – jeweils im Vergleich zur nicht genannten Referenzgruppe – die Wahrscheinlichkeit für eine Autofreiheit des Haushalts signifikant niedriger. In der multivariaten Modellierung, also bei Kontrolle der anderen Faktoren, brachte lediglich die Bildungsvariable (gemessen über die einfache Dichotomie „Hoch- bzw. Fachhochschulabschluss: ja/nein“) keinen nennenswerten Einfluss auf die Autolosigkeit.

Nicht die Richtung, sondern die Stärke einzelner Effekte ist das, was im Endergebnis als überraschend eingestuft werden kann. Von der oft schon als Realität unterstellten Vollmotorisierung aller Haushalte sind bestimmte Teilgruppen in der bundesdeutschen Gesellschaft (noch) weit entfernt, wobei in erster Linie die Ein-Personen-Haushalte, die Haushalte mit niedrigem Einkommen, Haushalte in Großstädten und die Haushalte von älteren Menschen ge-

nannt werden müssen. Vertiefende Hinweise und Anregungen lieferte zudem eine Überprüfung von Interaktionseffekten – dies z.B. mit den Befunden, dass (unter sonst gleichen Umständen) Haushalte von Personen mit hoher Bildung erstens zwar in Ostdeutschland, nicht aber in Westdeutschland und zweitens zwar auf dem Land, nicht aber in der Stadt eine überdurchschnittliche Affinität zum Auto haben. Die Befunde speziell zur Wirkungsweise des Bildungsniveaus warnen davor, die Autolosen vorschnell als eine sogenannte AAA-Gruppe im Sinne von arm, alt, in Ausbildung zu qualifizieren (zu dieser Terminologie vgl. Sutter 2000, die allerdings als ihr persönliches Gegenbild eine Gruppe von Autolosen im Auge hat, die aufgeklärt, aufgeweckt und andersdenkend sind).

Die vorgetragenen Befunde zum Sozialprofil autofreier Haushalte dürften und könnten in mehreren Punkten für die Verkehrspolitik hilfreich und nützlich sein. Eher beispielhaft wollen wir uns hier darauf beschränken, aus den Befunden einige empirisch begründete Überlegungen zur Frage anzustellen, wie es mit dem Auto und speziell mit der Autolosigkeit in Zukunft vermutlich weiter gehen wird: Angesichts des Trends hin zu mehr Ein-Personen-Haushalten und auf Grund des zunehmenden Anteils älterer Menschen könnte man zunächst argumentieren, dass die Quote autoloser Haushalte steigen wird. Die zunehmende Zahl von Ein-Personen-Haushalten hat gewiss schon in der Vergangenheit zu einer Stabilisierung des Anteils autoloser Haushalte beigetragen und wird es vermutlich auch in der Zukunft tun. Nur leider ist dabei zu bedenken, dass dies nicht zu einer Reduktion der Zahl der Autos führt, denn die „Autodichte“ (Zahl der Autos pro Kopf) liegt in Ein-Personen-Haushalten höher als in Mehr-Personen-Haushalten. Personen im Alter über 65 haben aktuell noch sehr viel seltener ein Auto als die Jüngeren, aber dies ist in erster Linie ein Kohorteneffekt und sehr viel weniger ein Alterseffekt. Die älteren Geburtskohorten ohne Führerschein werden nach und nach aussterben, und von denjenigen, die ihr aktives Leben mit dem Auto verbracht haben, weiß man, dass sie im Alter zwar ihre „Jahreskilometerleistung“ senken, aber sehr lange am Auto in der Garage festhalten (dazu z.B. Brieler 1997; Oswald 1999). Mithin kann man insgesamt nicht erwarten, dass das Geschehen an der „Altersfront“ eine Autoentlastung bringt, eher das Gegenteil wird der Fall sein.

Während der Weg in die Single- und die Seniorengesellschaft noch mit divergierenden Effekten verbunden ist, weisen andere sogenannte gesellschaftliche Großtrends unzweideutig in Richtung einer Autozunahme. Wenn sich das allgemeine Wohlstandsniveau, sprich das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen, weiter erhöht, ist auf Grund des Einkommenseffekts mit einer Abnahme der Zahl der Autolosen zu rechnen (für eine Studie, die sich mit dem Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-Einkommen und Autodichte in 26 Ländern beschäftigt, vgl. Dargay und Gately 1999). Dasselbe gilt dann, wenn die Erwerbsbeteiligung der Frauen weiter zunimmt und wenn im Suburbanisierungsprozess die Menschen weiterhin in die Vorstädte und das entferntere Umfeld von Städten ziehen. Wiederholt wurde oben bereits die „Aufholjagd“ der Frauen beim

Auto angesprochen. Die Autoindustrie hat die Frauen als Reservoir für Zuwachsraten inzwischen entdeckt und bedient dieses Reservoir mit speziellen Autotypen. Wenn die Werbestrategen der Autoindustrie in Zukunft einige Punkte noch etwas klarer herausstellen (Anregungen: öffentliche Verkehrsmittel sind ein Hort von Kriminalität; mit Kindern und sonstigen Anvertrauten können jederzeit gesundheitliche Notfälle auftreten; die weibliche Doppel- oder Dreifachbelastung ist mit komplizierten Wegeketten verbunden, die mit dem ÖPNV nicht zu bewältigen sind; Getränkekisten haben ein hohes Gewicht), kann es durchaus passieren, dass in einigen Jahren mehr Frauen als Männer mit dem Auto unterwegs sind.

In den USA hatten im Jahr 1995 lediglich 8% der Haushalte kein Auto (Pickrell und Schimek 1999), und in der dortigen Diskussion ist es nicht unüblich, die Autolosen relativ unbefangen als arm, ängstlich oder in sonstiger Form gehandicapt zu sehen. Von solchen Szenarien sowohl bezüglich der Autodichte als auch bezüglich der Einschätzung der Autolosen ist man in Deutschland und anderen europäischen Ländern doch noch etwas entfernt. Auf Grund der unterschiedlichen Raumstrukturen und auf Grund ausgebauter Netze öffentlicher Verkehrsmittel ist eine gänzliche Angleichung an US-Gegebenheiten auch nicht zu erwarten. Trotzdem ist – so sich die Rahmenbedingungen nicht wesentlich ändern – ein weiterer Rückgang des Anteils autofreier Haushalte die für Deutschland wahrscheinlichste Entwicklung.

4. Sekundäranalysen auf der Grundlage des sozio-ökonomischen Panels

In ihrem Ablauf werden die Sekundäranalysen der Daten des sozio-ökonomischen Panels (SOEP) im wesentlichen mit dem Vorgehen übereinstimmen, wie es gerade bei den EVS-Analysen zum Zuge kam. Zunächst werden einige Grundinformationen zum SOEP und speziell zur Erhebungswelle 1998 gegeben, sodann werden in bivariater und multivariater Betrachtungsweise Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit von Haushalten untersucht. Zusätzlich bietet das SOEP die Möglichkeit, anhand einer Auswahl von Freizeitaktivitäten exemplarisch möglichen alltagspraktischen Folgen einer Autolosigkeit nachzuspüren. Anknüpfend an die Überlegungen am Ende von Abschnitt 2.9 wird die Fragestellung dabei lauten, ob und inwieweit sich Haushalte ohne und mit Auto in ihrem Freizeitverhalten nennenswert voneinander unterscheiden. Bevor die Ergebnisse auf der Basis der SOEP-Analysen zusammengefasst werden, soll in einem Exkurs noch ein Blick auf die große Gruppe derer geworfen werden, die sich im SOEP-Fragebogen selbst als „begeisterte Autofahrer“ bezeichnen.

4.1 Basisinformationen zum SOEP 1998

Als „Glanzstück“ der empirischen Wirtschafts- und Sozialforschung in Deutschland ist das SOEP eine im Jahresturnus durchgeführte Panelerhebung, die in Westdeutschland seit dem Jahr 1984 und in Ostdeutschland seit dem Jahr 1990 läuft. Konzipiert und betreut wird das SOEP vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin). Für die praktische Durchführung der Befragungen ist INFRATEST verantwortlich. Das hauptsächliche Anliegen der SOEP-Erhebungen besteht darin, den Stand und Veränderungen der sozio-ökonomischen Lage von Personen und Haushalten in Deutschland nachzuvollziehen. Dieses Anliegen ist so weit gespannt, dass es durch im Zeitablauf wechselnde inhaltliche Schwerpunkte jeweils konkretisiert werden muss. Die SOEP-Daten werden vom DIW interessierten Forschern im In- und Ausland zugänglich gemacht, was der professionellen empirischen Wirtschafts- und Sozialfor-

schung in den letzten 15 Jahren einen enormen Auftrieb gegeben hat (für eine allgemeine Kurzdarstellung des SOEP vgl. SOEP-Group 2001).

Ohne das Potenzial der Längsschnittdaten zu nutzen, beschränken wir uns für unsere Analysen auf die SOEP-Erhebung des Jahres 1998, d.h. wir verwenden das SOEP wie eine Querschnittstudie. Auf die SOEP-Welle 1998 wird zurückgegriffen, erstens um zeitlich den Vergleich mit der EVS 1998 zu haben, und zweitens weil in der SOEP-Erhebung 1998 der Themenbereich „Umwelteinstellungen und umweltrelevantes Verhalten“ einen inhaltlichen Schwerpunkt bildete. Diese Schwerpunktsetzung brachte es mit sich, dass der Fragebogen mehrere (insgesamt aber nur sehr wenige) Einzelfragen zu Umwelteinstellungen und z.B. auch zum Umweltengagement enthielt. Weiterhin wurde die Autoausstattung der Haushalte erfasst, und zudem – als eine Rahmenbedingung der Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke – u.a. die Qualität der Anbindung der Wohnung an öffentliche Verkehrsmittel. Diese Informationen ermöglichen Analysen, die über die EVS-Auswertungen hinausgehen.

Wie bei den früheren Panelwellen handelt es sich bei der SOEP-Erhebung 1998 (Welle 15) überwiegend um mündliche Befragungen mit einem Haushalts- und einem Personenfragebogen. Der Haushaltsbogen wird in der Regel vom sogenannten Haushaltsvorstand beantwortet. Der Personenbogen richtet sich an alle Personen im Haushalt, die 16 Jahre und älter sind. Die Zahl der befragten Haushalte belief sich in der SOEP-Welle 1998 auf 7.679, die Zahl der befragten Personen auf 14.692. Außer in dem Exkurs über begeisterte Autofahrer beziehen sich alle nachstehenden Analysen auf die Haushaltsebene, da Autolosigkeit als ein Haushaltsmerkmal gesehen wird. Durch Ausschluss einiger Haushalte (mit fehlenden Personenbögen) reduziert sich die Fallzahl auf 7.621 Haushalte.

Für die Analysen haben wir den Datensatz mit dem von der SOEP-Gruppe bereitgestellten Haushaltshochrechnungsfaktor gewichtet, und zwar so, dass die ursprüngliche Fallzahl von 7.621 erhalten blieb. Die SOEP-Erhebung basiert auf einer disproportional geschichteten Zufallsstichprobe, die aus den vier Teilstichproben der Westdeutschen, der Ostdeutschen, der Ausländer und der Zuwanderer besteht. Durch die Verwendung des Haushaltshochrechnungsfaktors wird erreicht, dass die Teilstichproben quantitativ an die Verhältnisse in der Grundgesamtheit angepasst werden. Obwohl von der Fallzahl her niedriger, ist die SOEP-Stichprobe von der Qualität her mit Sicherheit besser als die Quotenstichprobe der EVS. Vor allem die in der EVS nur sporadisch und selektiv vertretenen Ausländerhaushalte sind in der SOEP-Ausländerstichprobe gut erfasst, wobei den Infratest-Interviewern bei Bedarf Fragebögen in unterschiedlichen Sprachen zur Verfügung stehen.

4.2 Deskriptive Befunde zum Sozialprofil autoloser Haushalte

Folgt man den Angaben der Personen, die im SOEP den Haushaltsfragebogen beantwortet haben (im weiteren kurz: Haushaltsvorstand), hatten im Jahr 1998 insgesamt 28% der Haushalte kein Auto. Dieser Prozentsatz liegt über den 25% der EVS, was eine Reihe von plausiblen Gründen bedingt durch die unterschiedlichen Stichproben hat, auf die hier jedoch nicht eingegangen werden soll. Von zentralem Interesse ist ja im Folgenden nicht so sehr die absolute Höhe der Autolosigkeit, sondern das Ausmaß der Unterschiede zwischen verschiedenen Subgruppen.

Das Spektrum der möglichen Einflussfaktoren auf die Autolosigkeit etwas erweiternd, sollen vier Gruppen von Variablen ins Blickfeld genommen werden: (1) Haushaltsmerkmale, (2) Kontext- und Infrastrukturmerkmale, (3) soziodemografische Merkmale des Haushaltsvorstandes sowie (4) Merkmale zu Umwelteinstellungen und zur Öko-Orientierung des Haushaltsvorstandes. Wie bei den EVS-Analysen umfassen die Haushaltsmerkmale die Zahl der Personen im Haushalt und das Einkommen, das wiederum als personenbezogenes Äquivalenzeinkommen definiert ist. Neben der Regionaldifferenzierung von Ost- und Westdeutschland und der Ortsgröße berücksichtigen die Kontext- und Infrastrukturmerkmale die Qualität der Anbindung der Wohnung an öffentliche Verkehrsmittel. Die Zielpersonen wurden in der SOEP-Erhebung 1998 gefragt, welche öffentlichen Verkehrsmittel ihnen an ihrem Wohnort zur Verfügung stehen und, sofern verfügbar, wie gut diese für sie persönlich erreichbar sind. Aus den Angaben dazu wurden vier dichotome Merkmale gebildet, die mit einer einfachen ja/nein-Unterscheidung eine gute Erreichbarkeit der Eisenbahn, von Bussen, der Straßenbahn sowie der S/U-Bahn anzeigen. Als soziodemografische Merkmale des Haushaltsvorstandes gehen, wie schon bei den EVS-Auswertungen, die Variablen ein: das Geschlecht (in 57% der Fälle war die als Haushaltsvorstand Auskunft gebende Person ein Mann), das Lebensalter, die an der aktuellen Staatsangehörigkeit gemessene Nationalität, der höchste allgemeinbildende Schulabschluss und die Erwerbstätigkeit, wobei „ja“ eine volle oder teilweise Erwerbstätigkeit bedeutet.

Neu gegenüber den EVS-Analysen sind die Merkmale zur Öko-Orientierung des Haushaltsvorstandes. Als Indikatoren für eine Öko-Orientierung dienen erstens die Mitgliedschaft in einer Umweltgruppe, zweitens die Antwort, dass sich die befragte Person „große Sorgen“ um den Schutz der Umwelt macht, und drittens die Auskunft, dass der Schutz der Umwelt für das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Zielperson angeblich „sehr wichtig“ ist. Der erste Indikator basiert auf der SOEP-Abfrage, ob die befragte Person Mitglied in einer Gruppe oder Organisation ist, die sich für die Erhaltung und den Schutz von Umwelt und Natur einsetzt (ja/nein). Hinter dem zweiten Indikator steht die in

Tabelle 4.1: Quote autoloser Haushalte in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen (Prozentangaben)

HAUSHALTSMERKMALE			
Haushaltsgröße		Personenbezogenes Einkommen	
1 Person	55,3	Bis 1500 DM	49,1
2 Personen	19,0	1501-2000 DM	39,9
3 Personen	8,7	2001-2500 DM	30,0
4 Personen	4,8	2501-3000 DM	19,9
5 Personen	7,8	3001-3500 DM	12,4
6+ Personen	5,1	3501-4500 DM	11,3
		Über 4500 DM	4,3
KONTEXT- UND INFRASTRUKTURMERKMALE			
Landesteil		Gute Eisenbahn-Anbindung	
Westdeutschland	27,3	Ja	30,4
Ostdeutschland	33,3	Nein	26,9
Ortsgröße		Gute Bus-Anbindung	
Unter 2.000	16,9	Ja	28,9
2.000-4.999	26,7	Nein	25,9
5.000-19.999	21,6		
20.000-49.999	25,3	Gute Straßenbahn-Anbindung	
50.000-99.999	21,3	Ja	38,9
100.000-499.999	35,3	Nein	26,1
500.000+	41,6		
		Gute S/U-Bahn-Anbindung	
		Ja	38,0
		Nein	25,9
SOZIODEMOGRAFISCHE MERKMALE DES HAUSHALTSVORSTANDES			
Geschlecht		Nationalität	
Mann	17,8	Deutsch	28,4
Frau	43,0	Ausländer	28,6
Alter in Jahren		Schulbildung	
16-25	36,8	Volks-/Hauptschule	36,4
26-35	13,7	Mittel-/Realschule	21,8
36-45	14,8	Fachhochschulreife	18,5
46-55	16,9	Abitur	16,3
56-65	23,5		
66-75	48,0	Erwerbstätigkeit	
76+	79,5	Ja	12,3
		Nein	47,5
MERKMALE DER ÖKO-ORIENTIERUNG DES HAUSHALTSVORSTANDES			
Mitglied in Umweltgruppe		Umweltschutz für Wohlbefinden „sehr wichtig“	
Ja	22,5	Ja	30,5
Nein	28,7	Nein	27,1
Große Sorgen um Umweltschutz			
Ja	29,9		
Nein	27,6		

einen „Sorgenkatalog“ eingebettete SOEP-Frage, ob sich die befragte Person um den Schutz der Umwelt „große“, „einige“ oder „keine Sorgen“ macht. Und der dritte Indikator beruht auf der SOEP-Frageliste, welche Bereiche für das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Befragten „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „ganz unwichtig“ sind (hier speziell der Bereich: der Schutz der natürlichen Umwelt).

Dies ist insgesamt ein Satz von 16 Merkmalen, für die bivariat in der voranstehenden Tabelle 4.1 die Zusammenhänge mit der Autolosigkeit dargestellt sind.

Soweit die Aufgliederungsmerkmale denen in den EVS-Analysen entsprechen, stimmen die Ergebnisse in einem erstaunlichen Maße überein (zum Vergleich siehe Tabelle 3.1). Immerhin zwei Unterschiede erscheinen aber doch bemerkenswert: Klarer als in den EVS-Daten zeigt sich beim SOEP, dass bei der Ortsgröße die wesentliche Trennlinie zwischen Orten mit weniger und solchen mit mehr als 100.000 Einwohnern verläuft. Weiterhin ergibt sich – anders als in der EVS – in Abhängigkeit von der Nationalität bivariat kein Unterschied in der Autoausstattung der Haushalte. Da (wie erwähnt) die SOEP-Ausländerstichprobe sehr viel verlässlicher ist als die in der EVS, sollte man das SOEP-Ergebnis als angemessene Beschreibung der Realität werten.

Im Vergleich zum Einfluss der Ortsgröße fallen die Unterschiede in Abhängigkeit von der Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel in der bivariaten Betrachtung schwächer aus. Eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz und an Buslinien scheint für den Autobesitz praktisch keine Rolle zu spielen. Bei der Straßenbahn- und S/U-Bahn-Anbindung zeigen sich in Tabelle 4.1 Unterschiede, allerdings gibt es hier ein Vermischung mit der Ortsgröße, weil Straßenbahnen und S/U-Bahnen in der Regel nur in größeren Städten fahren.

Während die Haushaltsmerkmale, die Kontext- und Infrastrukturmerkmale und die soziodemografischen Charakteristika drastische Unterschiede in der Autolosigkeit bringen, ist dies bei den Merkmalen der Öko-Orientierung nicht der Fall. Ist der Haushaltsvorstand Mitglied in einer Umweltgruppe, liegt die Autoausstattung der Haushalte bivariat sogar um 6 Prozentpunkte höher als im Fall keiner Mitgliedschaft. Bei den beiden anderen Öko-Indikatoren sind die Prozentwertdifferenzen von Anfang an marginal. Bevor dies weiter kommentiert wird, seien noch die Ergebnisse der multivariaten Analysen abgewartet, da ja ein Effekt der Öko-Orientierung möglicherweise dadurch verdeckt werden könnte, dass z.B. die Mitglieder von Umweltgruppen gleichzeitig eher in Großstädten leben, ein überdurchschnittliches Einkommen haben, häufiger den mittleren Altersgruppen angehören und öfter erwerbstätig sind.

Zwecks Vergleich mit den EVS-Daten haben wir auch beim SOEP in einem zusätzlichen Analyseschritt die Prozentuierungsrichtung gewechselt und ausgezählt, wie viele von den autofreien Haushalten anteilsmäßig durch be-

stimmte Merkmale gekennzeichnet sind. Das Ergebnis dieses Auswertungsschrittes findet sich in Tabelle 4.2.

Tabelle 4.2: Profil autoloser Haushalte im Lichte ausgewählter Merkmale (Prozentangaben)

	Autolose Haushalte	Auto-Haushalte	Alle Haushalte
Haushaltsgröße: Ein-Personen-Haushalt	70,6	22,7	36,3
Personenbezogenes Einkommen: Bis 2000 DM	57,2	28,2	36,4
Ortsgröße: 100.000+ Einwohner	47,6	30,5	35,4
Alter Haushaltsvorstand: Über 65 Jahre	51,5	13,3	24,2
Erwerbstätigkeit Haushaltsvorstand: nein	76,7	33,6	45,9

Vergleichen wir Tabelle 4.2 mit der entsprechenden EVS-Tabelle (Tabelle 3.3), ist erneut eine sehr hohe Übereinstimmung zu konstatieren. Auf der Grundlage beider Tabelle gilt für die autolosen Haushalte der „Steckbrief“, dass sie zu rund 70% Ein-Personen-Haushalte sind, zu knapp 60% ein niedriges Einkommen haben, zu rund 50% in Großstädten mit über 100.000 Einwohnern leben, zu rund 50% der Haushaltsvorstand über 65 Jahre alt ist und nur zu rund 25% der Haushaltsvorstand einer Erwerbstätigkeit nachgeht.

4.3 Multivariate Analysen zu den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit

Wie im Rahmen der EVS-Auswertungen sollen auf der multivariaten Analyseebene die Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit mittels binärer logistischer Regression untersucht werden. Für das Regressionsmodell wurden die vier dichotomen Variablen zur Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel zu einem Index mit einer Spannweite von 0-4 zusammengefasst; die erreichten Bildungsabschlüsse wurden in Bildungsjahre umgesetzt; und die drei dichotomen Öko-Indikatoren wurden zu einem Index mit dem Wertebereich von 0-3 aufaddiert. Ansonsten sind die Kovariaten so konstruiert wie bei den EVS-

Analysen und bedürfen deshalb keiner weiteren Erläuterung. Die Ergebnisse der Regressionsschätzung sind in Tabelle 4.3 zusammengestellt.

Tabelle 4.3: Logit-Modell zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte)

	Logit-Koeffizienten	t-Werte
Haushaltsgröße	-1,59*	14,25
Haushaltsgröße quadriert	0,14*	8,14
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,06*	12,72
Landesteil (1=Ostdeutschland)	0,58*	5,19
Ortsgröße	0,16*	6,03
Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel	0,31*	6,29
Geschlecht (1=Frau)	0,60*	6,68
Alter in Jahren	-0,11*	7,37
Alter quadriert/100	0,14*	9,76
Nationalität (1=Ausländer)	1,28*	7,51
Bildung in Jahren	-0,07*	3,43
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,46*	3,86
Öko-Orientierung	-0,07	1,29
Konstante	3,51*	7,37
Pseudo-R^2 / Fallzahl	0,39	4.807

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten. Die deutliche Reduktion der Fallzahl von ursprünglich 7.621 auf 4.807 Haushalte resultiert in erster Linie aus fehlenden Werten beim Einkommen.

Alle Koeffizienten von Tabelle 4.3, die sich auf schon in der EVS berücksichtigte Einflussfaktoren beziehen, haben dasselbe Vorzeichen wie im EVS-Modell (Tabelle 3.4). Dies gilt auch für die Nationalität des Haushaltsvorstandes, die ja in der bivariaten Betrachtung im SOEP keinen Unterschied zwischen Ausländern und Deutschen ergab. Schrittweise Schätzungen des Logit-Modells zeigen, dass der Nationalitäteneffekt vor allem nach statistischer Kontrolle der Haushaltsgröße klar hervortritt. Weil ihre Haushalte im Durchschnitt größer sind,

müssten die Ausländerfamilien eigentlich häufiger ein Auto haben als die deutschen, was aber bivariat nicht der Fall ist (Tabelle 4.1). Während der Bildungseffekt im EVS-Modell negativ, aber nicht signifikant war, ist er im SOEP-Modell signifikant negativ. Diese Abweichung zwischen EVS und SOEP hat ihren Grund darin, dass die Bildungsvariablen unterschiedlich konstruiert sind (als Dummy im EVS-Modell und in der Form von Bildungsjahren im SOEP-Modell). Vereinfachen wir auch in den SOEP-Daten die Bildungsvariable in der Form, dass wir lediglich zwischen ohne und mit Hoch- bzw. Fachhochschulabschluss unterscheiden, wechselt der Bildungseffekt im multivariaten Modell sein Vorzeichen von minus auf plus, wobei der Effekt aber nicht signifikant ist, was dem EVS-Ergebnis entspricht.

Dass der Ortsgrößeneffekt im SOEP-Modell eindeutig schwächer ausgeprägt ist als im EVS-Modell, hängt damit zusammen, dass die Qualität der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel als zusätzlicher Einflussfaktor im SOEP-Modell enthalten ist. Was das Wechselspiel von Ortsgröße und Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel anbelangt, geht aus den Ergebnissen hervor, dass offenbar beide Faktoren ein Rolle spielen. Im Vergleich zu einem (hier nicht dargestellten) Modell, das den Faktor „Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel“ außer Acht lässt, ist der Ortsgrößeneffekt in Tabelle 4.3 zwar eindeutig niedriger, aber trotzdem bleibt er auf einem hochsignifikanten Niveau erhalten. Dies bedeutet, dass die bessere Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel nur zum Teil erklärt, weshalb die Stadtbewohner seltener ein Auto haben. Weitere Gründe sind vermutlich die Parkplatzprobleme in Städten, häufigere Staus und geringere Entfernungen zu alltagspraktisch wichtigen Zielpunkten.

Für die Öko-Orientierung hätte man schließlich – trotz der ernüchternden Ergebnisse bisheriger Studien (Abschnitt 2.6) und trotz der Befunde auf der bivariaten Analyseebene (Tabelle 4.1) – erwartet, dass sie einen positiven Effekt auf die Wahrscheinlichkeit einer Autofreiheit bringt. Laut Tabelle 4.3 hat der Koeffizient ein negatives Vorzeichen, ist aber nicht signifikant. Das Fehlen eines Öko-Effekts auf die Autoentscheidung bekräftigt die Befunde anderer Studien, dass allgemeine Umwelteinstellungen das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten insgesamt wohl nicht bzw. nicht entscheidend beeinflussen.

Die über Pseudo-R^2 gemessene Anpassungsgüte des SOEP-Modells ist mit 0,39 noch besser als die des EVS-Modells mit 0,34. Der bessere Fit des SOEP-Modells resultiert aus der zusätzlichen Berücksichtigung der Qualität der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, nicht aber aus der zusätzlichen Berücksichtigung der Öko-Orientierung.

Um im nächsten Schritt zu überprüfen, inwieweit die Einflussfaktoren auf die Autolosigkeit in Ein-, Zwei- und Mehr-Personen-Haushalten differieren, weist Tabelle 4.4 – gänzlich analog zum Vorgehen bei den EVS-Auswertungen (dort Tabelle 3.5) – die Ergebnisse separater Logit-Modelle für die drei Haushaltsformen aus.

Tabelle 4.4: Logit-Modelle zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit, getrennt für verschiedene Haushaltsgrößen (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte in Klammern)

	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte	Mehr-Personen-Haushalte
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,07* (10,39)	-0,06* (6,75)	-0,10* (6,15)
Landesteil (1=Ostdeutschland)	0,92* (5,53)	0,48* (2,82)	0,82* (2,72)
Ortsgröße	0,24* (5,20)	0,28* (5,06)	0,53* (5,51)
Geschlecht (1=Frau)	0,44* (3,29)	0,48* (2,78)	0,01 (0,01)
Alter in Jahren	-0,13* (6,15)	-0,13* (5,02)	-0,04 (0,71)
Alter quadriert/100	-0,18* (8,41)	0,14* (5,76)	0,09 (1,45)
Nationalität (1=Ausländer)	1,23* (4,24)	0,79 (2,41)	1,26* (4,40)
Bildung (1=Fach-/ Hochschulabschluss)	0,39 (2,10)	-0,59 (1,99)	-0,15 (0,36)
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,06 (0,33)	-0,95* (4,21)	-0,80* (2,97)
Öko-Orientierung	-0,05 (0,78)	0,03 (0,38)	-0,10 (0,64)
Konstante	1,77* (3,26)	1,54 (2,09))	-2,07 (1,54)
Pseudo-R^2	0,32	0,18	0,24
Fallzahl	1.808	1.514	1.485

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten. Mit Mehr-Personen-Haushalten sind Haushalte mit drei oder mehr Personen gemeint.

Damit die SOEP- und EVS-Analysen möglichst weitgehend vergleichbar sind, wurde in den Modellen von Tabelle 4.4 der Faktor „Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel“ ausgeschlossen, da er deutlich mit der Ortsgröße korreliert.

Weiterhin wurde die Ortsgrößeneinteilung von sieben auf fünf Stufen reduziert, und die Bildungsvariable wird als Dummy berücksichtigt. Der einzig verbleibende Unterschied zu den EVS-Modellen besteht darin, dass zusätzlich die Öko-Orientierung als Kovariate enthalten ist.

Lesen wir die Ergebnisse in Tabelle 4.4 parallel zu den entsprechenden EVS-Befunden (Tabelle 3.5), finden nur zwei der früheren Ergebnisse eine Bestätigung: Erstens ist in Mehr-Personen-Haushalten die Ortsgröße für die Autoentscheidung wichtiger als in Ein- und Zwei-Personen-Haushalten, was konkret bedeutet, dass die Konstellation, ein Mehr-Personen-Haushalt zu sein und auf dem Land zu leben, nochmals einen zusätzlichen Schub in Richtung Auto gibt. Zweitens hat dann, wenn es sich um einen Mehr-Personen-Haushalt handelt, das Alter des Haushaltsvorstandes keinen nennenswerten Effekt mehr auf die Wahrscheinlichkeit einer Autofreiheit. Alle anderen Interaktionseffekte mit Bezug auf die Haushaltsgröße, die im Rahmen der EVS-Analysen aufgetreten sind (Tabelle 3.5), erweisen sich im Lichte der SOEP-Daten als nicht robust. Dies ist ein starker Fingerzeig in die Richtung, dass man mit vorschnellen inhaltlichen Interpretationen von Interaktionseffekten auf der Basis eines einzigen Datensatzes vorsichtig sein sollte.

Stabiler im EVS/SOEP-Vergleich sind die Resultate getrennter Modellschätzungen für Ost- und Westdeutschland. Wie in den EVS-Analysen ergibt sich, dass der Geschlechtseffekt im Osten stärker ausgeprägt ist als im Westen. Und: Auch aus den SOEP-Daten geht hervor, dass (unter sonst gleichen Umständen) in Ostdeutschland eine hohe Bildung die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit signifikant verringert, in Westdeutschland hingegen signifikant erhöht.

Mit Blick auf die Ortsgröße hatte sich in den EVS-Auswertungen gezeigt, dass in kleineren Gemeinden (unter 100.000 Einwohner) zum einen der Landesteileffekt und zum anderen der Geschlechtseffekt stärker ist als in größeren Gemeinden (über 100.000 Einwohner). Dies bestätigt sich so auch in den SOEP-Analysen. Keine Bestätigung allerdings findet der EVS-Hinweis auf eine städtische „Vorreitergruppe“ von autofreien Personen mit hoher Bildung. Das in den EVS-Daten beobachtete Muster, dass eine hohe Bildung auf dem Land die Neigung zum Auto erhöht, aber umgekehrt in der Stadt die Neigung zum Auto senkt, kann mit den SOEP-Daten nicht repliziert werden.

Getrennte Modelle für Frauen und Männer auf der Grundlage der SOEP-Daten bringen die zwei Ergebnisse: Insbesondere Frauen in Ostdeutschland haben vergleichsweise selten ein Auto. Zudem ist es speziell die Gruppe der älteren Frauen, die weit überdurchschnittlich oft ohne ein Auto lebt. Diese zwei Ergebnisse stimmen mit dem überein, was sich auch in der EVS ergeben hatte.

Eine Aufgliederung der Modelle für die Nicht-Erwerbstätigen auf der einen Seite und die Erwerbstätigen auf der anderen Seite unterstützt die EVS-Befunde, dass vor allem Nicht-Erwerbstätige in Ostdeutschland relativ häufig kein Auto haben und dass das Alter des Haushaltsvorstandes nur bei den Nicht-Er-

werbstätigen ein signifikanter Einflussfaktor auf die Autolosigkeit ist. Auch der unerwartete Befund aus den EVS-Analysen, dass bei den Nicht-Erwerbstätigen eine hohe Bildung des Haushaltsvorstandes die Autolosigkeit signifikant verringert, bei den Erwerbstätigen aber signifikant erhöht, findet sich in den SOEP-Daten.

4.4 Folgewirkungen einer Autolosigkeit am Beispiel des Freizeitverhaltens

Nachdem bis jetzt das Sozialprofil autofreier Haushalte im Mittelpunkt der Betrachtung stand, soll in diesem Abschnitt zum Themenbereich alltagspraktischer Auswirkungen einer Autolosigkeit übergegangen werden. Exemplarisch wird und kann dabei mit den SOEP-Daten untersucht werden, ob und inwieweit sich Haushalte ohne und mit Auto in ihren Freizeitaktivitäten unterscheiden. Wie bei den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit wird auch hier auf den Haushaltsvorstand als Auskunfts- und Zielperson Bezug genommen.

Für 16 Freizeitaktivitäten wird in der SOEP-Erhebung 1998 gefragt, wie oft die Zielperson diese unternimmt: täglich, mindestens einmal pro Woche, mindestens einmal pro Monat, seltener oder nie. Ob eine Person „nie“ oder „täglich“ z.B. der im Aggregat sehr beliebten Freizeitaktivität „Fernsehen, Video“ nachgeht, hängt sicherlich nicht nur davon ab, ob sie in ihrem Haushalt ein Auto hat oder nicht, sondern auch und vermutlich sogar in stärkerem Maße von anderen Faktoren. Diese anderen Faktoren müssen statistisch kontrolliert werden, und erst mit dieser Drittvariablenkontrolle macht es Sinn, nach einem möglicherweise eigenständigen „Autoeffekt“ Ausschau zu halten. Diese Sachlage impliziert, dass wir ein multivariates Modell brauchen, bei dem jeweils eine Freizeitaktivität die abhängige Variable ist und ein Satz von Kontrollvariablen sowie die Autolosigkeit als unabhängige Variablen fungieren.

Obwohl die fünfstufige Antwortskala zur Erfassung der Häufigkeit der Freizeittätigkeiten im strengen Sinne nicht metrisch ist, sei hilfsweise auf das Modell der OLS-Regression zurückgegriffen, um die Bedeutung der Autolosigkeit für die Freizeitaktivitäten abzuschätzen. Neben der eigentlich interessierenden Kovariate der Autolosigkeit werden in allen Regressionen für die 16 abgefragten Freizeitaktivitäten die zehn folgenden, aus den Abschnitten 4.2 und 4.3 zumeist schon bekannten Kontrollvariablen verwendet: Haushaltsgröße, personenbezogenes Einkommen, Landesteil, Ortsgröße, Geschlecht, Alter, Nationalität, Schulbildung, Erwerbstätigkeit und subjektiver Gesundheitszustand. Mit der Beschränkung, dass nur die Effekte der Autolosigkeit (standardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte) berichtet werden, präsentiert Tabelle 4.5 die Ergebnisse. Um den Überblick zu erleichtern, sind in der Tabelle die

Freizeitaktivitäten nach der Stärke der Effekte geordnet, die die Autolosigkeit auf sie hat.

Tabelle 4.5: OLS-Regressions-Modelle zum Einfluss der Autolosigkeit auf die Häufigkeit der Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten (standardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte)

	Koeffizienten der Autolosigkeit	t-Werte
Autopflege, kleinere Autoreparaturen	-0,42*	30,59
Basteln, Wohnungsreparaturen, Gartenarbeit	-0,23*	14,82
Ausflüge, kurze Reisen	-0,19*	11,53
Besuch von Oper, Theater etc.	-0,16*	10,58
Aktive sportliche Betätigung	-0,14*	9,40
Fernsehen, Video	-0,12*	7,22
Künstlerische, musische Tätigkeiten	-0,09*	5,34
Besuch von Sportveranstaltungen	-0,08*	5,10
Private PC-Nutzung außerhalb der Arbeit	-0,07*	4,23
Ehrenamtliche Tätigkeiten in Vereinen etc.	-0,07*	3,97
Essen/Trinken gehen in Cafe, Kneipe etc.	-0,06*	4,06
Besuch von Familienangehörigen, Verwandten	-0,06*	3,62
Besuch von Kino, Popkonzert, Disco	-0,05*	3,79
Beteiligung in Parteien, Bürgerinitiativen etc.	-0,05*	3,02
Kirchgang, religiöse Veranstaltungen	-0,03	1,79
Besuch von Nachbarn, Freunden, Bekannten	0,03	1,74

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Es handelt sich um 16 separate Regressionsmodelle, jeweils mit einer Freizeitaktivität als abhängiger Variable und der Autolosigkeit sowie zehn Kontrollfaktoren (Haushaltsgröße, personenbezogenes Einkommen, Landesteil, Ortsgröße, Geschlecht, Alter, Nationalität, Schulbildung, Erwerbstätigkeit, subjektiver Gesundheitszustand) als unabhängigen Variablen.

Das erste und vermutlich wichtigste Ergebnis in Tabelle 4.5 ist, dass die Autolosigkeit in 14 von 16 Fällen einen signifikant negativen und in keinem einzigen Fall einen signifikant positiven Effekt auf die Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten hat. Die in der Literatur diskutierte „indoor“-Hypothese, nach der die Autolosen stärker zu häuslichen und weniger zu außerhäuslichen Freizeitaktivitäten neigen (vgl. Abschnitt 2.9), findet keine bzw. bestenfalls eine partielle Bestätigung. Trotz definitorischer Abgrenzungsprobleme auf der Di-

mension „häuslich – außerhäuslich“ handelt es sich bei den meisten Tätigkeiten in Tabelle 4.5 relativ eindeutig um „outdoor“-Aktivitäten, sodass das negative Vorzeichen der Koeffizienten mit der angesprochenen Hypothese harmoniert. Aber z.B. „Fernsehen, Video“ und „private PC-Nutzung“ sind im Regelfall häusliche Tätigkeiten, und das Ergebnis, dass die Autolosen sich signifikant seltener dem Bildschirm zuwenden, widerspricht der Ausgangsvermutung. Das Gesamtmuster negativer Effekte der Autolosigkeit auf die Freizeitaktivitäten legt die Interpretation nahe bzw. verführt zu der Spekulation, dass die Autolosen generell auf einem niedrigeren Aktivierungsniveau leben, was in negativer Wendung als Zeichen einer gewissen Lethargie, in positiver Wendung als Indiz für mehr Beschaulichkeit gedeutet werden könnte.

Betrachtet man die Koeffizienten der Tabelle 4.5 im einzelnen, ist der massive Effekt im Fall der Autopflege und -reparatur wenig überraschend und resultiert aus der Natur der Sache. In den Autohaushalten sind 16% der Auskunftspersonen mindestens einmal pro Woche und weitere 29% mindestens einmal pro Monat mit Autopflege oder kleineren Autoreparaturen beschäftigt. Sehr klar ist auch das Ergebnis, dass in Autohaushalten mehr Ausflüge gemacht und Kurzreisen unternommen werden. Da man davon ausgehen kann, dass bei diesen Ausflügen und Kurzreisen das Auto in der Regel das Verkehrsmittel der Wahl ist, unterstützt dies die These vom Verführungscharakter des Autos, wie sie in Abschnitt 2.8 vorgetragen wurde. Nochmals, da eine Art „Lichtblick“, sei darauf verwiesen, dass die Autolosen nicht häufiger, sondern seltener vor dem Fernseher sitzen. Schließlich ist der Besuch von Nachbarn, Freunden oder Bekannten die einzige Freizeitbetätigung, bei der sich (allerdings nicht signifikant) andeutet, dass sie von Personen ohne Auto häufiger unternommen wird.

Um einen Einblick in das „Freizeitleben“ von Personen mit und ohne Auto zu gewinnen, seien an dieser Stelle noch zwei weitere Informationen aus der SOEP-Erhebung 1998 genutzt: Der Aussage „Meine Freizeit verbringe ich am liebsten zu Hause“ stimmen 67% der Autolosen und 64% der Autobesitzer zu. Nicht nur bivariat, sondern auch in einem multivariaten Modell, das die Kontrollvariablen wie in Tabelle 4.5 verwendet, ergibt sich kein nennenswerter Effekt der Autolosigkeit auf die Neigung, die Freizeit zu Hause zu verbringen. Auf einer Skala von 0-10 wird im SOEP 1998 weiterhin gefragt, wie zufrieden die Auskunftspersonen mit ihrer Freizeit sind. Im bivariaten Vergleich stufen sich 59% der Autolosen, aber nur 46% der Autofahrer als mit ihrer Freizeit zufrieden ein (Skalenwerte 8-10). Während dieser Unterschied bivariat signifikant ist, erweist sich in der multivariaten Modellierung die Autolosigkeit als ein für die Freizeitzufriedenheit unbedeutender Faktor. Entgegen möglicher Ausgangsvermutungen zeigt sich also nicht, dass die Autolosen eine Präferenz für häusliche Freizeitaktivitäten haben, und es zeigt sich auch nicht, dass sie mit ihrem Freizeitleben weniger zufrieden sind.

4.5 Exkurs: Begeisterte Autofahrer

Eine gängige und beliebte Argumentationsfigur in der Diskussion um das Auto ist, dass man/frau heutzutage ein Auto brauche und ein Leben ohne Auto nicht mehr möglich bzw. gänzlich unvorstellbar sei. Selbst wenn jemand eigentlich überhaupt kein Auto haben möchte und liebend gerne ohne ein Auto auskäme, würde das nicht gehen, z.B. und in erster Linie aus beruflichen Gründen, aber auch aus vielen anderen Gründen nicht. Staumeldungen im Radio fast rund um die Uhr, an Wochenenden und in Ferienzeiten lassen allerdings gewisse Zweifel an der „forced drivers"-Hypothese aufkommen. Die Gegenthese akzentuiert demgegenüber unsere „rasende Liebe zum Automobil" (Sachs 1984; Holte 2000), den „Thrill" und Spaß beim Autofahren, die „Verlockung des Benzingeruchs" (Tully 1998; Frerichs 1999) und das „totale Abfahren auf das Auto" (Hilgers 1994).

Um in diese Kontroverse bezüglich „Zwang versus Freiwilligkeit der Automobilität" (Heine et al. 2001: 23; vgl. auch schon Abschnitt 2.7) etwas Empirie einzuspeisen, sollen im Folgenden die Antworten auf die SOEP-Aussage „Ich bin ein begeisterter Autofahrer" etwas genauer untersucht werden. Die genannte Aussage wurde im SOEP-Personenfragebogen der 1998er-Erhebung eingesetzt, und zwar im Rahmen einer Liste mit drei weiteren Aussagen, denen die Befragten mehr oder weniger zustimmen konnten („Wie sehr stimmen die folgenden Aussagen für Sie persönlich?"). Da wir uns jetzt auf der Personenebene bewegen, steigt die Fallzahl zunächst auf 14.692. Durch den Ausschluss fehlender Werte und die Ausklammerung der (nicht fahrberechtigten) 16- und 17-Jährigen sinkt die Zahl der Fälle jedoch wieder etwas auf 12.681. Von diesen 12.681 Befragten sagen 22%, es „stimmt ganz und gar", dass sie begeisterter Autofahrer sind, 32% „stimmt eher", 23% „stimmt eher nicht" und ebenfalls 23% „stimmt ganz und gar nicht". Ziehen wir die zwei ersten Antwortkategorien zusammen, ergibt sich ein Prozentsatz von 54% begeisterten Autofahrern, was insgesamt als „sattsam" und durchaus beachtlich eingestuft werden kann, zumal bei dieser Prozentbildung im Nenner ja auch noch all diejenigen enthalten sind, die kein Auto haben. Selbst wenn also die Deutschen ein Volk von „forced drivers" sind, fügen sie sich diesem Zwang mit großer Euphorie. Im nächsten Analyseschritt zeigt Tabelle 4.6 die Quote der begeisterten Autofahrer in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen.

Bei den soziodemografischen Merkmalen sind das Geschlecht, das Alter und die Erwerbstätigkeit mit drastischen Unterschieden in der Autobegeisterung verbunden; mit der Schulbildung deutet sich ein nicht-linearer Zusammenhang an. Wie schon beim Autobesitz bringen auch bei der Autobegeisterung die Merkmale der Öko-Orientierung keinerlei signifikante Unterschiede. Dabei ist es schon erstaunlich, dass sich z.B. auch von den Mitgliedern von Umweltgruppen 52%, also mehr als die Hälfte, als begeisterte Autofahrer sehen. Ver-

gleichsweise schwach ausgeprägt sind in Tabelle 4.6 die Prozentwertdifferenzen in Abhängigkeit vom Einkommen, vom Landesteil und von der Ortsgröße.

Tabelle 4.6: Quote begeisterter Autofahrer in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen (Prozentangaben)

SOZIODEMOGRAFISCHE MERKMALE			
Geschlecht		Nationalität	
Mann	65,1	Deutsch	54,9
Frau	44,7	Ausländer	46,9
Alter in Jahren		Schulbildung	
18-25	71,3	Volks-/Hauptschule	49,3
26-35	70,5	Mittel-/Realschule	65,3
36-45	57,6	Fachhochschulreife	71,7
46-55	54,3	Abitur	59,1
56-65	45,1		
66-75	36,9	Erwerbstätigkeit	
76+	18,7	Ja	41,1
		Nein	66,5
MERKMALE DER ÖKO-ORIENTIERUNG			
Mitglied in Umweltgruppe		Umweltschutz für Wohlbefinden „sehr wichtig“	
Ja	51,6	Ja	53,3
Nein	54,2	Nein	54,7
Große Sorgen um Umweltschutz			
Ja	53,2		
Nein	54,9		
WEITERE MERKMALE			
Personenbezogenes Einkommen		Ortsgröße	
Bis 1500 DM	45,5	Unter 2.000	54,6
1501-2000 DM	46,6	2.000-4.999	53,9
2001-2500 DM	54,1	5.000-19.999	56,7
2501-3000 DM	56,4	20.000-49.999	57,3
3001-3500 DM	56,9	50.000-99.999	57,8
3501-4500 DM	61,4	100.000-499.999	51,4
Über 4500 DM	56,7	500.000+	48,6
Landesteil		Auto im Haushalt	
Westdeutschland	54,9	Ja	63,4
Ostdeutschland	51,4	Nein	17,9
		Persönliche Autoverfügbarkeit	
		Voll	72,4
		Teilweise	58,1
		Nein	16,0

Erwartungsgemäß von sehr großer Bedeutung ist, ob in einem Haushalt ein Auto vorhanden ist oder nicht und inwieweit die befragte Person persönlich über ein Auto verfügen kann. Von den Autofahrern oder Autobesitzern – definiert als diejenigen, die jederzeit ein Auto frei zur Verfügung haben – stufen sich 72% als Autoenthusiasten ein.

Multivariat sei mittels einer OLS-Regression untersucht, wie stark die Merkmale aus Tabelle 4.6 die Autobegeisterung beeinflussen. Die Autobegeisterung ist dabei als vierstufige Variable codiert, mit den Ausprägungen von 1 (=stimmt ganz und gar nicht) bis 4 (=stimmt ganz und gar). Von den zwei Merkmalen, die auf den Autobesitz abstellen (Auto im Haushalt und persönliche Autoverfügbarkeit), wird die Autoverfügbarkeit als Kovariate verwendet, weil sie direkter den Bezug einer Person zu einem Auto misst. Die Ergebnisse der Regressionsschätzung sind in Tabelle 4.7 festgehalten.

Tabelle 4.7: OLS-Regression zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Autobegeisterung (nichtstandardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte)

	Koeffizienten	t-Werte
Geschlecht (1=Frau)	-0,16*	8,26
Alter in Jahren/10	-0,10*	14,74
Nationalität (1=Ausländer)	-0,01	0,02
Bildung in Jahren	0,05	1,58
Bildung quadriert	-0,01*	2,87
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,04	1,51
Öko-Orientierung	-0,02	1,34
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,01	0,53
Landesteil (1=Ostdeutschland)	0,01	0,39
Ortsgröße	0,01	1,38
Teilweise Autoverfügbarkeit	0,88*	24,78
Volle Autoverfügbarkeit	1,30*	51,54
Konstante	2,14*	11,23
Adj. R^2 / Fallzahl	0,38	8.034

Erläuterung: * signifikant auf dem 1%-Niveau. Referenzkategorie bei der Autoverfügbarkeit ist „keine Autoverfügbarkeit“. Die deutliche Reduktion der Fallzahl von ursprünglich 12.681 auf 8.034 Personen resultiert in erster Linie aus fehlenden Werten beim Einkommen.

Ablesbar an den t-Werten, ist die Autoverfügbarkeit erwartungsgemäß der stärkste Bestimmungsfaktor der Autobegeisterung. An zweiter Stelle folgt das Lebensalter und an dritter Stelle das Geschlecht. Als vierte Kovariate zeigt noch die Bildung einen signifikanten Einfluss – dies in der Form, dass mit zunehmender Bildung der Befragten die Autobegeisterung zunächst steigt und dann wieder sinkt. Das negative Vorzeichen des quadrierten Bildungsterms kann als ein erneuter Hinweis darauf gedeutet werden, dass in Teilen der „Bildungselite" das Verhältnis zum Auto nicht mehr ganz ungebrochen ist und offenbar eine gewisse Ernüchterung mit Blick auf die Segnungen des Automobils eingetreten ist. Alle anderen Einflussfaktoren in dem Modell von Tabelle 4.7 erweisen sich als statistisch nicht signifikant. Dies gilt für die Öko-Orientierung ebenso wie für die Erwerbstätigkeit, die ja auf der bivariaten Ebene (auf Grund von Korrelationen mit der Autoverfügbarkeit, dem Alter und dem Geschlecht) noch einen deutlichen Zusammenhang mit der Autobegeisterung gezeigt hatte.

Vergleichen wir die multivariaten Ergebnisse zur Autobegeisterung (Tabelle 4.7) mit den multivariaten Ergebnissen zum Autobesitz bzw. zur Autolosigkeit (Tabelle 4.3), sind klare Unterschiede im Wirkungsmodus mehrerer Variablen festzustellen. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass das Einkommen, die Ortsgröße, der Landesteil und die Erwerbstätigkeit zwar kräftige Determinanten des Autobesitzes sind, aber keinen Effekt auf die Autobegeisterung haben. Diese divergierenden Befunde bedeuten, dass situationale Restriktionen und strukturelle Gelegenheiten auf der einen Seite und persönliche Vorlieben und subjektive Dispositionen auf der anderen Seite beim Auto parallel und nebeneinander wirken. Angesichts struktureller Vorgaben und Kanalisierungen wäre es verfehlt, das Auto rein als Fetisch oder Spaßfaktor zu sehen. Aber angesichts einer hohen Autobegeisterung wäre es ebenso verfehlt, das Auto rein als Zwangselement und Notwendigkeit zu deuten. Beziehen wir die Autobegeisterung als Kovariate in das multivariate Modell ein, das die Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit untersucht (Tabelle 4.3), liefert die Autobegeisterung einen hochsignifikant negativen Effekt, der stärker ist als alle anderen Einzeleffekte. Gleichwohl bewirkt die Erweiterung des Modells um die Autobegeisterung nicht, dass sich die Einflüsse der Restriktionen und Situationsparameter (Einkommen, Ortsgröße, ÖV-Anbindung) nennenswert verändern. Dies kann als ein zusätzliches Indiz für die relative Eigenständigkeit der „Enthusiasmus"-Komponente gewertet werden.

4.6 Zusammenfassung

Die sekundäranalytischen Auswertungen der SOEP-Erhebung 1998 unterstreichen und bekräftigen zunächst in weiten Teilen die EVS-Ergebnisse aus Kapitel 3. Demnach sind die Haushaltsgröße, das Einkommen und die Ortsgröße die

drei bedeutsamsten Bestimmungsfaktoren der Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit. Was den Effekt der Ortsgröße anbelangt, konnte im Rahmen der SOEP-Analysen gezeigt werden, dass dieser zum Teil, aber nicht ausschließlich darauf zurück zu führen ist, dass in Städten eine bessere Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. Da aber auch bei statistischer Kontrolle der Qualität der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ein Ortsgrößeneffekt erhalten bleibt, sind es offenbar noch zusätzliche Situationsgegebenheiten (knappe Parkplätze, häufigere Staus, geringere Entfernungen usw.), die die Tendenz zum „Autoverzicht" in Städten erhöhen.

In Abhängigkeit von Merkmalen der Öko-Orientierung des Haushaltsvorstandes konnten keine nennenswerten Unterschiede in der Wahrscheinlichkeit einer Autofreiheit des Haushalts gefunden werden. Dies harmoniert mit Befunden etlicher früherer Studien, die mit Blick auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten ebenfalls meist keine Öko-Effekte nachweisen konnten (dazu Abschnitt 2.6; für eine Gegenposition, die Effekte von Umwelteinstellungen auf das Verkehrsverhalten postuliert, vgl. jedoch Bamberg 1996; Kühnel und Bamberg 1998). Inhaltlich bedeutet das Fehlen eines Öko-Effekts, dass das Vertrauen darauf, das hohe Umweltbewusstsein der Bevölkerung würde mehr oder weniger automatisch auf der persönlichen Ebene auch Veränderungen im Umgang mit dem Auto nach sich ziehen, aus empirischer Sicht fragwürdig ist. Und es bedeutet weiterhin, dass man im Verkehrsbereich mit einem (alleinigen) Rekurs auf Argumente des Umweltschutzes und mit Appellen an das Umweltbewusstsein insgesamt wohl nur wenig bewirken kann.

Mehrere Interaktionseffekte, die sich in den EVS-Daten als signifikant erwiesen hatten, wurden im Rahmen der SOEP-Analysen zu replizieren versucht. Eine solche Replikation gelang nur teilweise, was generell eine vorsichtige Grundhaltung bei der inhaltlichen Interpretation von Interaktionstermen nahe legt. Wenig überraschend ist, dass das Geschlecht und das Alter dergestalt zusammenwirken, dass speziell ältere Frauen weit überdurchschnittlich häufig kein Auto haben. Sowohl in der EVS, als auch im SOEP ergab sich, dass in Mehr-Personen-Haushalten (im Vergleich zu Ein- und Zwei-Personen-Haushalten) die Ortsgröße für die Entscheidung zum Auto bzw. zur Autolosigkeit wichtiger ist. Gewiss am interessantesten ist der Interaktionsbefund, dass eine hohe Bildung die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit in Ostdeutschland senkt, in Westdeutschland hingegen erhöht.

Am Beispiel einer Liste von Freizeittätigkeiten konnte im SOEP auch untersucht werden, welche Unterschiede es dabei zwischen Haushalten ohne und mit Auto gibt. Das markanteste Ergebnis diesbezüglich war, dass Haushalte ohne Auto allgemein in ihrer Freizeit weniger Aktivitäten entfalten, was für sogenannte „outdoor"-Aktivitäten (z.B. Ausflüge machen) ebenso gilt wie für „indoor"-Aktivitäten (z.B. Fernsehen). Gefragt nach der Zufriedenheit mit ihrer Freizeit, zeigen sich keine Unterschiede zwischen Personen ohne und mit Auto in ihrem Haushalt.

In der Form eines Exkurses wurde als letztes das SOEP-Statement betrachtet, ob und inwieweit die Befragten sich selbst als begeisterte Autofahrer einstufen. Mit 72% Begeisterten bei denjenigen, die ein Auto haben (persönliche Autoverfügbarkeit), erreicht das Niveau der Autofans ein ziemlich hohes Niveau. Es fällt schwer, einen Bereich zu benennen, in dem die kollektive Begeisterung in Deutschland so hoch ist wie im Fall des Autos. Im Lichte dieser hohen Begeisterung erscheint die sogenannte „forced/captive drivers"-Hypothese zweifelhaft bzw. zumindest einseitig.

5. Primärerhebung in der Stadt München

Etliche Fragen hinsichtlich der Gründe, Begleitumstände und individuellen Folgewirkungen einer Autolosigkeit lassen sich mit den Sekundäranalysen nicht bzw. nicht hinreichend beantworten. Deshalb erschien es sinnvoll und notwendig, eine eigene Erhebung zu dieser Thematik zu organisieren. Diese Erhebung wurde in der Form von Telefoninterviews in der Stadt München durchgeführt. Das vorliegende Kapitel dient der Darstellung der Ergebnisse der Münchner-Studie. Bevor mit der Ergebnisdarstellung begonnen wird, seien einige Grundinformationen zur Stadt München gegeben. Diese sollen nicht zuletzt dazu dienen, die Auswahl von München als Untersuchungsort zu begründen. Unverzichtbar ist es auch, vorab eine Reihe von methodischen und organisatorischen Details zur Konzeption und zum Ablauf der Telefonbefragung anzusprechen.

5.1 München als Untersuchungsgebiet

Da ein Leben ohne Auto am ehesten für die Bewohner/innen größerer Städte in Betracht kommt, hat unsere Erhebung das Design der Vorläuferstudien (v.a. Reutter und Reutter 1996; Müller 1999) insoweit übernommen, als sie sich auf das „städtische Milieu“ beschränkt. Ausgewählt wurde eine und nur eine Stadt, nämlich die bayerische Landeshauptstadt München. Von seiner räumlichen Struktur her kann München als eine durchschnittliche, vielleicht im Vergleich zu anderen deutschen Städten etwas weiter fortgeschrittene Stadt eingestuft werden. Alles andere als durchschnittlich ist München jedoch in seiner Wirtschafts- und Sozialstruktur und in seiner Verkehrsinfrastruktur. Wirtschaftlich hat München eher den Charakter einer „affluent city“, d.h. es ist eine moderne, aufstrebende und wohlhabende Stadt. In seinem Verkehrswesen zeichnet sich die Stadt durch einen relativ gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus, der allerdings mit einer hohen Autodichte parallel läuft. Bei realistischer/optimistischer Sicht der Dinge kann man erwarten, dass andere deutsche Städte sich im Zuge der Zeit in ihrem Wohlstandsniveau und in ihren ÖPNV-Standards an die Gegebenheiten in München annähern werden, sodass die Ver-

hältnisse in München vermutlich ganz gut anzeigen, in welche Richtung sich die städtische Auto-Motorisierung bewegen wird. Wenn es in der städtischen Bevölkerung so etwas wie neue Mobilitätsleitbilder gibt, die auch die Basisentscheidung einer An- oder Abschaffung des Autos berücksichtigen, dann sollten sie sich am ehesten in einer vergleichsweise wohlhabenden Stadt wie München zeigen.

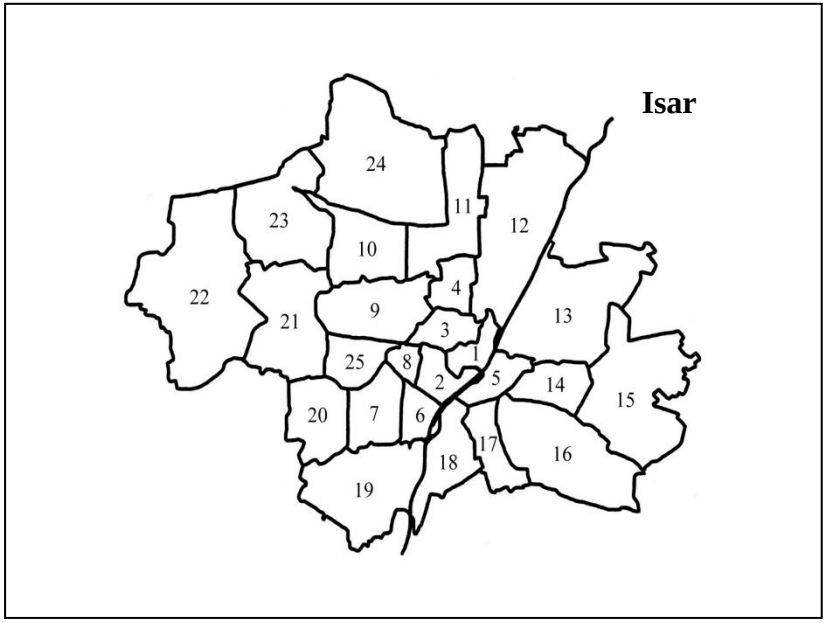
Für die drei genannten Dimensionen (Stadtstruktur, Wirtschaft, Verkehrswesen) seien im Folgenden einige konkrete Daten aufgeführt, die die angesprochenen Rahmenbedingungen verdeutlichen sollen. Soweit nicht anders vermerkt, stützen sich die Angaben auf hier nicht im einzelnen zitierte Veröffentlichungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München und des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes MVV.

Stadtstruktur und räumliche Gliederung

Trotz einer Einwohnerzahl von 1,2 Mill. wird München von Insidern gerne als das größte bayerische Dorf bezeichnet. In der Tat hat die Stadt von ihrer Fläche her mit 31.000 Hektar (=310 qkm) eine vergleichsweise geringe räumliche Ausdehnung. Die weitesten Entfernungen sind auf der Nord/Süd-Achse 20 km und auf der West/Ost-Achse 24 km. München ist mit 40 Einwohnern je ha eine ziemlich kompakt bebaute Stadt, die sich zudem relativ einseitig auf eine relativ kleine Innenstadt (die vom Altstadtring umschlossene historische Altstadt) konzentriert. Diese Fixierung auf eine kleine und adrett herausgeputzte Innenstadt unterscheidet München von „echten Großstädten“ mit mehreren Subzentren (London, Paris, Berlin, Hamburg) und macht die Stadt von ihrer räumlichen Struktur mit anderen, auch wesentlich kleineren Städten vergleichbar.

Die Stadtstruktur sei im Weiteren kurz anhand der groben Stadtkarte in Abbildung 5.1 und anhand der Liste der 25 Stadtbezirke in Tabelle 5.1 erläutert. Durch die von Süden nach Norden fließende Isar wird die Stadt in ein München links der Isar und ein München rechts der Isar geteilt, wobei der linksseitige Teil eindeutig größer ist. Der Bezirk „Altstadt-Lehel“ (Nr. 1) enthält in seinem südwestlichen Teil den Kernbereich der historischen Innenstadt, mit dem Marienplatz, dem Rathaus, dem Viktualienmarkt und der Fußgängerzone mit den großen Einkaufsstraßen. Bei einem weiteren Verständnis dessen, was die Innenstadt ausmacht, kann man auch noch „Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt“ (Nr. 2) und „Maxvorstadt“ (Nr. 3) zum Zentrum rechnen, zumal in Nr. 2 die Theresienwiese (der Oktoberfestplatz) und an der Grenze von Nr. 2 und Nr. 3 der stark frequentierte Hauptbahnhof liegt. Der weithin bekannte Stadtteil „Schwabing“ ist zum einen der Süden von Nr. 12 (Schwabing-Freimann) und zum anderen Nr. 4 (Schwabing-West). Der Englische Garten beginnt im Norden von Nr. 1 und reicht auf der linken Seite der Isar weit hinein in Nr. 12.

Abbildung 5.1: Stadtkarte von München



In den Stadtbezirken um die Innenstadt herum ist die Einwohnerdichte mit zum Teil mehr als 100 Einwohnern je ha (Nr. 2, 4, 5 und 8) am größten. Wenn man sich weiter nach außen bewegt, sinkt die Dichte schön geordnet und ziemlich kontinuierlich ab. Weniger als 20 Menschen je ha leben in den drei nord-westlichen Stadtbezirken Nr. 22, 23 und 24 und in dem süd-östlichen Stadtbezirk Nr. 15, Trudering-Riem, wo früher der Flughafen war, der jetzt weit außerhalb des Stadtgebietes im Nordosten liegt. Die Zahlen zur Einwohnerdichte belegen die obige Aussage, dass die Stadt stark auf ihr Zentrum hin ausgerichtet ist.

Tabelle 5.1: Liste der Münchner Stadtbezirke

Stadtbezirke		Einwohner in Tausend	Einwohnerdichte (Einw. je ha)
(1)	Altstadt - Lehel	18	58
(2)	Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt	44	101
(3)	Maxvorstadt	42	97
(4)	Schwabing - West	54	123
(5)	Au - Haidhausen	52	123
(6)	Sendling	34	88
(7)	Sendling - Westpark	48	62
(8)	Schwanthalerhöhe	25	120
(9)	Neuhausen - Nymphenburg	82	63
(10)	Moosach	46	41
(11)	Milbertshofen - Am Hart	60	45
(12)	Schwabing - Freimann	58	22
(13)	Bogenhausen	71	30
(14)	Berg am Laim	37	59
(15)	Trudering - Riem	43	19
(16)	Ramersdorf - Perlach	100	50
(17)	Obergiesing	44	77
(18)	Untergiesing - Harlaching	46	57
(19)	Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln	77	43
(20)	Hadern	42	45
(21)	Pasing - Obermenzing	60	36
(22)	Aubing - Lochhausen - Langwied	37	11
(23)	Allach - Untermenzing	27	17
(24)	Feldmoching - Hasenbergl	52	18
(25)	Laim	49	92

Wirtschaft und Soziales

Spätestens seit dem Olympia-Jahr 1972 hat sich München in die Riege der führenden Wirtschaftsstandorte Deutschlands vorgearbeitet. Mit einem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf von rund 55.000 Euro, einer Kaufkraft je Einwohner von

rund 20.000 Euro und einem Einzelhandelsumsatz pro Einwohner von rund 8.000 Euro (vgl. Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München 2001) gehört die Stadt heute zu den reichsten Städten in Deutschland. Die Arbeitslosenquote belief sich im Jahr 2001 auf 5,2% und war damit die niedrigste aller deutschen Großstädte (mit mehr als 100.000 Einwohnern).

Die Wirtschaftsstruktur in München ist geprägt durch einen günstigen Sektorenmix. Im Jahr 2000 waren 25% der Arbeitskräfte im produzierenden Gewerbe (Baugewerbe eingeschlossen) und 75% im Dienstleistungssektor beschäftigt. Die Zahl der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe liegt mit den genannten 25% relativ hoch, was auf eine gesunde industrielle Basis mit einer Reihe von bekannten Großunternehmen (wie Siemens und BMW) verweist. Wichtige neuere Wirtschaftszweige sind vor allem die Medienbranche (Film und Fernsehen), die Informations- und Kommunikationstechnologie (Computer) und die sogenannten Life Sciences (Biotechnologie).

Die prosperierende Wirtschaft zieht immer mehr hochqualifizierte Arbeitskräfte in die Region, was sich z.B. daran ablesen lässt, dass im Jahr 2000 schon 12% der Beschäftigten einen Hochschulabschluss und weitere 6% einen Fachhochschulabschluss hatten. Im Wintersemester 2000/2001 waren an den Münchner Universitäten und Fachhochschulen mehr als 80.000 Studenten eingeschrieben, sodass auch aus der Stadt heraus für einen kräftigen „Nachschub“ an qualifizierten Arbeitskräften gesorgt wird.

Was die Münchner Sozialstruktur anbelangt, ist die hohe Zahl der „Single“-Haushalte ein markantes Kennzeichen. Von den ca. 740.000 Haushalten sind 54% Ein-Personen-Haushalte, 25% Zwei-, 11% Drei- und nur 10% Vier- oder Mehr-Personen-Haushalte. Vor allem die Zahl der Haushalte mit drei oder mehr Personen ist in den zurückliegenden Jahren stark gesunken, was auch mit den ungünstigen Bedingungen auf dem Wohnungsmarkt zusammen hängt. Die hohen Münchner Mieten und auch das sonst hohe Preisniveau verdrängen vor allem Familien mit Kindern aus der Stadt in die Randbezirke und das Umland. So hat sich zwar die Zahl der Einwohner von München in den letzten 30 Jahren nur marginal verändert, aber die Zahl der Menschen, die im Münchner Umland leben, ist um mindestens eine halbe Million gestiegen. Gleichwohl wäre es verfehlt, die beobachtbare Suburbanisierung primär im Sinne eines Verdrängungsprozesses zu deuten. Denn mindestens ebenso bedeutsam wie der „Push“ ins Umland ist ein sich aus der hohen landschaftlichen Attraktivität ergebender „Pull“, der das Wohnen am Starnberger See, am Ammersee usw. zu einer Prestigeangelegenheit macht. Für rund 300.000 Bewohner/innen des Umlandes ist und bleibt allerdings München der Arbeitsort. Zusätzlich zu den Berufspendlern bewegen sich nach statistischen Schätzungen täglich (an einem normalen Werktag) etwa 120.000 Menschen aus dem Umland zum Einkaufen nach München.

ÖPNV und Automotorisierung

Die skizzierte Siedlungsstruktur, die prosperierende Wirtschaft und die damit verknüpften sozio-ökonomischen Veränderungen haben zur Folge, dass München eine „verkehrsintensive“ Stadt ist. Während in den 1950er und 1960er Jahren die Stadtplanung noch ganz im Zeichen einer autogerechten Stadt stand, wurden in der Vorbereitung auf die olympischen Spiele von 1972 erste Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs ergriffen. Seitdem wurden mehrere Milliarden Euro in den ÖPNV und dabei vor allem in den Ausbau des U-Bahn-Netzes investiert. Neben der U-Bahn, die die meisten Fahrgäste befördert (täglich rund 760.000), gibt es ein weit in das Umland hinein reichendes S-Bahn-Netz (mehr als 30 km in alle Himmelsrichtungen). U- und S-Bahn werden ergänzt durch zehn Straßenbahnlinien und über 70 Buslinien. Träger des örtlichen ÖPNV ist der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV, dessen Einzugsgebiet sich auf München und acht angrenzende Landkreise mit 174 Gemeinden und insgesamt etwa 2,5 Mill. Einwohnern erstreckt. In seinem gesamten Tarifgebiet hat der MVV im Jahr 2000 täglich im Schnitt 1,5 Mill. Menschen befördert. Im Vergleich zu anderen Städten sind die ÖPNV-Fahrzeuge in München besser ausgelastet und auch der sogenannte Modal-Split, d.h. die Verteilung der von den Einwohnern zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel, ist für den ÖPNV günstiger (vgl. dazu z.B. Pucher 1998; mit international vergleichenden Daten weiterhin Kenworthy et al. 2000). Mit Ausnahme der (überwiegend noch) etwas antiquierten S-Bahn, die zur Deutschen Bahn AG gehört, ist das Image des MVV in der Bevölkerung eigentlich recht gut. Er gilt als ein modernes und effizient gemanagtes Unternehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen jedes Jahr einen Zuwachs in der Größenordnung von 2%. Trotzdem arbeitet der MVV keineswegs kostendeckend. Sein Kostendeckungsgrad ist mit rund 60% nicht besser als der vieler anderer ÖPNV-Unternehmen in Deutschland.

Die Väter und Mütter im Stadtrat von München kümmern sich seit Jahren nicht nur redlich um ihren MVV, sondern mit großer Beharrlichkeit auch um die Fußgänger und Fahrradfahrer. Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind mehr oder weniger eine städtische Daueraufgabe, und in der Statistik des Jahres 2000 waren 322 Tempo-30-Zonen ausgewiesen, die angeblich 80% des gesamten Münchner Straßennetzes ausmachen. Neben der sogenannten Verkehrsberuhigung wird das Radnetz kontinuierlich erweitert und hat inzwischen eine Streckenlänge von über 700 km erreicht. Wenngleich die städtische Verkehrspolitik punktuell immer wieder heftig kritisiert wurde und wird, sind all diese Maßnahmen im Endergebnis wohl mit einer der Gründe dafür, weshalb die Stadt nach wie vor ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort ist.

Sehr viel beeindruckender als die MVV-Bilanz und das Zuckerl der Radwege und Grünflächen sind allerdings die Entwicklung und der Stand des Autoverkehrs. Die Zahl der Autos in München hat sich seit 1972 mehr als verdop-

pelt. Im Jahr 2000 waren in der Stadt, die sich auch gerne als BMW-City bezeichnet, 780.000 Kraftfahrzeuge und davon 680.000 Pkw zugelassen. Mit einer Autodichte von mehr als 500 Pkw pro 1.000 Einwohner gehört München im Kontext europäischer Großstädte mit zur Spitzengruppe. Auf dem gesamten Straßennetz von München werden täglich 20 Mill. Auto-Kilometer zurückgelegt. 14% davon entfallen auf die „Haupt-Rennstrecke“, den Mittleren Ring, der in einem weiten Kreis um die Innenstadt und einige andere Stadtteile herum führt. Es ist klar, dass der Ausbau des Straßennetzes und das Parkplatzangebot mit der rasanten Entwicklung der Automotorisierung nicht Schritt halten konnten, sodass das Stehen im Stau und die Suche nach einem Parkplatz für die Münchner Autofahrer/innen fast schon zum normalen Tagesablauf gehören. Staus und knappe Parkplätze für Autos sind einer und vielleicht sogar der wichtigste Grund für den relativen Erfolg des MVV.

Speziell zur Zahl und zum Anteil autoloser Haushalte in München gibt es keine offiziellen Statistiken. Schätzungen von Verkehrsexperten in der Münchner Stadtverwaltung schwanken zwischen einem Viertel und einem Drittel aller Haushalte. Wenn dies zutrifft, worauf auch die Ergebnisse unserer Erhebung verweisen (vgl. Abschnitt 5.3), dann ist dies auf jeden Fall ein sehr niedriger Wert.

5.2 Konzeption und Durchführung der Telefonbefragung

Von der Konzeption her war unsere Erhebung als eine für München repräsentative Haushaltsbefragung angelegt. Erhebungsmodus waren computergestützte Telefoninterviews (CATI-Interviews, computer assisted telephone interviewing). Geplant waren 600 Interviews mit autofreien Haushalten und ebenfalls 600 Interviews mit Auto-Haushalten. Als Befragungsdauer waren 25 Minuten für die Haushalte ohne Auto und 15 Minuten für die als Vergleichsgruppe dienenden Haushalte mit Auto vorgesehen. Ausgehend von diesen Zielgrößen werden im Folgenden zunächst die Phase der Fragebogenentwicklung und die Inhalte der Befragung beschrieben. Sodann werden die Stichprobe und der Ablauf der Erhebung erläutert. Zuletzt wird auf die Gewichtung des Datensatzes eingegangen.

Fragebogenentwicklung und Themenfelder der Befragung

Die Fragebögen für die Haushalte ohne und mit Auto (in der Anfangsphase wurde stets mit getrennten Fragebögen für die zwei Teilgruppen gearbeitet) wurden in der Zeitspanne von Juli 2001 bis Januar 2002 entwickelt. Im Mittelpunkt dieser Eingangsperiode standen offene Gespräche mit Haushalten ohne

Auto, Expertenbegutachtungen von Fragebögenentwürfen, ein sogenannter Standardpretest und abschließende Feinjustierungen bei der CATI-Umsetzung des Fragebogens. Die offenen Gespräche mit Personen, die in einem Haushalt ohne Auto leben, haben die Projektbeteiligten (Maren Rinn als wissenschaftliche Mitarbeiterin, Peter Preisendörfer als Projektleiter und verschiedene studentische Hilfskräfte) in ihrem Bekanntenkreis geführt. Zwischenversionen der Fragebögen wurden – neben anderen Experten – u.a. vom Methodenteam für Telefonbefragungen am Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA-Mannheim) kritisch geprüft und kommentiert. Die Pretests wurden in Rostock geführt, da das Projekt an der dortigen Universität angesiedelt war. Sie erstreckten sich auf 29 autolose Haushalte und 23 Auto-Haushalte. Besprechungen der Pretest-Interviews, die Pretest-Protokolle und die statistische Auswertung der Pretest-Fragebögen lieferten wertvolle Hinweise für die Modifikation und Überarbeitung des Erhebungsinstruments. Im Januar 2002 wurden die Fragebögen in ihrer vorläufigen Endfassung an Infratest Wirtschaftsforschung in München weitergeleitet. Infratest Wirtschaftsforschung hat eine eigenständige Abteilung, die auf Verkehrserhebungen spezialisiert ist, und war deshalb als Meinungsforschungsinstitut, das in unserem Auftrag die Erhebung durchführen sollte, ausgewählt worden. Basierend auf langjährigen Erfahrungen mit Telefoninterviews machten unsere Betreuer bei Infratest noch zahlreiche Änderungsvorschläge zu Frage- und Antwortformulierungen, von denen wir viele übernommen haben. Im letzten Schritt erfolgte bei Infratest die CATI-Programmierung des Fragebogens, wobei aus den ursprünglich zwei Bögen ein einziges Erhebungsinstrument wurde – mit der wichtigen Filterfrage nach der Zahl der Autos im Haushalt ziemlich zu Beginn des Interviews, auf deren Grundlage später dann die Haushalte ohne und mit Auto bei vielen Frageblöcken separiert wurden.

Ohne dass dies in dieser Form für die Befragten erkennbar war, zielte der Fragebogen inhaltlich im wesentlichen auf zehn Themenbereiche ab. Einige dieser Module waren für die Haushalte ohne und mit Auto identisch, andere unterschiedlich, und zwei Module waren nur im Fragenprogramm für die autolosen Haushalte enthalten. Um welche Fragen-Module es sich dabei handelte, ist stichwortartig in Tabelle 5.2 festgehalten.

Bei den Angaben in der Tabelle handelt es sich um (projektinterne) Kurzbezeichnungen. Für die Vermittlung eines ersten Überblicks dürften diese Kürzel jedoch ausreichen. Da im Verlauf der Arbeit auf alle Module noch eingegangen wird, sei an dieser Stelle auf weitere Erläuterungen verzichtet. Die Reihenfolge der Fragen entsprach weitgehend der Modul-Nummerierung in Tabelle 5.2. Ganz am Anfang des Interviews standen jedoch einige Fragen aus dem Block der Freizeitaktivitäten, da diese als Einstiegsfragen besonders geeignet schienen. Dies vor allem deshalb, weil in den Eingangsbemerkungen der Interviewer die Erhebung den Befragten mit dem allgemeinen Titel „Leben in München“ vorgestellt wurde.

Bis auf zwei Ausnahmen enthielt der Fragebogen nur geschlossene Fragen. Die erste Ausnahme war im Fragenblock der Motive, wo ohne Antwortvorgaben der wichtigste Grund für die Autolosigkeit des Haushalts erhoben wurde. Die zweite Ausnahme stand am Ende des Interviews, dort wurde nach eventuellen Vorschlägen und Wünschen zur Verbesserung der Situation autoloser Haushalte in München gefragt.

Tabelle 5.2: Fragen-Module in der Münchner Erhebung

Modul-Nr.	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit Auto
(1)	„Auto"-Biografie	„Auto"-Biografie
(2)	Motive der Autolosigkeit	Motive für das Auto
(3)	Freizeitaktivitäten	Freizeitaktivitäten
(4)	Verkehrsmittelnutzung	Verkehrsmittelnutzung
(5)	Soziales Netzwerk	Soziales Netzwerk
(6)	Reaktionen des Netzwerks	
(7)	Autovermiss-Situationen	Autovermiss-Situationen
(8)	Vorteile der Autolosigkeit	
(9)	Öko-Orientierung	Öko-Orientierung
(10)	Soziodemografie	Soziodemografie

Stichprobe und Ablauf der Erhebung

Grundgesamtheit für die Umfrage waren alle Privathaushalte in München. Auf Grund der Anlage der Erhebung als Telefonbefragung umfasste die Auswahlgesamtheit aber nur die Privathaushalte mit Telefonanschluss (genauer: Privathaushalte mit einem Telefonanschluss im Festnetz). Bei einer Telefondichte in München, bei der etwa 95% der Haushalte einen Festnetz-Anschluss haben, ist diese Abweichung von Grund- und Auswahlgesamtheit allerdings kein größeres Problem.

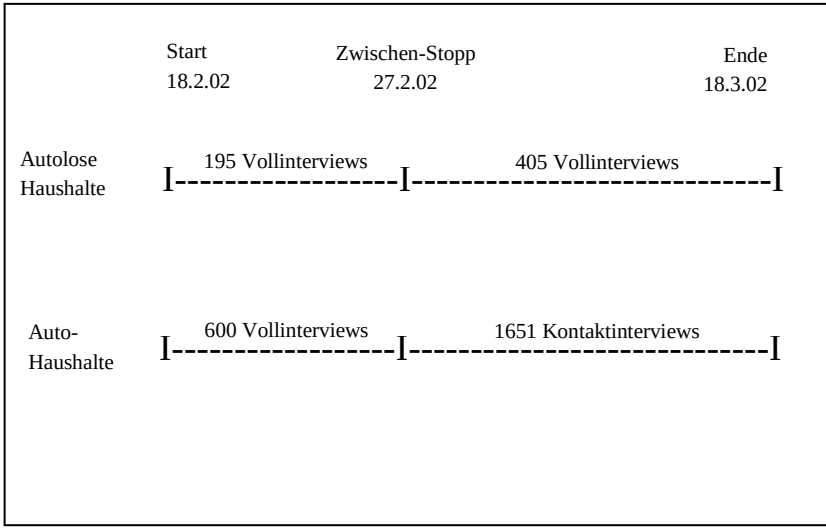
Da eine gleiche Zahl von Haushalten ohne und mit Auto befragt werden sollte, war die Stichprobe von vornherein als disproportional geschichtete Zufallsstichprobe konzipiert. In Relation zu ihrem Anteil in der Grundgesamtheit sind die autofreien Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert, was dann später durch eine entsprechende Gewichtung der Daten wieder ausgeglichen werden muss.

Die Stichprobe wurde in zwei Schritten realisiert: Im ersten Schritt wurde ein Haushalt ausgewählt und im zweiten Schritt die im Haushalt zu befragende

Person. Das sich auf Haushalte beziehende Telefonsample enthielt im Telefonbuch eingetragene Nummern und zufällig generierte Telefonnummern. Der Rückgriff auch auf erzeugte Telefonnummern ist notwendig, weil es seit 1992 in Deutschland möglich ist, auch ohne besondere Begründung den Eintrag ins Telefonbuch zu verweigern. Hier wurde von Infratest eine spezielle Variante des Random-Digit-Dialing (RDD) angewandt, die vom Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute (ADM) entwickelt wurde (vgl. dazu ADM und AG.MA 1999: 97 ff.). Telefonnummern werden erzeugt, indem die letzten zwei Stellen eingetragener Rufnummern durch eine zufällige Ziffernfolge zwischen 00 und 99 ersetzt werden. Wenn zwei oder mehr erwachsene Personen in dem kontaktierten Haushalt lebten, wurde in einem zweiten Schritt mittels eines Zufallsverfahrens (Schwedenschlüssel) die Auskunftsperson ausgewählt. Für die Auskunftsperson musste gelten, dass sie 18 Jahre oder älter ist, ansonsten war die Auswahl zufällig. Anders als z.B. bei der EVS oder beim SOEP wurde also nicht ein (mitunter schwer zu definierender) „Haushaltsvorstand“, sondern ein per Zufall bestimmtes Haushaltsmitglied befragt.

Nach der Auswahl der Zielperson im Haushalt wurde – im Anschluss an die oben erwähnten Einstiegsfragen – in einem Screening-Verfahren geklärt, ob es sich um einen Haushalt ohne oder mit Auto handelt, sodass dann der entsprechende „Fragebogenpfad“ eingespielt werden konnte. Als Hilfe für die Erläuterung des zeitlichen Ablaufs der Erhebung soll die nachstehende Abbildung 5.2 dienen.

Abbildung 5.2: Zeitlicher Ablauf der Erhebung



Die von einem Telefonstudio aus geführte Erhebung startete am 18. Februar 2002. Zunächst wurden alle Haushalte befragt, die sich zur Mitwirkung an der Studie bereit erklärten. Bereits am 27. Februar war das vorgesehene Kontingent von 600 Auto-Haushalten erfüllt. Ab dem 27. Februar wurden Vollinterviews deshalb nur noch mit den Haushalten ohne Auto geführt. Bei denjenigen, die sich nach den Einstiegsfragen im Screening als Auto-Haushalte „entpuppten", wurden nur noch wenige soziodemografische Informationen erhoben und das Interview dann beendet. In Abbildung 5.2 werden diese Interviews als Kontaktinterviews bezeichnet. Es dauerte bis zum 18. März, bis auch die angezielten 600 Interviews mit den autolosen Haushalten erreicht waren. Im Verlauf der Filterung nach dem Zwischen-Stopp am 27. Februar mussten noch 1.651 Kontaktinterviews geführt werden.

Um die insgesamt 2.851 Interviews (Voll- und Kontaktinterviews) zu realisieren, wurde eine Nettostichprobe von 4.662 Haushalten gebraucht. Dies ergibt eine Stichprobenausschöpfung von 61%. In 13% der Fälle wurde unter der angewählten Telefonnummer niemand erreicht, d.h. es nahm niemand ab, es meldete sich stets der Anrufbeantworter oder die Nummer war immer besetzt. Die verbleibenden 26% der angerufenen Haushalte sind „echte" Ausfälle und Verweigerungen aus verschiedenen Gründen. Die Antwortquote in Höhe von 61% entspricht dem, was man bei Telefonbefragungen in Deutschland in etwa erwarten kann (vgl. dazu verschiedene Beiträge in Gabler und Häder 2002). Berücksichtigt man den Tatbestand, dass sich die Befragung auf eine Großstadt beschränkt, kann (auch aus Sicht der Telefonexperten bei Infratest) die Ausschöpfung als vergleichsweise gut eingestuft werden.

An sich war vorgesehen, dass erst nach zwölf erfolglosen Kontaktversuchen ein Haushalt als nicht erreichbar aussortiert wird. Am Ende des Befragungszeitraums wurde dies jedoch nicht eingehalten, da Infratest mit der Vollendung des 600. Interviews mit einem autolosen Haushalt die Erhebung aus Kostengründen stoppte. Wäre der gesamte Pool von 4.662 Telefonnummern tätsächlich vollständig „durchkontaktiert" worden, hätte sich die Ausschöpfung gewiss noch etwas verbessert.

Vor Beginn der Erhebung fand im Telefonlabor unter Mitwirkung des Projektteams eine zweistündige Interviewerschulung statt. Zudem wurde mit den Interviewer nach den ersten zwei Interviewtagen eine Nachbesprechung durchgeführt. Während der ersten Erhebungstage war die wissenschaftliche Projektmitarbeiterin stets im Telefonstudio präsent, um Rückfragen der Interviewer beantworten zu können und auch um zahlreiche Interviews „mitzuhören". Die Interviews wurden an Werktagen in der Zeit von 16.00 bis 21.30 Uhr und an Samstagen und Sonntagen in der Zeit von 11.00 bis 18.00 Uhr geführt.

Nicht zuletzt wohl auf Grund der sorgfältigen Vorbereitung liefen die Telefoninterviews im Sinne aller Beteiligten (Befragte, Interviewer, Projektgruppe) relativ flüssig und reibungslos. Die durchschnittliche Dauer der Vollinterviews

war bei den Autolosen 27 Minuten und bei den Autobesitzern 19 Minuten. Interviews mit dieser Länge mögen auf den ersten Blick sehr kurz erscheinen, dabei ist aber zu bedenken, dass das Telefon ein relativ „schnelles Medium“ ist und sich in einer viertel bis halben Stunde durchaus zahlreiche Dinge abfragen lassen. Bei 88% der Vollinterviews schätzten die Interviewer die Antwortbereitschaft der Befragten als „gut“ ein (10% „mittelmäßig“, 2% „schlecht“), und bei 97% der Fälle gelangten sie zu der Einschätzung, die Angaben der Befragten seien „insgesamt zuverlässig“ (3% „insgesamt weniger zuverlässig“).

Gewichtung des Datensatzes

Die Stichprobe der 1.200 Vollinterviews ist die empirische Datenbasis für alle nachstehenden Analysen. Doch bevor mit dieser Stichprobe gearbeitet werden kann, müssen die Daten durch eine Gewichtung an die Verhältnisse in der Grundgesamtheit angepasst werden. Ohne weiteres einsichtig dürfte sein, dass die gezielt herbeigeführte Überrepräsentanz der autolosen Haushalte in der Stichprobe durch eine entsprechende Design-Gewichtung ausgeglichen werden muss. Weiterhin ist es so, dass in Telefoninterviews Mehr-Personen-Haushalte eher und häufiger erreicht werden als Ein-Personen-Haushalte, sodass also die Stichprobe mit einer Verzerrung nach der Haushaltsgröße belastet ist. Diese Verzerrung bedarf einer korrigierenden Ausfall-Gewichtung, zumal unsere zentrale abhängige Variable, die Autolosigkeit, mit der Haushaltsgröße nennenswert korreliert.

Die Gewichtung bezüglich der Haushaltsgröße bereitet keine Probleme, da die Haushaltsgrößenverteilung in der Grundgesamtheit bekannt ist. In München sind laut offizieller Statistik 54% Ein-, 25% Zwei-, 11% Drei-, 7% Vier- und 3% Fünf- oder Mehr-Personen-Haushalte (vgl. bereits Abschnitt 5.1). In unserer Gesamtstichprobe aus Voll- und Kontaktinterviews (n=2.851) ist die entsprechende Verteilung hingegen: 42%, 32%, 14%, 9% und 3%. Und in der Stichprobe, die nach dem Ablaufschema in Abbildung 5.2 im Zeitraum vom 18.2.2002 bis 27.2.2002 realisiert wurde (n=795): 43%, 31%, 14%, 8% und 4%. Dies zeigt, dass unsere Telefonstichprobe (und das dürfte bei Telefonstichproben generell so sein) doch recht deutlich in Richtung größerer Haushalte verzerrt ist.

Schwieriger als bei der Haushaltsgröße ist die Gewichtung mit Bezug auf die Autolosigkeit, da es eine verlässliche Statistik zur Quote autoloser Haushalte in München nicht gibt. Hilfsweise sind wir folgendermaßen vorgegangen: Aus der Telefonstichprobe derer, die in der Zeitspanne vom 18.2.2002 bis 27.2.2002 befragt wurden, wurden die Anteile der autolosen Haushalte in den verschiedenen Haushaltsgrößen berechnet und als Schätzwerte für die Grundgesamtheit herangezogen. Mit diesen Schätzwerten wurde sodann – in Kombination mit der bekannten Haushaltsgrößenverteilung – die bivariate Häufigkeitsverteilung in

der Grundgesamtheit hergeleitet. Das Ergebnis dieser Herleitung findet sich in Tabelle 5.3, die als Gewichtungstabelle für die Daten der Stichprobe der Vollinterviews diente.

Tabelle 5.3: Häufigkeitsverteilungen in der Grundgesamtheit und in der Stichprobe zur Gewichtung der Daten (Gesamtprozentwerte)

Haushalts-größe	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit Auto	Gesamt
1 Person	GG: 21,9 ST: 35,7	GG: 31,8 ST: 16,9	GG: 53,7 ST: 52,6
2 Personen	GG: 3,7 ST: 9,9	GG: 21,4 ST: 17,4	GG: 25,1 ST: 27,3
3 Personen	GG: 1,2 ST: 2,4	GG: 10,2 ST: 8,2	GG: 11,4 ST: 10,6
4 Personen	GG: 0,3 ST: 1,1	GG: 6,7 ST: 5,3	GG: 7,0 ST: 6,4
5+ Personen	GG: 0,5 ST: 0,9	GG: 2,3 ST: 2,2	GG: 2,8 ST: 3,1
Gesamt	GG: 27,6 ST: 50,0	GG: 72,4 ST: 50,0	GG: 100,0 ST: 100,0

Erläuterung: GG=Grundgesamtheit, ST=Stichprobe der Vollinterviews (n=1.200).

Die Tabelle enthält Gesamtprozentwerte, sodass z.B. die erste Zelle so zu lesen ist, dass von allen Münchner Haushalten 22% autolose Ein-Personen-Haushalte sind, sich dieser Anteil in der (geschichteten und nach der Haushaltsgröße verzerrten) Stichprobe aber auf 36% beläuft. Mithin müssen die Haushalte in dieser Zelle „heruntergewichtet“ werden, und zwar mit dem Faktor 21,9/35,7. Wie schon eingangs gesagt, stützen sich alle nachfolgenden Analysen auf den nach der Haushaltsgröße und der Autolosigkeit gewichteten Datensatz.

5.3 Ausmaß der Autolosigkeit und der Automotorisierung in München

Quasi als Beiprodukt der Konstruktion der Gewichtungstabelle erhalten wir ein erstes wichtiges und inhaltlich überraschendes Ergebnis, nämlich dass der Anteil

der autolosen Haushalte in München lediglich bei 28% liegt. Im Vergleich zu den 40% bzw. 42%, die die EVS und das SOEP für Großstädte in Deutschland mit über 500.000 Einwohnern ausweisen (vgl. die Tabellen 3.1 und 4.1), ist dies ein so niedriger Wert, dass er auf den ersten Blick fast unglaubwürdig erscheint. Dennoch gibt es dafür Erklärungen, die den Wert im Endergebnis realistisch machen.

Zunächst einmal ist es so, dass dann, wenn wir die SOEP-Analysen auf die rund 170 Münchner Haushalte beschränken, sich der Anteil der autolosen Haushalte im SOEP auf 35% reduziert (da regionale Detailanalysen in dieser Form aus Gründen des Datenschutzes problematisch und deshalb für normale SOEP-Datennutzer nicht möglich sind, hat freundlicherweise die SOEP-Projektgruppe in Berlin für uns diesen Wert berechnet). Dies bedeutet, dass der Grad der Automotorisierung in München offenbar deutlich höher liegt als in anderen deutschen Großstädten. Das oben beschriebene hohe Wohlstandsniveau in München und die ebenfalls angesprochene BMW-Affinität der Stadt dürften wichtige Gründe sein.

Gleichwohl verbleibt zwischen SOEP und unserer Erhebung noch ein Unterschied im Anteil autoloser Haushalte von sieben Prozentpunkten. Hier ist als erstes zu bedenken, dass zwischen SOEP 1998 und unserer Erhebung immerhin rund vier Jahre liegen; und gewiss kann davon ausgegangen werden, dass in dieser Zeit der Anteil autoloser Haushalte in München weiter gesunken ist. Zweitens und vermutlich wichtiger sind unterschiedliche Definitionen der Autolosigkeit. Während im SOEP (und auch in der EVS) alle Haushalte, die am Stichtag der Befragung kein Auto hatten, als autolos gezählt sind, wurden von uns nur solche Haushalte als autolos eingestuft, die für eine Zeitspanne von mindestens drei Monaten kein Auto haben. Diese drei Monate ergaben sich praktisch zumeist dergestalt, dass die Haushalte seit mindestens drei Monaten kein Auto hatten. Wenn die bisherige Zeitspanne der Autolosigkeit kürzer war als drei Monate, wurde von uns auf der Basis der erfragten Anschaffungspläne für ein Auto entschieden, ob die Drei-Monats-Definition zutrifft oder nicht. Es ist ohne weiteres klar, dass die Stichtags-Definition einen höheren Anteil autoloser Haushalte liefert als die Drei-Monats-Definition.

Nicht nur mit Blick auf den (vergleichsweise niedrigen) Anteil autofreier Haushalte, sondern auch gemessen am Anteil der Haushalte mit zwei oder mehr Autos, ist München eine „autointensive Stadt“. Von allen Haushalten haben zwar nur 18% zwei oder mehr Autos (54% ein Auto, 28% kein Auto), dabei ist aber der hohe Anteil der Ein-Personen-Haushalte in München zu berücksichtigen. Betrachtet man nur die Haushalte, in denen zwei oder mehr Erwachsene leben, steigt der Anteil mit zwei oder mehr Autos auf 35%.

Ergänzend zur aktuellen Situation in der Autoausstattung haben wir in unserer Befragung bei den Autolosen erfasst, wie lange sie bereits ohne Auto leben. Danach gefragt, ob es in ihrem derzeitigen Haushalt schon einmal eine oder auch mehrere Phasen gegeben hat, in denen der Haushalt ein Auto hatte, ant-

worten 50%, dass der Haushalt noch nie ein Auto hatte, 37% geben eine Auto-Phase an und 13% mehrere Phasen mit Auto. Dies bedeutet, dass ein Leben mit Auto für Haushalte offenbar kein „absorbierender Zustand“ ist (nach dem Muster: einmal ein Auto, immer ein Auto), vielmehr gibt es durchaus eine beträchtliche Zahl von Haushalten, die ein einmal vorhandenes Auto wieder abgeschafft haben. Von den 50% aktuell autofreien Haushalten, die schon eine oder mehrere Auto-Episoden in der Vergangenheit hatten, haben 26% ihr Auto erst in den letzten zwei Jahren abgeschafft, 38% hatten vor drei bis sieben Jahren zuletzt ein Auto und die verbleibenden 36% früher. Vor allem bei den 50%, die noch nie ein Auto hatten, und bei den 18% (bezogen auf alle untersuchten Haushalte), bei denen die letzte Auto-Episode mehr als sieben Jahre zurück liegt, kann man wohl mit einiger Sicherheit davon ausgehen, dass sie fest im „Lager der Autolosen“ verankert sind.

Eine mehr oder weniger feste Verankerung im Lager der Autolosen kann man gewiss auch für die Haushalte annehmen, in denen kein Haushaltsmitglied einen (gültigen) Führerschein hat, wenngleich es ja theoretisch und praktisch immer möglich ist, dass man/frau den Führerschein „nachholt“. Aber nur für 28% der autolosen Haushalte in München gilt, dass niemand einen Führerschein hat; in 72% der Fälle ist ein Führerschein vorhanden. Dieses Ergebnis ist insofern wichtig, als es die landläufige Meinung widerlegt, die Haushalte ohne Auto hätten vor allem deshalb kein Auto, weil sie es aus irgendwelchen Gründen versäumt hätten, in den Besitz eines Führerscheins zu gelangen. Zwar macht das Fehlen eines Führerscheins einen Haushalt fast zwangsläufig zu einem autofreien Haushalt, aber empirisch eignet sich dieses Kriterium offenbar nicht, um die Kerngruppe der Autolosen in ihrer wesentlich größeren Bandbreite einzufangen.

Umgekehrt wurde in den Autohaushalten gefragt, ob es in der Vergangenheit eine oder mehrere Phasen gab, in denen der Haushalt kein Auto hatte. 74% der Befragten verneinen dies, d.h. in dem Haushalt gab es stets und von Anfang an ein Auto, 20% verweisen auf eine Phase ohne Auto und 6% auf mehrere autofreie Phasen. Der Anteil der Stabilen ist also bei den Autohaushalten größer als bei den Haushalten ohne Auto (74% versus 50%). Von den 26%, die auf eine oder mehrere autofreie Phasen zurück blicken können, hatten 31% zuletzt in den vergangenen zwei Jahren kein Auto, ebenfalls 31% zuletzt vor drei bis sieben Jahren, und bei 38% liegt die Erfahrung mit einen autofreien Leben noch weiter zurück. Rechnen wir die Stabilen und die, bei denen die letzte autofreie Episode mehr als sieben Jahre her ist, zur „Stammbelegschaft der Autohaushalte“, ergibt sich ein Anteil von 84%.

5.4 Bestimmungsfaktoren und Sozialprofil autoloser Haushalte

Weitgehend analog zu dem Vorgehen bei den EVS- und SOEP-Analysen sollen in diesem Abschnitt Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit von Haushalten untersucht werden. Da dieser nochmalige Blick auf die Sozialstruktur autofreier Haushalte kaum wesentliche neue Einsichten verspricht, sollen die Befunde nur knapp und insbesondere in ihren Unterschieden zu den Sekundäranalysen kommentiert werden.

Ergebnisse bivariater Analysen

Ausgehend von der Gruppierung in (1) Haushalts- und Kontextmerkmale, (2) soziodemografische Merkmale und (3) Merkmale der Öko-Orientierung ist in Tabelle 5.4 dargestellt, wie es sich mit der Autolosigkeit von Haushalten in München in Abhängigkeit von verschiedenen Einflussfaktoren auf der bivariaten Analyseebene verhält.

Die starken Effekte der Haushaltsgröße und des Einkommens (konstruiert als Äquivalenzeinkommen nach dem in Abschnitt 3.2 erläuterten Muster) kennen wir bereits. Die 25 Münchner Stadtbezirke wurden nach ihrer Einwohnerdichte (gemäß Tabelle 5.1) in fünf Kategorien unterteilt, und erwartungsgemäß steigt der Anteil autoloser Haushalte mit zunehmender Einwohnerdichte. Die drei Stadtbezirke mit den höchsten Quoten autofreier Haushalte sind Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt mit 47%, Schwabing-West 43% und Maxvorstadt 42% (Nr. 2, 4 und 3 in Abbildung 5.1); die drei Bezirke mit den niedrigsten Quoten Trudering-Riem mit 8%, Allach-Untermenzing 11% und Hadern 13% (Nr. 15, 23 und 20 in Abbildung 5.1). Nicht nur in Abhängigkeit von der Ortsgröße, sondern auch innerhalb einer Stadt gibt es also – basierend auf der Einwohnerdichte und der Struktur der Stadtteile – drastische Unterschiede im Anteil autofreier Haushalte.

Bei den soziodemografischen Merkmalen ist zu berücksichtigen, dass in unserer Erhebung nicht der sogenannte Haushaltsvorstand, sondern eine per Zufall ausgewählte (erwachsene) Person im Haushalt befragt wurde. Dies dürfte bewirken, dass im Vergleich zur EVS und zum SOEP die Individualeffekte insgesamt schwächer ausgeprägt sind. Aus Tabelle 5.4 lässt sich ablesen, dass zumindest qualitativ die Zusammenhänge der Autolosigkeit mit dem Geschlecht, dem Alter usw. so strukturiert sind wie in der EVS und im SOEP.

Tabelle 5.4: Quote autoloser Haushalte in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen (Prozentangaben)

HAUSHALTS- UND KONTEXTMERKMALE			
Haushaltsgröße		Einwohnerdichte im Stadtteil (Einwohner je ha)	
1 Person	40,7	Unter 20	15,6
2 Personen	14,8	20-49	22,2
3 Personen	10,3	50-79	27,9
4+ Personen	8,2	80-99	34,8
		100+	39,9
Personenbezogenes Einkommen			
Bis 1000 EUR	50,2		
1001-1500 EUR	32,4		
1501-2000 EUR	25,0		
2001-2500 EUR	24,8		
2501-3000 EUR	17,4		
Über 3000 EUR	9,9		
SOZIODEMOGRAFISCHE MERKMALE			
Geschlecht		Schulbildung	
Mann	21,0	Volks-/Hauptschule	34,2
Frau	33,3	Mittel-/Realschule	26,4
		Abitur/Fachabitur	27,7
Alter in Jahren		Uni/Fachhochschule	22,3
18-25	32,2		
26-35	23,1	Beruflich-soziale Stellung	
36-45	29,2	Voll erwerbstätig	22,3
46-55	21,1	Teil erwerbstätig	27,0
56-65	21,4	Schüler/Student	44,6
66+	49,5	Rentner/Pensionär	38,0
		Sonstiges	26,5
Nationalität			
Deutsch	27,3		
Ausländer	29,3		
MERKMALE DER ÖKO-ORIENTIERUNG			
Mitglied in Umweltgruppe		Große Sorgen um Umweltschutz	
Nein	27,3	Nein	28,4
Ja	29,2	Ja	25,9
Sympathie für B90/Die Grünen		Diskutieren über Umweltprobleme	
Niedrig	20,7	Nie/selten	26,0
Mittel	27,7	Gelegentlich	29,2
Hoch	43,0	Häufig/sehr häufig	26,3

Ziemlich überraschend ist ein Ergebnis im Block der Merkmale der Öko-Orientierung. In Übereinstimmung mit dem SOEP zeigen zwar eine (aktuelle

oder frühere) Mitgliedschaft in einer Umweltgruppe und auch eine im Interview artikulierte Besorgtheit um den Schutz der Umwelt keinerlei Effekte. Weiterhin keine Effekte sind mit der Antwort auf die Frage verbunden, wie häufig die Zielperson mit ihren Freunden und Bekannten über Probleme des Umweltschutzes diskutiert (fünfstufige Antwortskala von nie bis sehr häufig). Aber die Sympathie für die im Münchner Stadtrat vertretene Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen, die mit einer Skala von 1 bis 6 (überhaupt nicht sympathisch bis sehr sympathisch) abgefragt wurde, zeigt einen recht deutlichen Zusammenhang mit der Autolosigkeit. Es ist anzunehmen, dass an dieser Stelle lokale Besonderheiten die Antworten auf die Sympathiefrage beeinflusst haben, vor allem weil der „Münchner Verkehrskollaps“ seit Jahren ein Top-Thema der grünen Rathausfraktion ist.

Wie bei der EVS und dem SOEP sei jetzt noch kurz ein Blick darauf geworfen, wie die Gruppe der Autolosen konkret zusammengesetzt ist.

Tabelle 5.5: Profil autoloser Haushalte im Lichte ausgewählter Merkmale (Prozentangaben)

	Autolose Haushalte	Auto-Haushalte	Alle Haushalte
Haushaltsgröße:			
Ein-Personen-Haushalt	79,4	44,0	53,7
Personenbezogenes Einkommen:			
Bis 1500 EUR	53,2	34,0	39,3
Alter:			
Über 65 Jahre	17,0	6,6	9,4
Erwerbstätigkeit:			
Nein	42,2	26,9	31,1

Aus der voranstehenden Tabelle 5.5 geht hervor, dass von allen autolosen Haushalten in München fast 80% Ein-Personen-Haushalte sind und weiterhin mehr als 50% ein personenbezogenes monatliches Nettoeinkommen bis maximal 1.500 EUR haben. Ganz anders als in Gesamtdeutschland (gemäß EVS-Tabelle 3.3 und SOEP-Tabelle 4.2) gestaltet sich das Bild in München mit Blick auf das Alter und die Erwerbsbeteiligung der Autolosen. Von allen Haushalten ohne Auto gilt nur bei 17%, dass die befragte Person älter als 65 Jahre ist, und nur bei 42%, dass die befragte Person keiner Erwerbstätigkeit nachgeht. Diese Prozentwerte waren in den EVS- und SOEP-Daten weitaus höher, was noch einmal anzeigt, dass München eine Stadt mit einer vergleichsweise jungen und erwerbsaktiven Bevölkerung ist. Zumindest für München also gilt, dass Autolosigkeit keineswegs nur oder in erster Linie eine Sache der älteren Bevölkerung ist. Die Autolosen sind zwar überdurchschnittlich häufig entweder alt oder jung

(von den Autolosen sind 16%, von den Autofahrern 13% in der Altersgruppe der 18-25 Jährigen), aber die Unterschiede in den Altersverteilungen von Personen mit und ohne Auto sind nicht besonders stark ausgeprägt.

Ergebnisse multivariater Analysen

Für das multivariate Logit-Modell zum Einfluss verschiedener Merkmale auf einer Autolosigkeit verwenden wir die Einwohnerdichte in den Stadtteilen als metrische Variable, die Bildung wird in der Form von Bildungsjahren ausgedrückt, die beruflich-soziale Stellung wird auf erwerbstätig „ja-nein" vereinfacht (wobei „ja" eine Vollzeit- oder Teilzeitbeschäftigung meint), und die vier Öko-Indikatoren aus Tabelle 5.4 werden zu einem Index der Öko-Orientierung zusammengefasst (nachdem zuvor jeder Einzelindikator 0/1-dichotomisiert wurde). Das Ergebnis der Modellschätzung findet sich in Tabelle 5.6.

Tabelle 5.6: Logit-Modell zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte)

	Logit-Koeffizientent	t-Werte
Haushaltsgröße	-2,48*	6,36
Haushaltsgröße quadriert	0,34*	4,65
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,06*	4,75
Einwohnerdichte im Stadtteil	0,01*	4,75
Geschlecht (1=Frau)	0,54*	2,88
Alter in Jahren	-0,01	0,02
Alter quadriert/100	-0,01	0,04
Nationalität (1=Ausländer)	0,31	0,94
Bildung in Jahren	0,02	0,59
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,70*	2,81
Öko-Orientierung	0,14	1,61
Konstante	1,84	1,93
Pseudo-R^2 / Fallzahl	0,19	799

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten. Die deutliche Reduktion der Fallzahl von ursprünglich 1.200 auf 799 Haushalte resultiert in erster Linie aus fehlenden Werten beim Einkommen und beim Index der Öko-Orientierung.

Die kräftigen Effekte der Haushaltsgröße, des Einkommens, des Geschlechts und der Erwerbstätigkeit sind bekannt und bedürfen deshalb keiner erneuten Kommentierung. Von der Effektstärke her ist die Einwohnerdichte im Stadtteil mit dem Einkommen vergleichbar und kann damit als ein in der Tat sehr wichtiger Prädiktor für die Autolosigkeit eingestuft werden. Bei den soziodemografischen Merkmalen ist das Fehlen eines signifikanten Alterseffektes bemerkenswert. Schon bivariat war das u-förmige Verlaufsmuster der Autolosigkeit in Abhängigkeit vom Alter relativ (im Vergleich zur EVS und zum SOEP) schwach ausgeprägt, und multivariat verliert das Alter vor allem nach statistischer Kontrolle der Erwerbstätigkeit seinen Einfluss komplett. Der Koeffizient für den Index der Öko-Orientierung zeigt zwar das an sich erwartete positive Vorzeichen, bleibt aber unterhalb der 5%-Niveau-Signifikanzschwelle. Es soll und darf aber nicht verschwiegen werden, dass dann, wenn man nicht den breiteren Index der Öko-Orientierung, sondern die spezielle Variable der Sympathie für die Rathausfraktion von Bündnis 90/Die Grünen als Kovariate verwendet, der „Umwelteffekt“ signifikant wird. Neben der oben angesprochenen lokalen Spezifik der Grünenfraktion im Münchner Stadtrat hat die Sympathievariable allerdings noch ein zusätzliches Ursache-Wirkungs-Problem. Dies in der Form, dass unklar ist, ob eine Sympathie für die Münchner Grünen eher Ursache oder aber eher Wirkung einer Autolosigkeit ist.

Vor allem um das Problem der Vermischung von Haushalts- und Personenebene in seiner Bedeutung etwas besser einschätzen zu können, gibt Tabelle 5.7 eine Separierung des multivariaten Modells für Ein-, Zwei- und Mehr-Personen-Haushalte. Dieser Analyseschritt entspricht erneut dem Vorgehen, wie es schon bei den EVS- und SOEP-Auswertungen zum Zuge kam.

Im Fall der Ein-Personen-Haushalte sind Haushalts- und Personenebene deckungsgleich und deshalb die Individualeffekte ohne Probleme und Zusatzannahmen interpretierbar. Für die Ein-Personen-Haushalte gilt, dass zum einen Frauen und zum anderen diejenigen, die keiner Erwerbstätigkeit nachgehen, signifikant häufiger ohne Auto leben. Der Einfluss dieser beiden Individualmerkmale (Geschlecht und Erwerbstätigkeit) sinkt bzw. verschwindet gänzlich, wenn zwei oder mehr Personen im Haushalt leben. Dies war zu erwarten, da ja die zusätzlichen Personen im Haushalt in vielen Fällen ein anderes Geschlecht und einen anderen Erwerbsstatus als die jeweils befragte Person haben. Weder in Ein-, noch in Mehr-Personen-Haushalten zeigt der Index der Öko-Orientierung einen signifikanten Effekt. Interessant und inhaltlich neu ist der Befund in Tabelle 5.7, dass die Bedeutung des Einkommens als Bestimmungsfaktor der Autolosigkeit mit zunehmender Haushaltsgröße steigt. Blicken wir mit diesem Befund zurück auf die entsprechenden Tabellen in den EVS- und SOEP-Auswertungen (Tabellen 3.5 und 4.4), deutet sich dieses Ergebnis tatsächlich auch dort schon an, wenngleich in abgeschwächter Form und vor allem bei Haushalten mit mehr als zwei Personen. Auf der Basis der drei Datensätze (EVS, SOEP und Münchner Erhebung) spricht also einiges dafür, dass in Mehr-Personen-Haushalten das Einkommen für den Autobesitz wichtiger ist als in Ein-Perso-

nen-Haushalten. Der Grund dürfte sein, dass in größeren Haushalten im Durchschnitt der finanzielle Spielraum enger ist und deshalb die finanziell folgenreiche Autoentscheidung stärker am Geld hängt.

Tabelle 5.7: Logit-Modelle zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit, getrennt für verschiedene Haushaltsgrößen (nichtstandardisierte Logit-Koeffizienten und deren t-Werte in Klammern)

	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte	Mehr-Personen-Haushalte
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,05* (3,13)	-0,10* (2,83)	-0,18* (2,84)
Einwohnerdichte im Stadtteil	0,01* (3,90)	0,01 (1,46)	0,02 (1,77)
Geschlecht (1=Frau)	0,59* (2,52)	0,57 (1,29)	-0,23 (0,39)
Alter in Jahren	0,01 (0,21)	0,03 (0,32)	-0,13 (0,89)
Alter quadriert/100	-0,01 (0,20)	-0,06 (0,52)	0,14 (0,75)
Nationalität (1=Ausländer)	0,44 (0,88)	1,01 (1,63)	-1,23 (1,52)
Bildung in Jahren	0,01 (0,04)	0,07 (0,70)	0,04 (0,38)
Erwerbstätigkeit (1=ja)	-0,85* (2,67)	-0,82 (1,36)	-0,20 (0,30)
Öko-Orientierung	0,11 (1,04)	0,34 (1,62)	-0,01 (0,03)
Konstante	-0,45 (0,41)	-1,91 (0,88)	2,06 (0,69)
Pseudo-R^2	0,11	0,16	0,18
Fallzahl	428	197	174

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Pseudo-R^2 als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten. Mit Mehr-Personen-Haushalten sind Haushalte mit drei oder mehr Personen gemeint.

Wie in der EVS und im SOEP haben wir – zusätzlich zur Differenzierung der Modelle nach der Haushaltsgröße – explorativ noch nach weiteren Interaktionseffekten Ausschau gehalten. Trotz einiger signifikanter Einzelresultate waren die diesbezüglichen Ergebnisse insgesamt ziemlich heterogen. In Übereinstimmung mit der EVS und dem SOEP zeigte sich immerhin, dass das Alter speziell bei der Gruppe der Nichterwerbstätigen einen signifikanten Effekt (mit dem u-förmigen Verlaufsmuster) auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit hat.

5.5 Motive für die Autolosigkeit bei Haushalten ohne Auto

Ausgehend von dem Forschungsstand, dass empirische Befunde zu den Motiven für die Autolosigkeit von Haushalten Mangelware sind (vgl. Abschnitt 2.5), bildete die Erfassung dieser Motive einen wichtigen Schwerpunkt der Münchner Erhebung. Dabei wurde in einem ersten Schritt über eine offene Frage erkundet: „Was ist – alles in allem – der wichtigste Grund dafür, dass Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben?“. Anschließend wurden den Befragten zehn mögliche Gründe genannt, warum Haushalte kein Auto haben, und sie sollten auf einer Skala von 1 (=trifft überhaupt nicht zu) bis 6 (=trifft voll und ganz zu) jeweils angeben, inwieweit dieser Grund für ihren Haushalt zutreffend ist. Die Erarbeitung und Erprobung der Liste, die im Endergebnis zehn Gründe enthielt, war ein wesentlicher Punkt in der Pretestphase des Fragebogens, und selbstverständlich wurden dabei auch die Erfahrungen aus den Vorläuferstudien (Reutter und Reutter 1996; Müller 1999; Huhn und Lemke 2000) aufgegriffen und berücksichtigt. In einem dritten und letzten Schritt wurden die Zielpersonen schließlich direkt gefragt: „Würden Sie sich zu den Haushalten zählen, die eher freiwillig autolos sind, die eher unfreiwillig autolos sind, oder teils/teils?“.

Gründe im Lichte einer Liste vorgegebener Motive

Beginnen wir mit den Ergebnissen zur Liste der den Befragten vorgegebenen Gründe, ergibt sich das Bild in Tabelle 5.8. In der Tabelle sind die Gründe nach der Häufigkeit geordnet, mit der sie als zutreffend eingestuft wurden. Zum einen sind die Mittelwerte auf der Skala von 1-6 notiert, zum anderen die Prozentwerte für die zwei oberen Kategorien 5 und 6.

Der am häufigsten als zutreffend eingestufte Grund für die Autofreiheit des Haushalts ist der Tatbestand bzw. die Einschätzung, dass der öffentliche Nahverkehr in München gut ausgebaut ist. Eng damit verbunden erscheint die mögliche Schlussfolgerung, dass „man in einer Stadt wie München kein Auto braucht“, die auf Rangplatz 2 steht. An dritter Stelle kommt mit rund 50% Zu-

stimmung das Motiv „um Geld zu sparen“. Kein Auto zu haben, um Geld zu sparen, bedeutet nicht unbedingt, dass man/frau sich kein Auto leisten kann. Dieser Grund belegt in der „Top-Ten-Liste“ erst Platz 7 mit einer Zustimmung in Höhe von 32%. Wertet man als Zustimmung nicht nur die Kategorien 5 und 6, sondern 4 bis 6, steigt allerdings die Zahl der Fälle, bei denen sich nach Auskunft der Befragten der Haushalt kein Auto leisten kann, auf immerhin 48%. Umweltschutzgründe belegen die Rangposition 4, gefolgt von den begeisterten Radfahrern und von denjenigen, die die Bequemlichkeit eines Lebens ohne Auto schätzen. Ziemlich abgeschlagen auf den drei letzten Plätzen liegen die Motive „Unfallgefahr mit Auto“, „kein Führerschein“ und „gesundheitliche Einschränkungen“.

Tabelle 5.8: Gründe für die Autolosigkeit im Lichte von zehn vorgegebenen Motiven

Kein Auto im Haushalt...	Mittelwert	% trifft zu
...weil der öffentliche Nahverkehr in München sehr gut ausgebaut ist	5,1	80,2
...weil man in einer Stadt wie München kein Auto braucht	4,9	70,8
...um Geld zu sparen.	4,1	50,6
...aus Gründen des Umweltschutzes	3,8	39,4
... weil Sie begeisterter Fahrradfahrer sind	3,6	38,3
...weil man ohne Auto bequemer lebt	3,6	35,5
...weil Sie sich kein Auto leisten können	3,2	32,1
...weil die Unfallgefahr mit dem Auto zu groß ist	2,6	20,6
...weil niemand in Ihrem Haushalt einen Führerschein hat	2,3	25,0
...wegen gesundheitlicher Einschränkungen	2,3	20,2

Erläuterung: Skala von 1=trifft überhaupt nicht zu bis 6=trifft voll und ganz zu. „% trifft zu“ ist der Anteil derer, die die Kategorien 5 und 6 gewählt haben.

Bei einem (gewiss nur bedingt zulässigen) Vergleich der Befunde in Tabelle 5.8 mit den Ergebnissen von Reutter/Reutter (1996) sowie Müller (1999) erscheinen folgende Punkte erwähnenswert: Klarer als in den Vorläuferstudien tritt das am häufigsten genannte Argument hervor, nämlich dass ein gut ausgebauter ÖPNV in einer Großstadt ein Auto unnötig und überflüssig machen kann. Umweltargumente sind insgesamt wohl doch weniger bedeutsam, als dies von

Reutter/Reutter und Müller angenommen wurde. Im Verbund mit den Befunden von Müller verdichtet sich schließlich der Eindruck, dass der Anteil derer, die sich kein Auto leisten können, bei mindestens einem Drittel liegt.

Hauptgrund für die Autolosigkeit

Hinter einem bestimmten Verhalten (hier: dem „Verzicht“ auf ein Auto) stehen zumeist mehrere Motive, und damit entsteht in der Regel die Zusatzfrage nach der relativen Bedeutung der verschiedenen Motive. Klar dürfte in diesem Zusammenhang sein, dass die Häufigkeit, mit der ein Motiv genannt wird, nicht unbedingt einen Rückschluss auf dessen Bedeutung zulässt. Die subjektiven Prioritätensetzungen haben wir einzufangen versucht, indem wir direkt und ohne irgendwelche Antwortvorgaben nach dem „wichtigsten Grund“ für die Autolosigkeit des Haushalts gefragt haben. Tatsächlich haben sich – oft auf Grund von Nachfragen der Interviewer – rund drei Viertel der Befragten daran gehalten, einen und nur einen „wichtigsten Grund“ zu nennen; das verbleibende Viertel hat jedoch zwei oder mehr (bis vier) „wichtigste Gründe“ angegeben. Die Antworten wurden im Interview möglichst wortgetreu notiert und dann im Nachhinein kategorisiert. Dies führte zunächst auf ein Schema mit 24 Kategorien, das wir im zweiten Schritt auf die neun inhaltlichen Rubriken in Tabelle 5.9 vereinfacht haben. Die erste Zahlenspalte in Tabelle 5.9 liefert eine Grundauszählung des wichtigsten Grundes, der zuerst genannt wurde, und deshalb addieren sich die Prozentwerte auf 100. In der zweiten Spalte sind weitere Nennungen der wichtigsten Gründe berücksichtigt, was zum einen bedeutet, dass die Prozentwerte stets höher liegen, und zum anderen, dass die Summe 100% übersteigt.

Erwartungsgemäß sind es jetzt die finanziellen Gründe, die am häufigsten als Hauptgrund genannt werden. Die konkreten verbalen Umschreibungen dieser finanziellen Gründe folgen ganz überwiegend dem Tenor, dass sich der Haushalt ein Auto nicht leisten kann oder aber nur mit Mühe leisten könnte. Sehr schön und stimmig ist dabei auch, dass es wiederum in etwa ein Drittel ist, bei dem finanzielle Restriktionen vermutlich der entscheidende Grund sind. Fasst man die Auskünfte „brauche kein Auto“ und „guter ÖPNV“ zusammen, ist die Gruppe derer, die auf Grund von vorteilhaft(er)en Alternativen kein Auto hat, quantitativ in etwa gleich stark besetzt wie die Gruppe derer mit Geldknappheit. Die Einschätzung, dass die Alternativen zum Auto Vorteile haben, kann sich auch daraus ergeben, dass die Autonutzung mit Problemen und Schwierigkeiten verbunden ist. Zwei typische Autoprobleme sind knappe Parkplätze und Staus. Diese spielen als zentrale Gründe für die Autolosigkeit gemäß Tabelle 5.9 durchaus eine Rolle (mit zusammen etwa 10%), sie sind aber im Endergebnis doch etwas weniger wichtig als eine positive Einschätzung der ÖPNV-Situation. Der Hauptgrund „kein Führerschein“ ist deshalb etwas

Tabelle 5.9: Hauptgrund für die Autolosigkeit (Prozentangaben)

	Erstgenannter „wichtigster Grund“	„Wichtigster Grund“ mit Mehrfachnennungen
Finanzielle Gründe	30,1	34,7
Brauche kein Auto	18,4	23,0
Guter ÖPNV	11,0	18,9
Kein Führerschein	10,9	12,1
Parkplatzprobleme für Autos	7,2	10,5
Gesundheitliche Gründe	4,3	4,8
Umweltschutzgründe	3,9	6,1
Altersgründe	3,8	4,2
Staus/Stress bei Autofahren	1,8	2,9
Sonstiges	6,0	10,2
Weiß nicht/keine Angabe	2,6	2,6

Fragetext: Was ist – alles in allem – der wichtigste Grund dafür, dass Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben?

schwierig einzuordnen und zu bewerten, weil unklar bleibt, warum es in dem Haushalt keinen Führerschein gibt. Praktisch bedeutungslos als ausschlaggebender Grund für die Autofreiheit sind Umweltschutzüberlegungen. Dies unterstützt und bekräftigt nachdrücklich die Argumentation in Abschnitt 2.6, dass Umweltgesichtspunkte nicht als primäre, sondern bestenfalls als sekundäre Handlungsmotive die Autoentscheidung beeinflussen. Wenn es eine Gruppe von Haushalten gibt, für die Umweltüberlegungen tatsächlich im Vordergrund stehen, dann ist diese Gruppe auf jeden Fall sehr klein. Größer ist demgegenüber die Gruppe derer, die in erster Linie aus gesundheitlichen und/oder Altersgründen kein Auto haben.

Typische Motivkonstellationen

Die Ergebnisse mit der Motivliste und mit dem Hauptgrund der Autolosigkeit drängten die Überlegungen bereits in die Richtung, zum einen die Motive zu kombinieren und zum anderen die Haushalte in eine Typologie zu bringen. Während sich für die Bündelung der Motive als statistisches Verfahren die Faktorenanalyse anbietet, erscheint für die Typisierung der Haushalte am ehesten eine Clusteranalyse der hilfreiche statistische Algorithmus. Ausgehend von den zehn Motiven, wie sie oben dargestellt wurden, bringt eine Faktorenanalyse die Ergebnisse in Tabelle 5.10.

Tabelle 5.10: Faktorenanalyse der zehn Motive der Autolosigkeit (Faktorladungen)

	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3
Man braucht in der Stadt kein Auto	0,72	-0,05	0,09
Ohne Auto bequemer	0,69	0,21	-0,13
ÖPNV in der Stadt gut ausgebaut	0,58	0,11	-0,18
Umweltschutzgründe	0,56	0,44	0,29
Begeisterter Radfahrer	0,49	-0,11	0,25
Unfallgefahr mit Auto	0,25	0,79	0,13
Gesundheitliche Einschränkungen	0,09	0,73	0,01
Kein Führerschein	-0,17	0,53	-0,23
Haushalt kann sich kein Auto leisten	-0,22	0,14	0,79
Geld sparen	0,20	-0,16	0,79

Erläuterung: Bei der Faktorenanalyse, die verwendet wurde, handelt es sich um eine Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation. Die drei Faktoren erklären insgesamt 53% der Varianz der Items/Motive.

Es wurden drei Faktoren extrahiert, wobei der erste Faktor fünf, der zweite Faktor drei und der dritte Faktor zwei Motive auf sich zieht. Der erste Faktor wird gebildet aus den Motiven „man braucht in einer Stadt wie München kein Auto“, „ohne Auto lebt man bequemer“, „ÖPNV in München gut ausgebaut“, „Umweltschutz“ und „begeisterter Radfahrer“; er kann zusammenfassend mit dem Etikett „Auto unnötig“ bezeichnet werden. Der zweite Faktor erstreckt sich

auf die Motive „Unfallgefahr mit dem Auto zu groß“, „gesundheitliche Einschränkungen“ und „kein Führerschein“; es handelt sich im Kern um den Faktor „Gesundheit“. Der dritte Faktor schließlich umfasst die Motive „Haushalt kann sich kein Auto leisten“ und „Geld sparen“; es ist ganz offenkundig der ökonomische Faktor „Geld“.

Mit Blick auf das Motiv des Umweltschutzes gilt es festzuhalten, dass dieses – im Unterschied zu der Erwartung, wie sie in Abschnitt 2.5 formuliert wurde – keinen eigenständigen Faktor bildet und mithin kein separates Motivbündel darstellt. Vielmehr läuft es parallel zum einen mit dem Faktor „Auto unnötig“ und zum anderen mit dem Faktor „Gesundheit“. Eine erste Argumentationsfigur, in der der Umweltschutz auftaucht, ist also: In einer Stadt wie München braucht man kein Auto, lebt es sich ohne Auto bequemer, ist der ÖPNV gut ausgebaut..., und außerdem ist es ja auch für die Umwelt besser. Eine zweite Argumentationskette folgt dem Muster: Die Autonutzung ist mit einem hohen Unfallrisiko verknüpft, auf Grund gesundheitlicher Einschränkungen bin ich nur begrenzt „autotauglich“..., und zudem sind da ja noch all die Umweltschäden durch das Auto. Im Rahmen beider Argumentationsmuster hat der Umweltschutz lediglich den Charakter eines positiven Nebeneffekts der Autolosigkeit.

Weiterhin interessant in Tabelle 5.10 ist, dass von der Höhe ihrer Faktorladungen her die zwei Motive „begeisterter Radfahrer“ und „kein Führerschein“ etwas aus dem Rahmen fallen. Im Endergebnis gesellen sich die begeisterten Radfahrer dem Faktor „Auto unnötig“ zu, was die Interpretation zulässt, dass im städtischen Verkehr das Fahrrad durchaus eine Alternative zum Auto darstellt. Das Motiv „kein Führerschein“ trifft am ehesten für die älteren Geburtskohorten zu, und sicherlich deshalb reiht sich dieses Item etwas inhaltsfremd in den Gesundheitsfaktor ein.

Während die Faktorenanalyse über die zehn Motive eine inhaltlich klare Lösung bringt (Tabelle 5.10), gestalteten sich die Resultate diverser Clusteranalysen (die wir mit der SPSS-Prozedur „Quick Cluster“ berechneten) inhaltlich diffus und sperrig. Dies dürfte daran liegen, dass die zehn Motive zum Teil auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind und nur begrenzt gleichzeitig Prioritäten zum Ausdruck bringen. Hinzu kommt, dass – bedingt durch individuell variierende Antwortstile – es eine Gruppe von Personen gibt, die alle Motive für sich als kaum zutreffend einstuft, und umgekehrt eine Gruppe, die einer Zustimmungstendenz unterliegt. Deshalb sind wir letztlich vom statistischen Hilfsmittel der Clusteranalyse abgerückt und haben die Haushalte auf der Basis theoretischer Überlegungen nach ihren Angaben zur Motivliste einerseits und zum Hauptgrund der Autolosigkeit andererseits in Typen bzw. Cluster eingeteilt. Das Ergebnis dieser Bemühungen um eine Typisierung der Haushalte findet sich in Tabelle 5.11.

Tabelle 5.11: Fünf Typen autoloser Haushalte und ausgewählte Merkmale dieser Typen

	Alte/ Kranke	Ökos	Arme	Kühle Rechner	Pragma-tiker
Häufigkeit der Typen in %	19,2	4,9	31,9	9,0	35,0
Alter in Jahren	56,0	41,9	41,0	38,1	43,4
% Mitglied in Umweltgruppe	8,7	29,4	12,6	10,6	11,1
Sympathie für B90/Die Grünen	3,1	4,3	3,4	3,9	3,5
Personenbezogenes Einkommen	1527	1824	1155	1616	1777
Einwohner je ha	69	67	66	75	73

Erläuterung: Durchschnittsalter in Jahren, durchschnittliche Sympathie für Bündnis 90/Die Grünen auf einer Skala von 1-6, personenbezogenes monatliches Nettoeinkommen in EUR, durchschnittliche Zahl der Einwohner im Stadtteil je Hektar.

Dem Typ „Alte/Kranke“, der 19% aller autolosen Haushalte ausmacht, wurden all diejenigen zugeordnet, die Alters- oder Gesundheitsgründe als Hauptgrund für ihre Autolosigkeit nannten und/oder gesundheitliche Einschränkungen im Rahmen der Motivliste als zutreffend angaben. Der nur mit 5% besetzte Typ der „Ökos“ enthält die, die Umweltschutzgründe als Hauptgrund nannten und gleichzeitig in der Motivliste Gründe des Umweltschutzes als zutreffend bezeichneten. Der Typ „Arme“ sind schlicht und einfach die, die sich laut Motivliste kein Auto leisten können; sie bilden mit 32% das schon mehrfach erwähnte Drittel der autolosen Haushalte. Wurden als Hauptgrund für die Autolosigkeit finanzielle Gesichtspunkte genannt, aber gleichzeitig das Motiv „weil sich der Haushalt kein Auto leisten kann“ als unzutreffend eingestuft, wird vom Typ „kühle Rechner“ gesprochen. Dieser mit 9% vertretene Typ könnte sich nach eigenen Angaben zwar ein Auto leisten, hat aber deshalb keines, weil das Auto und dessen Nutzung als teuer bzw. überteuert eingeschätzt wird. Bei einer sauberen Kalkulation aller monetären Autokosten im Vergleich zu den Kosten der Verkehrsmittelalternativen dürfte sich diese Einschätzung für die meisten städtischen Verkehrsteilnehmer als zutreffend erweisen, und deshalb die Bezeichnung als kühle Rechner. Der fünfte und letzte Typ der „Pragmatiker“ ist in der Konstruktionslogik der Typen die Restkategorie. Die gewählte Bezeichnung leitet sich daraus her, dass bei dieser 35% Gruppe die Argumente „brauche kein

Auto“, „gute ÖPNV-Anbindung“ und „Stau/Parkplatzprobleme mit dem Auto“ die Hauptgründe für die Autolosigkeit sind. Der Typ des Pragmatikers hat kein Auto, weil er/sie zu der Einsicht gelangt ist, dass es sich in einer Großstadt wie München in einem weiter verstandenen Sinne nicht lohnt. Während die kühlen Rechner speziell deshalb kein Auto haben, weil es für sie finanziell nicht rentabel erscheint, steht bei den Pragmatikern ein weiter gefasstes Konzept von „lohnenswert: ja oder nein“ im Hintergrund. Da sich die kühlen Rechner einerseits als Spezialfall der Pragmatiker sehen lassen, andererseits aber auch als eine Sondergruppe im Rahmen derer, bei denen finanzielle Gründe für die Autolosigkeit ausschlaggebend sind, erscheint es sinnvoll, diese Gruppe als gesonderten Typ auszuweisen.

Die Fünfer-Typologie, wie sie gerade beschrieben wurde, ist ein Vorschlag, über den man im Detail weiter diskutieren könnte, um eventuell an der einen oder anderen Stelle die Gruppierung noch etwas zu revidieren. Dass die hier vorgeschlagene Typologie gleichwohl ein halbwegs solides empirisches Fundament hat, belegen die ergänzenden Charakterisierungen der Typen im unteren Teil von Tabelle 5.11. Ganz wie man es erwarten würde, hat der Typ „Alte/Kranke“ eindeutig das höchste Durchschnittsalter. Die „Ökos“ sind oder waren weit überdurchschnittlich oft Mitglied einer Umweltgruppe und bringen der grünen Rathausfraktion in München eine hohe Sympathie entgegen. Die „Armen“ im Sinne von autolos auf Grund von Geldknappheit haben das niedrigste Durchschnittseinkommen. Und die kühlen Rechner und Pragmatiker, für die sich nach eigener Einschätzung ein Auto nicht lohnt, wohnen am häufigsten in den dicht besiedelten Innenstadtbezirken.

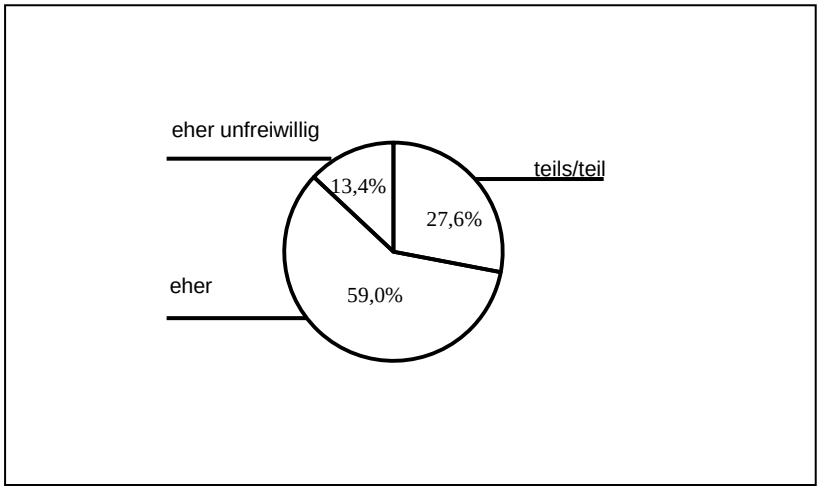
Freiwillig oder unfreiwillig autolos?

Eine weitere Validierung der vorgeschlagenen Typologie ergibt sich aus den Antworten auf die Frage, ob die Zielpersonen die Autolosigkeit ihres Haushaltes eher als freiwillig oder eher als unfreiwillig einstufen. Trotz der in Abschnitt 2.7 angesprochenen Bedenken gegen die vereinfachende Dichotomie von „freiwillig versus unfreiwillig“ autolos, wurde die entsprechende Frage in der Interviewsituation nur von 1% mit „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“ quittiert; die verbleibenden 99% antworteten mit der Verteilung in Abbildung 5.3.

Man kann also davon ausgehen, dass von allen Autolosen rund 60% ihre Situation subjektiv so definieren, dass sie freiwillig autolos sind. In der mit 28% besetzten Gruppe derer, die mit „teils/teils“ reagiert haben, vermischen sich freiwillige und unfreiwillige Motivkomponenten, wobei man allerdings auf Grund der bekannten Tendenz zu sozial erwünschten Antworten der Unfreiwilligkeit wohl ein stärkeres Gewicht einräumen sollte. Lediglich 13% gestehen eine unfreiwillige Autolosigkeit ohne Umschweife zu. Unsere Werte zum Freiwilligkeitscharakter der Autolosigkeit sind nur eingeschränkt mit den

Werten vergleichbar, die Müller (1999) aus seiner Studie berichtet (vgl. Abschnitt 2.7). Gleichwohl kann man mit Müller die Interpretation teilen, dass der Anteil der freiwilligen Fälle erstaunlich hoch ist. Selbst bei einer sehr vorsichtigen Interpretation auf Grund von Vorbehalten gegenüber Umfragedaten wird man sagen können, dass mehr als die Hälfte der Haushalte, die kein Auto haben, aus freien Stücken autolos ist.

Abbildung 5.3: Freiwillige versus unfreiwillige Autolosigkeit



Man kann also davon ausgehen, dass von allen Autolosen rund 60% ihre Situation subjektiv so definieren, dass sie freiwillig autolos sind. In der mit 28% besetzten Gruppe derer, die mit „teils/teils“ reagiert haben, vermischen sich freiwillige und unfreiwillige Motivkomponenten, wobei man allerdings auf Grund der bekannten Tendenz zu sozial erwünschten Antworten der Unfreiwilligkeit wohl ein stärkeres Gewicht einräumen sollte. Lediglich 13% gestehen eine unfreiwillige Autolosigkeit ohne Umschweife zu. Unsere Werte zum Freiwilligkeitscharakter der Autolosigkeit sind nur eingeschränkt mit den Werten vergleichbar, die Müller (1999) aus seiner Studie berichtet (vgl. Abschnitt 2.7). Gleichwohl kann man mit Müller die Interpretation teilen, dass der Anteil der freiwilligen Fälle erstaunlich hoch ist. Selbst bei einer sehr vorsichtigen Interpretation auf Grund von Vorbehalten gegenüber Umfragedaten wird man sagen können, dass mehr als die Hälfte der Haushalte, die kein Auto haben, aus freien Stücken autolos ist.

Betrachten wir jetzt die Quoten derer, die sich als freiwillig autolos deklarieren, für die fünf Typen der Autolosigkeit, ergibt sich folgendes Resultat: Von den „Alten/Kranken“ geben 57% eine freiwillige Autolosigkeit an, von den „Ökos“ 92%, von den „Armen“ 40%, von den „kühlen Rechnern“ 65% und von den „Pragmatikern“ 72%. Der klare Zusammenhang zwischen der Typologie und den Antworten zur Freiwilligkeit kann als ein (weiteres) Indiz für die Brauchbarkeit der von uns vorgeschlagenen Klassifizierung autofreier Haushalte gewertet werden. Dennoch muss festgehalten werden, dass objektiven Gegebenheiten wie ein hohes Alter, gesundheitliche Beeinträchtigungen oder fehlendes Geld keineswegs notwendig die Schlussfolgerung zulassen, dass die Betroffenen subjektiv ihre Autolosigkeit als erzwungen oder unfreiwillig definieren.

5.6 Gründe für das Auto bei Haushalten mit Auto

Parallel zu den Motiven für die Autolosigkeit bei den Haushalten ohne Auto haben wir die Auskunftspersonen in den Haushalten mit Auto danach gefragt, warum sie in ihrem Haushalt ein oder auch mehrere Autos haben. Wenngleich die „guten Gründe für das Auto“ in der Verkehrspolitik und der Verkehrsforschung in extenso diskutiert werden (statt vieler Heine et al. 2001, bei denen sich ein 70-Seiten-Kapitel zu den „guten Gründen“ findet), erschien es uns doch interessant und lohnenswert, einmal etwas genauer nachzuvollziehen, wie und auf welche Weise das Auto speziell auch von Personen, die in einer Großstadt leben, subjektiv begründet und legitimiert wird. Zehn vorgegebene Motive, die mit der inzwischen bekannten sechsstufigen Skala beantwortet werden sollten, wurden von den „Autohaushalten“ mit den Werten in Tabelle 5.12 als mehr oder weniger zutreffend eingestuft.

Aus der Tabelle lässt sich ersehen, dass zwei inhaltlich relativ unbestimmte Dinge, „möchte unabhängig und flexibel sein“ und „das Auto als ein Stück Lebensqualität“, an der Spitze der Nennungen stehen. Ziemlich vage und diffuse Assoziationen auszulösen, die emotional stark positiv besetzt sind, gehört wohl zu den besonderen Stärken des Autos, die anderen Verkehrsmitteln mehr oder weniger fehlen (vor allem den öffentlichen Verkehrsmitteln). Bereits an dritter Stelle kommt das Argument, das Auto sei für die Freizeit „unverzichtbar“. Die angebliche Unverzichtbarkeit für die Freizeit steht damit noch vor der viel beschworenen Unverzichtbarkeit für die Erwerbsarbeit und für sonstige alltägliche „Pflichtaufgaben“ (Einkaufen, Kinderbetreuung etc.). Die Antworten auf die Motivvorgabe „weil ich/wir das Auto beruflich brauchen“ sind erwartungsgemäß u-förmig verteilt: für 32% trifft dies überhaupt nicht zu (Antwortkategorie 1), für 36% teilweise (Antwortkategorien 2-5) und für 32% voll und ganz

Tabelle 5.12: Gründe für das Auto im Lichte von zehn vorgegebenen Motiven

Auto im Haushalt	Mittelwert	% trifft zu
...weil Sie unabhängig und flexibel sein möchten	5,0	74,6
...weil für Sie das Auto ein Stück Lebensqualität ist	4,4	53,8
...weil für Sie ein Auto in der Freizeit unverzichtbar ist	4,0	42,7
...weil sich ihre alltäglichen Aufgaben nur mit dem Auto bewältigen lassen	3,7	37,4
...weil Sie gerne Auto fahren	3,7	37,2
...weil Sie in Ihrem Haushalt das Auto beruflich brauchen	3,6	42,8
...weil Ihnen die öffentlichen Verkehrsmittel zu teuer sind	3,6	34,1
...weil Sie sich ein Leben ohne Auto nicht vorstellen können	3,5	28,9
...weil Sie ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren	3,4	29,8
...weil es heutzutage eine Selbstverständlichkeit ist, ein Auto zu haben	3,0	20,8

Erläuterung: Skala von 1=trifft überhaupt nicht zu bis 6=trifft voll und ganz zu. „% trifft zu“ ist der Anteil derer, die die Kategorien 5 und 6 gewählt haben.

(Antwortkategorie 6). Die 43%, die in Tabelle 5.12 als Haushalte, die das Auto beruflich brauchen, ausgewiesen sind (Antwortkategorien 5 und 6), sind unter der Berücksichtigung der Tendenz zu sozial erwünschten Antworten wohl etwas übertrieben, und der genannte Wert von 32% kommt der Realität vermutlich näher. Weiter geht aus Tabelle 5.12 hervor, dass es eine Gruppe von Autohaushalten in einer Größenordnung von 30% gibt, bei denen mehr oder weniger ausgeprägte Vorbehalte gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen (ÖPNV zu teuer, fahre ungern mit ÖPNV). Dass schließlich nicht mehr als 29% angeben, sie könnten sich ein Leben ohne Auto nicht vorstellen, und lediglich 21% das Auto als eine Selbstverständlichkeit deklarieren, verweist auf ein Potenzial von Haushalten, die zwar aktuell ein Auto haben, sich aber zumindest kognitiv eine gewisse Offenheit gegenüber den Alternativen zum Auto bewahrt haben.

Eine Faktorenanalyse der zehn Motive bringt auch hier (wie bei den Motiven zur Autolosigkeit) eine dreifaktorielle Lösung. Die konkreten Ergebnisse in Form der Faktorladungen sind in Tabelle 5.13 dokumentiert.

Tabelle 5.13: Faktorenanalyse der zehn Motive für das Auto (Faktorladungen)

	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3
Auto ein Stück Lebensqualität	0,78	0,04	0,04
Mit Auto unabhängig und flexibel	0,71	0,03	0,08
Leben ohne Auto nicht vorstellbar	0,68	0,27	0,20
Auto für Freizeit unverzichtbar	0,65	0,06	0,05
Fahre gerne Auto	0,62	0,28	-0,01
ÖPNV zu teuer	-0,03	0,82	0,11
Fahre ungern mit ÖPNV	0,19	0,78	0,11
Auto ist Selbstverständlichkeit	0,41	0,52	0,02
Brauche Auto beruflich	0,01	0,05	0,90
Brauche Auto für Alltagsaufgaben	0,19	0,16	0,84

Erläuterung: Bei der Faktorenanalyse, die verwendet wurde, handelt es sich um eine Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation. Die drei Faktoren erklären insgesamt 60% der Varianz der Items/Motive.

Der erste Faktor ist unverkennbar der sogenannte Spaßfaktor des Autos, er erstreckt sich auf die Motive „Auto ein Stück Lebensqualität“, „mit dem Auto unabhängig und flexibel“, „Leben ohne Auto nicht vorstellbar“, „Auto für Freizeit unverzichtbar“ und „fahre gerne Auto“. Der zweite Faktor lässt sich mit dem Terminus „ÖPNV-Vorbehalte“ belegen, er bündelt die zwei Motivbekundungen „ÖPNV zu teuer“ und „fahre ungern mit ÖPNV“. Auf diesen Faktor entfällt auch das Item „Auto ist heutzutage eine Selbstverständlichkeit“, wobei dieses Motiv aber auch gleichzeitig eine nennenswerte Ladung auf dem ersten Faktor zeigt und damit in seiner Zuordnung nicht eindeutig ist. Faktor 3 in Tabelle 5.13 ist schließlich der erwartete Faktor der „Notwendigkeit des Autos“, er spricht

zum einen Notwendigkeiten an, die speziell mit der beruflichen Arbeit zusammen hängen, und zum anderen breiter gefasste Notwendigkeiten, die mit der Bewältigung alltäglicher Aufgaben des Haushalts zu tun haben. Welcher der drei Faktoren als Motivbündel für das Auto am wichtigsten ist, lässt sich aus den Ergebnissen der Faktorenanalyse zwar nicht ablesen, aber ein Rückblick auf Tabelle 5.12 legt doch die Abfolge nahe: Gold für den Spaßfaktor, Silber für das Auto als Notwendigkeit und Bronze für die ÖPNV-Vorbehalte.

Abschließend zu diesem Abschnitt sei noch kurz auf die Ergebnisse eines Untersuchungsschrittes verwiesen, bei dem wir der Frage nachgegangen sind, ob sich die Motive und Rechtfertigungen für das Auto in Abhängigkeit von der Öko-Orientierung der Befragten unterscheiden. Wenn die Öko-Orientierung letztlich auch nicht die Entscheidung für oder gegen ein Auto beeinflusst (Abschnitt 5.4, Tabelle 5.6), so könnte oder sollte man doch erwarten, dass sie sich bei denjenigen, die ein Auto haben, in den subjektiven Rechtfertigungen und Motivbekundungen für das Auto bemerkbar macht. Dies ist jedoch nicht bzw. nur begrenzt der Fall, denn unser aus vier Komponenten zusammengesetzter Index der Öko-Orientierung (Abschnitt 5.4) zeigt keine signifikanten Korrelationen mit den Motiven für das Auto. Immerhin gibt es zwei Ausnahmen: Personen mit einer hohen Öko-Orientierung nennen seltener das Motiv „weil es heutzutage eine Selbstverständlichkeit ist, ein Auto zu haben“, und sie geben seltener die Auskunft, dass sie ein Auto haben, weil sie gerne Auto fahren.

5.7 Nutzung und Bewertung verschiedener Verkehrsmittel bei Personen ohne und mit Auto

Nachdem wir bislang untersucht haben, wie es um die Autolosigkeit in München bestellt ist und wovon es objektiv und subjektiv abhängt, ob Haushalte ein Auto haben oder nicht, gehen wir jetzt zu den Folgewirkungen einer Autolosigkeit über. Diese Folgewirkungen können mehr oder weniger direkt sein, d.h. in dem einen Fall ergeben sie sich nahezu zwangsläufig, in einem anderen Fall erst über mehrere Zwischenschritte. Fast zwangsläufigen Charakter haben speziell Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl, denn wenn das Auto, mit dem in Deutschland mehr als 80% aller „Personenkilometer“ zurückgelegt werden (Bundesministerium für Verkehr 2002: 219), in einem Haushalt fehlt, braucht es notwendig Alternativen.

Auf solche Unterschiede in der Häufigkeit der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel von Personen ohne und mit Auto wird in diesem Abschnitt zuerst eingegangen. Auch wenn dabei von vorne herein klar ist, dass Unterschiede bestehen, möchte man aber genauere Informationen über das Ausmaß der Unterschiede. In einem zweiten Schritt soll beleuchtet werden, ob Personen in Haus-

halten ohne und mit Auto mit dem Status quo der Verkehrsinfrastruktur unterschiedlich zufrieden sind. Abschließend wird ein Blick auf die generelle Bewertung des Autos geworfen.

Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel

Danach gefragt, wie häufig sie in den letzten vier Wochen öffentliche Verkehrsmittel in München genutzt haben, antworten die Befragten in den Haushalten ohne und mit Auto gemäß Tabelle 5.14. In der Tat zeigen sich drastische Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung zwischen den beiden Personengruppen. Während die Autolosen zu mehr als zwei Dritteln praktisch tägliche ÖPNV-Nutzer sind, sind es bei den Personen, die in einem Autohaushalt leben, rund ein Viertel. Eigentlich ist in Tabelle 5.14 weniger die hohe Intensität der ÖPNV-Nutzung bei den Autolosen erstaunlich, sondern eher die Häufigkeit, mit der auch Personen aus Autohaushalten den Münchner ÖPNV nutzen. Wenn lediglich 16% der Befragten aus Haushalten mit Auto angeben, dass sie in den letzten vier Wochen den ÖPNV überhaupt nicht genutzt haben, dann bedeutet dies, dass die große Mehrheit der Münchner ÖPNV-Erfahrung hat und offenbar nur eine Minderheit gänzlich ÖPNV-resistent ist.

Tabelle 5.14: ÖPNV-Nutzung von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung in den letzten vier Wochen		
fast täglich	68,6	25,9
mehrmals pro Woche	18,1	17,9
etwa einmal pro Woche	4,1	20,0
seltener	6,1	20,1
Nie	3,1	16,1
Zur Zeit im Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte	76,0	35,1

Fragetext: (1) Wie häufig haben Sie in den letzten vier Wochen öffentliche Verkehrsmittel in München genutzt, also U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus? (2) Haben Sie zur Zeit eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für den MVV (=Münchner Verkehrs- und Tarifverbund)?

Ziemlich verlässlich lässt sich die ÖPNV-Bindung stets auch daran messen, ob jemand eine ÖPNV-Dauerkarte hat, sei es nun eine Wochen-, Monats- oder auch Jahreskarte. Von den Personen in autofreien Haushalten hatten zum Zeit-

punkt unserer Befragung 76% eine ÖPNV-Dauerkarte, von den Personen in Autohaushalten immerhin 35%. Bei diesen Dauerkarten handelte es sich mehrheitlich um Monatskarten (59%), dann Jahreskarten (28%) und Wochenkarten (13%). ÖPNV-Dauerkarten haben, wenngleich auf niedrigerem Niveau, einen ähnlichen logischen Status wie die Anschaffung eines Autos. Ist die Anfangsinvestition erst einmal getätigt, d.h. die ÖPNV-Dauerkarte bzw. das Auto gekauft, dann macht es Sinn, den ÖPNV bzw. das Auto möglichst umfassend zu nutzen (vgl. Abschnitt 2.8). Deshalb muss es für die ÖPNV-Unternehmen, wenn sie dem Auto Paroli bieten wollen, ein wichtiges Ziel sein, den Anteil der Dauerkartenbesitzer zu erhöhen.

Neben dem ÖPNV ist, so denn ein Auto „fehlt“ und man die Füße außer Acht lässt, das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel, um alltägliche Wege in der Stadt zu bewältigen. Zum Fahrrad haben wir unsere Zielpersonen gefragt, wie oft sie dieses in den letzten vier Wochen benutzt haben und wie oft sie es „in der Regel im Sommer“ für alltägliche Wege nutzen. Die Ergebnisse dazu stehen in Tabelle 5.15.

Tabelle 5.15: Fahrradnutzung von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit der Rad-Nutzung in den letzten vier Wochen		
fast täglich	16,1	10,2
mehrmals pro Woche	10,2	8,7
etwa einmal pro Woche	3,6	5,5
seltener	12,0	11,4
Nie	58,1	64,2
Häufigkeit der Rad-Nutzung im Sommer		
fast täglich	34,9	29,3
mehrmals pro Woche	17,2	28,3
etwa einmal pro Woche	6,0	7,4
seltener	8,7	11,5
Nie	33,2	23,5

Fragetext: (1) Wie häufig haben Sie in den letzten vier Wochen für alltägliche Wege wie z.B. zur Arbeit oder zum Einkaufen in München das Fahrrad benutzt? (2) Und wie ist es im Sommer: Wie häufig benutzen Sie da in der Regel für alltägliche Wege das Fahrrad?

Obwohl die Unterschiede zwischen Personen ohne und mit Auto in beiden Teiltabellen statistisch signifikant sind, sind sie von der Größenordnung her eher bescheiden (vor allem wenn man es mit den zuvor berichteten ÖPNV-Differenzen vergleicht). Im Fall der Fahrradnutzung in den letzten vier Wochen geben die Autolosen konsistent einen etwas intensiveren Gebrauch an. Im Fall der Fahrradnutzung im Sommer ist das Antwortmuster der Autolosen stärker polarisiert als das der Autofahrer, d.h. auf der einen Seite ist ein höherer Anteil der Autolosen „fast täglich“ mit dem Rad unterwegs, auf der anderen Seite gleichzeitig ein höherer Anteil „nie“. Sowohl die insgesamt geringen Unterschiede in der Fahrradnutzung von Personen ohne und mit Auto, als auch die Tendenz zur Polarisierung bei den Autolosen leiten sich überwiegend aus der Altersstruktur her. Das Durchschnittsalter der von uns befragten Personen in Haushalten ohne Auto liegt um rund zwei Jahre höher als das der Personen in Haushalten mit Auto (44,5 versus 42,2 Jahre), was insgesamt die Neigung der Autolosen zum Fahrrad bremsen dürfte. Weiterhin sind, immer im Vergleich zu den Autohaushalten, bei den Autolosen die Anteile der ganz Jungen und der ganz Alten höher, und erstere sind öfter Dauer-Radler, letztere öfter Nie-Radler.

Tabelle 5.16: Autonutzung von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit der Auto-Nutzung in den letzten vier Wochen		
fast täglich	2,8	41,6
mehrmals pro Woche	11,8	26,8
etwa einmal pro Woche	18,4	16,4
seltener	34,0	11,9
Nie	33,0	3,3
Zur Zeit Mitglied einer Car-Sharing-Organisation		
nein	96,9	97,9
nein, aber früher	1,0	1,2
ja, zur Zeit	2,1	0,9

Fragetext: (1) Wie häufig sind Sie in den letzten vier Wochen in München mit dem Auto unterwegs gewesen? Bitte denken Sie dabei auch an das Mitfahren in einem Auto, das Mieten oder Ausleihen eines Autos und Taxifahrten. (2) Sind Sie derzeit Mitglied bei einer Car-Sharing-Organisation?

Erwartungsgemäß am heftigsten unterscheiden sich die beiden Gruppen bei der Autonutzung selbst. Während gemäß Tabelle 5.16 in den Autohaushalten 42%

das Auto täglich nutzen, sind es in den autofreien Haushalten lediglich 3%. Nur ein Drittel der Personen in Haushalten ohne Auto gibt allerdings an, in den letzten vier Wochen ganz ohne Auto ausgekommen zu sein. Ähnlich wie die Autohaushalte durchaus auch den Münchner ÖPNV nutzen, bedienen sich also – wenngleich insgesamt sehr viel seltener – die Autolosen bei Bedarf des Autos.

Eine Möglichkeit, trotz Autolosigkeit jederzeit Zugriff auf ein Auto zu haben, ist die Mitgliedschaft in einer Car-Sharing-Organisation. Über das Potenzial des Car-Sharing wird in der Verkehrspolitik viel diskutiert, und forsche Vordenker sehen Deutschland schon auf dem Weg in eine Car-Sharing-Gemeinschaft (so z.B. Maxeiner und Miersch 1996: Kap. 10). Dass sich die Münchner nicht überstürzt auf diesen Pfad der Vergemeinschaftung gemacht haben, belegen die dürren Prozentwerte im unteren Teil von Tabelle 5.16. Klar ist, dass für die Autohaushalte eine Mitgliedschaft in einer Car-Sharing-Organisation in der Regel nicht notwendig ist. Aber auch für diejenigen, die in ihrem Haushalt kein Auto haben, hat offenbar das organisierte Car-Sharing eine geringe Attraktivität.

Mehr Zuspruch als das Car-Sharing findet die (mit dem Car-Sharing sympathisierende) Deutsche Bahn AG. Von den Autolosen geben, wie sich aus Tabelle 5.17 entnehmen lässt, 32% die Auskunft, für Fahrten mit einer Entfernung über 50 km im letzten Jahr häufig bzw. sehr häufig die Deutsche Bahn genutzt zu haben. In den Autohaushalten sind dies nur 8%. Fast 50% der Personen, die in Autohaushalten leben, sind im letzten Jahr überhaupt nicht mit der Bahn gefahren. Während also die Autofahrer kaum Berührungsängste mit dem örtlichen ÖPNV haben, scheinen die Vorbehalte gegenüber Fernreisen mit der Bahn doch ziemlich ausgeprägt.

Tabelle 5.17: Bahnnutzung von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit der Bahnnutzung im letzten Jahr		
sehr häufig	11,2	2,3
häufig	20,9	6,0
gelegentlich	28,4	14,3
selten	23,1	27,9
nie	16,4	49,5
Zur Zeit im Besitz einer Bahn-Card	28,8	11,4

Fragetext: (1) Denken Sie bitte an Fahrten mit einer Entfernung über 50 Kilometer: Wie häufig haben Sie da im letzten Jahr die Deutsche Bahn genutzt? (2) Haben Sie eine Bahn-Card?

Diese Vorbehalte haben ihre Basis gewiss auch in den regulären (d.h. nicht irgendwelche Sonderkonditionen nutzenden) Preisen der Bahn. Die Bahnpreise machen erst dann einen halbwegs passablen Eindruck, wenn man/frau eine Bahn-Card hat. Angesichts ihrer häufigeren Nutzung der Bahn verwundert es nicht, dass die Autolosen öfter eine Bahn-Card ihr eigen nennen. Umgekehrt trägt eine für eine Laufzeit von einem Jahr erstandene Bahn-Card mit Sicherheit dazu bei, dass in dieser Zeit die Bahn häufiger genutzt wird.

Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur

So wie die Bahnnutzung und der Erwerb einer Bahn-Card sich wechselseitig beeinflussen, dürfte und sollte es auch mit der Nutzungshäufigkeit eines Verkehrsmittels und der Zufriedenheit damit sein. Wer den ÖPNV positiv einschätzt und mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden ist, wird den ÖPNV eher nutzen; und umgekehrt schafft eine häufige Nutzung einen gewissen Druck in Richtung Zufriedenheit, denn warum sollte man sonst beim ÖPNV verbleiben? Bei den Autolosen könnte dieses kognitive Ablaufschema allerdings dadurch gestört werden, dass sie – zumindest teilweise – sogenannte „captive riders“ sind, d.h. ÖPNV-Nutzer ohne Alternativen. Das Angewiesensein auf den ÖPNV könnte bewirken, dass Schwächen und Unzulänglichkeiten des Systems mit einer gesteigerten Sensibilität registriert werden und deshalb – nicht zuletzt auch auf Grund des Gefühls der Machtlosigkeit und des Ausgeliefertseins – die öffentlichen Verkehrsmittel besonders kritisch und negativ beurteilt werden.

Dass dem aber nicht so ist, belegt ein Blick auf den oberen Teil von Tabelle 5.18. Die Frage, wie zufrieden sie mit dem ÖPNV-Angebot in München sind, wird von den Autolosen signifikant positiver beantwortet als von den Autofahrern. Nur 5% der Autolosen geben an, dass sie mit dem ÖPNV unzufrieden bzw. sehr unzufrieden sind, was in der Tat für die subjektive Befindlichkeit der Autolosen ebenso wie für den Münchner Verkehrsverbund ein erfreuliches Ergebnis ist. Auch von den Personen in Haushalten mit Auto äußern sich nur 8% unzufrieden über den ÖPNV; der Anteil der sehr Zufriedenen liegt um zehn Prozentpunkte niedriger als bei den Autolosen. Die geringere ÖPNV-Zufriedenheit der Autohaushalte ist zum Teil dadurch bedingt, dass sie häufiger in den Randbezirken von München wohnen, wo die ÖPNV-Erschließung nicht ganz so günstig ist.

Jetzt könnte man noch einwenden, dass es ein zu grobes Vorgehen ist, die Autolosen pauschal als „captive riders“ einzustufen, vielmehr müsse man sie in Untergruppen weiter differenzieren. Als „captives“ ließen sich speziell diejenigen Autolosen qualifizieren, die (1) sich als unfreiwillig autolos bezeichnen, (2) kein Auto haben, weil sie es sich nicht leisten können, also der Typ der „Armen“ in unserem Motivschema, und/oder (3) keinen Führerschein haben. Aber auch in diesen drei Subgruppen belaufen sich die Anteile der mit dem

ÖPNV Unzufriedenen lediglich auf 5-6%, und die Anteile der Zufriedenen sind (1) 69%, (2) 71% und (3) 79%. All dies spricht nicht für einen besonderen „captive riders“-Effekt.

Tabelle 5.18: Zufriedenheit mit den ÖPNV-, Fahrrad- und Autogegebenheiten von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot		
sehr zufrieden	31,7	21,8
zufrieden	44,9	42,2
teils/teils	18,3	27,8
unzufrieden	3,6	6,7
sehr unzufrieden	1,5	1,5
Zufriedenheit mit dem Radwegen		
sehr zufrieden	14,0	17,7
zufrieden	40,2	42,8
teils/teils	33,7	29,4
unzufrieden	9,0	7,0
sehr unzufrieden	3,1	3,1
Straßen für Autoverkehr		
sollten ausgebaut werden	19,5	30,2
sollten eingeschränkt werden	21,8	8,1
derzeitiger Zustand in Ordnung	58,7	61,7

Fragetext: (1) Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in München? (2) Wie zufrieden sind Sie mit dem Ausbau der Fahrradwege in München? (3) Sollte Ihrer Meinung nach die Straßen für den Autoverkehr in München ausgebaut werden, eingeschränkt werden, oder ist der derzeitige Zustand weitgehend in Ordnung?

Zusätzlich zur ÖPNV-Zufriedenheit wurde die Zufriedenheit mit dem Ausbau der Fahrradwege erhoben. Dabei zeigt ein Blick auf Tabelle 5.18, dass es in diesem Punkt keine größeren Differenzen zwischen Personen in Haushalten ohne und mit Auto gibt. Es besteht zwar eine Tendenz hin zu einer geringeren Zufriedenheit der Autolosen, aber der Unterschied ist statistisch nicht signifikant. Bemerkenswert ist auch bei der Beurteilung des Radnetzes die insgesamt hohe Zufriedenheit, die allerdings – und das speziell bei den Autolosen – nicht an das Niveau der ÖPNV-Zufriedenheit heran reicht.

Was die Infrastruktur für den Autoverkehr anbelangt, wollten wir von unseren Befragten wissen, ob ihrer Meinung nach die Straßen für den Autoverkehr in München ausgebaut werden sollten, eingeschränkt werden sollten, oder ob der derzeitige Zustand weitgehend in Ordnung ist. 30% der Autofahrer sprechen sich für einen Ausbau der Straßen aus, gegenüber 19% bei den Autolosen; beim Vorschlag der Einschränkung ist es umgekehrt mit 8% versus 22%. Wenn an diesen Ergebnissen etwas überrascht, dann ist es der in beiden Gruppen mit rund 60% recht hohe Anteil derer, die den aktuellen Zustand in Ordnung finden. Während offenbar auch die Autofahrer erkennen, dass es für weitere Straßen irgendwo Grenzen gibt, ist es bei den Autolosen keineswegs so, dass sie den Status quo vehement attackieren.

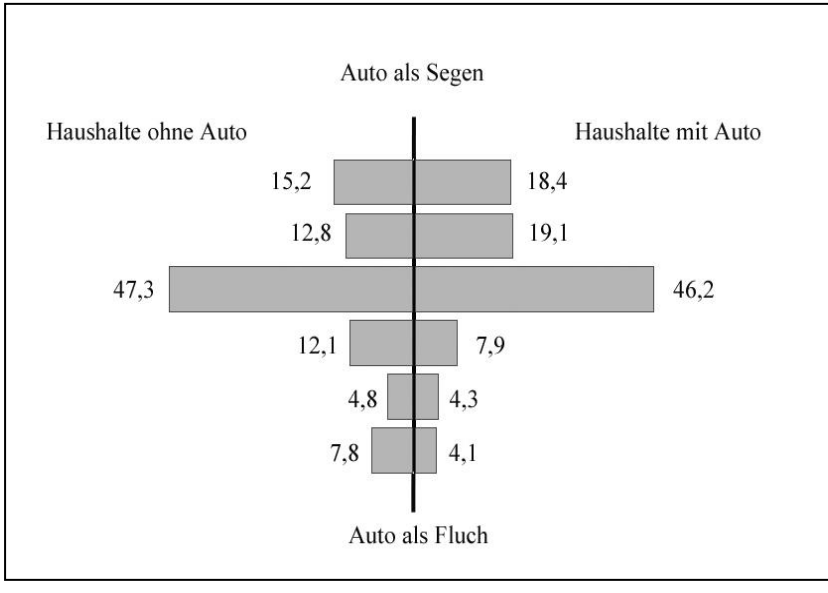
Allgemeine Einschätzung des Autos

Unabhängig von der Einschätzung der konkreten Verkehrsgegebenheiten in München, sollte eine allgemeine Frage zum Auto das Bild zur Bewertung der Verkehrsmittel abrunden. In Anlehnung an eine Frage, die in der Meinungsforschung gerne mit Bezug auf die Technik und/oder die Wissenschaft verwendet wird, wurde gefragt: „Wie beurteilen Sie insgesamt das Auto? Ist das Auto Ihrer Meinung nach für unser gesellschaftliches Leben eher ein Fluch oder ist das Auto eher ein Segen? Bitte antworten Sie wieder anhand der Skala von 1 bis 6. 1 bedeutet, das Auto ist ein Segen; 6 bedeutet, das Auto ist ein Fluch für unser gesellschaftliches Leben. Mit den Werten dazwischen können Sie abstufen“. Wie die Personen aus Haushalten ohne und mit Auto diese Frage beantwortet haben, ist in Abbildung 5.4 dargestellt.

Aus der Abbildung lässt sich erkennen, dass das Auto insgesamt eher als Segen denn als Fluch gesehen wird. Aber der Segen wird doch mit einer gewissen Zurückhaltung ausgesprochen. Addiert man die zwei oberen Kategorien, stufen 37% der Autofahrer und 28% der Autolosen das Auto ziemlich unbescholten als Segen ein. Seltener als ein uneingeschränkter Segen ist eine pauschale Zurückweisung des Autos. Nur 8% der Autofahrer und 13% der Autolosen entscheiden sich für die zwei unteren Kategorien mit dem Auto eher als Fluch. Obwohl statistisch signifikant, ist der Unterschied zwischen Personen in Haushalten ohne und mit Auto nicht allzu stark. Aus der Abbildung kann man lernen, dass weder die Autolosen das Auto pauschal verteufeln, noch die Autofahrer kindlich-naiv von den Segnungen des Autos schwärmen. Wenngleich die öffentliche Diskussion über Fragen des Autoverkehrs oft holzschnittartig geführt wird, macht der Stand des Bewusstseins der Bevölkerung zum Auto hier nicht den Eindruck einer „unbefleckten Empfängnis“. Der eingeschränkte Segen, den die Autofahrer dem Auto erteilen, harmoniert auf den ersten Blick nicht mit dem hohen Niveau der Autobegeisterung, wie sie sich in den SOEP-Analysen gezeigt hat (Abschnitt 4.5). Aber beim Auto ist es wohl so, dass man Einschätzungen

mit Bezug auf die individuelle Ebene („ich bin ein begeisterter Autofahrer“) und Einschätzungen mit Bezug auf die gesellschaftliche Ebene („das Auto ist ein Segen für unser gesellschaftliches Leben“) sehr genau auseinander halten muss (vgl. dazu auch Praschl et al. 1994).

Abbildung 5.4: Einschätzung des Autos eher als Segen oder eher als Fluch (Prozentangaben)



Von welchen Merkmalen und Faktoren es abhängt, ob und inwieweit das Auto „eher als Fluch“ gesehen wird, wird in Tabelle 5.19 auf der Grundlage einer OLS-Regression näher untersucht. Die Kovariaten in diesem Modell entsprechen denen, die schon im Rahmen der Analysen der Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit verwendet wurden (Abschnitt 5.4), und müssen deshalb nicht mehr erläutert werden. Auf die quadrierten Terme der Haushaltsgröße und des Alters wurde der Einfachheit halber verzichtet, und zusätzlich ist die Autolosigkeit als unabhängige Variable enthalten.

Tabelle 5.19: OLS-Regression zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Einschätzung „das Auto ist für unser gesellschaftliches Leben eher ein Fluch“ (nichtstandardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte)

	Koeffizientent	t-Werte
Haushaltsgröße	0,01	0,12
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,01	0,08
Einwohnerdichte im Stadtteil	0,01*	2,29
Geschlecht (1=Frau)	-0,12	1,30
Alter in Jahren	0,01	0,57
Nationalität (1=Ausländer)	-0,08	0,54
Bildung in Jahren	0,01	0,05
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	0,09	0,79
Öko-Orientierung	0,25*	5,81
Kein Auto im Haushalt (1=Ja)	0,23*	2,17
Konstante	2,19*	6,85
Adj. R^2 / Fallzahl	0,05	797

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Die deutliche Reduktion der Fallzahl von ursprünglich 1.200 auf 797 Haushalte resultiert in erster Linie aus fehlenden Werten beim Einkommen und beim Index der Öko-Orientierung (hier speziell bei der Frage zur Sympathie für die im Münchner Stadtrat vertretene Fraktion von „Bündnis 90/Die Grünen“).

Mit den berücksichtigten Kovariaten gelingt es nicht, einen befriedigenden Anteil der Varianz aufzuklären (nur 5%), was vermutlich mit dem Charakter der abhängigen Variablen als allgemeine subjektive Einschätzung zusammen hängt. Nur drei Merkmale zeigen einen signifikanten Einfluss: die Einwohnerdichte im Stadtteil, die Öko-Orientierung und der Autobesitz. Personen, die in dicht besiedelten Stadtteilen leben (und damit täglich vom Autoverkehr umringt sind), und diejenigen, die in ihrem Haushalt kein Auto haben, stufen das Auto häufiger als einen Fluch für das gesellschaftliche Leben ein. Der stärkste „Fluch-Prädiktor“ ist allerdings die Öko-Orientierung. Diese beeinflusst zwar nicht die Wahrscheinlichkeit, dass man/frau ein Auto hat (Abschnitt 5.4, Tabelle 5.6), was aber nicht verhindert, dass das Auto in der gesellschaftlichen Makroschau kritisch gesehen und mit Vorbehalten belegt wird.

5.8 Ausgewählte Aktivitätsmuster im Vergleich von Personen ohne und mit Auto

Ein unterschiedliches Repertoire an Verkehrsmitteln legt es zwar nahe, bedeutet aber nicht notwendig, dass sich Personen ohne und mit Auto auch in ihren alltäglichen Aktivitätsmustern unterscheiden. Hierzu wurden in Abschnitt 2.9 u.a. die zwei Thesen vorgetragen, dass Personen und Haushalte ohne Auto zum einen in ihren Aktivitäten stärker auf ihr örtliches Nahumfeld fixiert sind (Nahbereichs-These) und zum anderen mehr zu häuslichen Aktivitäten neigen („indoor"-These). Zwar fand im Rahmen der SOEP-Sekundäranalysen die „indoor"-These keine bzw. bestenfalls eine partielle Bestätigung (Abschnitt 4.4), dies heißt aber nicht, dass zusätzliche empirische Tests dieser These überflüssig wären. Es ist das hauptsächliche Anliegen dieses Abschnitts, weitere empirische Evidenzen zu den zwei genannten Thesen beizusteuern, indem zuerst ausgewählte Nahbereichsaktivitäten und dann ausgewählte außerhäusliche Aktivitäten im Vergleich von Personen mit und ohne Auto in unserer Münchner Erhebung analysiert werden. Anschließend wird für die Autolosen der Frage nachgegangen, ob sie sich – aus ihrer subjektiven Sicht – durch ihre Autolosigkeit in ihren Freizeitmöglichkeiten eingeschränkt sehen. Der Abschnitt endet mit einem Exkurs, der für die Gruppe derer, die in ihrem Haushalt ein Auto haben, die Häufigkeit von Vergnügungsfahrten mit dem Auto ins Blickfeld nimmt.

Nahbereichsaktivitäten

Zwei Aktivitäten, die relativ direkt und unvermittelt eine Orientierung hin auf das lokale Nahumfeld anzeigen, sind das Einkaufen in Geschäften „um die Ecke" und die Nutzung nahe gelegener Parks und Grünanlagen. Tabelle 5.20 zeigt, welche Häufigkeiten Personen ohne und mit Auto für diese beiden Tätigkeiten angeben. Beim Einkaufen im Nahbereich gibt es einen signifikanten Unterschied in der erwarteten Richtung, d.h. die Autolosen kaufen häufiger in Geschäften ein, die in der Nähe ihrer Wohnung liegen. Beim Besuch nahe gelegener Parks und Grünanlagen bestehen allerdings keine größeren Differenzen; wenn bei diesem Item etwas bemerkenswert ist, dann der mit 8% vergleichsweise hohe Anteil der Autolosen, die nach ihren eigenen Angaben „nie" in einem nahe gelegenen Park ihre Zeit verbringen.

Eher indirekte Tests für die Nahbereichs-These liefern die Antworten auf die zwei Fragen, die im unteren Teil von Tabelle 5.20 aufgeführt sind. Gegenläufig zu dem, was man auf der Grundlage der Nahbereichs-These erwarten würde, pflegen Personen ohne Auto seltener als Personen mit Auto Kontakte zu Nachbarn in ihrem Haus oder Wohnblock. Wenn die Nahbereichs-These stimmt, hätte man zudem vorhergesagt, dass die Autolosen eine stärkere Verbundenheit mit dem Stadtteil, in dem sie leben, bekunden. Aber auch das findet

in den Daten keine Bestätigung, denn zwischen den Autolosen und den Autofahrern bestehen in diesem Punkt keine nennenswerten Unterschiede.

Tabelle 5.20: Nahbereichsaktivitäten und Stadtteilverbundenheit von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit des Einkaufens im Nahbereich		
sehr häufig	52,9	42,6
häufig	33,8	33,2
gelegentlich	7,3	10,9
selten	3,8	8,7
nie	2,2	4,6
Häufigkeit des Besuchs nahe gelegener Parks/Grünanlagen		
sehr häufig	25,0	23,3
häufig	31,2	31,0
gelegentlich	22,8	27,2
selten	12,9	14,8
nie	8,1	3,7
Häufigkeit von Kontakten mit Nachbarn im Haus/Wohnblock		
sehr häufig	8,6	6,2
häufig	12,9	18,1
gelegentlich	19,0	22,6
selten	22,8	28,3
nie	36,7	24,8
Gefühl der Stadtteilverbundenheit		
sehr stark	30,3	26,6
stark	25,4	28,8
mittel	28,9	28,6
wenig	10,4	11,5
überhaupt nicht	5,0	4,5

Fragetext: (1) Wie häufig nutzen Sie Einkaufsmöglichkeiten, die man von Ihrer Wohnung aus zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen kann? (2) In der Nähe Ihrer Wohnung gibt es sicherlich Parks und Grünanlagen, die man zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen kann. Wie häufig besuchen Sie diese? (3) Wie häufig treffen Sie sich in Ihrer Freizeit mit Nachbarn, die in Ihrem Haus, Ihrem Wohnblock oder in Ihrer Straße wohnen? (4) Wie stark fühlen Sie sich mit dem Stadtteil, in dem Sie wohnen, verbunden?

Ehe man nun zu vorschnellen Interpretationen und Schlussfolgerungen übergeht, empfiehlt es sich, die Ergebnisse zu den Fragen in Tabelle 5.20 multivariat dergestalt „abzusichern“, dass man einen Basissatz von Kontrollvariablen in die Analyse einbezieht. Die Kontrollvariablen, die hier berücksichtigt werden sollen, wurden in Abschnitt 5.4 hergeleitet und beschrieben (speziell Tabelle 5.6) und wurden auch schon in Abschnitt 5.7 erneut verwendet (speziell Tabelle 5.19). Von zentralem Interesse ist der Effekt der Autolosigkeit, wobei wir diesen Effekt einmal ohne statistische Kontrolle weiterer Variablen betrachten (bivariater Effekt) und dann mit Kontrolle (multivariater Effekt). Die Ergebnisse dieses Untersuchungsschrittes für die vier Zielvariablen der Nahbereichs-Orientierung sind in Tabelle 5.21 festgehalten.

Tabelle 5.21: Bivariate und multivariate Effekte der Autolosigkeit auf Nahbereichsaktivitäten und auf die Stadtteilverbundenheit (nichtstandardisierte OLS-Regressionskoeffizienten und deren t-Werte)

	Bivariate Effekte	Multivariate Effekte
Häufigkeit des Einkaufens im Nahbereich	0,29* (3,37)	0,27* (2,85)
Häufigkeit des Besuchs nahe gelegener Parks/Grünanlagen	0,01 (0,09)	0,03 (0,36)
Häufigkeit von Kontakten mit Nachbarn im Haus/Wohnblock	-0,25* (2,54)	-0,22* (2,10)
Gefühl der Stadtteilverbundenheit	0,05 (0,54)	0,04 (0,41)

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Multivariat wird für die Merkmale kontrolliert, die erstmals in Abschnitt 5.4 (Tabelle 5.6) verwendet wurden (also Haushaltsgröße, Einkommen, Einwohnerdichte usw.).

Aus der Tabelle kann man ersehen, dass die bivariaten und multivariaten Effekte der Autolosigkeit praktisch übereinstimmen, sodass also die auf der bivariaten Analyseebene berichteten Befunde auch bei Kontrolle weiterer Variablen gelten. Das Ergebnismuster ist, dass die Autolosen häufiger im Nahbereich ihrer Wohnung einkaufen, dass Personen ohne und mit Auto sich nicht in der Häufigkeit der Nutzung wohnungsnah gelegener Parks und Grünanlagen unterscheiden, dass die Autolosen seltener Kontakte zu ihren Nachbarn haben und dass Personen ohne und mit Auto gleich häufig eine subjektive Verbundenheit mit ihrem Stadtteil zum Ausdruck bringen.

Als eine Bestätigung der Nahbereichs-These kann man diese Befunde mit Sicherheit nicht werten. Während Einkaufsaktivitäten eher ein passives Moment

in sich bergen (schließlich kommt ein Haushalt nicht umhin, sich zu versorgen), zeichnen sich die Autolosen speziell bei den mehr aktiven Handlungskomponenten (Besuch von Parks in der Nähe der eigenen Wohnung, Pflege von Nachbarschaftskontakten, Identifikation mit dem eigenen Stadtteil) nicht durch einen erhöhten Nahbereichsbezug aus.

Außerhäusliche Aktivitäten

Wie steht es nun mit der These, dass das Vorhandensein eines Autos die Häufigkeit außerhäuslicher (Freizeit-)Aktivitäten stimuliert, während umgekehrt das Fehlen eines Autos die Neigung zu häuslichen (Freizeit-)Aktivitäten fördert? Als Tätigkeiten, die eine „outdoor"-Tendenz anzeigen, werden in Tabelle 5.22 zunächst die Häufigkeit abendlichen Weggehens und die Häufigkeit von Ausflügen ins Umland betrachtet. Im Vergleich zu Personen mit Auto geben prozentual mehr Autolose an, dass sie häufig bzw. sehr häufig abends ausgehen, gleichzeitig aber auch mehr, dass sie abends nie ausgehen. Die Unterschiede in der Altersstruktur der beiden Gruppen und die Unterschiede in der stadt-räumlichen Ansiedlung liefern Argumente für eine Erklärung dieser Besonderheit beim abendlichen Weggehen. Klare und markante Differenzen zeigen sich bei der Häufigkeit von Ausflügen in das weitere Umland von München. Haushalte mit Auto unternehmen weitaus häufiger solche Ausflüge.

Während das abendliche Weggehen und Ausflugsaktivitäten ins Umland eine „outdoor"-Orientierung vermutlich ganz gut anzeigen, ist unser dritter Indikator in Tabelle 5.22, die aktive Mitgliedschaft in Vereinen und Organisationen, mehr indirekt und damit wohl schwächer. Dabei ergibt sich, dass die Autolosen seltener in Vereinen und Organisationen engagiert sind. Der Unterschied ist zwar nicht besonders stark ausgeprägt, überschreitet aber die 5%-Niveau-Signifikanzschwelle.

Mit Blick auf die „indoor/outdoor"-These haben wir schließlich unsere Zielpersonen direkt danach gefragt, ob sie ihre Freizeit überwiegend zu Hause oder überwiegend außer Haus verbringen. Das Ergebnis dazu ist, wie in Tabelle 5.22 dargestellt, nicht gerade schlüssig. Immerhin ist bei den Autofahrern der Anteil derer, die „überwiegend außer Haus" sagen, etwas höher als bei den Autolosen.

Tabelle 5.22: Außerhäusliche Aktivitäten und Schwerpunkt der Freizeit von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Häufigkeit von abendlichem Weggehen		
sehr häufig	10,3	6,7
häufig	35,3	33,9
gelegentlich	31,7	40,8
selten	13,7	16,2
nie	9,0	2,4
Häufigkeit von Ausflügen ins Umland		
sehr häufig	4,8	7,3
häufig	23,6	37,2
gelegentlich	38,7	39,0
selten	24,6	14,6
nie	8,3	1,9
Aktive Mitgliedschaft in Vereinen/Organisationen		
ja, mehrere Mitgliedschaften	7,3	12,3
ja, eine Mitgliedschaft	19,8	21,0
nein, keine Mitgliedschaft	72,9	66,7
Schwerpunkt der Freizeit		
überwiegend außer Haus	32,9	37,1
in etwa ausgeglichen	31,8	25,8
überwiegend zu Hause	35,3	37,1

Fragetext: (1) Wie häufig gehen Sie abends weg, zum Beispiel ins Kino, Theater oder zu Treffen mit Freunden? (2) Wie häufig machen Sie Ausflüge ins weitere Umland von München, zum Beispiel an den Starnberger See oder in die Alpen? (3) Sind Sie derzeit aktives Mitglied eines Vereins oder einer anderen Organisation, wie zum Beispiel einer karitativen Einrichtung, einer Partei, einer Kirche? (4) Insgesamt gesehen: Verbringen Sie Ihre Freizeit überwiegend zu Hause, überwiegend außer Haus, oder ist es in etwa ausgeglichen?

Wie schon bei den Nahbereichsaktivitäten sollen jetzt auch die vier Statements, die sich auf die „indoor/outdoor“-Orientierung beziehen, multivariat abgeprüft werden. Die Koeffizienten der Autolosigkeit in den diesbezüglichen Regressionsmodellen finden sich in Tabelle 5.23.

Tabelle 5.23: Bivariate und multivariate Effekte der Autolosigkeit auf außerhäusliche Aktivitäten und auf den Schwerpunkt der Freizeit (nichtstandardisierte OLS-Regressionskoeffizienten bzw. Logit-Koeffizienten und deren t-Werte)

	Bivariate Effekte	Multivariate Effekte
Häufigkeit von abendlichem Weggehen	0,09 (1,21)	0,03 (0,45)
Häufigkeit von Ausflügen ins Umland	-0,41* (5,77)	-0,44* (5,78)
Aktive Mitgliedschaft in Vereinen/Organisationen (1=Ja)	-0,35* (1,99)	-0,31 (1,59)
Schwerpunkt der Freizeit (1=Überwiegend außer Haus)	-0,20 (1,24)	-0,42* (2,23)

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Beim abendlichen Weggehen und bei den Ausflügen ins Umland handelt es sich um OLS-Regressionen, bei der Mitgliedschaft in Vereinen und bei dem Schwerpunkt der Freizeit um binäre Logit-Regressionen. Multivariat wird für die Merkmale kontrolliert, die erstmals in Abschnitt 5.4 (Tabelle 5.6) verwendet wurden (also Haushaltsgröße, Einkommen, Einwohnerdichte usw.).

Ziemlich definitiv kann man auf der Basis von Tabelle 5.23 sagen, dass – zumindest im großstädtischen Kontext – der Autobesitz keinen nennenswerten Einfluss auf die Häufigkeit des abendlichen Weggehens von Personen hat. Klar ist weiterhin, dass Personen ohne Auto (am Wochenende oder auch an Werktagen) seltener Ausflüge ins Umland unternehmen. Nicht so ohne weiteres nachvollziehbar ist der Befund, weshalb die Autolosen sich tendenziell seltener in Vereinen und Organisationen engagieren. Im Unterschied zu dem nicht-signifikanten bivariaten Effekt zeigt der multivariate Effekt beim Schwerpunkt der Freizeit in Tabelle 5.23 an, dass im Fall der Autolosigkeit tatsächlich seltener die Auskunft gegeben wird, „ich verbringe meine Freizeit überwiegend außer Haus“.

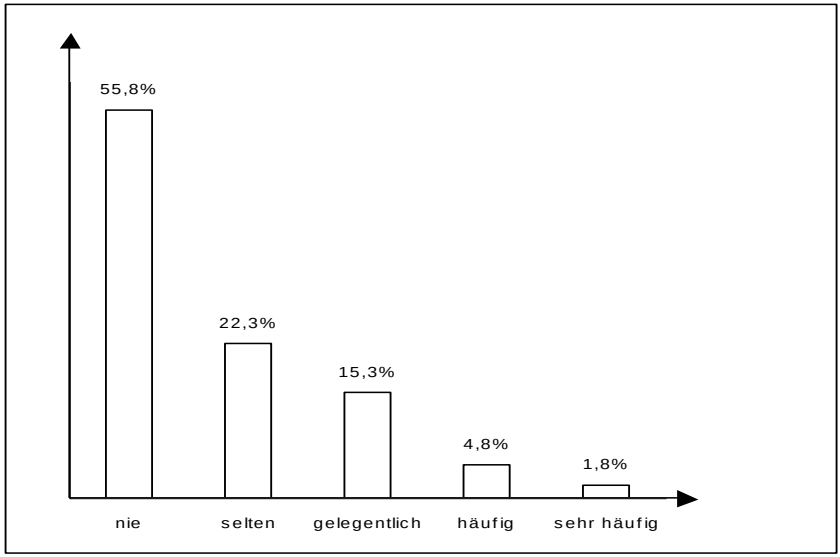
Insgesamt kann man weder für die Nahbereichs-These, noch für die „indoor“-These von einer konsistenten empirischen Unterstützung durch die Befunde unserer Erhebung sprechen. Offenbar sind beide Thesen zu grob und zu undifferenziert, um die Handlungslogiken der Akteure mit ihren Gelegenheiten und Restriktionen hinreichend einzufangen. Dies ändert nichts an dem Tatbestand, dass es bei bestimmten Einzelaktivitäten (z.B. bei der Häufigkeit des Einkaufens im Nahbereich oder bei Ausflügen ins Umland) klare Unterschiede zwischen Personen in Haushalten ohne und mit Auto gibt. Nicht zuletzt findet

der Eindruck aus den SOEP-Sekundäranalysen, dass die Autolosen generell auf einem „niedrigeren Aktivierungsniveau“ leben (vgl. Abschnitt 4.4), im Lichte der Münchner Erhebung eine gewisse Bekräftigung. Als Hinweise in diese Richtung können vor allem die Ergebnisse gewertet werden, dass die Autolosen seltener Kontakte zu ihren Nachbarn pflegen und dass sie seltener aktive Mitglieder in Vereinen und Organisationen sind.

Eingeschränkte „Teilhabechancen“ aus der Sicht der Autolosen?

Selbst wenn es objektiv so ist, dass die Autolosen auf Grund ihrer Autolosigkeit größere Schwierigkeiten haben, bestimmte Aktivitäten auszuführen, und diese Aktivitäten dann auch tatsächlich seltener ausüben, bedeutet dies auf der subjektiven Ebene noch nicht, dass sie dies für sich als eine Einschränkung erleben und definieren. Um zu eruieren, ob und inwieweit die in der Literatur oft und gerne zitierten „beschränkten Teilhabechancen“ (vgl. die Abschnitte 2.3 und 2.9) aus der subjektiven Sicht der Betroffenen eine Rolle spielen, haben wir den Autolosen die Frage gestellt: „Wie häufig fühlen Sie sich von bestimmten Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen, weil Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben?“. Die Verteilung der Antworten dazu ist in Abbildung 5.5 dargestellt.

Abbildung 5.5: Häufigkeit des Gefühls, auf Grund der Autolosigkeit von bestimmten Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen zu sein



Mit 56% deutlich mehr als die Hälfte haben „nie“ das Empfinden beschränkter Teilhabechancen. Und lediglich 7% geben die Auskunft, dass sie sich auf Grund ihrer Autolosigkeit „häufig“ oder „sehr häufig“ von bestimmten Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen fühlen. Diese Prozentwerte widersprechen der Vorstellung, dass bei den Autolosen Gefühlsanwandlungen „sozialer Exklusion“ eine nennenswerte Bedeutung haben.

Untersuchen wir im nächsten Schritt, ob es signifikante Unterschiede in der Häufigkeit von Exklusionsgefühlen in Abhängigkeit vom Geschlecht, Alter, Einkommen usw. gibt, zeigen sich keine markanten gruppenspezifischen Differenzen. Erwähnenswert ist vielleicht, dass sich speziell Ausländer, die in ihrem Haushalt kein Auto haben, in ihren Freizeitmöglichkeiten überdurchschnittlich häufig eingeschränkt sehen. Nicht weiter verwunderlich ist, dass diejenigen, die unfreiwillig autolos sind (eigene Einstufung als „unfreiwillig autolos“ gemäß Abschnitt 5.5) und/oder wegen finanzieller Restriktionen kein Auto haben (Motivtyp „Arme“ gemäß Abschnitt 5.5), sich in ihrem Freizeitleben öfter durch das Nichtvorhandensein eines Autos eingeschränkt fühlen.

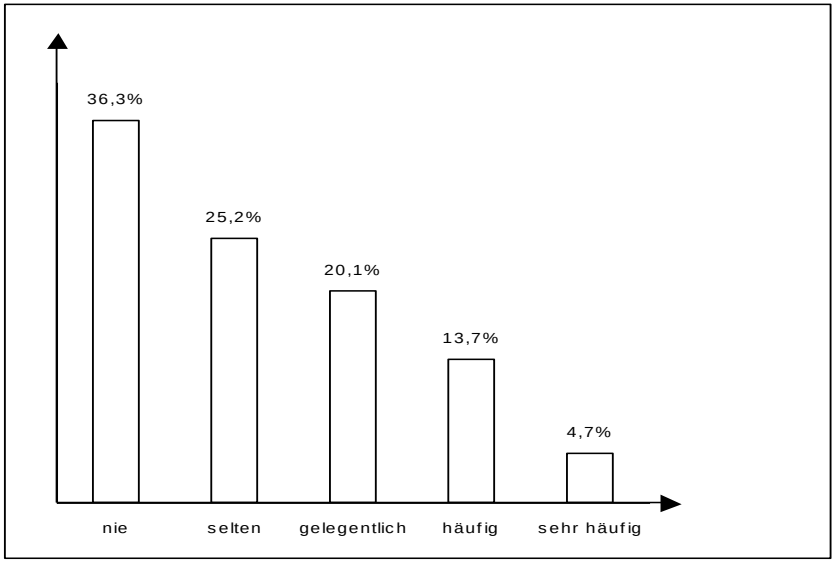
Exkurs: Vergnügungsfahrten mit dem Auto

Aus den Sekundäranalysen auf der Grundlage der SOEP-Erhebung 1998 ging hervor, dass das Auto eine „Notwendigkeit“ ist, auf die sich die Autofahrer/innen mehrheitlich offenbar mit großer Begeisterung einlassen (Abschnitt 4.5). Es mag zwar sein, dass man/frau das Auto auch für berufliche Zwecke braucht, aber für die Freizeit erscheint den Autohaushalten das Auto oft noch weniger entbehrlich. Dem Klischee vom Auto als „Spaßfaktor“ sind wir in unserer Erhebung nachgegangen, indem wir die Zielpersonen in den Autohaushalten gefragt haben, wie häufig es vorkommt, dass sie, z.B. am Wochenende, mehr zum Vergnügen mit dem Auto in der Gegend umher fahren, egal ob als Fahrer oder Mitfahrer. Über die deklarierten Häufigkeiten solcher „Cruising“-Fahrten informiert Abbildung 5.6.

Immerhin 36% sind angeblich „nie“ zum Vergnügen mit dem Auto unterwegs, 45% „selten“ oder „gelegentlich“, und 19% „häufig“ oder „sehr häufig“. Ohne diese Prozentwerte als hoch oder aber niedrig einstufen bzw. bewerten zu müssen, ist klar, dass es im Freizeitsektor ein beträchtliches Einsparpotenzial an Autokilometern gibt. Sicher wird man Vergnügungsfahrten mit dem Auto weder verbieten können noch wollen, aber bei entsprechendem politischem Willen ließe sich dieses Vergnügen verteuern, was laut ökonomischer Theorie den Übergang zu anderen Vergnügungen stimulieren würde.

Welche Personen und Gruppen sind es, die überdurchschnittlich häufig mehr zum Vergnügen mit dem Auto in der Gegend herum fahren? In Abhängigkeit vom Alter ergibt sich, dass das Cruising eine Domäne der Jungen ist (bis 30 Jahre), aber auch wieder überdurchschnittlich oft von den Älteren praktiziert

Abbildung 5.6: Häufigkeit von Vergnügungsfahrten mit dem Auto



wird (ab 60 Jahre). Personen mit hoher Bildung und mit hohem Einkommen scheinen weniger Zeit fürs Cruising zu haben oder aber weniger Freude daran zu finden. Ausländer gestehen häufiger als Deutsche zu, dass sie mitunter auch zum Vergnügen mit dem Auto unterwegs sind. Weiterhin ist Cruising weniger attraktiv für diejenigen, die in den dicht besiedelten Innenstadtbezirken leben. Und: Eine hohe Öko-Orientierung trägt nicht zu einer reduzierten Häufigkeit von Spaßfahrten mit dem Auto bei (zum fehlenden Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und automobiler Spaßmobilität vgl. auch Preisendörfer 1999: Kap. 17).

5.9 Merkmale des sozialen Netzwerkes von Personen ohne und mit Auto

Die soziale Teilhabe von Personen manifestiert sich zum einen in bestimmten Aktivitätsmustern (von denen im vorangehenden Abschnitt einige betrachtet wurden), zum anderen aber auch und vermutlich wichtiger in Merkmalen des sozialen Netzwerks und in der Häufigkeit von sozialen Kontakten zu anderen Menschen. Sollte es, wie in der Literatur vielfach vermutet (vgl. erneut die

Abschnitte 2.3 und 2.9), tatsächlich so sein, dass Personen ohne Auto ein beschränktes soziales Netzwerk und weniger soziale Kontakte haben als Personen mit Auto, wäre dies auf jeden Fall ein gewichtiges Argument für das Auto. Denn vielfältige soziale Beziehungen sind nicht nur für das subjektive Wohlbefinden von Menschen in hohem Maße bedeutsam, sondern auch allgemeiner eine zentrale Ressource für die Bewältigung des Lebens, die heutzutage in der Soziologie unter dem Oberbegriff „Sozialkapital“ zusammengefasst wird (vgl. dazu statt vieler Coleman 1990: Kap. 12).

Ein erster, ziemlich überraschender Hinweis in die Richtung, dass autolose Personen weniger soziale Kontakte haben, war der Befund im letzten Abschnitt, dass sie seltener Nachbarschaftskontakte pflegen (Tabellen 5.20 und 5.21). Ein solcher Einzelbefund genügt aber nicht, zumal er sich in dieser Form in den SOEP-Sekundäranalysen nicht zeigte (Abschnitt 4.4). Ob und inwieweit sich Personen ohne und mit Auto hinsichtlich ausgewählter Charakteristika ihres sozialen Netzwerks voneinander unterscheiden, ist das Hauptthema dieses Abschnitts und wird im Folgenden zuerst behandelt. In einem zweiten Schritt wird noch kurz berichtet, in welchem Ausmaß die Autolosen der Meinung sind, der Besitz eines Autos würde ihre Besuchshäufigkeit von Freunden, Verwandten und Bekannten verändern.

Ausgewählte Netzwerkcharakteristika

Direkt und unverblümt gefragt, ob der Kreis ihrer Freunde, Verwandten und Bekannten, zu denen sie regelmäßig Kontakt haben, sehr groß, groß, mittel, klein oder sehr klein ist, gestehen durchaus einige Personen zu, dass ihr soziales Netzwerk eher klein ist. Bei den Personen ohne Auto im Haushalt sind dies 20%, bei den Personen mit Auto 13%. Dieser in Tabelle 5.24 festgehaltene Unterschied in der Netzwerkgröße ist zwar substanziell nicht gerade überwältigend, aber statistisch signifikant. In einem ersten Zugriff scheint sich damit die Vermutung eines stärker begrenzten sozialen Netzwerks der Autolosen zu bestätigen.

Als zweites Netzwerkmerkmal ist in Tabelle 5.24 die „Familienzentriertheit“ aufgeführt. Die durch die Literatur inspirierte Ausgangserwartung dabei war, dass sich die Autolosen in ihren regelmäßigen sozialen Kontakten stärker auf Familienangehörige und Verwandte (als auf Freunde und Bekannte) konzentrieren. Dies zeigt sich aber nicht, denn zwischen den beiden Teilgruppen bestehen praktisch keine Differenzen. Auch die weitere Vermutung, dass die Autolosen eher dazu neigen, sich in ihrem Netzwerk auf wenige enge Freundschaften zu stützen („Strong ties“-Tendenz), findet keine bzw. in Tabelle 5.24 bestenfalls eine tendenzielle Unterstützung. Von den Personen ohne Auto rechnen sich 33% und von den Personen mit Auto 39% der Gruppe derer zu, die „eher viele Freunde und Bekannte“ haben.

Tabelle 5.24: Netzwerkcharakteristika von Personen in Haushalten ohne und mit Auto (Prozentangaben)

	Personen in Haushalten	
	Ohne Auto	Mit Auto
Größe des Netzwerks		
klein, sehr klein	20,5	13,0
mittel	42,6	45,3
groß, sehr groß	36,9	41,7
Familienzentriertheit des Netzwerks		
Verwandte/Familie als Hauptkontakte	13,8	12,2
teils, teils	26,2	26,2
Freunde/Bekannte als Hauptkontakte	60,0	61,6
"Strong ties"-Tendenz im Netzwerk		
eher wenige enge Freundschaften	50,8	47,0
teils, teils	16,3	14,2
eher viele Freunde/Bekannte	32,9	38,8
Lokale Reichweite des Netzwerks		
Kontakte überwiegend im Münchner Raum	59,9	58,2
teils, teils	25,2	23,2
Kontakte überwiegend außerhalb	14,9	18,6

Fragetext: (1) Ist der Kreis Ihrer Freunde, Verwandten und Bekannten, zu denen Sie regelmäßig Kontakt haben: sehr groß, groß, mittel, klein, oder sehr klein? (2) Sind die Menschen, zu denen Sie regelmäßig Kontakt haben, überwiegend Verwandte und Familienangehörige, oder überwiegend Freunde und Bekannte? (3) Gehören Sie eher zu den Menschen, die wenige enge Freundschaften pflegen, oder eher zu den Menschen, die viele Freunde und Bekannte haben? (4) Leben Ihre Freunde, Verwandten und Bekannten, zu denen Sie regelmäßig Kontakt haben: überwiegend im Raum München, oder überwiegend außerhalb vom Raum München?

Selbst die im Alltagsverständnis sehr plausible These, dass das soziale Netzwerk der Autolosen in seiner lokalen Reichweite enger ist als das der Autobesitzer, findet im Lichte der Daten unserer Studie keine Bekräftigung. Unabhängig davon, ob sie ein Auto haben oder nicht, haben die Befragten ihre sozialen Kontakte überwiegend im Münchner Raum, und mit 15% versus 19% sind die Unterschiede in den Anteilen derer, die ihre Kontakte angeblich überwiegend außerhalb des Münchner Raumes haben, marginal. Diejenigen, die ihre Kontakte überwiegend im Münchner Raum haben, wurden zusätzlich gefragt, ob ihre Kontaktpersonen überwiegend im selben Stadtteil (wie die befragte Person) oder überwiegend in anderen Stadtteilen oder Vororten von München wohnen. Und diejenigen, die ihre Kontakte überwiegend außerhalb des Münchner Raumes haben, wurden ergänzend gefragt, ob ihre Kontaktper-

sonen überwiegend in Bayern oder überwiegend außerhalb Bayerns leben. Beide Differenzierungen brachten jedoch keine nennenswerten Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Auto hervor.

Wie schon in Abschnitt 5.8 sollen die Analysen auch hier durch entsprechende Regressionsmodelle ergänzt und vertieft werden. Die nachstehende Tabelle 5.25 zeigt zum einen die bivariaten und zum anderen die multivariaten Effekte der Autolosigkeit auf die Netzwerkcharakteristika (Größe, Familienzentriertheit, „Strong ties"-Tendenz und lokale Reichweite des Netzwerks). Die vier Netzwerkvariablen wurden für die Regressionen so gepolt bzw. konstruiert, dass sich eigentlich, d.h. vor dem Hintergrund der Ausgangserwartungen, positive Effekte der Autolosigkeit ergeben sollten.

Tabelle 5.25: Bivariate und multivariate Effekte der Autolosigkeit auf Netzwerkcharakteristika (nichtstandardisierte OLS-Regressionskoeffizienten bzw. Logit-Koeffizienten und deren t-Werte)

	Bivariate Effekte	Multivariate Effekte
Größe des Netzwerks (1=sehr groß bis 5=sehr klein)	0,13* (2,18)	0,07 (0,93)
Familienzentriertheit des Netzwerks (1=Verwandte/Familie als Hauptkontakte)	0,01 (0,01)	-0,06 (0,21)
„Strong ties"-Tendenz im Netzwerk (1=eher wenige enge Freundschaften)	0,06 (0,38)	0,06 (0,32)
Lokale Reichweite des Netzuwerks (1=Kontakte überwiegend im Münchner Raum)	0,05 (0,33)	-0,03 (0,16)

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Bei der Größe des Netzwerks handelt es sich um eine OLS-Regression, bei der Familienzentriertheit, der „Strong ties"-Tendenz und der lokalen Reichweite des Netzwerks um binäre Logit-Regressionen. Multivariat wird für die Merkmale kontrolliert, die erstmals in Abschnitt 5.4 (Tabelle 5.6) verwendet wurden (also Haushaltsgröße, Einkommen, Einwohnerdichte usw.).

Auf der bivariaten Analyseebene haben zwar alle vier Einzeleffekte das erwartete positive Vorzeichen, aber nur im Fall der Netzwerkgröße ist der Effekt signifikant mit dem Ergebnis, dass eine Autolosigkeit die Zahl der Freunde und Bekannten im Netzwerk verringert. Multivariat verschwindet allerdings auch der signifikante Effekt bei der Netzwerkgröße, und zudem wechseln zwei Effektkoeffizienten vom Positiven ins Negative. Dies lässt nur die Interpretation zu, dass der Besitz oder Nichtbesitz eines Autos offenbar

keine wesentlichen Einflüsse auf die Struktur und Zusammensetzung des sozialen Netzwerks individueller Akteure hat.

Gewiss können die fehlenden Netzwerkeffekte auf der Basis unserer Daten zunächst einmal nur auf großstädtisches Milieu verallgemeinert werden. Es bleibt möglich und ist nicht ausgeschlossen, dass es in Kleinstädten und auf dem Land anders aussieht. Dies ist freilich bislang nicht untersucht und mithin ungewiss, ja vor dem Hintergrund unserer Ergebnisse eher zweifelhaft. Ob eine Person viele Freunde und Bekannte hat, sich aktiv um Kontakte mit der eigenen Verwandtschaft bemüht, soziale Beziehungen auch über weite Entfernungen hinweg aufrecht erhält usw., dürfte nur am Rande davon beeinflusst werden, ob denn nun ein Auto vorhanden ist oder nicht; andere Parameter und Situationsfaktoren erscheinen hier weitaus wichtiger. Die breite und ausladende Diskussion in der einschlägigen Literatur über Effekte des Autos auf die sozialen Teilhabechancen hat insgesamt wohl weniger die Realität der Teilhabe als die Möglichkeiten und Optionen der Teilhabe im Auge. Wenn die durch das Auto in Teilbereichen verbesserten Chancen und Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe allerdings nicht eingelöst werden und sich „objektivieren“, ist die Frage berechtigt, ob hier nicht über bloße gedankliche Konstruktionen gesprochen wird, die im Alltag wenig Relevanz besitzen.

Mehr Netzwerkpflege im Fall eines Autobesitzes?

Das Auto als „Optionsgenerator“ (Dick und Wehner 1999: 79; vgl. bereits Abschnitt 2.3), der mit dem realen Verhalten und den tatsächlichen Verhältnissen nicht unbedingt etwas zu tun hat, zeigt sich indirekt auch in den Antworten der Autolosen auf unsere Frage: „Einmal angenommen, Sie hätten in Ihrem Haushalt ein Auto. Was glauben Sie: Würden Sie dann häufiger zu Ihren Freunden, Verwandten und Bekannten zu Besuch fahren, oder würde sich eher nichts ändern?“. Zwar vertreten 79% die Einschätzung, es würde sich eher nichts ändern, aber 19% prognostizieren häufigere Besuche und weitere 2% antworten mit „teils/teils“. Ob die 21%, die häufigere oder teils häufigere Besuche angeben, ihr „Versprechen“ in die Tat umsetzen würden, ist ungewiss und fraglich. Allzu stark scheint der Drang zu den Freunden, Verwandten und Bekannten ja nicht zu sein, denn sonst ließen sich auch Wege zu ihnen ohne Auto finden. Gleichwohl ist die allgemeine Botschaft „mit einem Auto könnte ich öfter ...xy... tun“ offenbar auch bei einem Teil der Autolosen angekommen.

Vor allem diejenigen, die sich als unfreiwillig autolos bezeichnen, fühlen sich überdurchschnittlich oft durch das Fehlen eines Autos von ihren Netzwerkkontakten abgeschnitten. Von ihnen antworten 46%, dass sie ihre Freunde, Verwandten und Bekannten häufiger besuchen würden, wenn sie ein Auto hätten; bei den freiwillig Autolosen sind es demgegenüber lediglich

13% und bei den teils freiwillig/teils unfreiwillig Autolosen 23%. Mit diesem Befund geht einher, dass in unserer Fünfer-Typologie der Autolosen (Abschnitt 5.5, Tabelle 5.11) der Typ der „Armen“, also die, die sich aus finanziellen Gründen kein Auto leisten können, am häufigsten angibt, bei einem Autobesitz seine Besuchsaktivitäten wahrscheinlich zu erhöhen. Ansonsten zeigt die hypothetische Deklaration, mehr Netzwerkpflege im Fall eines Autobesitzes zu betreiben, keine signifikanten Zusammenhänge mit diversen soziodemografischen Merkmalen der Befragten. Das einzige, was sich hier andeutet, ist, dass sich Ausländer eher als Deutsche durch das Nichtvorhandensein eines Autos genötigt sehen, auf Besuche von Freunden, Verwandten und Bekannten zu verzichten.

5.10 Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit

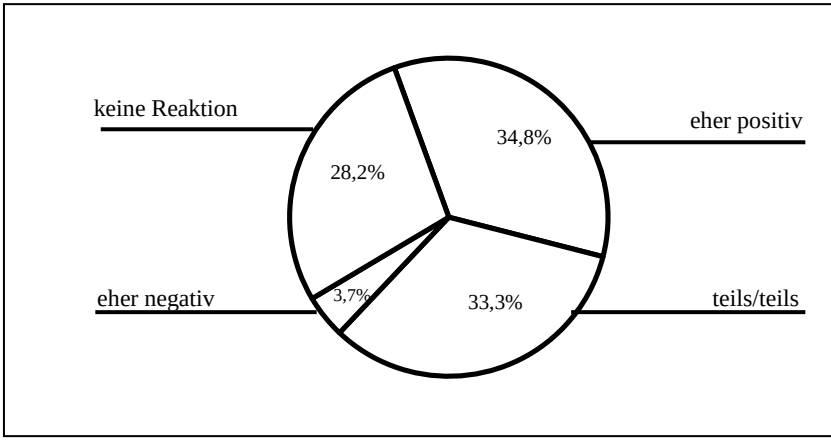
Wie der Freundes- und Bekanntenkreis einer Person bzw. eines Haushalts auf die Autolosigkeit reagiert, erscheint vor allem deshalb wichtig, weil man im Fall einer positiven Unterstützung und aktiven Ermunterung am ehesten davon ausgehen kann, dass am gegenwärtigen Zustand des Lebens ohne Auto festgehalten wird (Abschnitt 2.9). Als unmittelbare Kausalvariable für die Erklärung von Verhalten haben Reaktionen des sozialen Umfeldes allerdings das Problem, dass sich Verhalten und Reaktionen des sozialen Umfeldes in einem wechselseitigen Prozess beeinflussen. Wenn das Verhalten einer Person von ihren Bezugspersonen nicht gut geheißen wird, entsteht eine Tendenz, entweder das Verhalten zu ändern oder die Bezugspersonen zu wechseln. Eine Art „Gleichgewicht“ ist erst dann erreicht, wenn das Verhalten im sozialen Umfeld akzeptiert und bekräftigt wird. Trotz dieser Verkomplizierungen in der Kausalstruktur ist es empirisch bedeutsam zu wissen, wie bei einer Person oder einem Haushalt aktuell das Verhältnis von eigenem Verhalten und dessen Wertschätzung im sozialen Netzwerk aussieht.

In Übereinstimmung mit den Vorläuferstudien (Reutter und Reutter 1996; Müller 1999) haben wir deshalb versucht, die Reaktionen des sozialen Umfeldes, wie sie sich aus der Sicht der Betroffenen darstellen, empirisch zu erheben. Es mag zwar sein, dass die Betroffenen die Reaktionen mitunter nicht korrekt perzipieren, aber letztlich sind es ja diese Perzeptionen, die als verhaltensbestimmend anzusehen sind. In einem ersten Schritt haben wir nach den Reaktionen insgesamt gefragt; in einem zweiten Schritt wurden die Reaktionen inhaltlich ausdifferenziert.

Reaktionen insgesamt

Um einen Gesamteindruck von den Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit zu gewinnen, wurde die Frage gestellt: „Wie reagieren Ihre Freunde, Verwandten und Bekannten darauf, dass Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben: insgesamt eher positiv, insgesamt eher negativ, oder teils/teils?“. Die Antworten dazu sind im Kreisdiagramm von Abbildung 5.7 dargestellt.

Abbildung 5.7: Reaktionen von Freunden, Verwandten und Bekannten auf die Autolosigkeit insgesamt



Obwohl wir dies nicht explizit als Antwort vorgegeben hatten, antworten 28% direkt oder sinngemäß, dass aus ihrem Freundes- und Bekanntenkreis „keine Reaktionen“ auf die Autolosigkeit kommen. Dies ist ein recht hoher Anteil, aber doch deutlich niedriger als in den Studien von Reutter/Reutter und Müller (vgl. Abschnitt 2.9, Tabelle 2.3), was die Abhängigkeit der Antworten vom Frageformat unterstreicht. Wie in den Vorläuferstudien ist die Antwort, die Reaktionen seien insgesamt eher positiv bzw. zustimmend, am häufigsten, gefolgt von „teils/teils“, und relativ wenigen „insgesamt eher negativ“. Trotzdem muss festgehalten werden, dass dann, wenn Freunde, Verwandte und Bekannte auf die Autolosigkeit reagieren, in etwas mehr als der Hälfte aller Fälle negative bzw. auch negative Reaktionen dabei sind.

Die Befragten, die nach ihren eigenen Angaben nur ein kleines soziales Netzwerk haben (vgl. die Antworten in Tabelle 5.24), geben häufiger die Auskunft, dass in ihrem sozialen Nahumfeld keine Reaktionen auf die Autolosigkeit erfolgen. Signifikant öfter von insgesamt positiven Reaktionen berichten diejenigen, die sich als freiwillig autolos einstufen. Ferner ist es in unserer Typologie der Autolosen (Abschnitt 5.5) vor allem und in erster Linie die (kleine) Gruppe

der Ökomotivierten, die überdurchschnittlich häufig positive Reaktionen von Freunden, Verwandten und Bekannten wegen der Autofreiheit ihres Haushalts erfährt.

Reaktionen im Einzelnen

Wie die Reaktionen im Freundes- und Bekanntenkreis inhaltlich im Einzelnen aussehen, haben wir – u.a. gestützt auf die Ergebnisse der Pretests – in der Haupterhebung durch die Vorgabe von acht, mehr oder weniger typischen Reaktionsformen eruiert. Vier davon waren positiv, vier negativ formuliert. Die Zielpersonen sollten angeben, „wie häufig sie die jeweilige Reaktion im Kreis ihrer Freunde, Verwandten und Bekannten erleben".

Nach der Häufigkeit der acht Reaktionen wurden auch diejenigen gefragt, die zuvor geantwortet hatten, dass es insgesamt „keine Reaktionen" in ihrem sozialen Umfeld gibt. Dabei zeigt sich, dass sie nur in Ausnahmefällen alle Einzelreaktionen mit „nie" beantworten. Werden Personen direkt mit konkreten Reaktionsformen konfrontiert, werden diesbezügliche Erinnerungen offenbar aus dem Gedächtnis hervorgeholt, obwohl man/frau zuvor gesagt hat, dass insgesamt keine (nennenswerten) Reaktionen auftreten. Dass das soziale Umfeld eher auf eine hintergründige und versteckte Art und Weise verhaltensbeeinflussend wirkt, dürfte auch in anderen Bereichen der Fall sein.

In Tabelle 5.26 ist festgehalten, wie oft die acht Reaktionen nach den Erfahrungen der betroffenen Autolosen auftreten. Anders als im Fragebogen wurden die Reaktionen in „positive" und „negative" gruppiert, zudem wurden sie nach der Häufigkeit ihres Auftretens geordnet. Die erste Zahlenspalte gibt die Mittelwerte auf der 1-5 Skala an (1=nie bis 5=sehr häufig), die zweite Zahlenspalte die Prozentwerte derer, die „häufig" bzw. „sehr häufig" geantwortet haben.

Klar und eindeutig geht aus der Tabelle hervor, dass positive Reaktionen häufiger sind als negative. Anerkennung, Unterstützung und Ermutigung sind die Reaktionen, die am häufigsten auftreten. Negative Reaktionen von Mitleid und Bedauern bis hin zur Einstufung als Außenseiter mögen gelegentlich vorkommen, als häufig auftretende Reaktionen spielen sie jedoch aus der Sicht der Autolosen praktisch keine Rolle. Das Ergebnis speziell bei der „Einstufung als Außenseiter" widerspricht Mutmaßungen in der Literatur, wonach Personen und Haushalte ohne Auto Gefahr laufen, in eine soziale Außenseiterrolle zu geraten (Abschnitt 2.3). Es mag sein, dass etliche Autofahrer/innen für sich eine Außenseiterrolle befürchten, wenn sie kein Auto hätten, aber die tatsächlich Autolosen sehen das nicht und machen auch in ihren alltäglichen Kontakten diese Erfahrung nicht. Segmentierte soziale Kontakte sind gewiss zum Teil für dieses Ergebnis verantwortlich. Doch auch im sozialen Netzwerk von Autolosen sind in der Regel Personen mit Auto, sodass die vielen positiven und wenigen negativen Reaktionen keineswegs selbstverständlich sind.

Tabelle 5.26: Reaktionen von Freunden, Verwandten und Bekannten auf die Autolosigkeit im Einzelnen

	Mittelwert	% häufig, sehr häufig
Positive Reaktionen		
Positive Annerkennung	2,4	24,5
Unterstützung und Ermutigung	2,2	20,4
Einstufung als Vorbild	1,8	10,6
Beifall und Bewunderung	1,8	8,6
Negative Reaktionen		
Mitleid und Bedauern	1,6	5,2
Unverständnis und Kopfschütteln	1,4	4,2
Spott und Witzeleien	1,4	3,2
Einstufung als Außenseiter	1,3	1,9

Erläuterung: Unter Rückgriff auf eine Skala von 1=nie bis 5=sehr häufig wurde gefragt, wie häufig die jeweiligen Reaktionen im Kreis der Freunde, Verwandten und Bekannten auftreten.

Betrachtet man die Korrelationsmatrix der acht in Tabelle 5.26 aufgeführten Reaktionen, erhält man das auf den ersten Blick überraschende Ergebnis, dass alle Korrelationskoeffizienten positiv sind. Dies bedeutet, dass positive und negative Reaktionen auf die Autolosigkeit sich wechselseitig nicht ausschließen, sondern eher ergänzen. Wer also in seinem sozialen Umfeld in seiner Autofreiheit z.B. häufig Unterstützung und Ermutigung erfährt, wird tendenziell und bei bestimmten Gelegenheiten gleichzeitig auch häufiger mit Spott und Witzeleien herausgefordert. Zumindest im Nachhinein erscheinen solche Reaktionsverbindungen einsichtig. Zu bedenken ist weiterhin, dass sich die positiven Korrelationen auch dadurch ergeben, dass viele Befragte ein Antwortmuster mit wenigen Reaktionen insgesamt haben, seien diese nun positiv oder negativ.

In einem weiteren Analyseschritt haben wir noch untersucht, ob und inwieweit die Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit gruppenspezifisch unterschiedlich ausfallen. Generell konnten wir dabei im Rahmen multivariater Modelle nur wenige signifikante Einzeleffekte finden. Einen qualitativ gehaltenen Ergebnisüberblick vermittelt Tabelle 5.27.

Tabelle 5.27: Häufungen bestimmter Reaktionen auf die Autolosigkeit in verschiedenen Subgruppen

	Diese Reaktionen sind Überdurchschnittlich häufig bei...
Positive Reaktionen	
Positive Anerkennung	Personen mit hoher Öko-Orientierung
Unterstützung und Ermutigung	Erwerbstätigen, Jüngeren
Einstufung als Vorbild	Personen mit hoher Öko-Orientierung, Männern
Beifall und Bewunderung	Personen mit hoher Öko-Orientierung, Erwerbstätigen
Negative Reaktionen	
Mitleid und Bedauern	Frauen, Personen mit hoher Bildung
Unverständnis und Kopfschütteln	- - -
Spott und Witzeleien	Personen in größeren Haushalten
Einstufung als Außenseiter	Erwerbstätigen

Ähnlich wie bei den Reaktionen insgesamt zeigt sich auch bei den Einzelreaktionen, dass Personen mit einer hohen Öko-Orientierung überdurchschnittlich oft von ihren Bezugspersonen in ihrer Autolosigkeit positiv bestärkt werden. Besonders dann, wenn jemand einer Erwerbstätigkeit nachgeht, scheinen die Reaktionen auf die Autolosigkeit ambivalent und zweischneidig. Zum einen nämlich finden die Erwerbstätigen, wenn sie kein Auto haben, häufiger Unterstützung und Ermutigung sowie Beifall und Bewunderung, zum anderen werden sie öfter als Außenseiter eingestuft. Bei Männern, die ohne Auto leben, besteht eine Tendenz, sie als Vorbild zu sehen; Frauen hingegen werden im Fall einer Autolosigkeit signifikant häufiger bemitleidet und bedauert. Schließlich deutet sich an, dass speziell über größere Haushalte gerne gespottet und gewitzelt wird, wenn sie ein Leben ohne Auto praktizieren. Dies liegt wohl daran, dass von größeren Haushalten, bei denen es sich in der Regel um Familien mit Kindern handelt, eher und mit größerer Selbstverständlichkeit erwartet wird, dass sie (mindestens) ein Auto haben.

Zusammenfassend kann zu den Reaktionen des sozialen Umfeldes auf die Autolosigkeit gesagt werden, dass – aus der Sicht der Befragten – negative Re-

aktionen zwar vorkommen, aber nicht sehr häufig sind und allenfalls sporadisch artikuliert werden. Im Gesamtbild dominieren positive Reaktionen, was man auf Grund der Tendenz zu gleichgesinnten sozialen Kontakten und Bezugspersonen auch erwartet hätte. Was die konkrete inhaltliche Ausformung der Reaktionen bei verschiedenen Subgruppen anbelangt (Tabelle 5.27), fällt es schwer, in den Befunden theoretisch schlüssige Regelhaftigkeiten zu erkennen. Sicher ist, dass die einfache Vorstellung, erwartungskonformes Verhalten werde positiv und erwartungsnonkonformes Verhalten negativ sanktioniert, in vielen Fällen so nicht stimmt und zudem nicht ausreicht, die spezifischen Formen der Reaktion vorherzusagen.

5.11 Wahrgenommene Einschränkungen und Nachteile der Autolosigkeit

Nicht nur in der öffentlichen Diskussion, sondern auch in wissenschaftlichen Beiträgen stehen die Nachteile, Einschränkungen und Schwierigkeiten eines Lebens ohne Auto bzw. umgekehrt „die guten Gründe für das Auto“ im Vordergrund der Aufmerksamkeit (vgl. als Beispiel die Arbeit von Heine et al. 2001). Über die Nachteile und Probleme einer Autolosigkeit wird dabei in der Regel mehr oder weniger trefflich spekuliert, ohne dass die Betroffenen hinreichend zu Wort kommen. Um deren Erfahrungen einzufangen, haben wir in unser Erhebung den Autolosen verschiedene Situationen vorgegeben und jeweils gefragt, wie häufig sie dabei ein Auto vermissen. Die Ergebnisse zu dieser „Auto-Vermiss-Frage“ werden in diesem Abschnitt zuerst dargestellt. Anschließend werden die Befunde zu einigen weiteren Einzelfragen referiert, die darauf abzielten, das Ausmaß subjektiv empfundener Einschränkungen und negativer Bewertungen der Autolosigkeit abzuschätzen.

Häufigkeit von Situationen, bei denen ein Auto vermisst wird

Kein Auto zu haben, erscheint umso eher ein Nachteil und eine Einschränkung, je häufiger im Alltag Situationen auftreten, bei denen die Betroffenen das Gefühl haben, ein Auto zu vermissen. Abstellend auf acht Gelegenheiten haben wir deshalb die Autolosen gefragt, wie häufig es vorkommt, dass sie in ihrem Haushalt ein Auto vermissen. Die Ergebnisse der Auszählung dieser Frage stehen in Tabelle 5.28.

Tabelle 5.28: Häufigkeit, mit der Autolose in verschiedenen Situationen ein Auto vermissen

Auto wird vermisst...	Mittelwert	% häufig, sehr häufig
...beim Transport von Gegenständen	2,8	31,5
...bei größeren Einkäufen	2,7	28,7
...bei Wochenendausflügen	2,4	21,1
...bei Krankheitsfällen	2,0	14,1
...bei der Kinderbetreuung	1,9	12,1
...beim Besuch von Freunden, Verwandten	1,9	8,7
...beim abendlichen Weggehen	1,6	6,6
...beim Weg zur Arbeit	1,4	5,9

Erläuterung: Unter Rückgriff auf eine Skala von 1=nie bis 5=sehr häufig wurden die Autolosen gefragt, wie häufig sie in den jeweiligen Situationen ein Auto vermissen. Bei der Kinderbetreuung beschränkt sich die Auszählung auf diejenigen, die minderjährige Kinder in ihrem Haushalt haben. Beim Weg zur Arbeit werden nur die Erwerbstätigen betrachtet.

Tabelle 5.29: Häufigkeit, mit der Autobesitzer, wenn sie kein Auto hätten, in verschiedenen Situationen ein Auto vermissen würden

Auto wird vermisst...	Mittelwert	% häufig, sehr häufig
...beim Transport von Gegenständen	3,8	68,5
...bei größeren Einkäufen	3,8	69,1
...bei Wochenendausflügen	3,6	57,8
...bei Krankheitsfällen	3,2	46,0
...bei der Kinderbetreuung	3,0	48,0
...beim Besuch von Freunden, Verwandten	3,3	49,2
...beim abendlichen Weggehen	2,3	17,2
...beim Weg zur Arbeit	3,1	49,6

Erläuterung: Unter Rückgriff auf eine Skala von 1=nie bis 5=sehr häufig wurden die Autobesitzer/innen gefragt, wie häufig sie, wenn sie kein Auto hätten, in den jeweiligen Situationen ein Auto vermissen würden. Bei der Kinderbetreuung beschränkt sich die Auszählung auf diejenigen, die minderjährige Kinder in ihrem Haushalt haben. Beim Weg zur Arbeit werden nur die Erwerbstätigen betrachtet.

Beim Transport von Gegenständen und bei größeren Einkäufen ist es am häufigsten, dass Personen bzw. Haushalte ohne Auto ein Auto vermissen. Allerdings sind es auch hier nicht mehr als rund 30%, die „häufig“ oder „sehr häufig“ den Eindruck haben, ihnen würde ein Auto abgehen. Zusätzlich zum

Transportproblem spielen in der Wahrnehmung der Autolosen mit rund 20% noch Einschränkungen bei Wochenendausflügen eine gewisse Rolle. Dies harmoniert mit dem Befund aus den Abschnitten 4.4 und 5.8, wonach die autolosen Haushalte im Vergleich zu den Autohaushalten tatsächlich seltener Wochenendausflüge unternehmen. Hinsichtlich der anderen Situationen, die den Befragten vorgelegt wurden, halten sich die „Mangelgefühle“ in Grenzen; die Antworten „häufig, sehr häufig“ bewegen sich um plus/minus 10%.

Sehr viel anders sieht das Bild aus, wenn man – zu Vergleichszwecken – den Personen in Autohaushalten die hypothetische Frage stellt, ob sie, gesetzt den Fall sie hätten kein Auto, ein solches vermissen würden. Aus Tabelle 5.29 lässt sich dazu entnehmen, dass beim Transport von Gegenständen und bei größeren Einkäufen fast 70% der Autobesitzer davon ausgehen, sie würden ein Auto häufig bzw. sehr häufig vermissen. Das abendliche Weggehen ausgenommen, schwanken die anderen „häufig, sehr häufig“-Anteile um 50%, wobei auch hier wieder die Wochenendausflüge etwas hervortreten.

Die Unterschiede zwischen Autolosen und Autobesitzern im tatsächlichen und hypothetischen Vermissen eines Autos bei verschiedenen Gelegenheiten sind derart drastisch, dass sie wohl nur teilweise auf unterschiedliche Lebensumstände der beiden Gruppen zurückgeführt werden können. Man kann und muss gewiss davon ausgehen, dass das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein eines Autos im Zeitablauf zur Herausbildung von Verhaltensmustern führt, die die Bindung bzw. Nichtbindung an ein Auto verstärken. Aber vermutlich auch persönliche Standards und subjektive Einschätzungen, was notwendig ist und was einen Verzicht oder Gewinn darstellt, unterliegen einer Tendenz zur Verfestigung. Dies kann bewirken, dass objektiv gleiche Situationsbedingungen (z.B. ein zwei Kilometer-Weg mit dem Fahrrad) von Autolosen und Autobesitzern ganz unterschiedlich gesehen und interpretiert werden.

Im Weiteren sei noch untersucht, welche Faktoren bei den Autolosen und bei den Autobesitzern die Situationshäufigkeiten beeinflussen, mit denen ein Auto vermisst wird bzw. vermisst würde. Als Messgröße für diese Situationshäufigkeiten verwenden wir additive Indizes, die über die acht Situationen hinweg auszählen, wie häufig ein Auto vermisst wird bzw. vermisst würde. Die Indizes haben eine theoretische Spannweite von 8 bis 40, wobei hohe Werte anzeigen, dass ein Auto häufig vermisst wird (bei Autolosen) bzw. vermisst würde (bei Autobesitzern). Zwei OLS-Regressionsläufe mit dem inzwischen bekannten Satz an Kovariaten bringen die Ergebnisse in Tabelle 5.30.

In der Regressionsgleichung für die Autolosen ergibt sich, dass ältere Personen bei sehr viel weniger Gelegenheiten ein Auto vermissen als jüngere und Ausländer eher als Deutsche das Nichtvorhandensein eines Autos als Mangel erleben. Weiterhin deutet sich an, dass die Zahl der Situationen, in denen ein Auto vermisst wird, mit zunehmender Haushaltsgröße steigt, obwohl der Effekt im Endergebnis nicht signifikant ist.

Tabelle 5.30: OLS-Regression zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Häufigkeit, mit der Autolose ein Auto vermissen bzw. Autobesitzer ein Auto vermissen würden (nichtstandardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte in Klammern)

	Autolose	Autobesitzer
Haushaltsgröße	0,72 (1,53)	0,46* (2,10)
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,05 (0,92)	0,02 (0,54)
Einwohnerdichte im Stadtteil	-0,01 (1,03)	-0,01 (1,92)
Geschlecht (1=Frau)	0,28 (0,35)	1,54* (3,12)
Alter in Jahren	-0,14* (5,28)	-0,07* (3,68)
Nationalität (1=Ausländer)	2,88* (2,09)	2,20* (2,72)
Bildung in Jahren	-0,18 (1,02)	-0,20* (2,03)
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,53 (0,59)	1,49* (2,30)
Öko-Orientierung	0,04 (0,10)	-0,33 (1,45)
Konstante	24,84* (9,14)	27,68* (16,10)
Adj. R^2	0,18	0,09
Fallzahl	217	554

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Bei den Autolosen ist die abhängige Variable ein additiver Index der Häufigkeit, mit der in acht verschiedenen Situationen ein Auto vermisst wird. Bei den Autobesitzer geht es um einen analog konstruierten Index der Häufigkeit, mit der ein Auto vermisst würde, wenn der Haushalt kein Auto hätte.

Dass der „Drang zum Auto“ bei älteren Personen geringer, bei Ausländern höher und in größeren Haushalten stärker ist, zeigt sich auch im Regressionsmodell für die Autobesitzer, bei denen untersucht wird, inwieweit sie ein

Auto vermissen würden, wenn keines zur Verfügung stünde. Vor dem Hintergrund der bekannten Tatsache, dass Frauen noch immer seltener ein Auto haben als Männer, ist der Geschlechtseffekt im Modell für die Autohaushalte in Tabelle 5.30 interessant. Er besagt, dass dann, wenn der Haushalt ein Auto hat und eine Frau befragt wurde, diese häufiger die Auskunft gegeben hat, der Haushalt würde im Fall einer Autolosigkeit bei vielen Gelegenheiten ein Auto vermissen. Ohne über die Gründe hierfür spekulieren zu müssen, legt dies die Schlussfolgerung nahe, dass zumindest dann, wenn einmal ein Auto im Haushalt vorhanden ist, die Bindung der Frauen an das Auto nicht schwächer ist als die der Männer.

Neben den Faktoren, die in der Regression berücksichtigt wurden, spielen bei der Gruppe der Autolosen noch die Freiwilligkeit und der Motivtyp der Autolosigkeit eine Rolle. Die freiwillig Autolosen geben seltener an, dass sie ein Auto vermissen, was man so erwarten konnte. Und ebenfalls den Erwartungen entspricht, dass diejenigen, die kein Auto haben, weil sie es sich nicht leisten können (Motivtyp: Arme), weit überdurchschnittlich häufig „Auto-Vermiss-Gedanken“ zu Protokoll geben.

Weitere Einschränkungen und negative Bewertungen der Autolosigkeit

Zwecks Vertiefung und Abrundung des Bildes hinsichtlich möglicher Negativa der Autolosigkeit aus der Sicht derer, die kein Auto haben, wurden in unserer Erhebung noch drei weitere Fragen gestellt, die in ihrer Diktion recht allgemein gehalten waren. Sie lauteten: (1) Wie häufig fühlen Sie sich in Ihrem Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt, weil Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben? (2) Insgesamt gesehen: Wie häufig unterlassen Sie bestimmte Wege und Aktivitäten, weil Sie in Ihrem Haushalt kein Auto haben? (3) Wie häufig kommen Situationen vor, in denen Sie es bedauern, in Ihrem Haushalt kein Auto zu haben? Die Antworten auf diese Fragen sind in den nachstehenden Abbildungen 5.8 bis 5.10 zusammengestellt.

Abbildung 5.8: Häufigkeit des Gefühls, auf Grund der Autolosigkeit im persönlichen Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt zu sein

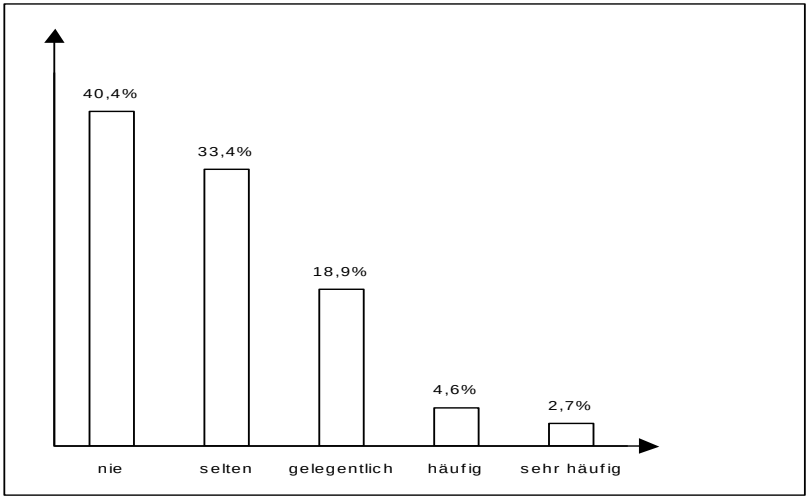


Abbildung 5.9: Häufigkeit des Unterlassens bestimmter Wege und Aktivitäten auf Grund der Autolosigkeit

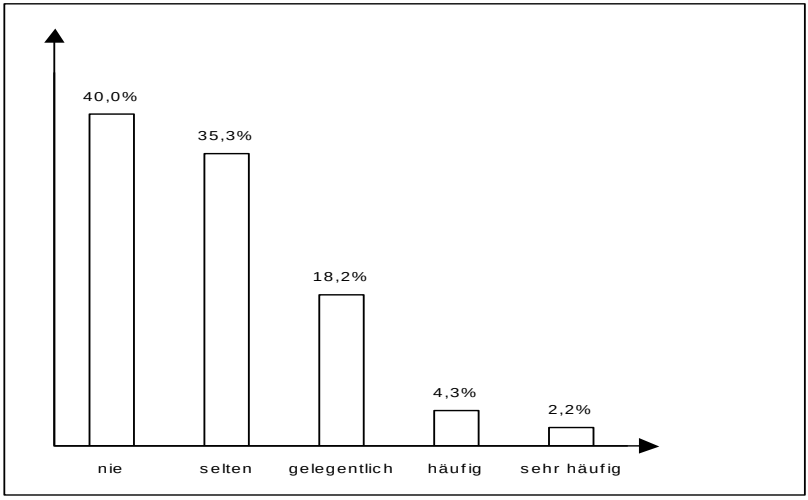
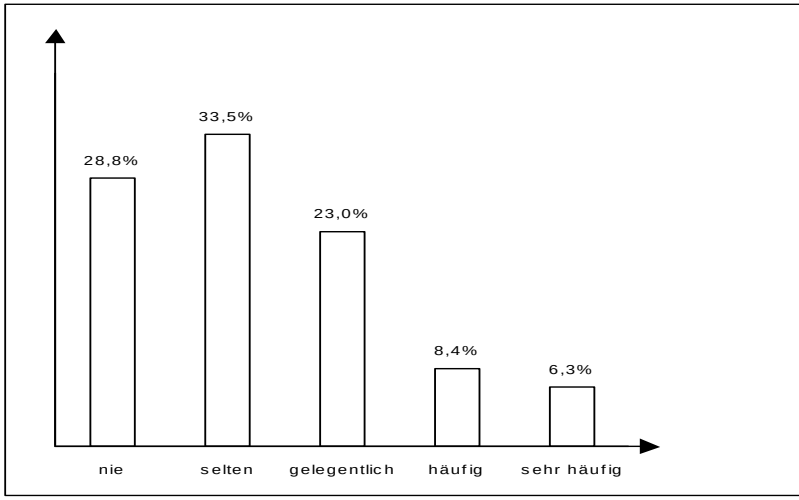


Abbildung 5.10: Häufigkeit von Situationen, bei denen die Autolosigkeit bedauert wird



Lediglich 7% der befragten Autolosen geben an, dass sie „häufig“ oder „sehr häufig“ das Gefühl haben, auf Grund der Autolosigkeit in ihrem persönlichen Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt zu sein. Ebenfalls nur 7% antworten, dass sie, weil sie kein Auto haben, häufig bestimmte Wege und Aktivitäten unterlassen. Mit 15% etwas höher ist der Anteil derer, die von häufigen Situationen berichten, in denen sie es bedauern, in ihrem Haushalt kein Auto zu haben. Insgesamt zeigen diese Prozentwerte an, dass für die große Mehrheit derer, die ein autofreies Leben praktizieren, damit verbundene Nachteile, Einschränkungen und Schwierigkeiten eine untergeordnete Rolle spielen bzw. überhaupt nicht gesehen werden.

Gliedert man die drei Variablen, die in den Abbildungen 5.8 bis 5.10 dargestellt sind, nach verschiedenen Kovariaten auf, werden im Wesentlichen die Ergebnisse bei der „Auto-Vermiss-Frage“ bestätigt und bekräftigt. Dies bedeutet, dass negative Einschätzungen der Autolosigkeit eher auftreten bei Jüngeren, bei Ausländern, in größeren Haushalten mit mehr Personen, bei unfreiwillig Autolosen und für den Motivtyp der Autolosigkeit wegen finanzieller Restriktionen.

5.12 Wahrgenommene Vorteile der Autofreiheit

Wer kein Auto hat, kann in Situationen kommen, in denen er/sie dies bedauert, was allerdings, wie gerade gesehen (Abbildung 5.10), nicht allzu häufig bzw. nur bei einer relativ kleinen Teilgruppe von Autolosen geschieht. Umgekehrt kann es natürlich auch sein, dass Autolose Situationen erleben, in denen sie froh darüber sind, kein Auto zu haben. Solche Situationen werden unter der Rubrik wahrgenommener Vorteile der Autofreiheit im Folgenden als Erstes thematisiert. Als Zweites werden einige Vorteile angesprochen, bezüglich derer wir wissen wollten, wie wichtig sie für die Autolosen sind.

Häufigkeit von Situationen, bei denen die Autolosigkeit positiv erlebt wird

Situationen und Gelegenheiten, bei denen Personen ohne Auto froh darüber sind, kein Auto zu haben, lassen sich theoretisch viele denken: im Schritt fahrende Autos auf Parkplatzsuche, Radiomeldungen über kilometerlange Staus, höhere Benzinpreise und Kfz-Versicherungsbeiträge, schlampig ausgeführte und überteuerte Autoreparaturen usw. Wie häufig solche „Anwandlungen stiller Freude“ bei den Autolosen tatsächlich vorkommen, möchte man u.a. deshalb wissen, weil es zumindest indirekt Hinweise auf die mutmaßliche Stabilität der Autolosigkeit geben kann. Über die Ergebnisse unserer diesbezüglichen Interviewfrage informiert Tabelle 5.31 (dort speziell die erste Zahlenspalte).

Tabelle 5.31: Häufigkeit von Situationen, bei denen die Autolosen froh darüber sind, kein Auto zu haben, und die Autobesitzer froh darüber, ein Auto zu haben (Prozentangaben)

	Autolose: Froh, kein Auto Zu haben	Autobesitzer: Froh, ein Auto zu haben
sehr häufig	22,2	40,6
häufig	31,7	40,3
gelegentlich	20,2	14,8
selten	10,7	3,5
nie	15,2	0,8

Fragetext: (1) Bei den Autolosen, d.h. den Haushalten ohne Auto: Wie häufig sind Situationen, in denen Sie froh darüber sind, in Ihrem Haushalt kein Auto zu haben? (2) Bei den Autobesitzern, d.h. den Haushalten mit Auto: Wie häufig sind Situationen, in denen Sie froh darüber sind, in Ihrem Haushalt ein Auto zu haben?

Immerhin 54% der Autolosen antworten, dass sie „häufig“ oder „sehr häufig“ Situationen erleben, wo sie froh darüber sind, ein autofreier Haushalt zu sein; weitere 20% berichten von derartigen Freuden „gelegentlich“; und 26% sagen „selten“ oder „nie“. Dieses Ergebnis legt die Interpretation nahe, dass der Nichtbesitz eines Autos von der Mehrheit der Autolosen nicht in erster Linie als Verzicht gesehen wird, sondern durchaus auch spezifische Befriedigungen und Zufriedenheitserlebnisse mit sich bringt. Gewiss haben diese Befriedigungen zum Teil den unschönen Charakter von Schadenfreude, aber dies ist in diesem Zusammenhang fast zwangsläufig, weil es ja um den „Nichtbesitz einer Sache“ geht.

Ungeachtet der Freuden, die die Autolosen erleben, verhält es sich auch und mehr noch bei den Autobesitzern so, dass sie – jetzt aber mit umgekehrtem Vorzeichen – mit Blick auf das Auto positiv gestimmt sind. Dies geht aus der Auszählung einer Frage hervor, bei der wir (parallel zur Frage bei den Autolosen) von den Autobesitzern eine Einschätzung dazu erbaten, wie häufig bei ihnen Situationen vorkommen, in denen sie froh darüber sind, in ihrem Haushalt ein Auto zu haben. Überwältigende 81% der Autobesitzer/innen geben die Auskunft, dass sie „häufig“ oder „sehr häufig“ froh über das Auto in ihrem Haushalt sind (Tabelle 5.31, zweite Zahlenspalte). Gemessen an der Häufigkeit „frohstimmender Situationen“, ist also die Bindung der Autofahrer an das Auto offenbar stärker als die Bindung der Autolosen an den Zustand der Autolosigkeit. Dies ändert aber nichts an unserem an dieser Stelle wichtigen Befund, dass der Großteil der Autolosen für die eigene Person die Autolosigkeit/Autofreiheit eher positiv als negativ sieht und bewertet.

In der Gruppe der Autolosen sind es vor allem die Personen mit hoher Öko-Orientierung und die Älteren, die Situationen für sich so erleben, dass sie froh darüber sind, kein Auto zu besitzen. Bei den Autohaushalten auf der anderen Seite fällt auf und erscheint bemerkenswert, dass es weit überdurchschnittlich oft Frauen sind, die betonen und hervorheben, froh darüber zu sein, in ihrem Haushalt ein Auto zu haben.

Stellenwert ausgewählter Vorteile der Autofreiheit

Über den Besitz oder Nichtbesitz eines Autos in verschiedenen Situationen Freude oder aber Bedauern zu empfinden, ist eine recht allgemeine Anmutung, die nach Konkretisierung verlangt. Welche Vorteile einer Autofreiheit sind es im Einzelnen, die für Personen ohne Auto eine besondere Rolle spielen? Ein Rückblick auf die in Abschnitt 5.5 dargestellten Motive der Autolosigkeit liefert dafür bereits die wesentlichen Stichworte: Haushalte haben kein Auto, weil sie dadurch viel Geld sparen, weil es sich in einer Großstadt ohne Auto bequemer lebt und weil man damit auch einen Beitrag zum Umweltschutz leistet.

Um die subjektive Sicht hinsichtlich möglicher Vorteile einer Autolosigkeit noch etwas zu vertiefen, haben wir ergänzend zu den anfänglichen Motiverkundungen gegen Ende des Interviews den Autolosen noch einige mögliche Vorteilsaspekte einer Autofreiheit genannt und jeweils um eine Angabe gebeten, wie wichtig dieser Aspekt für die eigene Autolosigkeit ist. Die Antworten dazu sind in Tabelle 5.32 notiert.

Tabelle 5.32: Wichtigkeitseinstufung verschiedener Vorteile der Autolosigkeit (Prozentangaben)

	ganz unwichtig, unwichtig	teils/teils	wichtig, sehr wichtig
Ohne Auto leistet man einen Beitrag zum Umweltschutz	9,9	18,6	71,5
Ohne Auto lebt man mit weniger Stress	19,0	21,2	59,8
Ohne Auto lebt man gesünder, weil man sich mehr bewegt	19,3	20,9	58,8
Ohne Auto ist gewährleistet, dass man im Straßenverkehr niemanden durch einen Unfall ernsthaft gefährdet	24,3	20,9	54,8
Ohne Auto lernt man leichter neue Leute kenn, z. B. bei Zugfahrten, in der U-Bahn oder in der Straßenbahn	46,6	24,8	28,6

Erläuterung: Bei jedem der genannten Vorteile sollten die befragten Personen ohne Auto auf einer fünfstufigen Skala angeben, wie wichtig für sie persönlich dieser Vorteil ist.

Anders als in den Motivlisten (Tabellen 5.8 und 5.9) zieht jetzt der Umweltschutz die meisten Nennungen auf sich, d.h. im Rahmen der fünf Vorgaben wird der Beitrag, den man durch die Autolosigkeit zum Umweltschutz leistet, mit über 70% am häufigsten als wichtig oder sehr wichtig eingestuft. Dies bedeutet aber nicht, dass wir unsere obige Schlussfolgerung, Umweltgesichtspunkte seien lediglich sekundäre und nachgeordnete Handlungsmotive mit Blick auf die Autoentscheidung (Abschnitt 5.5), revidieren müssten. Ein hohes Umweltbewusstsein hat weder in unserer, noch in den meisten früheren Studien einen signifikanten Effekt auf die Wahrscheinlichkeit eines Autobesitzes. Aber dann, wenn Personen oder Haushalte autofrei leben, deklarieren sie es schon als für sich bedeutsam und wichtig, damit einen Beitrag zum

Umweltschutz zu leisten. Im günstigen Fall kann man annehmen, dass ein hohes Öko-Bewusstsein gleichsam im Nachhinein – als subjektive Rechtfertigung und Begründung des eigenen Verhaltens – den einmal gewählten Zustand der Autolosigkeit stabilisiert und bekräftigt.

Die Positionen, dass ein Leben ohne Auto mit weniger Stress verbunden ist und dass man ohne Auto gesünder lebt, weil man sich mehr bewegt, werden gemäß Tabelle 5.32 von jeweils knapp 60% der Autolosen vertreten bzw. als für die eigene Person bedeutsam gesehen. Eine eher untergeordnete Rolle für die Autolosigkeit scheint demgegenüber das Argument zu spielen, dass man in öffentlichen Verkehrsmitteln relativ leicht neue Leute kennenlernen kann. Aber für immerhin noch knapp 30% der Autolosen ist die kontaktstiftende Funktion der öffentlichen Verkehrsmittel wichtig, was uns in der Rückschau auf Abschnitt 5.9 (soziales Netzwerk) daran erinnert, dass sich auf der theoretischen Ebene anstelle des Arguments, das Auto würde soziale Kontakte ermöglichen, genauso gut das Argument vertreten ließe, die öffentlichen Verkehrsmittel würden Kontakte stiften. Im Übrigen könnte es für das soziale Netzwerk von Personen durchaus auch günstig sein, wenn sie für Transportzwecke, größere Einkäufe, Wochenendausflüge usw. mitunter ein Auto vermissen und sich deshalb an Autofahrer in ihrem sozialen Umfeld wenden. Ein gewisser Hinweis in diese Richtung findet sich in unseren Daten in der Form, dass diejenigen Autolosen, die nach ihren eigenen Angaben häufig ein Auto vermissen, gleichzeitig ein größeres soziales Netzwerk haben. Was dabei Ursache und was Wirkung ist und ob dieser korrelative Zusammenhang überhaupt ursächlichen Charakter hat, lässt sich freilich hier nicht entscheiden.

Wie bei den meisten Untersuchungsfragen zuvor haben wir auch bei den Vorteilsaspekten der Autofreiheit eruiert, ob und inwieweit Unterschiede nach Subgruppen bestehen. In qualitativer Manier fasst Tabelle 5.33 nennenswerte Ergebnisse dazu zusammen.

Auffallend ist, dass insbesondere Personen mit hoher Öko-Orientierung und insbesondere Ältere dazu tendieren, die aufgeführten Vorteilsdimensionen der Autolosigkeit für sich als bedeutsam einzustufen. Dies deckt sich mit dem, was wir bereits bei dem allgemeinen Item „froh, kein Auto zu haben“ festgestellt haben. Weiterhin sind die Argumente „Förderung der Gesundheit“ und „keine Unfallgefährdung anderer“ für Frauen ohne Auto offenbar wichtiger als für Männer ohne Auto. Die kontaktstiftende Funktion öffentlicher Verkehrsmittel scheint bevorzugt in der Gedankenwelt von älteren Menschen und von Personen mit niedrigerer Bildung und niedrigerem Einkommen verankert.

Tabelle 5.33: Besondere Betonung bestimmter Vorteile der Autolosigkeit in verschiedenen Subgruppen

Vorteilsaspekte einer Autofreiheit	Dieser Vorteil wird überdurchschnittlich stark betont von...
Beitrag zum Umweltschutz	Personen mit hoher Öko-Orientierung
Weniger Stress	Personen mit hoher Öko-Orientierung, Älteren
Förderung der Gesundheit	Personen mit hoher Öko-Orientierung, Älteren, Frauen
Keine Unfallgefährdung anderer	Älteren, Frauen, Personen mit niedrigem Bildungsabschluss
Mehr soziale Kontakte	Älteren, Personen mit niedrigem Bildungsabschluss, Personen mit niedrigem Einkommen

5.13 Pläne zur Anschaffung eines Autos bei autolosen Haushalten

Vieles von dem, was in den voranstehenden Abschnitten untersucht wurde (Motive der Autolosigkeit, wahrgenommene Vorteile und Nachteile der Autolosigkeit, Reaktionen des sozialen Umfeldes usw.), erscheint nicht zuletzt deshalb interessant und wichtig, weil damit die Vermutung verknüpft ist, dass Zusammenhänge mit der zeitlichen Stabilität der Autolosigkeit bestehen. Ob und inwieweit dies der Fall ist, ist eine empirische Frage, deren Beantwortung im Idealfall Längsschnitt- bzw. Paneldaten erfordert. Bei unserer Erhebung handelt es sich jedoch um eine Querschnittstudie, sodass wir uns der Entschlüsselung des zeitlichen Geschehens und den dabei mitspielenden Kausalfaktoren nur hilfsweise annähern können.

Den Ausgangspunkt für diese Annäherung bilden zwei Fragen im Interview, bei denen die aktuell Autolosen nach ihren Plänen und Absichten zur Anschaffung eines Autos gefragt wurden. Zunächst wird kurz die Grundauszählung dieser Fragen vorgestellt und kommentiert. Sodann wird ausführlicher analysiert, von welchen Merkmalen die Auto-Anschaffungspläne bestimmt werden.

Deskriptive Befunde

Von den Befragten, die zum Zeitpunkt der Erhebung in einem autofreien Haushalt lebten, wollten wir wissen, wie wahrscheinlich es ist, dass sich ihr Haushalt in den nächsten fünf Jahren ein Auto anschaffen wird. Zudem wurde mit einer hypothetischen Frage gearbeitet. Die befragten Personen sollten annehmen, das monatliche Einkommen ihres Haushalts würde dauerhaft um 500 Euro steigen, und dann angeben, wie wahrscheinlich es wäre, dass sich der Haushalt ein Auto anschaffen würde. Die Antwortverteilungen zu diesen zwei Fragen finden sich in Tabelle 5.34.

Tabelle 5.34: Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines Autos bei autolosen Haushalten (Prozentangaben)

	Autoanschaffung in den nächsten fünf Jahren	Autoanschaffung im Fall eines um 500 Euro höheren Einkommens
so gut wie ausgeschlossen	44,4	48,7
unwahrscheinlich	23,7	28,7
wahrscheinlich	17,2	14,6
so gut wie sicher	14,7	8,0

Fragetext: (1) Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie oder eine andere Person in Ihrem Haushalt in den nächsten fünf Jahren ein Auto anschaffen werden? (2) Nehmen Sie einmal an, Ihr monatliches Haushaltseinkommen würde dauerhaft um 500 Euro steigen. Wie wahrscheinlich wäre es dann, dass Sie in Ihrem Haushalt ein Auto anschaffen?

Knapp ein Drittel der Autolosen (32%) stufen es als „wahrscheinlich“ oder „so gut wie sicher“ ein, dass sie selbst oder eine andere Person in ihrem Haushalt sich in den nächsten fünf Jahren ein Auto anschaffen werden. Ob man diesen Wert als hoch oder als niedrig einschätzt, ist zwar letztlich Ansichtssache, aber trotzdem geht daraus hervor, dass es im Lager der Autolosen eine beachtliche Dynamik gibt und dass stets mit einem nennenswerten Abstrom aus der Autolosigkeit zu rechnen ist. Niedriger (23%) ist die „Abstromquote“ bei der Frage, bei der die Respondenten von einem dauerhaften monatlichen Einkommensplus in Höhe von 500 Euro ausgehen sollten. Dies hätte man auch so erwartet, weil ja finanzielle Gesichtspunkte nur eine, wenngleich eine zweifellos gewichtige Komponente in den Überlegungen und Zukunftsplänen pro und contra Auto sind. Würde die finanzielle Restriktion entfallen bzw. gelockert, würden sich viele autolose Haushalte ein Auto anschaffen. Es gibt aber noch andere Gründe, weshalb Personen und Haushalte vorhaben, ein Auto zu kaufen. Etliche autofreie Haushalte sind finanziell gut situiert, und nicht ein höheres Einkommen, sondern andere Umstände sind es, die zum Vorhaben der Beschaffung eines Autos führen.

Obwohl sich die zwei Fragen in Tabelle 5.34 inhaltlich klar unterscheiden und obwohl sie im Fragebogen weit voneinander entfernt platziert waren, korrelieren sie mit r=0,60, was für Korrelationen auf der Basis von Individualdaten beachtlich ist. Die allgemeinere und für die mutmaßliche Stabilität der Autolosigkeit insgesamt bedeutsamere Frage ist die nach der Autoanschaffung in den nächsten fünf Jahren. Deshalb wird im Weiteren ausschließlich auf sie zurückgegriffen.

Bestimmungsfaktoren der Anschaffungspläne im Lichte des Basismodells

Mit dem Satz von Kovariaten, der in den Abschnitten zuvor schon wiederholt verwendet wurde und so etwas wie unser „Basismodell“ bildet, sollen die Anschaffungspläne für ein Auto auf zwei Weisen untersucht werden: einmal mit einer OLS-Regression und zum anderen mit einer Logit-Regression. Die Zielvariable im Rahmen der OLS-Regression sind die Auto-Anschaffungspläne mit der Abstufung 1=so gut wie ausgeschlossen bis 4=so gut wie sicher. Bei der Logit-Regression wird das Antwortschema binär auf 0/1 vereinfacht, mit 0=so gut wie ausgeschlossen oder unwahrscheinlich und 1=wahrscheinlich oder so gut wie sicher. Tabelle 5.35 präsentiert die Modellschätzungen.

Ein erster Überblick über die Tabelle zeigt, dass sich die Ergebnisse auf der Grundlage der OLS-Regression und der Logit-Regression substanziell kaum unterscheiden. In beiden Modellen gelingt es, einen beträchtlichen Teil der Varianz der abhängigen Variablen zu erklären, was sich am adjustierten R^2=0,39 bei der OLS-Regression bzw. am Pseudo-R^2=0,30 bei der Logit-Regression ablesen lässt. Vermutlich sind die Befunde der OLS-Regression im Endergebnis „treffender“, weil die Information bei der abhängigen Variable besser ausgeschöpft wird.

Der gute Gesamtfit der Modelle resultiert in erster Linie aus einem massiven Alterseffekt in der Form, dass ältere Autolose sehr viel seltener die Absicht haben, sich im Verlauf der nächsten fünf Jahre ein Auto zu beschaffen. Berücksichtigt man das Alter in den Modellen nicht in metrischer Abstufung, sondern in der Gestalt von Altersgruppen, wird deutlich, dass die Neigung zur Auto-Anschaffung weitgehend linear mit dem Lebensalter sinkt. Ältere Personen ohne Auto haben in der Regel längere Phasen der Autolosigkeit hinter sich, sodass man vermuten kann, dass hier Gewöhnungs- und Routinisierungseffekte am Werk sind, die den Wunsch nach einem Auto bremsen.

Tabelle 5.35: OLS- und Logit-Regression zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines Autos in den nächsten fünf Jahren

	OLS-Regression	Logit-Regression
Haushaltsgröße	0,25* (3,49)	0,59* (2,59)
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,01 (0,94)	-0,02 (0,75)
Einwohnerdichte im Stadtteil	-0,01 (0,45)	-0,01 (0,64)
Geschlecht (1=Frau)	-0,06 (0,51)	-0,03 (0,97)
Alter in Jahren	-0,03* (7,94)	-0,09* (5,41)
Nationalität (1=Ausländer)	0,50* (2,37)	1,10 (1,79)
Bildung in Jahren	0,03 (1,03)	0,04 (0,44)
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	-0,23 (1,66)	-0,34 (0,77)
Öko-Orientierung	-0,15* (2,56)	-0,44* (2,29)
Konstante	3,33* (7,95)	2,61* (2,10)
Adj. R^2	0,39	0,30
Fallzahl	217	217

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Bei der OLS-Regression sind die nichtstandardisierten Regressionskoeffizienten und deren t-Werte in Klammern angegeben, bei der Logit-Regression die Logit-Koeffizienten mit t-Werten.

Neben dem Alter sind noch die Haushaltsgröße, die Nationalität und die Öko-Orientierung signifikante Einflussgrößen auf die deklarierte Wahrscheinlichkeit einer Autoanschaffung. Mit der Zahl der Personen im Haushalt steigt die Häufigkeit von Gelegenheiten, bei denen ein Auto hilfreich sein könnte, und deshalb verwundert es nicht, dass der Koeffizient der Haushaltsgröße positiv ist. Dass Ausländer ohne Auto mit ihrer Situation der Autolosigkeit weniger

zufrieden sind als Deutsche ohne Auto, war ein Ergebnis im Abschnitt über wahrgenommene Einschränkungen und Nachteile der Autolosigkeit (Abschnitt 5.11). Dies findet jetzt seine Fortsetzung in dem Befund, dass autolose Ausländer eher als vergleichbare Deutsche die Anschaffung eines Autos im Auge haben. Beachtung verdient das Ergebnis, dass autolose Personen mit einer hohen Öko-Orientierung seltener die Absicht haben bzw. zum Ausdruck bringen, sich in den nächsten Jahren ein Auto zuzulegen. Dies unterstützt unsere Argumentation in Abschnitt 5.12, dass auf der individuellen Ebene ein hohes Umweltbewusstsein zur Stabilisierung und Festigung des Zustands der Autofreiheit beiträgt.

Weitere Einflussfaktoren auf die Anschaffungspläne

Um die Effekte weiterer potenzieller Einflussfaktoren auf die Wahrscheinlichkeit eines Abstroms aus der Autolosigkeit zu überprüfen, wurde vom Basismodell in der Variante der OLS-Regression ausgegangen (Tabelle 5.35, erste Zahlenspalte) und dieses Modell jeweils um eine unabhängige Variable erweitert. Von Interesse war dabei, ob die jeweilige Zusatzvariable einen nennenswerten Einfluss hat und mithin die Erklärungskraft des Modells verbessert. Insgesamt wurden auf diesem Weg sechs Variablengruppen getestet. Die qualitativen Ergebnisse dieser Tests sind in Tabelle 5.36 zusammengestellt.

Die Motivation, aus der heraus eine Person oder ein Haushalt kein Auto hat, ist für die Neigung zur Anschaffung eines Autos in hohem Maße bedeutsam. Dies vor allem in der Konkretisierung, dass die freiwillig Autolosen weitaus seltener mit dem Gedanken spielen, in das Lager der Autohaushalte zu wechseln. Im Lichte unserer Typologie der Motive der Autolosigkeit (Abschnitt 5.5, Tabelle 5.11) artikulieren die „Ökos“, also diejenigen, die dominant aus Gründen des Umweltschutzes kein Auto haben, am seltensten das Vorhaben, sich ein Auto zu beschaffen. Auch der Typ der „Alten/Kranken“ hat eine geringere Tendenz zum Auto, aber dies wird schon durch den Alterseffekt im Basismodell weitgehend aufgefangen. Der Typ der „Armen“ gibt nicht überdurchschnittlich oft die Antwort, sich in den nächsten fünf Jahren ein Auto anschaffen zu wollen, was vermutlich damit zusammenhängt, dass man nicht mit einer wesentlichen Verbesserung der eigenen Einkommenslage rechnet und/oder realistisch annimmt, dass die Kosten des Autofahrens in Zukunft eher steigen als sinken werden. Bei der Frage mit dem hypothetischen Einkommenssprung von 500 Euro sagen allerdings erwartungsgemäß am ehesten die „Armen“, dass sie in dieser neuen Situation ein Auto kaufen würden.

Tabelle 5.36: Zusätzliche Einflussfaktoren auf die Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines Autos in den nächsten fünf Jahren

Befragte Person bzw. Haushalt...	Autoanschaffung in den nächsten fünf Jahren	
...ist freiwillig autolos	-	(signifikant)
...ist autolos aus Umweltschutzgründen (Typ: Ökos)	-	(signifikant)
...bedauert, kein Auto zu haben	+	(signifikant)
...fühlt sich durch Autolosigkeit von Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen	+	(signifikant)
...vermisst ein Auto bei vielen Gelegenheiten	+	(signifikant)
...fühlt sich durch Autolosigkeit im eigenen Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt	+	(signifikant)
...ist froh, kein Auto zu haben	-	(signifikant)
...sieht das Auto insgesamt eher als „gesellschaftlichen Fluch“	-	(signifikant)
...ist zufrieden mit dem ÖPNV-Angebot in München	0	(nicht signifikant)
...ist zufrieden mit Ausbau der Fahrradwege in München	0	(nicht signifikant)
...verbringt Freizeit überwiegend im Haus	0	(nicht signifikant)
...macht häufig Ausflüge ins Umland	0	(nicht signifikant)
...geht Abends häufig weg	0	(nicht signifikant)
...lebt in Haushalt mit früheren Phasen eines Autobesitzes	0	(nicht signifikant)
...hat Freunde, Verwandte, Bekannte, die insgesamt eher positiv auf die Autolosigkeit reagieren	-	(signifikant)

Erläuterung: + signifikant positiver Effekt, - signifikant negativer Effekt, 0 kein signifikanter Effekt. Dies in multivariaten Modellen, in denen jeweils für die Kovariaten aus Tabelle 5.35 kontrolliert wird.

Ebenso wie die Motive haben die subjektiven Bewertungen der eigenen Autolosigkeit und die globale Beurteilung des Autos eindeutige Effekte auf die Autopläne. Wer es bedauert, kein Auto zu haben, wer sich auf Grund der Autolosigkeit von Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen fühlt, wer ein Auto bei vielen Gelegenheiten vermisst und wer sich durch die Autolosigkeit in seinem Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt sieht, äußert gleichzeitig signifikant häufiger die Absicht, demnächst ein Auto anzuschaffen. Umgekehrt ist es bei denjenigen, die froh darüber sind, kein Auto zu haben, und die das Auto insgesamt eher als gesellschaftlichen Fluch denn als Segen einstufen. Dass diese Beziehungen zwischen subjektiven Bewertungen der Autolosigkeit einerseits und den Auto-Anschaffungsplänen andererseits bestehen, mag im Nachhinein trivial erscheinen. Dies bedeutet aber nicht, dass empirische Belege überflüssig wären. Man kann daraus immerhin lernen, dass es im Fall von politischen oder sonstigen Bemühungen, den Grad der Auto-Motorisierung der Bevölkerung zu beeinflussen, mit Sicherheit auch notwendig ist, der subjektiven Sicht der Akteure und den emotionalen Bewertungen der Situation ohne und mit Auto Beachtung zu schenken. Subjektive Reaktionen wie Gefühle des Bedauerns, des Ausgeschlossenseins, der Eingeschränktheit usw. sind zwar mehr oder weniger vage, in ihrem Ursache-Wirkungs-Geflecht schwer durchschaubar und mithin als politische Zielgrößen kaum geeignet, aber die Akteure leiten daraus ihre Handlungsabsichten ab und setzen diese Absichten dann oft auch in tatsächliches Verhalten um.

Keinen Einfluss auf die Tendenz zur Autoanschaffung hat gemäß Tabelle 5.36 die Zufriedenheit mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und die Zufriedenheit mit dem Ausbau der Radwege. Dies nun ist ein Ergebnis, das gewiss nicht trivial ist, denn Verbesserungen beim ÖPNV und bei den Fahrradwegen werden in Diskussionen um städtische Verkehrsprobleme stets und fast schon gebetsmühlenartig angemahnt. Gleichwohl würde man unseren Befund, dass die Zufriedenheit mit dem ÖPNV und mit dem Radnetz die Auto-Anschaffungspläne der Autolosen nicht beeinflusst, in seiner Reichweite überinterpretieren, wenn man daraus eine generelle Bedeutungslosigkeit der ÖPNV- und Radnetz-Qualität herleiten würde. In unserem Zusammenhang geht es um die Teilgruppe der Autolosen, um deren Zukunftspläne und um die Basisentscheidung des Autobesitzes. Außerdem bewegen wir uns in der Stadt München, die bereits ein vergleichsweise gut ausgebautes ÖPNV- und Radnetz vorweisen kann.

Man hätte weiterhin annehmen können, dass diejenigen Autolosen, die in ihrem Freizeitverhalten eher „outdoor“-orientiert sind, eine stärkere Neigung zum Auto haben. Dies jedoch ist nicht der Fall. Die drei Einzelvariablen, die wir mit Blick auf diese Ausgangsannahme überprüft haben (Person/Haushalt verbringt Freizeit überwiegend außer Haus, macht häufig Ausflüge ins Umland und geht Abends häufig weg), zeigen keinen nennenswerten Zusammenhang mit den Plänen und Überlegungen zur Anschaffung eines Autos.

Ebenfalls nicht mit einem signifikanten Effekt verbunden ist der Tatbestand, ob es im Haushalt der befragten Person eine oder mehrere frühere Phasen eines Autobesitzes gab. Frühere Auto-Episoden zeigen auf der einen Seite eine gewisse Affinität zum Auto an, auf der anderen Seite kann es aber sein, dass gerade diese früheren Erfahrungen die Abkehr vom Auto bewirkt haben. Der „Nulleffekt“ in Tabelle 5.36 mag im Widerstreit dieser beiden Teilkräfte entstanden sein.

Klar und eindeutig bestätigt sich im letzten Auswertungsschritt die Erwartung, dass positive Reaktionen des sozialen Netzwerkes auf die Autolosigkeit die Neigung zum Verbleib im Zustand der Autofreiheit erhöhen. Dies entspricht dem allgemeinen soziologischen Erfahrungswissen, dass sich Menschen bei dem, was sie tun und zu tun gedenken, am Urteil ihrer Bezugspersonen orientieren. Trotzdem sei an dieser Stelle nochmals (wie bereits in Abschnitt 5.10) der Hinweis eingestreut, dass im Zusammenspiel von individuellem Verhalten und Reaktionen des sozialen Umfeldes Ursache und Wirkung miteinander vermischt sind.

5.14 Möglichkeiten und Pläne zur Abschaffung des Autos bei Autohaushalten

Wenn Haushalte ohne Auto sich ein Auto anschaffen, dann erhöht dies die Autodichte. Umgekehrt sinkt sie, wenn Haushalte mit Auto ihr Auto oder eines ihrer Autos abschaffen. Da Haushalte mit Auto rund drei Viertel aller Haushalte in Deutschland ausmachen (Abschnitt 2.2), ist es für eine Abschätzung der künftigen Entwicklung zweifellos wichtig, auch die Auto-Pläne in den Autohaushalten im Auge zu behalten. Dies haben wir in unserer Münchner Erhebung im Rahmen der Kontrollgruppenstichprobe der Autohaushalte getan, wenngleich nicht so ausführlich, wie es möglich und vielleicht auch notwendig gewesen wäre, da ja die autofreien Haushalte im Mittelpunkt des Interesses standen.

Bevor im Weiteren direkt auf die Auto-Abschaffungspläne in den Haushalten mit Auto eingegangen wird, sollen zuvor noch die Ergebnisse zu zwei Fragen referiert werden, die auf mehr oder weniger günstige Voraussetzungen für Auto-Abschaffungsüberlegungen abzielten: zum einen auf das subjektive Erleben von Situationen, in denen das Auto als überflüssig gesehen wird, und zum anderen auf Einschätzungen der Möglichkeit eines Lebens ohne Auto. Die Auto-Abschaffungspläne selbst wurden (mit umgekehrtem Vorzeichen) nach demselben Muster erhoben wie die Auto-Anschaffungspläne bei den autolosen Haushalten. Der Vollständigkeit halber muss noch berücksichtigt werden, dass Haushalte mit Auto nicht nur an eine Auto-Abschaffung, sondern im Gegenteil

auch an die Anschaffung eines zusätzlichen Autos für ihren Haushalt denken können. Dieser Aspekt wird im letzten Schritt dieses Abschnitts beleuchtet.

Häufigkeit von Situationen, bei denen das Auto als überflüssig erlebt wird

Während wir die Personen in autolosen Haushalten gefragt haben, wie häufig und speziell in welchen Situationen sie ein Auto vermissen (Abschnitt 5.11), wollten wir von den Personen in Haushalten mit Auto wissen, wie häufig Situationen vorkommen, bei denen sie denken, dass ein oder eines der Autos in ihrem Haushalt eigentlich überflüssig ist. Differenziert für die Haushalte mit einem und mit zwei oder mehr Autos sind die diesbezüglichen Ergebnisse in Tabelle 5.37 festgehalten.

Tabelle 5.37: Häufigkeit von Situationen, bei denen Personen in Autohaushalten das Auto als überflüssig einschätzen (Prozentangaben)

	Haushalte mit einem Auto: Auto ist überflüssig	Haushalte mit zwei oder mehr Autos: Eines der Autos ist überflüssig
sehr häufig	2,8	5,0
häufig	7,6	11,2
gelegentlich	22,6	22,5
selten	24,4	18,9
Nie	42,6	42,4

Fragetext: (1) Bei Haushalten mit einem Auto: Wie häufig kommen Situationen vor, in denen Sie denken, dass das Auto in Ihrem Haushalt überflüssig ist? (2) Bei Haushalten mit zwei oder mehr Autos: Wie häufig kommen Situationen vor, in denen Sie denken, dass eines der Autos in Ihrem Haushalt überflüssig ist?

In den Haushalten mit einem Auto geben 10% an, dass sie sehr häufig bzw. häufig das Auto als überflüssig erleben; weitere 23% haben gelegentlich dieses Gefühl. In den Haushalten mit zwei oder mehr Autos liegen die entsprechenden Anteile nicht signifikant höher, obwohl hier – mit einem abgewandelten Fragetext – nach Situationen gefragt wurde, in denen eines der Autos im Haushalt als überflüssig einschätzt wird. Insgesamt kann man also davon ausgehen, dass rund ein Drittel der Personen in Münchner Autohaushalten zumindest gelegentlich das Gefühl hat, das oder ein Auto in ihrem Haushalt ist eigentlich überflüssig.

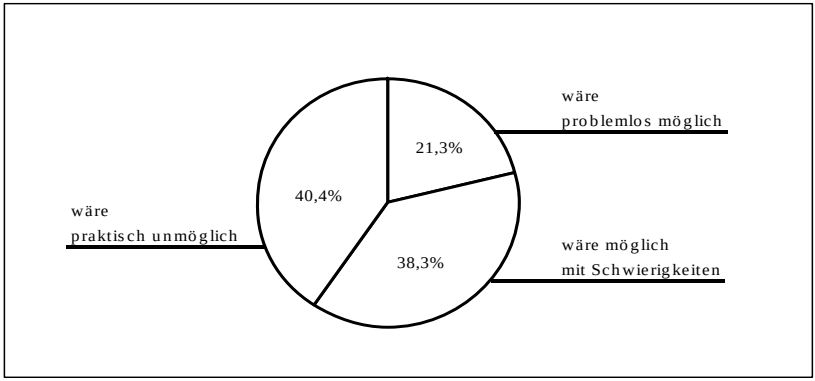
Analysiert man die „Überflüssigkeitsgefühle“ in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen, erscheinen zwei Befunde erwähnenswert: Diejenigen Befragten schätzen das Auto eher als überflüssig ein, die in Stadtteilen mit einer

hohen Einwohnerdichte leben, also vor allem in oder in der Nähe der Innenstadt. Dies hätte man so auch erwartet und zeugt von einer durchaus realistischen Sicht der Dinge, da ja in den dicht besiedelten Innenstadtbezirken erstens Parkplätze knapper sind und zweitens die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich besser ist. Weiterhin stufen Personen mit hoher Öko-Orientierung das Auto signifikant häufiger als überflüssig ein. Eine plausible Erklärung dafür ist, dass Autofahrer/innen mit hohem Umweltbewusstsein vermehrt über die Notwendigkeit eines Autos in ihrem Haushalt kritisch nachdenken und dabei mehr oder weniger drängende Gewissensbisse bzw. kognitive Unstimmigkeiten verspüren.

Einschätzung der „Möglichkeit" eines Lebens ohne Auto

Konfrontiert mit der einfachen und zugleich relativ pauschalen Frage, ob es für ihren Haushalt möglich wäre, ganz ohne Auto auszukommen, antworten die Personen aus unseren Münchner Autohaushalten mit den Prozentwerten in Abbildung 5.11.

Abbildung 5.11: Einschätzung der Möglichkeit eines Lebens ohne Auto bei Personen in Autohaushalten



Immerhin 21% entscheiden sich für die Antwortvorgabe „wäre problemlos möglich", 38% für „wäre möglich mit Schwierigkeiten", und 40% beharren darauf, dass ein Leben ohne Auto für sie „praktisch unmöglich" wäre. Ob und inwieweit etwas als „möglich" oder „unmöglich" gesehen wird, ist zwar in hohem Maße eine subjektive Einschätzung und nicht zuletzt auch eine Frage des individuellen Vorstellungsvermögens, trotzdem deuten die genannten Werte darauf hin, dass auch in der subjektiven Situationsdefinition ein Zwang

oder eine Notwendigkeit zum Auto für einen beträchtlichen Teil der Autofahrer/innen offenbar nicht besteht.

Dass es für sie möglich wäre, ganz ohne Auto auszukommen, wird signifikant häufiger von Personen verneint, die in Mehr-Personen-Haushalten leben und zwei oder mehr Autos in ihrem Haushalt haben. Ein Leben ohne Auto eher vorstellen können sich ältere Personen sowie tendenziell auch Befragte mit einer hohen Öko-Orientierung. Warum freilich die Umweltorientierten die Möglichkeit der Autofreiheit nicht umsetzen bzw. zum Erhebungszeitpunkt noch nicht umgesetzt haben, bleibt ihr Geheimnis.

Wahrscheinlichkeit einer Autoabschaffung

Konkret nun danach gefragt, wie wahrscheinlich es ist, dass sie ihr Auto oder eines ihrer Autos in den nächsten fünf Jahren abschaffen werden, hält sich die Zustimmung in Grenzen. Aus Tabelle 5.38 lässt sich ersehen, dass in den Haushalten mit einem Auto lediglich 8% die Auskunft geben, eine Abschaffung ihrer Autos im Verlauf der kommenden fünf Jahre sei wahrscheinlich oder so gut wie sicher. Mit 31% eindeutig höher ist die deklarierte Wahrscheinlichkeit, dass Haushalte mit zwei oder mehr Autos eines ihrer Autos in nächster Zeit abschaffen werden. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass speziell bei den Haushalten, die aktuell mehr als ein Auto haben (18% aller Haushalte in München), ein beträchtliches Potenzial für einen Abbau der „Autoflotte“ besteht. Im Fall einer Verteuerung des Autofahrens (sei es über höhere Benzinpreise oder andere finanzielle Instrumente) könnte man erwarten, dass zuerst und bevorzugt die Zweitwagen im Haushalt abgeschafft würden.

Tabelle 5.38: Wahrscheinlichkeit der Autoabschaffung in den nächsten fünf Jahren (Prozentangaben)

	Haushalte mit einem Auto: Das Auto abschaffen	Haushalte mit zwei oder mehr Autos: Eines der Autos abschaffen
so gut wie ausgeschlossen	51,9	30,3
unwahrscheinlich	39,7	38,2
wahrscheinlich	5,7	21,9
so gut wie sicher	2,7	9,6

Fragetext: (1) Bei Haushalten mit einem Auto: Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in Ihrem Haushalt in den nächsten fünf Jahren Ihr Auto abschaffen werden? (2) Bei Haushalten mit zwei oder mehr Autos: Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in Ihrem Haushalt in den nächsten fünf Jahren eines Ihrer Autos abschaffen werden?

In welchem Ausmaß die Auto-Abschaffungspläne von finanziellen Parametern beeinflusst und gesteuert werden, haben wir mit der hypothetischen Frage erkundet: „Nehmen Sie einmal an, Ihr monatliches Haushaltseinkommen würde dauerhaft um 500 Euro sinken. Wie wahrscheinlich wäre es dann, dass Sie in Ihrem Haushalt das Auto bzw. eines Ihrer Autos abschaffen?“. Die Antworten dazu finden sich in Tabelle 5.39. Im Vergleich zu Tabelle 5.38 steigen die Anteile von „wahrscheinlich“/“so gut wie sicher“ jetzt drastisch an, auf 37% bei den Haushalten mit einem Auto und auf 47% bei den Haushalten mit zwei oder mehr Autos. Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass die Autoentscheidung auch und in ziemlich starkem Maße „am Geld hängt“.

Tabelle 5.39: Wahrscheinlichkeit der Autoabschaffung im Fall eines Einkommensrückgangs um monatlich 500 Euro (Prozentangaben)

	Haushalte mit einem Auto: Das Auto abschaffen	Haushalte mit zwei oder mehr Autos: Eines der Autos abschaffen
so gut wie ausgeschlossen	26,9	23,2
unwahrscheinlich	36,3	29,7
wahrscheinlich	16,4	26,2
so gut wie sicher	20,4	20,9

Fragetext: (1) Bei Haushalten mit einem Auto: Nehmen Sie einmal an, Ihr monatliches Haushaltseinkommen würde dauerhaft um 500 Euro sinken. Wie wahrscheinlich wäre es dann, dass Sie in Ihrem Haushalt das Auto abschaffen? (2) Bei Haushalten mit zwei oder mehr Autos: Nehmen Sie einmal an, Ihr monatliches Haushaltseinkommen würde dauerhaft um 500 Euro sinken. Wie wahrscheinlich wäre es dann, dass Sie in Ihrem Haushalt eines Ihrer Auto abschaffen?

Kehren wir zurück zu den Auto-Abschaffungsplänen in den nächsten fünf Jahren, erscheint es wichtig zu wissen, welche Teilgruppen von Autofahrer/innen am ehesten an eine Abschaffung ihres Autos denken. Eine OLS-Regression mit der Wahrscheinlichkeit einer Auto-Abschaffung in den kommenden Jahren als abhängiger Variable (1=so gut wie ausgeschlossen bis 4=so gut wie sicher) und mit dem schon wiederholt verwendeten Basissatz an unabhängigen Variablen (Haushaltsgröße, Einkommen, Einwohnerdichte im Stadtteil usw.) bringt die Ergebnisse in Tabelle 5.40.

Wie zu erwarten zeigt sich als Erstes ein massiver Effekt der Zahl der im Haushalt vorhandenen Autos auf die Abschaffungspläne. Dies in der Form, dass bei zwei oder mehr Autos im Haushalt sehr viel öfter Auto-Abschaffungsüberlegungen angestellt werden, wobei es freilich in der Regel nur um die Abschaffung eines der Autos und nicht um eine komplette Autolosigkeit des Haushalts geht. Bei statistischer Kontrolle der Zahl der Autos im Haushalt stehen gemäß Tabelle 5.40 Auto-Abschaffungspläne in Mehr-Personen-Haushalten seltener

auf der Tagesordnung. Weiterhin gilt, dass in den dicht besiedelten Münchner Stadtteilen die Befragten eher an eine Abschaffung ihres Autos denken. In Abhängigkeit von den individuellen Merkmalen überrascht, dass Frauen, wenn sie ein Auto haben bzw. in einem Autohaushalt leben, seltener die Antwort geben, eine Abschaffung des Autos werde geplant. Signifikant ist zudem der Alterseffekt mit vermehrten Auto-Abschaffungsplänen bei den Älteren. Die Öko-Orientierung schließlich geht erneut mit einer gewissen Distanzierung vom Auto einher, in Tabelle 5.40 dergestalt, dass Personen mit hohem Umweltbewusstsein es öfter als wahrscheinlich bezeichnen, dass sie sich in den nächsten fünf Jahren vom Auto verabschieden werden.

Tabelle 5.40: OLS-Regression zum Einfluss verschiedener Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit der Abschaffung des oder eines der Autos in den nächsten fünf Jahren

	Koeffizienten	t-Werte
Zahl der Autos im Haushalt (1=zwei oder mehr)	0,78*	9,60
Haushaltsgröße	-0,06*	2,07
Personenbezogenes Einkommen/100	-0,01	1,23
Einwohnerdichte im Stadtteil	0,01*	2,42
Geschlecht (1=Frau)	-0,13*	2,07
Alter in Jahren	0,01*	4,06
Nationalität (1=Ausländer)	-0,18	1,82
Bildung in Jahren	0,02	1,37
Erwerbstätigkeit (1=Ja)	0,12	1,51
Öko-Orientierung	0,08*	2,81
Konstante	0,84*	3,84
Adj. R^2 / Fallzahl	0,17	575

Erläuterung: * signifikant auf dem 5%-Niveau. Die abhängige Variable ist vierstufig mit den Ausprägungen „1=Auto-Abschaffung so gut wie ausgeschlossen“ bis „4=Auto-Abschaffung so gut wie sicher“.

Erweitert man das Modell in Tabelle 5.40 sukzessive jeweils um eine zusätzliche Variable, erweisen sich zunächst die beiden Eingangsvermutungen als

richtig, dass eine Abschaffung des Autos dann eher als wahrscheinlich eingestuft wird, wenn das Auto öfter als „überflüssig“ erlebt wird und wenn ein Leben ohne Auto nach eigenen Angaben „problemlos möglich“ wäre. Weiterhin wirken sich Vertrautheit im Umgang mit dem ÖPNV, gemessen an der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung in den letzten vier Wochen, und eine zum Ausdruck gebrachte Zufriedenheit mit dem ÖPNV signifikant positiv auf die Auto-Abschaffungspläne aus. Während die Auto-Anschaffungspläne bei den Autolosen nicht von deren ÖPNV-Erfahrungen beeinflusst werden (Tabelle 5.36), zeigen sich also bei den Autofahrern ÖPNV-Effekte in der Form, dass positive Erfahrungen mit dem ÖPNV Überlegungen in Richtung Autolosigkeit stimulieren. Ebenfalls offener für die Idee einer Auto-Abschaffung sind diejenigen Befragten, in deren Haushalt es schon früher Phasen einer Autolosigkeit gab. Keine nennenswerten Auswirkungen auf das deklarierte Vorhaben, in den nächsten fünf Jahren das Auto abschaffen zu wollen, haben hingegen die drei überprüften Freizeitaspekte, ob eine Person ihre Freizeit überwiegend außer Haus verbringt, wie häufig sie Ausflüge unternimmt und wie häufig sie am Abend ausgeht.

Und: Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines weiteren Autos

Eher und häufiger als mit einer Abschaffung des Autos muss allerdings damit gerechnet werden, dass sich Autohaushalte ein weiteres Auto anschaffen werden. Danach gefragt, wie wahrscheinlich es ist, dass sie oder eine andere Person in ihrem Haushalt in den nächsten fünf Jahren ein zusätzliches Auto anschaffen werden, antworten die Befragten in den Haushalten mit einem und mit zwei oder mehr Autos nach dem Muster in Tabelle 5.41. In den Haushalten mit einem Auto ist es für 18% „wahrscheinlich“ oder „so gut wie sicher“, dass sie ein Zweitauto anschaffen werden; in den Haushalten mit zwei oder mehr Autos sind es sogar 25%, die die Anschaffung eines weiteren Autos vorhaben.

Tabelle 5.41: Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines weiteren Autos in den nächsten fünf Jahren bei Haushalten mit Auto (Prozentangaben)

	Haushalte mit einem Auto	Haushalte mit zwei oder mehr Autos
so gut wie ausgeschlossen	55,0	49,5
unwahrscheinlich	26,9	25,3
wahrscheinlich	10,7	11,8
so gut wie sicher	7,4	13,4

Fragetext: Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie oder eine andere Person in Ihrem Haushalt in den nächsten fünf Jahren ein zusätzliches Auto anschaffen werden?

Der entsprechende, aber gegenläufige Wert mit Bezug auf die Auto-Abschaffungspläne belief sich bei den Ein-Auto-Haushalte auf 8% (Tabelle 5.38), sodass in dieser Gruppe klar mit einer fortschreitenden Automotorisierung zu rechnen ist. In den Haushalten mit zwei oder mehr Autos berichteten 31% von Auto-Abschaffungsüberlegungen (Tabelle 5.38), sodass hier ein leichter Rückgang der Zahl der Autos bzw. bei realistischer Sicht der Dinge eher eine stabile Situation zu erwarten ist. Berücksichtigen wir jetzt noch die dritte Gruppe, die Haushalte ohne Auto (28% aller Haushalte in München, neben 55% Ein- und 18% Mehr-Auto-Haushalten), kommt rein logisch bei ihnen nur eine eventuelle Auto-Anschaffung in Betracht, und eine solche wird tatsächlich von 32% ins Auge gefasst (Tabelle 5.34). In der Gesamtbilanz können damit eigentlich keine Zweifel bestehen, dass – sofern sich die Rahmenbedingungen nicht wesentlich ändern – der Bestand an Autos auch in einer Großstadt wie München weiter zunehmen wird.

Überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist die Tendenz zur Anschaffung eines weiteren Autos in größeren Haushalten und in Haushalten mit einem höheren Einkommen. Speziell der Einkommenseffekt unterstützt die im Voranstehenden schon wiederholt vorgetragene These, dass ein Anstieg des Einkommensniveaus der Bevölkerung die Nachfrage nach Autos wohl auch weiterhin steigern dürfte. Eindeutig niedriger ist der Drang zu einem Zweit- oder Drittwagen im Haushaltskontext älterer Personen. Und anders als bei den Auto-Anschaffungsplänen der autolosen Haushalte (Tabelle 5.35) und bei den Auto-Abschaffungsplänen der Autohaushalte (Tabelle 5.40) hat die Öko-Orientierung keinen (signifikant negativen) Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, dass Autohaushalte automobil weiter aufzurüsten.

5.15 Vorschläge der Autolosen zur Verbesserung der Situation für autofreie Haushalte

Am Ende der Befragung wurden diejenigen, die in einem Haushalt ohne Auto lebten, mit einer offenen Frage noch um Vorschläge gebeten, was man tun könnte, um die Situation der Haushalte ohne Auto in München zu verbessern. Wohl nicht zuletzt deshalb, weil im Durchschnitt schon ein fast halbstündiges Telefoninterview absolviert worden war, fielen die Antworten zumeist recht knapp aus. Insgesamt 38% machten keine Vorschläge, und von diesen äußerte rund die Hälfte explizit, dass sie zufrieden seien. „Es ist alles wunderbar“, „Ich bin vollkommen zufrieden“, „Die Verkehrsanbindungen sind gut, deshalb keine Verbesserungsvorschläge“, „In unserem Viertel gibt es nichts zu beanstanden, und das Verkehrsnetz ist gut ausgebaut“ sind Beispiele für solche Zufriedenheitsbekundungen. Die Antworten derer, die Verbesserungsvor-

schläge unterbreiteten, haben wir in der Auswertung zu acht Kategorien zusammengefasst, die einschließlich ihrer Auszählung in Tabelle 5.42 aufgeführt sind.

Tabelle 5.42: Vorschläge der Autolosen zur Verbesserung der Bedingungen für autolose Haushalte

	Prozent (mit Mehrfachnennungen)
Verbesserungen beim ÖPNV	
ÖPNV-Taktfrequenz	27,5
ÖPNV-Preise	26,8
ÖPNV-Netzdichte	23,0
ÖPNV-Sonstiges	14,7
Verbesserungen bei Radwegen	15,2
Stärkung des Nahbereichs	7,5
Restriktionen für Autoverkehr	6,6
Sonstige Vorschläge	15,8

Fragetext: Und jetzt ganz zum Schluss noch folgende Frage: Was müsste man Ihrer Meinung nach tun, um die Bedingungen für Haushalte ohne Auto in München zu verbessern?

Trotz einer insgesamt positiven Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel in München (vgl. Abschnitt 5.7) werden eindeutig am häufigsten Verbesserungsvorschläge mit Blick auf den öffentlichen Personennahverkehr thematisiert. An zweiter Stelle folgen mit weitem Abstand Verbesserungsvorschläge zum Radwegenetz, dann Vorschläge, die auf den lokalen Nahbereich und das Wohnumfeld abzielen. Lediglich 7% der befragten Personen ohne Auto sprechen sich – in der spontanen Situation des Telefoninterviews – für Restriktionen beim Autoverkehr aus. Die Dominanz der ÖPNV-Vorschläge belegt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel für die Autolosen das bedeutsamste Fortbewegungsmittel sind und für deren subjektives Wohlergehen einen hohen Stellenwert haben.

Prozentual am häufigsten werden kürzere Taktzeiten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln angemahnt. Dabei steht der Zeittakt der S-Bahn, die die äußeren Stadtbezirke und das Umland mit der Münchner Innenstadt verbindet, im Mittelpunkt der Kritik. Abgesehen von Vorschlägen, die auf generell höhere Taktfrequenzen hinauslaufen, sollten die öffentlichen Verkehrsmittel „am Wochenende öfter fahren“, um den Haushalten ohne Auto günstigere Gelegenheiten

für Ausflüge zu bieten. Bevorzugt von jüngeren Befragten wird zudem eine Verkürzung der Taktzeiten speziell in den Abend- und Nachtstunden verlangt.

Praktisch gleichauf mit der Taktfrequenz rangieren kritische Äußerungen zu den ÖPNV-Preisen. Die Preise werden als „zu hoch“ und „überteuert“ eingeschätzt, die „permanenten Preissteigerungen“ sind ein Ärgernis, und man sollte „verbilligte Tickets für Haushalte ohne Auto anbieten, um so die umweltfreundliche Fortbewegung zu belohnen“. Tatsache freilich ist, dass der ÖPNV auch in München in hohem Maße staatlich subventioniert wird (Abschnitt 5.1). Und während im Vergleich zu anderen Großstädten wie Berlin oder Hamburg Einzelfahrscheine und Tageskarten tatsächlich teuer sind, sind Monats- und Jahreskarten relativ billig.

Der dritte Punkt erstreckt sich auf den Ausbau und die Verdichtung des ÖPNV-Streckennetzes in der gesamten Stadt und insbesondere in den Außenbezirken. Zum Teil mit Bezug auf besondere örtliche Gegebenheiten, denen wir nicht weiter nachgegangen sind, werden hier von den Befragten Schwachstellen und Lücken im ÖPNV-Netz genannt, die als mehr oder weniger dringend verbesserungsbedürftig bezeichnet werden. Explizit werden fehlende Querverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und die Idee einer S-Bahn-Ringverbindung angesprochen.

Einige nur vereinzelt vorgetragene Anregungen mit Blick auf die öffentlichen Verkehrsmittel haben wir unter die Rubrik „ÖPNV-Sonstiges“ subsummiert. Als Beispiele dafür seien aufgeführt: Modernisierung der Verkehrsmittel und vor allem der S-Bahn, bessere Abstimmung der Abfahrtszeiten zur Verkürzung der Wartezeiten beim Umsteigen, mehr Pünktlichkeit, verbesserte und schnellere Informationen bei Unregelmäßigkeiten (Verspätungen, Ersatzverkehr u.ä.).

Eine Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer wird von 15% der befragten Autolosen, meist von jüngeren, verlangt. Die diesbezüglichen Vorschläge erstrecken sich nicht nur auf einen Ausbau des Radwegenetzes, also auf zusätzliche Radwege, sondern auch auf Verbesserungen der vorhandenen Radwege. Zu den dabei vorgeschlagenen Qualitätsverbesserungen gehören u.a. deutlichere Markierungen und Verbreiterungen der Radwege. Ferner sind die Regelungen zur Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln für einige der Befragten nicht hinreichend transparent. Außerdem werden mehr Fahrradständer gewünscht und mehr Möglichkeiten zur sicheren Aufbewahrung der Räder in den Wohn- und Einkaufsbereichen.

Die wenigen Vorschläge zur Stärkung des Nahbereichs kreisen um die Idee der „Stadt der kurzen Wege“. Umgesetzt ins Alltagsleben möchte ein Befragter einen „Supermarkt in besserer Lage“, andere Befragte wünschen sich kleine Geschäfte in der Nachbarschaft, wo sie einkaufen können. Gerne auch möchte man mehr Möglichkeiten, in nächster Umgebung „ins Grüne“ zu gehen, mehr Spielplätze sowie Fußgängerwege, die nicht zugunsten von Fahrradwegen ständig verengt werden.

Als überraschend kann das Ergebnis eingestuft werden, dass mit 7% nur von wenigen Autolosen Einschränkungen beim Autoverkehr, wie z.B. mehr Tempo-30-Zonen, gefordert werden. Man kann daraus (und auch aus anderen Befunden, die in dieser Arbeit vorgetragen wurden) ablesen, dass die Autolosen die Autofahrer und den Autoverkehr kaum im Sinne eines „Feindbildes“ definieren. Das Verhältnis aus der Sicht der Autolosen ist erstaunlich entspannt und gelassen und eher von Indifferenz geprägt. Diese entspannte und gelassene Sichtweise ist deshalb erstaunlich, weil der Autoverkehr ja durchaus in vielfältiger Hinsicht (durch Unfallgefahr, Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, Ampeln usw.) die Lebensqualität der Autolosen beeinträchtigt. Hinzu kommt, dass die Autofahrer/innen und deren Interessenvertreter (z.B. der ADAC) selbst dazu neigen, sich in der Rolle des „Buhmanns der Nation“ zu sehen. Wenn den von uns befragten Autolosen eine solche Zuschreibung fern liegt, dann kann man eher vermuten, dass mit der Buhmann-Klage möglichen Beschränkungen des Autoverkehrs gleichsam prophylaktisch begegnet werden soll. Dass die Autolosen kaum an Restriktionen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr denken, wenn es um die Verbesserung ihrer Lage geht, ist nicht zuletzt deshalb bemerkenswert, weil unter Verkehrsexperten weitgehend Konsens hinsichtlich der Position besteht: Allein mit Verbesserungen beim ÖPNV und bei den Radwegen ist eine Verkehrswende in unseren Städten nicht erreichbar, ergänzend sind vielmehr – wenn man denn eine Verkehrswende will – Einschränkungen und Begrenzungen beim Autoverkehr notwendig.

Auch wenn zusätzlich noch die Restkategorie „Sonstige Vorschläge“ berücksichtigt wird, lässt sich insgesamt der Eindruck nicht von der Hand weisen, dass die von den Autolosen vorgetragenen Vorschläge eigentlich wenig „Neues“ enthalten. Dies mag an der besonderen Situation des Telefoninterviews liegen, wahrscheinlich aber eher daran, dass die wesentlichen Argumente pro und contra Auto auch in der öffentlichen Diskussion weithin bekannt sind. Mithin bleibt als wichtigstes Ergebnis dieses Abschnitts, dass die Autolosen die negativen Effekte des Autoverkehrs erstaunlich klag- und fraglos hinnehmen.

6. Schluss

Vor dem Hintergrund der Leitfragen und Anliegen unserer Studie, wie wir sie im einleitenden Kapitel formuliert haben, soll in diesem Schlussteil zunächst eine „Gesamtskizze“ der empirischen Befunde gegeben werden. Diese Gesamtskizze kann und soll die zahlreichen Einzelergebnisse nicht wiederholen, zumal an mehreren Stellen schon Zwischenfazits eingeschoben wurden. Vielmehr geht es darum, die Generallinie nachzuzeichnen und eine resümierende Einschätzung der empirischen Evidenzen zu liefern. Für eine angemessene Würdigung unserer Arbeit erscheint es auch notwendig, noch einmal klar die Beschränkungen und Schwächen der Untersuchung zu benennen. Diese „Defizitschau“ wird verknüpft mit einigen Anregungen und Wünschen für die weitere Forschung.

6.1 Gesamtskizze der empirischen Befunde

Rund ein Viertel aller Haushalte in Deutschland hat kein Auto. In Städten ist Autolosigkeit sehr viel häufiger als auf dem Land, wobei sich die von uns untersuchte Stadt München im Vergleich zu anderen Großstädten allerdings als überdurchschnittlich „autointensiv“ erwies. Unabhängig davon, ob wir uns in der Stadt oder auf dem Land bewegen, lässt sich auf der Basis unserer Ergebnisse vorhersagen, dass dann, wenn sich die Rahmenbedingungen nicht erheblich ändern, der Anteil autoloser Haushalte in den kommenden Jahren weiter sinken bzw. umgekehrt die Autodichte weiter steigen wird. Diese Vorhersage ergibt sich zum einen aus einer Verknüpfung von Kenntnissen über das Sozialprofil autoloser Haushalte mit Kenntnissen über sogenannte gesellschaftliche „Megatrends“, zum anderen direkt aus Antworten in unserer Befragung, die sich auf Auto-Anschaffungs- und Auto-Abschaffungspläne bei Haushalten ohne und mit Auto beziehen.

Auf Grund einer deutlichen Korrelation von Autobesitz und Einkommen wird bei weiter steigendem Wohlstandsniveau der Bevölkerung die Zahl der Autos zunehmen. Vor allem die Frauen streben verstärkt nach einem eigenen

Auto, nicht zuletzt wegen einer erhöhten Erwerbsbeteiligung. Die älteren Geburtskohorten, die zum Teil keinen Führerschein haben (und hier wiederum vor allem die Frauen), werden „wegsterben“ und sukzessive durch neue Kohorten ersetzt, die pünktlich zum 18. Geburtstag einen Führerschein und möglichst bald dann auch ein Auto erwerben. Auch der Megatrend hin zur „Seniorengesellschaft“ wird nicht helfen, weil Menschen, die in ihrer aktiven Phase mit einem Auto gelebt haben, auch später mit großer Beharrlichkeit daran festhalten. Ein-Personen-Haushalte haben zwar sehr viel seltener ein Auto als Mehr-Personen-Haushalte, aber der Quotient „Zahl der Autos/Zahl der Personen“ liegt in Ein-Personen-Haushalten höher als in Mehr-Personen-Haushalten, sodass der Weg in die „Single-Gesellschaft“ mit Sicherheit nicht zu einem Rückgang der Zahl der Autos führen wird.

Folgt man den Ergebnissen unserer Befragung in der Stadt München, haben rund ein Drittel der autofreien Haushalte vor, sich in den nächsten fünf Jahren ein Auto anzuschaffen. Von den Haushalten mit einem Auto erwägen weniger als 10% den Schritt in die Autolosigkeit, aber fast 20% liebäugeln mit der Anschaffung eines weiteren Autos. Bei den Haushalten mit zwei oder mehr Autos schließlich halten sich Auto-Anschaffungs- und Auto-Abschaffungsüberlegungen in etwa die Waage. Netto läuft dies, selbst wenn erfahrungsgemäß Pläne nicht immer realisiert werden, auf eine Zunahme der Automotorisierung hinaus.

Den Gründen für die Autolosigkeit sind wir nachgegangen, indem wir erstens in bivariaten Aufgliederungen und multivariaten Modellen Bestimmungsfaktoren des Autobesitzes untersucht und zweitens in der Münchner Primärerhebung direkt nach Motiven für die Autofreiheit der Haushalte gefragt haben. Trotz angeblicher Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile ist die Autolosigkeit stark sozialstrukturell kanalisiert. Neben den drei Kontext- und Haushaltsmerkmalen „Ortsgröße, Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße“ sind die drei individuellen Merkmale „Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit“ wichtige Prädiktoren der Autolosigkeit. Niemand dürfte sonderlich überrascht sein, dass die Autolosigkeit mit diesen Merkmalen einen Zusammenhang zeigt, beachtlich und bemerkenswert ist aber die klare Ausprägung der einzelnen Zusammenhänge. Während die Sekundäranalysen für Gesamtdeutschland stark den Eindruck vermittelten, die Haushalte bzw. Personen ohne Auto seien arm, alt oder in Ausbildung (AAA-Gruppe), musste dieses Bild für München korrigiert werden, da dort eine so starke Konzentration auf AAA nicht besteht.

Wenn man Münchnerinnen und Münchner, die in ihrem Haushalt kein Auto haben, mit einer Liste vorgegebener Motive danach fragt, warum und weshalb sie autolos sind, werden die beiden Punkte, dass der ÖPNV gut ausgebaut ist und dass man in einer Stadt wie München kein Auto braucht, am häufigsten als zutreffend eingestuft. Danach folgt das Argument, dass man ohne Auto Geld spart und/oder sich kein Auto leisten kann. Umweltschutzgründe werden – bei expliziter Vorgabe – immerhin von rund 40% als zutreffend bezeichnet. Bei ei-

ner offenen Frage nach dem „Hauptgrund“ der Autolosigkeit, also bei Verzicht auf Motivvorgaben, rangieren finanzielle Gründe an erster Stelle, und erst danach kommt das Argument, dass der ÖPNV gut ausgebaut ist und man deshalb kein Auto braucht. Im Lichte einer Faktorenanalyse haben sich drei Motivbündel herauskristallisiert, die wir vereinfachend mit den Termini „Auto unnötig“, „Gesundheit“ und „Geld“ belegt haben. Weiterhin konnten ziemlich trennscharf fünf Typen autoloser Haushalte unterschieden werden, nämlich (geordnet nach der Häufigkeit ihres Vorkommens): Pragmatiker, Arme, Alte/Kranke, kühle Rechner und Ökos. Während der Typ der Armen, d.h. diejenigen, die sich kein Auto leisten können, rund ein Drittel ausmacht, sind die Ökos, d.h. diejenigen, bei denen Umweltschutz der Hauptgrund für die Autofreiheit ist, mit 5% eine sehr kleine Gruppe. In ihrer Selbstwahrnehmung stufen sich rund 60% derer, die kein Auto haben, als „eher freiwillig autolos“ ein; und diese Einstufung erwies sich mit Blick auf diverse Folgen (positive Bewertung der Autolosigkeit, Tendenz zum Verbleib in der Autolosigkeit etc.) als eine durchaus bedeutsame Beschreibungskategorie für Personen bzw. Haushalte ohne Auto. Neben den zwei gerade genannten Ergebnissen, dass „Arme“ etwa ein Drittel der autolosen Haushalte stellen und „Ökos“ praktisch nicht vorkommen, ist ein wichtiger Befund unserer Motivanalysen, dass die eigene Autolosigkeit von den Betroffenen überwiegend pragmatisch, kühl und ohne großes emotionales Engagement gesehen wird.

In Übereinstimmung mit früheren Studien haben sich Umweltschutzgründe nicht als primäres, sondern allenfalls als sekundäres Motiv für die Autolosigkeit erwiesen. Die Öko-Orientierung der Befragten hat keinen Einfluss darauf, ob sie in ihrem Haushalt ein Auto haben oder nicht; als Hauptgrund für die Autolosigkeit taucht – wie eben ausgeführt – der Umweltschutz praktisch nicht auf; und Umweltschutzgründe sind kein eigenständiges Motivbündel für die Autolosigkeit. Dennoch wäre es verfehlt, das Umweltbewusstsein als gänzlich bedeutungslos für die Autoentscheidung einzustufen. Speziell z.B. bei den Plänen der Autolosen, sich in den nächsten Jahren ein Auto anzuschaffen, und bei den Plänen der Autohaushalte, in der nächsten Zeit das oder eines der Autos abzuschaffen, zeigte die Öko-Orientierung signifikante Effekte in der Form, dass sie einerseits die Wechselneigung hin zum Auto bremst und andererseits Gedanken an einen Abschied vom Auto stimuliert. Weiterhin ergab sich, dass autolose Personen mit hohem Umweltbewusstsein den Zustand der Autolosigkeit vorteilhafter bewerten (Leben ohne Auto bringt Vorteile) als autolose Personen mit niedrigem Umweltbewusstsein. Unabhängig davon, ob jemand ein Auto hat oder nicht, geht ein hohes Umweltbewusstsein generell mit einer skeptischeren Grundhaltung gegenüber dem Auto und dem Autoverkehr einher. Diese „Autoskepsis“ reicht zwar kaum bzw. nur in wenigen Fällen so weit, dass sie sich auf der Ebene des faktischen Verhaltens bemerkbar macht, aber mit Sicherheit ist es so, dass eine hohe Öko-Orientierung dem Anliegen einer Begrenzung des Autoverkehrs nicht schadet. Von einem hohen Umweltbewusstsein kann man also im

Verkehrsbereich zwar nicht viel, aber immerhin einen „bescheidenen Beitrag“ erwarten.

Was die subjektive Befindlichkeit der Autolosen anbelangt, lässt sich auf der Grundlage zahlreicher Einzelergebnisse unserer Untersuchung zusammenfassend festhalten, dass der Tatbestand, kein Auto zu haben, kaum etwas ist, worunter die Betroffenen nennenswert „leiden“. Bei bestimmten Gelegenheiten wird zwar ein Auto vermisst (am häufigsten beim Transport von Gegenständen, bei größeren Einkäufen und bei Wochenendausflügen), aber dem steht entgegen, dass in der Autofreiheit auch Vorteile gesehen werden. Nur eine Minderheit von weniger als 10% fühlt sich z.B. auf Grund der Autolosigkeit häufig von Freizeitmöglichkeiten ausgeschlossen oder im persönlichen Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt. Gleichwohl besteht eine Asymmetrie in der Form, dass die subjektive Bindung der Autolosen an die Autofreiheit weniger stark ausgeprägt ist als die subjektive Bindung der Autofahrer an das Auto. Diese Asymmetrie wird z.B. deutlich, wenn man die Autolosen fragt, wie oft sie froh darüber sind, kein Auto zu haben, und die Antworten dann mit der Häufigkeit vergleicht, mit der die Autofahrer froh darüber sind, ein Auto zu haben (54% der Autolosen sind froh, kein Auto zu haben, aber 81% der Autofahrer froh, ein Auto zu haben).

Neben der subjektiven Befindlichkeit haben wir eine Reihe weiterer potenzieller Konsequenzen der Autolosigkeit untersucht, die in der Literatur häufig angesprochen werden. Der wichtigste Gesamteindruck aus diesen Analysen ist, dass viele Vermutungen, Argumente und Einzelthesen letztlich einer stringenten Überprüfung, bei der Personen bzw. Haushalte ohne und mit Auto systematisch miteinander verglichen werden, nicht Stand halten und mithin gegenstandslos sind. Selbst die sehr plausible These, dass sich Personen ohne Auto – im Vergleich zu Personen mit Auto – in ihrem alltäglichen Leben stärker auf ihr lokales Nahumfeld und ihren Stadtteil konzentrieren (Nahbereichs-These), fand im Lichte unserer Daten nur eine partielle Bestätigung. Ähnlich verhält es sich mit der „indoor“-These, nach der das Fehlen eines Autos bei Personen die Neigung zu häuslichen (Freizeit-)Aktivitäten erhöht, während umgekehrt das Vorhandensein eines Autos die Neigung zu außerhäuslichen Aktivitäten verstärkt. Weiterhin steht die gesamte Argumentation, die das Auto als Vehikel zur Förderung der „sozialen Teilhabe“ einstuft, auf ziemlich wackligen Füßen. Es ist zwar so, dass die Autofahrer mehrheitlich an dieses Argument glauben, aber allein der Glaube macht das Argument noch nicht wahr. Misst man die soziale Teilhabe im Endergebnis an Charakteristika des sozialen Netzwerks der Akteure (an der Netzwerkgröße, der lokalen Reichweite des Netzwerks u.ä.), ergeben sich – zumindest in dem von uns untersuchten städtischen Kontext – keine signifikanten Unterschiede zwischen Personen ohne und mit Auto. Auch die häufig vorgetragene Befürchtung, die Autolosen müssten auf Grund ihrer Autolosigkeit in ihrem sozialen Umfeld mit negativen Reaktionen rechnen, ist nach unseren Ergebnissen kaum berechtigt. Negative Reaktionen von Bezugspersonen kom-

men zwar vor, sind aber nicht häufig. Soweit das soziale Umfeld überhaupt auf die Autolosigkeit reagiert, überwiegen mit weitem Abstand positive Rückmeldungen wie Anerkennung, Unterstützung und Ermutigung.

Für die Verkehrspolitik liefern die Befunde unserer Studie direkt oder indirekt eine Reihe von Hinweisen und Anregungen, die wir in diesem Schlussteil aber nicht noch einmal explizieren wollen. Wiederholen und damit besonders hervorheben möchten wir aber zwei Sachverhalte: (1) In größeren Städten gibt es zweifellos ein beträchtliches Potenzial an Haushalten, für die ein Leben ohne eigenes Auto ohne nennenswerte Einschränkungen möglich wäre. Den wenigen Nachteilen einer Autolosigkeit im städtischen Kontext stehen etliche Vorteile gegenüber, die von spürbaren finanziellen Einsparungen bis hin zu einer geringeren Unfallgefährdung reichen. Angesichs dieser Sachlage erscheint im Rahmen städtischer Verkehrsplanung und -politik eine Position, die Autolosigkeit von vorne herein als indiskutable Alternative ausschließt, verfehlt und ungerechtfertigt resignativ. (2) Der Tatbestand, dass rund ein Viertel aller Haushalte in Deutschland kein Auto hat, sollte in allen Diskussionen Berücksichtigung finden, die sich mit Verteilungswirkungen höherer/niedrigerer Benzinpreise, höherer/niedrigerer Parkgebühren, eines Ausbaus der Autobahnen usw. befassen. Wer kein Auto hat, wird von Verteuerungen des Autofahrens nicht oder zumindest nicht unmittelbar betroffen, und es sind nachweislich eher die sozial bzw. finanziell schwachen Bevölkerungsgruppen, die kein Auto haben. Besonders vehement gegen Verteuerungen des Autofahrens sprechen sich naturgemäß die Autobesitzer aus. Wenn sie dabei behaupten, es würden gerade die „sozial Schwachen“ betroffen, dann stimmt diese Behauptung schlicht und einfach nicht.

6.2 Beschränkungen der Untersuchung und weiterer Forschungsbedarf

Obwohl es eine empirische Studie, die sich so ausführlich wie die vorliegende mit autolosen Haushalten beschäftigt, bislang für Deutschland nicht gibt, hat auch unsere Arbeit Beschränkungen und Schwächen. Die explizite Benennung dieser Schwächen macht zum einen die begrenzte Reichweite unserer Befunde deutlich, zum anderen kann und soll sie dabei helfen, Anregungen für die künftige Forschung zu vermitteln.

In ihrer empirischen Datenbasis beruht unsere Untersuchung auf sekundäranalytischen Auswertungen zweier vorliegender, deutschland-weiter Erhebungen (Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, sozio-ökonomisches Panel) und auf einer Primärerhebung in der Stadt München (Telefoninterviews mit Personen in Haushalten ohne und mit Auto). Das empirische Kernstück bildete die

Befragung in München, was bedeutet, dass wir eine regional begrenzte Untersuchung haben, eine Erhebung in einer und nur einer Stadt. Die empirischen Ergebnisse, die wir auf der Grundlage der Münchner Erhebung präsentiert haben, sind gewiss nicht für Deutschland insgesamt, sondern wohl nur für Städte bzw. Großstädte in Deutschland gültig. Diese Beschränkung in der Generalisierbarkeit haben wir durch die Wahl des Forschungsdesigns bewusst in Kauf genommen, weil ein Leben ohne Auto am ehesten in Städten „gangbar" ist und es speziell dort sinnvoll erscheint, Autofreiheit als möglichen Weg und diskussionswürdige Alternative in Betracht zu ziehen. Zwar gibt es auch auf dem Land (noch) viele Haushalte ohne Auto, aber die Rahmenbedingungen und Situationsumstände sind dort oft so, dass es schwer fallen dürfte, Autofreiheit mit Aussicht auf Erfolg als attraktive Alternative zu etablieren.

Eine der drei von uns verwendeten Datenquellen, nämlich das sozio-ökonomische Panel, hat zwar den Charakter einer Längsschnittstudie, trotzdem haben wir auch das SOEP nur im Querschnitt der 1998er-Welle genutzt. Der Grund dafür war, dass die Autoausstattung der Haushalte (und damit zusammenhängende Themen wie etwa die ÖPNV-Anbindung der Haushalte) im SOEP nicht regelmäßig im Jahresturnes erhoben wird, sondern nur punktuell im Jahr 1998 im Rahmen eines „Umweltschwerpunktes" Berücksichtigung fand. Mithin fußen alle unsere empirischen Analysen auf Querschnittsdaten, was bekanntlich immer dann Probleme mit sich bringt, wenn sich im Zeitablauf strukturelle Veränderungen vollziehen. Dies ist bei der Autolosigkeit der Fall, sodass die in den Querschnittsanalysen ermittelten Parameter mit einer gewissen Vorsicht zu behandeln sind.

Ausführlich konnten wir mit unseren Daten u.a. die aktuelle Autolosigkeit und deren mutmaßliche Bestimmungsfaktoren untersuchen. Vom Ist-Zustand zu unterscheiden sind jedoch Zustandsveränderungen, sei es nun die Anschaffung eines (weiteren) Autos oder die Abschaffung des (oder aller) Autos im Haushalt. Mit Blick auf solche Zustandsänderungen konnten wird lediglich Pläne zur An- und Abschaffung von Autos untersuchen, aber Pläne, wie sie in einer Befragung deklariert werden, sind noch lange keine tatsächlichen Veränderungen. Erst auf der Grundlage von Paneldaten wäre es möglich, auch Zustandswechsel und deren Dynamik systematisch ins Blickfeld zu nehmen. Die vier quantitativ wichtigsten Zustandswechel bei der Autoausstattung der Haushalte wären: die Anschaffung eines Autos ausgehend von der Autolosigkeit (kein Auto → ein Auto), die Anschaffung eines Zweitautos ausgehend von einem Auto (ein Auto → zwei Autos), der Übergang zur Autolosigkeit ausgehend von einem Auto (ein Auto → kein Auto) und die Abschaffung eines Autos ausgehend von zwei Autos im Haushalt (zwei Autos → ein Auto). Analysen dieser vier Wechselprozesse in künftigen Studien könnten helfen, mutmaßliche Veränderungen des Autobestandes in Haushalten besser zu verstehen und – bei Bedarf – auch zu beeinflussen.

Ursprünglich hatten wir in der Eingangsphase unserer Studie auch die Idee, die Autoentscheidung speziell im „Haushaltskontext“ näher zu beleuchten. Im Fall von Mehr-Personen-Haushalten kann man davon ausgehen, dass die Zahl der Autos im Haushalt (beginnend von Null bis x) ein mehr oder weniger regelmäßiges Diskussionsthema ist (vgl. dazu z.B. die zahlreichen Hinweise in der Studie von Heine et al. 2001), und es wäre interessant zu wissen, wie die letztlich beobachtbare Autozahl in einem Haushalt zustande kommt. Im Rahmen standardisiert vorgehender und quantitativ ausgerichteter Erhebungen ist es freilich schwierig, solche diffizilen Details mit haushaltsinternen Aushandlungsprozessen befriedigend einzufangen, sodass wir letztlich darauf verzichtet haben. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil ja mehr als drei Viertel der autofreien Haushalte Ein-Personen-Haushalte sind, und sich mithin auf Grund der Identität von Haushalts- und Personenebene ein Aushandlungsproblem gar nicht stellt. Beschränkt auf die Teilgruppe der Mehr-Personen-Haushalte, würde man sich hier eine Serie von qualitativ orientierten Studien wünschen, in denen getrennte Gespräche mit allen Mitgliedern eines Haushalts geführt werden. Solche qualitativen Interviews könnten Hinweise auf das Zustandekommen der Zielvariable (Zahl der Autos im Haushalt) liefern und das Bild, wie es in der vorliegenden Arbeit gezeichnet wurde, ergänzen und vervollständigen.

Eine nennenswerte Beschränkung unserer Untersuchung besteht schließlich darin, dass sie sich kaum um eine theoretische Verankerung und Vertiefung der Thematik bemüht hat. Unser Argument dabei war, dass wir über autofreie Haushalte noch zu wenig wissen, um empirische Analysen bereits jetzt auf die festen Bahnen theoretischer Ansätze lenken zu können (Abschnitt 1.2). Immerhin sind wir auf der Basis unserer Forschungsbemühungen jetzt in der Lage, auf der theoretischen Ebene eine ganze Reihe von Einzelhypothesen aufzählen zu können, die eine weitere empirische Überprüfung verdienen. Beispielhaft genannt seien etwa die These der „Auto-Hysterese“ mit Blick auf die Einkommensabhängigkeit der Autoentscheidung (Abschnitt 2.4), die Nahbereichs-These mit Blick auf den räumlichen Aktionsradius der Autolosen (Abschnitt 5.8) und die „indoor/outdoor“-These mit Blick auf Freizeitaktivitäten von Personen ohne und mit Auto (ebenfalls Abschnitt 5.8).

Einzelne Hypothesen sind aber noch keine Theorie, und deshalb bleibt es ein Desiderat für die künftige Forschung, allgemeinere theoretische Ansätze problemspezifisch auf die Thematik autofreier Haushalte umzusetzen und anzuwenden. Mehr oder weniger implizit sind wir in unserer gesamten Arbeit stets davon ausgegangen, Autolosigkeit bzw. die Zahl der Autos im Haushalt als eine Entscheidungsvariable zu konzipieren. Einzelne Personen und/oder Haushalte treffen demnach bewusst eine Entscheidung, ob und gegebenenfalls wie viele Autos sie haben möchten bzw. sich leisten können. Im Rahmen einer entscheidungstheoretischen Sichtweise ist es mit Sicherheit eine bedeutsame Weichenstellung, ob man die Autoentscheidung generell eher als eine Konsum- oder eher als eine Investitionsentscheidung konzipiert. Im Vergleich zu anderen Gü-

tern hat das Auto die Besonderheit, dass es für sehr viele verschiedene Zwecke einsetzbar ist und man vorab das Spektrum der Verwendungsmöglichkeiten und Eventualitäten kaum rational überschauen kann. Dies dürfte einer der Gründe sein, weshalb – gleichsam als Sicherheitsgarantie – Menschen oft scheinbar irrational und mit großem emotionalem Engagement am Auto festhalten, auch und gerade dann, wenn eine intersubjektiv nachvollziehbare Kosten-Nutzen-Kalkulation dagegen spricht. Mit dem Auto und der Autonutzung im Spannungsfeld rationaler Kalkulation, habitualisierten Verhaltens und affektiver Bindung bewegt man sich in einem Bereich, der für sozialwissenschaftlichen Theoriekonstruktionen noch immer eine zentrale Herausforderung darstellt. Stärker theorieorientierte Studien, die aus unseren empirischen Befunden Nutzen ziehen, wären ein Wunsch für die weitere Forschung.

Literatur

ADM Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V. und AG.MA Arbeitsgemeinschaft Media-Analyse e.V. (Hg.)(1999): Stichproben–Verfahren in der Umfrageforschung, Opladen: Leske und Budrich.

Alperovich, Gershon, Joseph Deutsch und Yaffa Machnes (1999): The Demand for Car Ownership: Evidence from Israeli Data, in: International Journal of Transport Economics, Vol. 26, S. 351-375.

Apel, Dieter (1992): Verkehrskonzepte in europäischen Städten, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.

Bamberg, Sebastian (1996): Allgemeine oder spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschonenden Verhaltens?, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, Bd. 27, S. 47-60.

Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Beck, Ulrich (1997): Was ist Globalisierung?, Frankfurt a.M.: Campus.

Beik, Ute, Oscar Reutter, Stefanie Böge und Tina Ruschenburg (1998): Dokumentation und Wirkungsanalyse der Kampagne „Umdenken, Umsteigen – Neue Mobilität in NRW“. Endbericht, Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Berger, Peter A. (1996): Individualisierung. Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt, Opladen: Westdeutscher Verlag.

Bjorner, Thomas B. (1999): Demand for Car Ownership and Car Use in Denmark: A Micro Econometric Model, in: International Journal of Transport Economics, Vol. 26, S. 377-395.

Bodenstein, Gerhard, Achim Spiller und Helmut Elbers (1997): Strategische Konsumentscheidungen: Langfristige Weichenstellungen für das Umwelthandeln – Ergebnisse einer empirischen Studie, Duisburg: Diskussionsbeitrag Nr. 234 des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaft der Universität/Gesamthochschule Duisburg.

Bourdieu, Pierre (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Brieler, Paul (1997): Ältere Menschen und Verkehr, in: Eckhard Giese (Hg.), Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge, Tübingen: dgvt-Verlag, S. 173-182.

Büttner, Thomas und Arnulf Grübler (1995): The Birth of a „Green“ Generation? Generational Dynamics of Resource Consumption Patterns, in: Technological Forecasting and Social Change, Vol. 50, S. 113-134.

Bundesministerium für Verkehr (Hg.)(2000): Verkehr in Zahlen 2000, Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
Burkart, Günter (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus, in: Soziale Welt, Jg. 43, S. 216-241.
Burwitz, Hiltrud, Henning Koch und Thomas Krämer-Badoni (1992): Leben ohne Auto, Reinbek: Rowohlt.
Canzler, Weert (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes, Berlin: Edition Sigma.
Canzler, Weert (1999): Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines außergewöhnlichen technischen Artefakts, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 19-40.
Canzler, Weert (2000): Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung, in: Soziale Welt, Jg. 51, S. 191-208.
Canzler, Weert und Sassa Franke (2000): Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch, Berlin: Arbeitspapier FS II 00-102 des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung, Abteilung Organisation und Technikgenese.
Canzler, Weert und Andreas Knie (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer anderen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Wien: Böhlau.
Coleman, James S. (1990): Foundations of Social Theory, Cambridge, Mass.: Belknap Press.
Dargay, Joyce M. (2001): The Effect of Income on Car Ownership: Evidence of Asymmetry, in: Transportation Research Part A – Policy and Practice, Vol. 35, S. 807-821.
Dargay, Joyce M. (1999): Income's Effect on Car and Vehicle Ownership, Worldwide: 1960-2015, in: Transportation Research Part A, Vol. 33, S. 101-138.
Dargay, Joyce M., Jean-Loup Madre und Akli Berri (2000): Car Ownership Dynamics Seen Through the Follow-Up of Cohorts: A Comparison of France and UK, in: Transportation Research Record, Issue 1733, S. 31-38.
Dargay, Joyce M. und Petros C. Vythoulkas (1999): Estimation of a Dynamic Car Ownership Model. A Pseudo-Panel Approach, in: Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 33, Part 3, S. 287-302.
Dick, Michael und Theo Wehner (2001): Situationen des Fahrens – alltägliche Aneignung und Allbeweglichkeitswünsche, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 63-86.
Diekmann, Andreas (1995): Umweltbewusstsein oder Anreizstrukturen? Empirische Befunde zum Energiesparen, der Verkehrsmittelwahl und zum Konsumverhalten, in: Andreas Diekmann und Axel Franzen (Hg.), Kooperatives Umwelthandeln. Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen, Zürich: Rüegger, S. 39-68.
Diekmann, Andreas und Ben Jann (2000): Sind die empirischen Ergebnisse zum Umweltverhalten Artefakte? Ein Beitrag zum Problem der Messung von Umweltverhalten, in: Umweltpsychologie, Jg. 4, S. 64-75.
Diekmann, Andreas und Peter Preisendörfer (1992): Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 44, S. 226-251.

Diekmann, Andreas und Peter Preisendörfer (1998): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Low- und High-Cost-Situationen, in: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 27, S. 438-453.

Diekmann, Andreas und Peter Preisendörfer (2001): Umweltsoziologie. Eine Einführung, Reinbek: Rowohlt.

Esser, Hartmut (2000): Soziologie. Spezielle Grundlagen. Band 2: Die Konstruktion der Gesellschaft, Frankfurt a.M.: Campus.

Ewert, Ulf Christian und Alexia Prskawetz (2002): Can Regional Variations in Demographic Structure Explain Regional Differences in Car Use? A Case Study in Austria, in: Population and Environment, Vol. 23, S. 315-345.

Franzen, Axel (1997): Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und zur Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen, Zürich: Rüegger.

Franzpötter, Reiner (1999): Der Sinn fürs Auto und die Lust an der Unterscheidung – Zur Praxeologie des Automobils in der Erlebnisgesellschaft, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 41-61.

Frerichs, Klaus (1999): Die Verlockung des Benzingeruchs – Eine automobilistische Passage in Marcel Prousts „Auf der Suche nach der verlorenen Zeit“, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 281-284.

Gabler, Siegfried und Sabine Häder (Hg.)(2002): Telefonstichproben. Methodische Innovationen und Anwendungen in Deutschland, Münster: Waxmann.

Glatzer, Wolfgang (1998): Haushalte und Haushaltsproduktion in der Bundesrepublik Deutschland, in: Bernhard Schäfers und Wolfgang Zapf (Hg.), Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen: Leske und Budrich, S. 228-299.

Gorr, Harald (1997): Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl, Giessen: Focus.

Granovetter, Mark (1973): The Strength of Weak Ties, in: American Journal of Sociology, Vol. 78, S. 1360-1380.

Günther, Armin (1998): Vernunft, Moral und Ökologie. Einführung in die Risikoforschung, in: Armin Günther, Rolf Haubl, Peter Meyer, Martin Stengel und Kerstin Wüstner (Hg.), Sozialwissenschaftliche Ökologie, Berlin: Springer, S. 135-217.

Hanly, Mark und Joyce M. Dargay (2000): Car Ownership in Great Britain – A Panel Data Analysis, in: Transportation Research Record, Issue 1718, S. 83-89.

Hartmann, Peter (1999): Lebensstilforschung, Opladen: Leske und Budrich.

Hautzinger, Heinz (1995): Umweltbewusstsein und faktisches Verkehrsverhalten – Über Diskrepanzen und deren Abbau, in: Verein Deutscher Ingenieure (Hg.), Lebensstandard, Lebensstil und Energieverbrauch, VDI-Berichte Nr. 1204, Düsseldorf: VDI-Verlag, S. 145-162.

Heine, Hartwig und Rüdiger Mautz (2000): Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung, in: Hellmuth Lange (Hg.), Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt, Opladen: Leske und Budrich, S. 119-142.

Heine, Hartwig, Rüdiger Mautz und Wolf Rosenbaum (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen, Frankfurt a.M.: Campus.

Hilgers, Micha (1994): Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens, 2. Aufl., Herder: Freiburg.

Hodenius, Birgit (1999): Frauen fahren anders! – Zum Wandel der Relevanz und Aktualität eines Themas, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 167-182.

Holte, Hardy (2000): Rasende Liebe. Warum wir aufs Auto so abfahren (und was wir dabei bedenken sollten), Stuttgart: Hirzel.

Huhn, Nikolaus und Matthias Lemke (Hg.)(2000): ÜberLeben ohne Auto, München: ökom.

Kain, John F. (2001): A Tale of Two Cities. Relationships Between Urban Form, Car Ownership and Use and Implications for Public Policy, in: Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 35, Part 1, S. 31-70.

Kampmann, Christian und Gert Wagner (1996): Autofahren und Mineralölsteuererhöhungen: Ein empirischer Ost-West-Vergleich zur Wirkung und Akzeptanz, in: Zeitschrift für angewandte Umweltforschung, Jg. 9, S. 188-199.

Kenworthy, Jeffrey R. und Felix B. Laube (1999): Patterns of Automobile Dependence in Cities: An International Overview of Key Physical and Economic Dimensions with Some Implications for Urban Policy, in: Transportation Research Part A, Vol. 33, S. 691-723.

Kenworthy, Jeffrey R., Felix B. Laube, Peter W. G. Newman, Paul A. Barter, Tamim Raad, Chamlong Poboon und Benedicto Guia Jr. (2000): An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990, Boulder: University Press of Colorado.

Kirchberg, Peter (1999): Der automobile Mangel – Anmerkungen zu den Grundlagen der Automobilkultur in der DDR, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 237-250.

Klocke, Andreas (2000): Methoden der Armutsmessung. Einkommens-, Unterversorgungs-, Deprivations- und Sozialhilfekonzept im Vergleich, in: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 29, S. 313-329.

Knie, Andreas (1999): Plan zur Abschaffung des Privat-Automobils. Ein verkehrspolitischer und wissenschaftssoziologischer Feldversuch, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 129-147.

Knie, Andreas und Markus Petersen (1999): Intermodalität als wissenschaftsbasierte Dienstleistung: Das Unternehmen CHOICE, in: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie und Stephan Rammler (Hg.), Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin: Edition Sigma, S. 133-146.

Krebs, Thomas und Sylvia Behrends (2002): Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2003, in: Wirtschaft und Statistik, Heft 11, S. 952-958.

Kühnel, Steffen und Sebastian Bamberg (1998): Überzeugungssysteme in einem zweistufigen Modell rationaler Handlungen. Das Beispiel umweltgerechteren Verkehrsverhaltens, in: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 27, S. 256-270.

Littig, Beate (1995): Die Bedeutung von Umweltbewusstsein im Alltag, Frankfurt a.M.: Peter Lang.

Madre, Jean-Loup (1990): Long Term Forecasting of Car Ownership and Car Use, in: Peter Jones (Hg.), Developments in Dynamic and Activity-Based Approaches to Travel Analysis, Aldershot: Avebury, S. 406-416.

Maxeiner, Dirk und Michael Miersch (1996): Öko-Optimismus, Düsseldorf: Metropolitan.

Müller, Hannes (1999): Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, Bericht A2 aus dem Nationalen Forschungsprogramm 41 „Verkehr und Umwelt“, Bern: Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale (EDMZ).

Oswald, Wolf D. (1999): Automobilismus und die „gefährlichen Alten“, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 183-195.

Petersen, Rudolf (1995): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten – Das Beispiel Verkehr, in: Wolfgang Joußen und Armin G. Hessler (Hg.), Umwelt und Gesellschaft, Berlin: Akademie Verlag, S. 89-104.

Pickrell, Don und Paul Schimek (1999): Growth in Motor Vehicle Ownership and Use: Evidence from the Nationwide Personal Transportation Survey, in: Journal of Transportation and Statistics, Vol. 2, S. 1-17.

Praschl, Michael, Christine Scholl-Kuhn und Ralf Risser (1994): Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel Verkehrsmittelwahl, Bd. 11 der Schriftenreihe der Sektion I des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, Wien: Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie.

Preisendörfer, Peter (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewusstsein in Deutschland 1991-1998“, Opladen: Leske und Budrich.

Preisendörfer, Peter (2000): Strukturell-situationale Gegebenheiten als Bestimmungsfaktoren der Verkehrsmittelwahl, in: Soziale Welt, Jg. 51, S. 487-501.

Preisendörfer, Peter (2001): Der Öffentliche Personennahverkehr im Test: Ein Monat gratis mit dem ÖPNV, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 72, S. 145-158.

Preisendörfer, Peter, Franziska Wächter-Scholz, Axel Franzen, Andreas Diekmann, Helmut Schad und Stefan Rommerskirchen (1999): Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl, Heft M113 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach: Verlag für neue Wissenschaft.

Projektgruppe Mobilität (1999): Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive, in: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie und Stephan Rammler (Hg.), Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin: Edition Sigma, S. 9-20.

Pucher, John (1998): Urban Transport in Germany: Providing Feasible Alternatives to the Car, in: Transport Reviews, Vol. 18, S. 285-310.

Rammler, Stephan (1999): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung, in: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie und Stephan Rammler (Hg.), Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin: Edition Sigma, S. 39-71.

Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne – Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie, Berlin: Edition Sigma.

Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München (2001): München. Der Wirtschaftsstandort, München: Münchner Stadtverwaltung.

Reutter, Oscar und Ulrike Reutter (1996): Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
Riessland, Andreas (1999): Fahrgefühle – japanische Autowerbung im Rückblick, in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus, S. 251-269.
Romilly, Peter, Haiyan Song und Xiaming Liu (1998): Modelling and Forecasting Car Ownership in Britain. A Cointegration and General to Specific Approach, in: Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 32, Part 2, S. 165-185.
Sachs, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek: Rowohlt.
Schahn, Joachim (1996): Die Erfassung und Veränderung des Umweltbewusstseins, Frankfurt a.M.: Peter Lang.
Schlag, Bernhard (Hg.)(1999): Empirische Verkehrspsychologie, Lengerich: Pabst.
Schmidt, Gert (Hg.)(1999): Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M.: Campus.
Schmidt-Bleek, Friedrich (1994): Wieviel Umwelt braucht der Mensch? MIPS – Das Maß für ökologisches Wirtschaften, Basel: Birkhäuser.
Schulze, Gerhard (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart, Frankfurt a.M.: Campus.
SOEP-Group (2001): The German Socio-Economic Panel (GSOEP) after more than 15 Years – Overview, in: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jg. 70 (Nr. 1), S. 7-14.
Sutter, Liz (2000): AAAA – Die Aufgeklärten, Aufgeweckten, Andersdenkenden, Autofreien, in: Nikolaus Huhn und Matthias Lemke (Hg.), ÜberLeben ohne Auto, München: ökom, S. 106-107.
Tully, Claus J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt – Eine Jugendstudie, München: Olzog.
Tully, Claus J. und Peter Wahler (1996): Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft, in: Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 21. Jg., S. 25-58.
Wächter, Franziska (2002): Determinanten der Verkehrsmittelwahl, Norderstedt: Books on Demand GmbH.
Wootton, John (1999): Replacing the Private Car, in: Transportation Reviews, Vol. 19, S. 157-175.