

SOZIALPROFIL UND LEBENSLAGE VON HAUSHALTEN OHNE AUTO*

Peter Preisendörfer

Zusammenfassung: Autolose Haushalte sind interessant und wichtig, weil sie ohne ein in unserer Gesellschaft bedeutsames Statussymbol auskommen, einen nennenswerten Beitrag zum Umweltschutz leisten und zur Verkehrsbelastung auf den Straßen beitragen. Ausgehend von der Entwicklung der Autolosigkeit in den zurückliegenden 40 Jahren befasst sich der Beitrag mit der Frage, wer die Autofreien sind. Am Beispiel von Freizeitaktivitäten werden zudem alltagspraktische Auswirkungen einer Autolosigkeit untersucht. Als Datenbasis dient die Erhebung 1998 des sozio-ökonomischen Panels. Im Sozialprofil autoloser Haushalte sind die starke Verknüpfung von Auto und Einkommen, der enge Zusammenhang von Auto und Lebensalter sowie das Fehlen eines Effekts der ökologischen Orientierung auf die Autowahrscheinlichkeit drei markante Ergebnisse. In ihrem Freizeitverhalten zeichnen sich die Autolosen durch ein niedrigeres „Aktivierungsniveau“ aus, sind aber trotzdem mit ihrer Freizeit nicht unzufriedener als die Autobesitzer. Die Analyse des Sozialprofils von Haushalten ohne Auto kann dabei helfen, begründete Vermutungen über die Zukunft der Autoausstattung anzustellen. Das Fazit dazu lautet, dass – so sich die Rahmenbedingungen nicht wesentlich ändern – der Aufwärtstrend des Autos wohl noch eine Zeitlang weiter laufen wird.

I. Problemstellung

Trotz des weit verbreiteten Eindrucks einer allumfassenden Automotorisierung lebt in Deutschland noch immer rund ein Viertel aller Haushalte ohne Auto. Einmal vor dem Hintergrund der Vermutung, dass es sich bei den Autolosen um eine anachronistische Restgruppe handelt, ein andermal vor dem Hintergrund des Glaubens, dass sich ein Ende des Automobilzeitalters abzeichnet, weckt das Leben und Überleben ohne Auto wissenschaftliche Neugierde mit Fragen wie: Was sind das für Haushalte, die ohne ein Auto auskommen? Aus welchen Gründen tun sie das? Wie schwer tragen die Autolosen an ihrem Los der Autolosigkeit? Oder wird es überhaupt nicht als ein schweres Los gesehen, sondern z.B. aus ökologischen Gründen bewusst und freiwillig gewählt? Gibt es vielleicht sogar ein „Privileg der Autolosigkeit“ oder so etwas wie eine „Avantgarde der Autofreien“?

Neben wissenschaftlicher Neugierde lassen sich auch handfestere Gründe nennen, die eine Beschäftigung mit autofreien Haushalten nahe legen: Als transportables Statussymbol spielt das Auto im sozialen Distinktionsgeschehen nach wie vor eine wichtige

* Der Beitrag entstand im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten Forschungsprojekts „Sozialprofil, Lebenslage und Mobilität von Haushalten ohne Auto“ (Projekt Pr 237/3–1). Für Anregungen und kritische Hinweise danke ich Andreas Diekmann, Axel Franzen, Kajetan Hinner und Dirk Konietzka.

Rolle. Man kann zwar optimistisch annehmen, dass sich im Zuge der allgemeinen Verbreitung ein entspannteres Verhältnis zum „heilig Blechle“ herauskristallisiert hat (Projektgruppe Mobilität 1999: 11). Gleichwohl muss man dann, wenn das Auto tatsächlich zur Selbstverständlichkeit geworden ist, wohl von einer besonderen Statusgefährdung der Autolosen ausgehen (so z.B. Burkart 1994). Mit Blick auf die persönliche Ökobilanz ist Autolosigkeit ein gewichtiger Beitrag, den eine Einzelperson bzw. ein Haushalt zum Umweltschutz leisten kann. Während die Möglichkeiten, im eigenen Alltagshandeln etwas für den Umweltschutz zu tun, in vielen Bereichen beschränkt sind, ist dies beim Auto nicht der Fall. Nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes wird auf der politischen Ebene vielfach ein Umsteuern im Verkehrswesen angestrebt. Ziel 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: Man kann erstens versuchen, die Zahl der Personen 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.

Angesichts einer mutmaßlich hohen Attraktivität des Autos konzentriert sich die aktuelle Verkehrspolitik auf die Option der selektiven Autonutzung. Problematisch bleibt dabei allerdings die „Verführungskraft des Autos“ (Knie 1999: 131). Im günstigen Fall steht das Auto stets startklar vor der Haustüre und fordert nicht nur zum Einsteigen bei geplanten Wegen auf, sondern bringt auch neue Ideen für ungeplante Wege. Hinzu kommt, dass für Personen, die ein Auto haben, ein ökonomischer Anreiz besteht, dieses in möglichst allen Lebenslagen zu nutzen. Da in Deutschland fast drei Viertel der Autokosten Fixkosten sind und sich dieser Fixkostenblock auf rund 500 DM pro Monat beläuft (Bundesministerium für Verkehr 2000), wird ein Autokilometer ziemlich teuer, wenn monatlich nur 100 km automobil zurückgelegt werden.¹

Die 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 motivieren und zu bestärken, nicht in das Autolager überzugehen. Selbst wenn es durch politische 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 16.000 km, und jeweils um diesen Betrag würde mit jedem Auto weniger die jährliche Summe der Autokilometer sinken.

1 Eine besonders elegante Wendung der Idee der selektiven Autonutzung ist das Konzept der „intermodalen Verkehrsmittelwahl“. Für Andreas Knie (1999) z.B. ist der ideologische Kampf ums Auto inzwischen längst beendet; es gehe nicht mehr um die grundsätzliche Frage „Auto: ja oder nein“, sondern um intermodale Verkehrsangebote und um integrierte Verkehrsdienstleistungen. Auch die Vertreter der Automobilindustrie befürworten Intermodalität, vermutlich weil sie wissen, dass die anderen Modi (mit bescheidenen Beiträgen) das Auto eher stärken denn gefährden.

Will man das Ziel einer Verringerung oder – bescheidener – Stabilisierung der Autoquote erreichen, dürfte es hilfreich sein, mehr und genauere Informationen über die Autolosen zu haben. Eine Literaturrecherche zu diesem Thema führt durchaus zu einigen Treffern, trotzdem sind einschlägige Publikationen ziemlich selten, bunt über verschiedene Disziplinen gestreut und in ihren Anliegen sehr disparat (als Auswahl vgl. Sachs 1984; Hilgers 1994; Canzler 1996; Reutter und Reutter 1996; Alperovich et al. 1999; Bjorner 1999; Buhr et al. 1999; Müller 1999; Pickrell und Schimek 1999; Schmidt 1999; Dargay et al. 2000; Hanly und Dargay 2000; Holte 2000; Dargay 2001).

Es ist das Anliegen des vorliegenden Artikels, einen Beitrag zum Abbau des Informationsdefizits über autolose Haushalte zu leisten. Dazu werden empirische Analysen zur Sozialstruktur und Lebenslage autofreier Haushalte speziell in Deutschland präsentiert. Datenbasis wird die Erhebung 1998 des sozio-ökonomischen Panels (SOEP) sein. Auf die SOEP-Welle 1998 wird deshalb zurückgegriffen, weil in dieser Erhebung Themen des Umweltschutzes einen gewissen Schwerpunkt bildeten, was – neben einer Erfassung der Autoausstattung und der Qualität der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel – auch bestimmte Einzelfragen zu Umwelteinstellungen einschloss. 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 so genannten „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. Alle nachstehenden Analysen beziehen sich, da Autolosigkeit als ein Haushaltsmerkmal gesehen wird, auf die Haushaltsebene. Durch Ausschluss einiger Haushalte (mit fehlenden Werten) reduziert sich die Fallzahl auf 7.621 Haushalte. Der Datensatz wurde mit dem von der SOEP-Gruppe bereitgestellten Haushaltshochrechnungsfaktor gewichtet, und zwar so, dass die ursprüngliche Fallzahl von 7.621 erhalten blieb.²

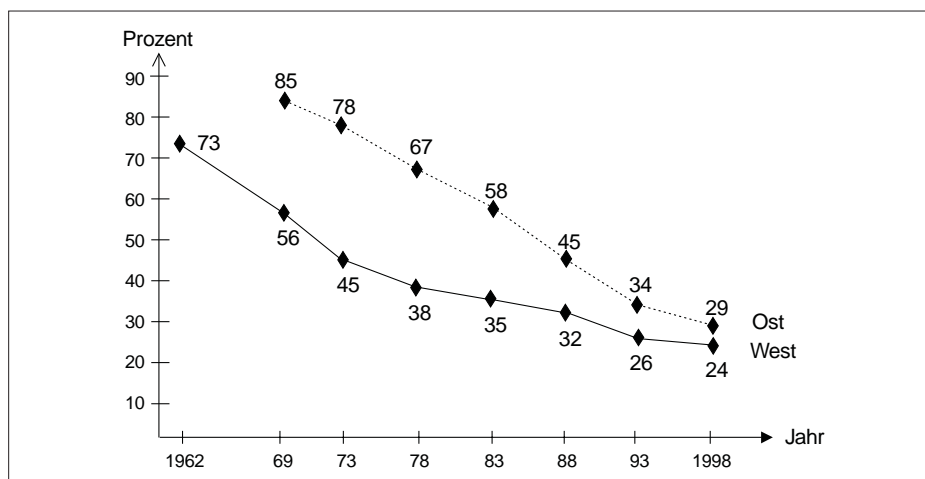
Bevor mit den Analysen auf der Grundlage des SOEP begonnen wird, gibt Abschnitt II einen Einblick in die Entwicklung des Anteils autoloser Haushalte in Deutschland. Abschnitt III porträtiert das Sozialprofil autofreier Haushalte im Lichte bivariater Aufgliederungen. Abschnitt IV vertieft diese Analysen durch eine multivariate Modellierung. Abstellend auf Freizeitaktivitäten wendet sich Abschnitt V alltagspraktischen Folgen einer Autolosigkeit zu. Die Fragestellung dabei lautet, ob und inwieweit sich Haushalte mit und ohne Auto in ihrem Freizeitverhalten unterscheiden. Im Schlussabschnitt VI wird u.a. diskutiert, wofür die vorgestellten Befunde hilfreich sein können und wie es wohl um die Zukunft der Autolosigkeit bestellt sein wird.

2 Über den Hochrechnungsfaktor wird erreicht, dass die disproportional geschichteten SOEP-Teilstichproben (Westdeutsche, Ostdeutsche, Ausländer, Zuwanderer) quantitativ an die Verhältnisse in der Grundgesamtheit angepasst werden.

II. Zum Trend autoloser Haushalte

Während Deutschland in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Wesentlichen ein Eisenbahnland war (Canzler 1999: 27), wurde der Übergang zum Autoland in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts und eigentlich erst ab Ende der 1950er Jahre vollzogen. Die verlässlichste Datenquelle zur Entwicklung der Autoquote in Westdeutschland ist die in einem Turnus von zumeist fünf Jahren stattfindende Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Hier wird bei mehr als 50.000 Haushalten die Ausstattung mit verschiedenen Gebrauchsgütern erfasst, wobei das Auto stets in der Frageliste enthalten ist. Etwas schwieriger gestaltet sich die Rekonstruktion des Trends für Ostdeutschland, da man sich hier auf Angaben aus den statistischen Jahrbüchern der DDR verlassen muss. Wie sich der Anteil autoloser Haushalte in der Zeitspanne von 1962 bis 1998 entwickelt hat, ist in *Abbildung 1* festgehalten (als Literaturquellen siehe Glatzer 1998: 295; Kirchberg 1999: 239).

Abbildung 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.

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 Anfang der 1970er Jahre. Seitdem ist eine gewisse Stabilisierung zu beobachten, die sich freilich überwiegend aus der Logik des Zahlenraums ergibt. In der DDR setzte der Prozess der Automotorisierung später ein, verlief langsamer und bewegte sich bekanntlich fast gänzlich im Kleinwagensegment. Kurz vor der Wende, im Jahr 1988, lebten in Ostdeutschland noch 45 Prozent der Haushalte ohne ein Auto. Die Wiedervereinigung löste im Osten einen regelrechten Motorisierungs-

schub 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.

Was kann man aus *Abbildung 1* lernen? Mit 25 Prozent im Jahr 1998 für Gesamtdeutschland sind die Haushalte ohne Auto eine Gruppe, die quantitativ ins Gewicht fällt, sicher mehr als eine Restkategorie ist 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 schlichtweg vorbei und spiegelt die Sichtweise derer wider, die in der Verkehrspolitik das Sagen haben, nämlich autofahrende Männer in den mittleren Altersgruppen. Weiterhin erinnert uns *Abbildung 1* daran, dass das Auto nicht unvermeidlich, gottgegeben und zwangsläufig ist. Es ist noch keine 30 Jahre her, als mehr als 50 Prozent der Haushalte im Westen und mehr als 80 Prozent der Haushalte im Osten ohne ein Auto gelebt haben. Die Frage ist, ob sich tatsächlich die gesellschaftlichen Bedingungen so stark verändert haben, dass ohne Auto nichts mehr geht. 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; man sollte dabei aber im Auge behalten, dass im Fall einer Trendumkehr (z.B. durch eine Verteuerung des Autofahrens) auch ein Spiralenprozess mit umgekehrtem Vorzeichen in Gang kommen kann.

III. Deskriptive Befunde zu Unterschieden in der Autolosigkeit

Folgt man den Angaben der Personen, die im SOEP den Haushaltsfragebogen beantwortet haben (im weiteren kurz: Haushaltsvorstand), hatten im Jahr 1998 insgesamt 28 Prozent der Haushalte kein Auto. Dieser Prozentsatz liegt über den 25 Prozent der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, 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.

Als mögliche Einflussfaktoren und Aufgliederungsmerkmale sollen vier Gruppen von Variablen ins Blickfeld genommen werden: 1. Haushaltsmerkmale, 2. Kontext- und Infrastrukturmerkmale, 3. soziodemographische Merkmale des Haushaltsvorstands sowie 4. Merkmale zu Umwelteinstellungen und zur Öko-Orientierung des Haushaltsvorstands.

Die Haushaltsmerkmale erstrecken sich auf die Haushaltsgröße und die Einkommenslage des Haushalts. Letztere wurde als eine Art Äquivalenzeinkommen konstruiert, indem das monatliche Haushaltsnettoeinkommen durch die Wurzel der Zahl der Personen im Haushalt dividiert wurde. In den Tabellen wird dies als personenbezogenes Einkommen bezeichnet.

Die Kontext- und Infrastrukturmerkmale beginnen mit der Regionaldifferenzierung West- versus Ostdeutschland. Es folgt die an der Zahl der Einwohner gemessene Ortsgröße. Die Zielpersonen wurden in der 1998er Erhebung auch 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 soziodemographische Merkmale des Haushaltsvorstands finden Berücksichtigung: das Geschlecht (in 57 Prozent der Fälle war die als Haushaltsvorstand Auskunft gebende Person ein Mann), das Lebensalter, der höchste Schulabschluss, Erwerbstätigkeit (wobei „ja“ eine volle oder teilweise Erwerbstätigkeit bedeutet) und die an der aktuellen Staatsangehörigkeit gemessene Nationalität.

Schließlich eröffnet die SOEP-Erhebung 1998 noch die Möglichkeit, Indikatoren der Öko-Orientierung des Haushaltsvorstands daraufhin zu überprüfen, ob sie mit der Autofreiheit zusammenhängen. Als Indikatoren dienen erstens die Mitgliedschaft in einer Umweltgruppe oder -organisation, zweitens die Antwort, dass sich die befragte Person „große Sorgen“ um den Schutz der Umwelt macht, und drittens die Auskunft, dass der Schutz der natürlichen Umwelt für das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Zielperson „sehr wichtig“ ist.

Insgesamt haben wir damit 16 Merkmale, für die in *Tabelle 1* zunächst bivariat nach einem Zusammenhang mit der Autolosigkeit geschaut wird.

Erwartungsgemäß stark ist der Zusammenhang der Autolosigkeit mit der Haushaltsgröße. Der entscheidende Übergang ist dabei der Schritt vom Ein- zum Zwei-Personen-Haushalt, denn hier sinkt die Quote der autofreien Haushalte rapide um 36 Prozentpunkte. Bei den Haushalten mit fünf und mehr Personen deutet sich wieder ein leichter Anstieg im Anteil der Autolosen an, und dafür könnten vermehrte finanzielle Engpässe verantwortlich sein.³ Zweifellos überraschender als der Effekt der Haushaltsgröße ist der ebenfalls massive Zusammenhang mit dem Einkommen. Man hätte zwar erwartet, dass die Besserverdienenden häufiger ein Auto haben, aber der Unterschied von 45 Prozentpunkten im Vergleich der untersten und der obersten Einkommensgruppe 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 würden vor allem die sozial Schwachen betroffen, offenbar nicht so ganz haltbar ist (ausführlicher dazu Preisdörfer 1999: 223–232).

³ Aus der Tatsache, dass die autolosen Haushalte weit überdurchschnittlich häufig Ein-Personen-Haushalte sind, ergibt sich, dass der Anteil der „Autolosen“ beim Übergang von der Haushalts- auf die Personenebene deutlich sinkt. Im SOEP 1998 sind es auf der Personenebene 21 Prozent, die in einem Haushalt ohne Auto leben. Mit Rundungsfehlern kann man also zusammenfassend sagen, dass zum einen jeder vierte Haushalt kein Auto hat und zum anderen jede fünfte Person in einem Haushalt ohne Auto lebt. Um die Analysen nicht durch wiederholte Ebenenwechsel zu verkomplizieren, beschränken sich alle nachstehenden Auswertungen auf die Haushaltsebene.

Tabelle 1: Quote autoloser Haushalte in Abhängigkeit von verschiedenen Merkmalen (Prozentangaben)

Haushaltsmerkmale			
<i>Haushaltsgröße</i>			<i>Personenbezogenes Einkommen</i>
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			
<i>Landesteil</i>		<i>Gute Eisenbahn-Anbindung</i>	
Westdeutschland	27,3	Nein	26,9
Ostdeutschland	33,3	Ja	30,4
<i>Ortsgröße/Einwohner</i>		<i>Gute Bus-Anbindung</i>	
Unter 2.000	16,9	Nein	25,9
2.000– 4.999	26,7	Ja	28,9
5.000– 19.999	21,6	<i>Gute Straßenbahn-Anbindung</i>	
20.000– 49.999	25,3	Nein	26,1
50.000– 99.999	21,3	Ja	38,9
100.000–499.999	35,3	<i>Gute S/U-Bahn-Anbindung</i>	
500.000+	41,6	Nein	25,9
		Ja	38,0
Soziodemographische Merkmale des Haushaltsvorstandes			
<i>Geschlecht</i>		<i>Schulbildung</i>	
Mann	17,8	Volks-/Hauptschule	36,4
Frau	43,0	Mittel-/Realschule	21,8
<i>Alter in Jahren</i>		Fachhochschulreife	18,5
16–25	36,8	Abitur	16,3
26–35	13,7	<i>Erwerbstätigkeit</i>	
36–45	14,8	Nein	47,5
46–55	16,9	Ja	12,3
56–65	23,5	<i>Nationalität</i>	
66–75	48,0	Deutsch	28,4
76+	79,5	Ausländer	28,6
Merkmale zur Öko-Orientierung des Haushaltsvorstandes			
<i>Mitglied in Umweltgruppe</i>		<i>Umweltschutz für Wohlbefinden „sehr wichtig“</i>	
Nein	28,7	Nein	27,1
Ja	22,5	Ja	30,5
<i>Große Sorgen um Umweltschutz</i>			
Nein	27,6		
Ja	29,9		

Mit einer Differenz von 6 Prozentpunkten entspricht der West-Ost-Unterschied im SOEP weitgehend dem, was sich schon in der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe gezeigt hat (*Abbildung 1*). Sehr deutlich variiert die Quote der Haushalte ohne Auto mit der Ortsgröße. Die wesentliche Trennlinie verläuft hier zwischen Orten mit weniger und solchen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Im Vergleich zum Einfluss der Ortsgröße fallen die Unterschiede in Abhängigkeit von der Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel 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 1* Unterschiede, allerdings gibt es hier eine Vermischung mit der Ortsgröße, weil Straßenbahnen und S/U-Bahnen in der Regel nur in größeren Städten fahren.

Haushalte mit einem weiblichen Haushaltsvorstand sind 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 z.B. auch Buhr 1999; Hodenius 1999; Heine und Mautz 2000). In Abhängigkeit vom Alter ergibt sich ein u-förmiges Verlaufsmuster der Autofreiheit. Wohl in erster Linie bedingt durch „Startprobleme“ (noch kein Führerschein, in Ausbildung, niedriges Anfangseinkommen), sind bei einem Alter des Haushaltsvorstands bis 25 noch mehr als ein Drittel der Haushalte autolos. Schon in der nächsten Altersgruppe der 26–35-Jährigen erreicht die Autolosigkeit ihr Minimum. Sodann steigt die Autolosigkeit mit dem Alter bis auf 79 Prozent. Mit zunehmender Schulbildung sinkt der Anteil der Autolosen, wobei sich der Unterschied zwischen denjenigen mit Hauptschulabschluss und mit Abitur auf 20 Prozentpunkte beläuft. Wenig überraschend ist, dass eine Erwerbstätigkeit des Haushaltsvorstands mit einer niedrigeren Quote der Autolosigkeit verknüpft ist. Schließlich bestehen auf der bivariaten Analyseebene keine Unterschiede in Abhängigkeit von der Nationalität des Haushaltsvorstands.

Während die bisher betrachteten Merkmalsgruppen 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 sogar um sechs Prozentpunkte höher als im Fall keiner Mitgliedschaft. Bei den beiden anderen Öko-Indikatoren sind die Prozentwertdifferenzen von Anfang an marginal.

IV. Ergebnisse multivariater Analysen zur Autolosigkeit

Bivariate Aufgliederungen 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 Ortsgrößeneffekt primär durch die Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel hervorgebracht wird. Oder ein Effekt der Öko-Orientierung könnte dadurch verdeckt werden, dass z.B. die Mitglieder von Umweltgruppen gleichzeitig ein überdurchschnittliches Einkommen haben, eher den mittleren Altersgruppen angehören, erwerbstätig sind usw. Um für diese Interkorrelationen der Einflussfaktoren statistisch zu kontrollieren, ist eine multivariate Modellierung an-

gebracht. 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 1* sollen bei dieser Regression die Faktoren „Haushaltsgröße“ und „Alter“ in einfacher und quadrierter Form berücksichtigt werden. Die vier Dummy-Variablen zur Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel werden zu einem Index mit einer Spannweite von 0–4 aufaddiert. Und auch die drei Öko-Indikatoren werden zu einem Index mit dem Wertebereich von 0–3 zusammengefasst. Mit diesen Spezifikationen ergibt sich ein Logit-Modell, das den Effekt von 13 Kovariaten auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit der Haushalte untersucht. Die Ergebnisse der Modellschätzung finden sich in *Tabelle 2*.

Tabelle 2: 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
Bildung in Jahren	-0,07*	3,43
Erwerbstätigkeit (1 = Ja)	-0,46*	3,86
Nationalität (1 = Ausländer)	1,28*	7,51
Öko-Orientierung	-0,07	1,29
Konstante	3,51*	7,37
Pseudo-R ² /Fallzahl	0,39	4807

Erläuterung: * signifikant auf dem Ein-Prozent-Niveau. Pseudo-R² als Maß für die Anpassungsgüte des Modells ist die prozentuale Likelihood-Verbesserung gegenüber dem Modell ohne Kovariaten.

Inhaltlich zeigen sich insgesamt zwar keine gravierenden Abweichungen von den Befunden auf der bivariaten Ebene, gleichwohl werden in *Tabelle 2* einige Punkte deutlicher und einige Verschiebungen sind durchaus erwähnenswert: Gemessen bzw. abgeschätzt an den t-Werten ist die Haushaltsgröße der stärkste Einflussfaktor 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. Einen unbestrittenen zweiten Platz nimmt das Einkommen ein. Dass der Einkommenseffekt stärker ist als z.B. der Effekt der Ortsgröße, ist ein Befund, der nicht ohne weiteres zu erwarten war. Im Wechselspiel von Ortsgröße und Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel zeigen die Ergebnisse an, dass beide Faktoren eine Rolle spielen. Im Vergleich zu einem Modell, das

die „Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel“ nicht berücksichtigt, ist der Ortsgrößeneffekt in *Tabelle 2* 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 Zielen. Auch unter sonst gleichen Umständen gilt, dass Personen mit höherer Bildung stärker zum Auto neigen, sprich seltener autolos sind. Generell kann man wohl annehmen, dass mit zunehmender Bildung die Mobilität steigt, und das dürfte für Flugreisen, die Nutzung der Bahn und eben auch für das Auto gelten. Abweichend von den bivariaten Ergebnissen bringt das multivariate Modell für die Nationalität einen signifikanten Effekt dergestalt, dass „Ausländerhaushalte“ häufiger kein Auto haben. Schrittweise Schätzungen des 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 1*). Für die Öko-Orientierung hätte man einen positiven Effekt auf die Wahrscheinlichkeit einer Autofreiheit erwartet. Laut *Tabelle 2* hat der Koeffizient ein negatives Vorzeichen, ist aber nicht signifikant. Das Fehlen eines Öko-Effekts auf die Autoentscheidung harmonisiert mit Befunden anderer Studien, dass allgemeine Umwelteinstellungen das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten nur mäßig bis überhaupt nicht beeinflussen (vgl. statt vieler Praschl et al. 1994; Petersen 1995; Franzen 1997; Diekmann und Preisendörfer 1998, 2001: Kap. IV).⁴

Werfen wir in *Tabelle 2* noch einen Blick auf die über Pseudo-R² gemessene Anpassungsgüte des Modells, signalisiert der Wert von 0,39 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 Autobeachtung (Beispiel: Hilgers 1994) – relativ problemlos nachvollziehen kann.

Gegen die Ergebnisse von *Tabelle 2*, soweit sie sich auf die individuellen Merkmale vom Geschlecht bis zur Öko-Orientierung 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, so dass 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, bleiben mit Ausnahme der

⁴ Auch eine Modellierung der Öko-Orientierung dergestalt, dass man den Index mit einer Spannweite von 0–3 in drei Dummy-Variablen mit der Indexausprägung 0 als Referenzkategorie zerlegt, ändert am Ergebnis nichts: Keine der drei Dummies hat einen signifikanten Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit einer Autolosigkeit, und die Koeffizienten aller drei Dummies haben ein negatives Vorzeichen.

Öko-Orientierung die Vorzeichen der Individualeffekte in den beiden Teilmodellen so, wie sie auch im Gesamtmodell sind. Der Öko-Effekt ist in dem Modell für die Mehr-Personen-Haushalte zwar positiv, aber weiterhin nicht signifikant. 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 2* zeigt, wohl unabhängig davon zutrifft, ob eine Person nun Haushaltsvorstand ist oder nicht.⁵

Die getrennte Modellschätzung für Ein- und Mehr-Personen-Haushalte ist logisch äquivalent mit der Überprüfung von Interaktionseffekten in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße. Ohne eine spezielle Theorie und in explorativer Absicht wurden mit dem Modell in *Tabelle 2* als Ausgangspunkt noch weitere Interaktionseffekte empirisch überprüft. Nennenswerte Ergebnisse dieser Überprüfungen lassen sich in Stichworten folgendermaßen zusammenfassen:

- Noch mit Bezug auf die Haushaltsgröße erweist sich, dass die Güte der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel die Autoentscheidung von Ein-Personen-Haushalten stark, die von Mehr-Personen-Haushalten aber nur schwach beeinflusst.
- Im Vergleich von Deutschland West und Ost fällt auf, dass die negativen Einkommens- und Bildungseffekte im Osten stärker ausgeprägt sind als im Westen.
- Die Differenzierung der Modellschätzungen nach Stadt/Land (Orte über und unter 100.000 Einwohner) ergibt, dass die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel für die Autoentscheidung der Städter in hohem Maße von Bedeutung ist, während sie bei den Ländlern praktisch keinen Einfluss hat.
- Ein deutlicher Interaktionseffekt zeigt sich stets für die älteren Frauen. Es ist nicht nur so, dass zum einen Frauen und zum anderen Ältere häufiger ohne Auto leben, vielmehr liefert die spezielle Konfiguration „Frau und höheres Lebensalter“ nochmals einen signifikanten Zusatzeffekt in Richtung Autolosigkeit.

V. Folgewirkungen einer Autolosigkeit am Beispiel des Freizeitverhaltens

Nachdem bis jetzt das Sozialprofil autofreier Haushalte im Mittelpunkt stand, soll in diesem Abschnitt zu alltagspraktischen Auswirkungen einer Autolosigkeit übergegangen werden. Exemplarisch kann dabei mit den SOEP-Daten untersucht werden, ob sich Haushalte mit und ohne Auto in ihren Freizeitaktivitäten voneinander unterscheiden. Wie bei den Bestimmungsfaktoren der Autolosigkeit wird auch hier auf den Haushaltsvorstand als Auskunft- 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

⁵ Eine zweite Möglichkeit, dem Einwand zu begegnen, besteht darin, die Analyse von der Haushaltsebene auf die Personenebene umzustellen. Die Schätzung eines Modells auf der Personenebene der SOEP-Erhebung 1998 ergibt: Die Vorzeichen aller Koeffizienten entsprechen denen in *Tabelle 2*; die Abfolge in der relativen Stärke der Einflussfaktoren ändert sich nur unwesentlich (Ausnahme: der Fraueneffekt schwächt sich deutlich ab); auch der Befund, dass die Öko-Orientierung der einzige nicht-signifikante Effekt ist, bleibt erhalten.

nicht nur davon ab, ob sie in ihrem Haushalt ein Auto hat oder nicht, sondern auch und vermutlich in stärkerem Maße von anderen Faktoren. Diese anderen Faktoren müssen kontrolliert werden, und erst mit dieser Drittvariablenkontrolle macht es Sinn, nach einem eigenständigen „Autoeffekt“ Ausschau zu halten. Dies 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 Antwortskala zur Erfassung der Häufigkeit von 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.⁶ Neben der eigentlich interessierenden Kovariate der Autolosigkeit werden in allen Regressionen die zehn folgenden, aus den Abschnitten III und IV zumeist schon bekannten Kontrollvariablen verwendet: Haushaltsgröße, personenbezogenes Einkommen, Landesteil, Ortsgröße, Geschlecht, Alter, Schulbildung, Erwerbstätigkeit, Nationalität und subjektiver Gesundheitszustand. Mit der Beschränkung, dass nur die Effekte der Autolosigkeit (standardisierte Regressionskoeffizienten und deren t-Werte) berichtet werden, präsentiert *Tabelle 3* die Ergebnisse. Um den Überblick zu erleichtern,

Tabelle 3: 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 Partei, Bürgerinitiative 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 Ein-Prozent-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, Schulbildung, Erwerbstätigkeit, Nationalität, subjektiver Gesundheitszustand) als unabhängigen Variablen.

⁶ Verwendet man in einer alternativen Modellierung ordinale Logit-Regressionen, ergeben sich inhaltlich keine wesentlich anderen Befunde als im Fall des Rückgriffs auf OLS-Regressionen.

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

Das erste und vermutlich wichtigste Ergebnis in *Tabelle 3* 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 mitunter artikulierte Vermutung, die Autolosen würden häusliche Freizeitaktivitäten häufiger und umgekehrt außerhäusliche seltener ausüben (vgl. z.B. Burwitz und Koch 1996; Reutter und Reutter 1996), findet keine bzw. bestenfalls eine partielle Bestätigung. Trotz definitorischer Abgrenzungsprobleme auf der Dimension „häuslich – außerhäuslich“ handelt es sich bei den meisten Tätigkeiten in *Tabelle 3* relativ eindeutig um „outdoor“-Aktivitäten, so dass das negative Vorzeichen der Koeffizienten mit der angesprochenen Vermutung 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 in *Tabelle 3* im einzelnen, ist der massive Effekt im Fall der Autopflege und -reparatur wenig überraschend und resultiert aus der Natur der Sache. Sehr klar ist auch das Ergebnis, dass in Autohaushalten mehr Ausflüge gemacht und Kurzreisen unternommen werden. Da man davon ausgehen kann, dass dabei meist das Auto verwendet wird, unterstützt dies die These vom Verführungscharakter des Autos (Abschnitt I). Nochmals 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 noch zwei weitere Informationen aus der SOEP-Erhebung 1998 genutzt: Der Aussage „Meine Freizeit verbringe ich am liebsten zu Hause“ stimmen 67 Prozent der Autolosen und 64 Prozent der Autobesitzer zu. Nicht nur bivariat, sondern auch in einem multivariaten Modell, das die Kontrollvariablen wie in *Tabelle 3* 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 weiterhin gefragt, wie zufrieden die Auskunftspersonen mit ihrer Freizeit sind. Im bivariaten Vergleich stufen sich 59 Prozent der Autolosen, aber nur 46 Prozent 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.

VI. Schlussdiskussion

Die vorgetragenen Befunde zum Sozialprofil autoloser Haushalte könnten in mehreren Punkten für die Verkehrspolitik und für die alltagspraktische Bewältigung von Verkehrsproblemen nützlich sein. Bereits in Abschnitt III wurde darauf verwiesen, dass der Tatbestand, dass rund ein Viertel der Haushalte kein Auto hat, in allen Diskussionen darüber Berücksichtigung verdient, welche Verteilungswirkungen mit einer Erhöhung/Senkung der Benzinpreise, mit höheren/niedrigeren Parkgebühren, mit einem Ausbau der Autobahnen usw. verbunden sind. Bei Berücksichtigung aller Haushalte ist es – auf Grund der Regelmäßigkeiten beim Autobesitz – mit Sicherheit so, dass z.B. höhere Benzinpreise mittlere Einkommensgruppen am stärksten, untere und höhere Einkommenspositionen hingegen weniger stark belasten; nur und erst dann, wenn man die Analyse auf Autohaushalte beschränkt, stellt sich eine regressive Belastungswirkung ein (vgl. dazu z.B. auch Kampmann und Wagner 1996).

Sollte es tatsächlich so sein, dass die Verkehrspolitik – auch im Sinne der Aufrechterhaltung einer „reibunglosen Automobilität“⁷ – die Autolosen als Zielgruppe entdeckt, können die vorgestellten Befunde bei einer genaueren Charakterisierung dieser Zielgruppe und bei Überlegungen hinsichtlich politischer Maßnahmen behilflich sein. So z.B. haben Aufforderungen und Ermunterungen hin zu einem Leben ohne Auto wohl überhaupt nur in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern eine gewisse Aussicht auf Erfolg. Eine Aufrechterhaltung oder ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs mag auch auf dem Land gewünscht werden, den Zug zum Auto werden Busse und Regionalbahnen dort aber kaum aufhalten. Weiterhin lässt sich mit ökologischen Argumenten und mit Appellen an das Umweltbewusstsein beim Auto nur wenig in Bewegung setzen, was allerdings – mit Ausnahmen (z.B. Kühnel und Bamberg 1998) – auch schon frühere Studien gezeigt haben. Aus der starken Einkommensabhängigkeit lässt sich herleiten, dass das Auto offenbar in hohem Maße am Geld hängt. Es drängt sich der Eindruck auf, dass viele, die kein Auto haben, ein solches gerne hätten, es sich aber nicht leisten können. Zur empirischen Bekräftigung dieses Eindrucks wären allerdings bei Personen ohne Auto gezielte Erhebungen notwendig, die zum einen deren Motivlage genauer erkunden und zum anderen eine Verankerung auf der Dimension „freiwillig versus unfreiwillig autolos“ versuchen. Hinweise auf eine zahlenmäßig ins Gewicht fallende „Avantgarde von Autofreien“ – z.B. mit der Spezifikation, dass Personen mit hoher Bildung, überdurchschnittlichem Einkommen und hohem Umweltbewusstsein sich bewusst für ein Leben ohne Auto entschieden haben – lassen sich aus der SOEP-Erhebung 1998 nicht herausfiltern. In überspitzter Form legen die Ergebnisse eher eine Definition der Autolosen als eine AAA-Zielgruppe nahe, womit nicht aufgeklärt, aufgeweckt, andersdenkend gemeint ist (Sutter 2001), sondern arm, alt, in Ausbildung.

Wie nun wird es mit dem Auto und speziell mit der Autolosigkeit vermutlich weiter gehen? 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-

⁷ Ein Blick auf die Stau- und eindrucklicher noch auf die Unfallstatistiken legt es nahe, an dieser Stelle einschränkende Anführungszeichen zu setzen.

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 (vgl. ausführlicher Madré 1990; Büttner und Grübler 1995; Dargay et al. 2000). 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 (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 so genannte 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 Zunahme der Zahl der Autos zu rechnen. Dasselbe gilt dann, wenn im Suburbanisierungsprozess die Menschen weiterhin in die Vorstädte und das entferntere Umfeld von Städten ziehen. In Abschnitt III wurde 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 (nach dem Muster: 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; Getränkeboxen haben ein hohes Gewicht), kann es durchaus passieren, dass in einigen Jahren mehr Männer als Frauen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Die steigende Erwerbsbeteiligung und höhere Bildungsabschlüsse, wiederum speziell bei den Frauen, sind zwei weitere Trends, die dem Auto insgesamt förderlich sein dürften.⁸

In den USA hatten im Jahr 1995 lediglich 8 Prozent 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 Anglei-

8 Die zu erwartenden Veränderungen im Gefüge von Geschlecht, Alter und Autonutzung kündigen sich eindrucksvoll bei den Anteilen derer an, die einen Führerschein haben: In der SOEP-Erhebung 1998 hatten bei den Frauen im Alter von 20–29 Jahren 84 Prozent einen Führerschein, 30–39 Jahre 88 Prozent, 40–49 Jahre 82 Prozent, 50–59 Jahre 69 Prozent, 60–69 Jahre 48 Prozent, 70–79 Jahre 30 Prozent und 80 Jahre und älter 10 Prozent. Die entsprechenden Prozentsätze mit gültigem Führerschein beliefen sich bei den Männern in den sieben Altersgruppen auf: 92, 94, 91, 89, 87, 77 und 50 Prozent.

chung an US-Gegebenheiten auch nicht zu erwarten. Etliche Trends im Angebot und in der Nachfrage nach Autos haben jedoch zweifellos länderübergreifenden Charakter, z.B. der Drang zum Zweit- oder Drittwagen, die Neigung zu PS-stärkeren Fahrzeugen und generell die Abkehr vom konventionellen Allzweckauto hin zu funktional differenzierten Gefährten.

Literatur

- Alperovich, Gershon, Joseph Deutsch und Yaffa Machnes*, 1999: The Demand for Car Ownership: Evidence from Israeli Data, *International Journal of Transport Economics* 26: 351–375.
- Bjorner, Thomas B.*, 1999: Demand for Car Ownership and Car Use in Denmark: A Micro Econometric Model, *International Journal of Transport Economics* 26: 377–395.
- Büttner, Thomas, und Arnulf Grübler*, 1995: The Birth of a „Green“ Generation? Generational Dynamics of Resource Consumption Patterns, *Technological Forecasting and Social Change* 50: 113–134.
- Buhr, Regina*, 1999: Neue Nutzungskontexte – Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. S. 105–131 in: *Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie und Stephan Rammner* (Hg.): *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin: Edition Sigma.
- Buhr, Regina, Weert Canzler, Andreas Knie und Stephan Rammner* (Hg.), 1999: *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin: Edition Sigma.
- Bundesministerium für Verkehr* (Hg.), 2000: *Verkehr in Zahlen 2000*. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- Burkart, Günter*, 1994: Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität, *Soziale Welt* 43: 216–241.
- Burwitz, Hiltrud, und Henning Koch*, 1996: Autolose Mobilität in Bremen – Fragestellungen und Methoden. S. 61–92 in: Arbeitsgruppe Personenverkehr im Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ (Hg.): *Die Mobilität von autolosen Haushalten*. Bremen: Arbeitspapier Nr. 24 der ZWE „Arbeit und Region“ an der Universität Bremen.
- Canzler, Weert*, 1996: Das Zauberehrings-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. S. 19–40 in: *Gert Schmidt* (Hg.): *Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilität*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Dargay, Joyce M.*, 2001: The Effect of Income on Car Ownership: Evidence of Asymmetry, *Transportation Research* (im Erscheinen).
- Dargay, Joyce M., Jean-Loup Madré und Akli Berri*, 2000: Car Ownership Dynamics Seen Through the Follow-Up of Cohorts: A Comparison of France and UK, *Transportation Research Record*, Issue 1733: 31–38.
- Diekmann, Andreas, und Peter Preisendörfer*, 1998: Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Low- und High-Cost-Situationen. Eine empirische Überprüfung der Low-Cost-Hypothese, *Zeitschrift für Soziologie* 27: 438–453.
- Diekmann, Andreas, und Peter Preisendörfer*, 2001: *Umweltsoziologie. Eine Einführung*. Reinbek: Rowohlt.
- Franzen, Axel*, 1997: *Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und zur Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen*. Zürich: Rüegger.
- Glatzer, Wolfgang*, 1998: Haushalte und Haushaltsproduktion in der Bundesrepublik Deutschland. S. 228–299 in: *Bernhard Schäfers und Wolfgang Zapf* (Hg.): *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. Opladen: Leske + Budrich.
- Hanly, Mark, und Joyce M. Dargay*, 2000: Car Ownership in Great Britain – A Panel Data Analysis, *Transportation Research Record*, Issue 1718: 83–89.
- Heine, Hartwig, und Rüdiger Mautz*, 2000: Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. S. 119–142 in: *Hellmuth Lange* (Hg.): *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt*. Opladen: Leske + Budrich.

- 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. S. 167–182 in: *Gert Schmidt* (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M.: Campus.
- Holte, Hardy*, 2000: Rasende Liebe. Warum wir aufs Auto so abfahren (und was wir dabei bedenken sollten). Stuttgart: Hirzel.
- Kampmann, Christian*, und *Gert Wagner*, 1996: Autofahren und Mineralölsteuererhöhungen: Ein empirischer Ost-West-Vergleich zur Wirkung und Akzeptanz, *Zeitschrift für angewandte Umweltforschung* 9: 188–199.
- Kirchberg, Peter*, 1999: Der automobile Mangel – Anmerkungen zu den Grundlagen der Automobilkultur in der DDR. S. 237–250 in: *Gert Schmidt* (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M.: Campus.
- Knie, Andreas*, 1999: Plan zur Abschaffung des Privat-Automobils. Ein verkehrspolitischer und wissenschaftssoziologischer Feldversuch. S. 129–147 in: *Gert Schmidt* (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M.: Campus.
- Kühnel, Steffen*, und *Sebastian Bamberg*, 1998: Überzeugungssysteme in einem zweistufigen Modell rationaler Handlungen. Das Beispiel umweltgerechteren Verkehrsverhaltens, *Zeitschrift für Soziologie* 27: 256–270.
- Madré, Jean-Loup*, 1990: Long Term Forecasting of Car Ownership and Car Use. S. 406–416 in: *Peter Jones* (Hg.): Developments in Dynamic and Activity-Based Approaches to Travel Analysis. Aldershot: Avebury.
- 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“. S. 183–195 in: *Gert Schmidt* (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M.: Campus.
- Petersen, Rudolf*, 1995: Umweltbewußtsein und Umweltverhalten – Das Beispiel Verkehr. S. 89–104 in: *Wolfgang Joußen* und *Armin G. Hessler* (Hg.): Umwelt und Gesellschaft. Berlin: Akademie Verlag.
- Pickrell, Don*, und *Paul Schimek*, 1999: Growth in Motor Vehicle Ownership and Use: Evidence from the Nationwide Personal Transportation Survey, *Journal of Transportation and Statistics* 2: 1–17.
- Praschl, Michael*, *Christine Scholl-Kuhn* und *Ralf Risser*, 1994: Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel Verkehrsmittelwahl. Band 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 + Budrich.
- Projektgruppe Mobilität*, 1999: Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive. S. 9–20 in: *Regina Buhr*, *Weert Canzler*, *Andreas Knie* und *Stephan Rammner* (Hg.): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin: Edition Sigma.
- Reutter, Oscar*, und *Ulrike Reutter*, 1996: Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Sachs, Wolfgang*, 1984: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek: Rowohlt.
- Schmidt, Gert* (Hg.), 1999: Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M.: Campus.
- Sutter, Liz*, 2001: AAAA – Die Aufgeklärten, Aufgeweckten, Andersdenkenden, Autofreien. S. 106–107 in: *Nikolaus Huhn* und *Matthias Lembke* (Hg.): ÜberLeben ohne Auto. 2. Aufl. München: ökom.
- Korrespondenzanschrift*: Prof. Dr. Peter Preisendörfer, Universität Rostock, Institut für Soziologie, D-18051 Rostock
E-Mail: peter.preisendoerfer@wisofak.uni-rostock.de