



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 15

August 1991

WERNER BRÖG / ERHARD ERL: VERHALTENSBEINFLUSSUNG NACH DEM PUBLIC AWARENESS-KONZEPT

Auch Nachteile für den Pkw-Verkehr finden bei Bürgern breite Zustimmung

Wichtigstes Ergebnis Eine große Mehrheit der Bürger(innen) wünscht Vorrang für Fahrradförderung. Die in verschiedenen Städten befragten "Meinungsbildner" dagegen glauben, dass die meisten Bürger wie sie selbst wünschen, dass Fahrradförderung nur betrieben werden sollte, soweit es im Falle eines Konflikts in der Verkehrsplanung nicht zu Nachteilen für den Pkw-Verkehr kommen kann.

Zum Inhalt Die meisten Bürger von 17 vom Münchner Institut Socialdata befragten Städten in Deutschland, Österreich und den Niederlanden wünschen Vorrang fürs Fahrrad. In Delft (NL) und in Berlin (D) würden sich mehr als 90% der Bürger im Falle eines Konflikts in der Verkehrsplanung für den Vorzug des Fahrrads entscheiden, selbst wenn dabei etwa Nachteile für Pkw entstehen würden (Abb. 1). In den am nordrhein-westfälischen Förderprogramm für fahrradfreundliche Städte beteiligten Städten Troisdorf, Gladbeck und Lünen sind es 77% der Bürger, aber nur 33% der örtlichen "Meinungsbildner". Und immerhin noch 69% der Bürger sind dafür, den ÖPNV gegenüber dem Auto zu bevorzugen.

Die Befragung zeigt, dass "Meinungsbildner" eine weitgehend falsche Vorstellung davon haben, was die Bürger denken (Abb. 2-3). Fünf von sechs Bürger(innen) betrachten das Fahrrad als umweltfreundliche förderungswürdige Alternative im Stadtverkehr. Von den Meinungsbildnern wird der Bevölkerung diese positive Würdigung des Fahrrads nicht zugetraut (Abb. 4). Ähnliche Fehleinschätzungen zeigen Meinungsbildner über die Maßnahmen "Mehr Parkplätze in der Innenstadt" (55% der Bürger dagegen, Abb. 5) und "Einsparungen beim Radwegbau und Verwendung dieser Mittel für den Straßenbau" (75% dagegen, Abb. 6).

Übereinstimmend dagegen meinen acht von zehn Bürgern und fast so viele Meinungsbildner dass es gefährlich ist, in ihrer Stadt mit dem Fahrrad zu fahren (Abb. 7). Gemeinsam unterschätzen Bürger(innen) und Meinungsbildner den Anteil des Nichtmotorisierten Verkehrs. Der motorisierte Indi-



vidualverkehr und der ÖPNV hingegen werden deutlich überschätzt (Abb. 8).

Weil subjektive Faktoren (das "kommunale Klima") für die Fahrradnutzung mindestens gleich wichtig sind wie die Fahrradinfrastruktur ("systembedingte Faktoren"), können Verhaltensänderungen durch Maßnahmen, die auf Einschätzung und subjektive Wahrnehmungen einwirken, gleichermaßen aktiviert werden wie durch Investitionen im Angebotsbereich. Folglich gehört Öffentlichkeitsarbeit als integraler Bestandteil zu Verkehrspolitik und -planung. Empfohlen wird, dazu die akzeptierten positiven Werte des Fahrrads (umweltfreundlich, innenstadtentlastend, stadtverkehrsgerecht Abb. 9) als Argumente ebenso zu nutzen wie die negativen Folgen des PKW-Verkehrs und die falschen Meinungen von Meinungsbildnern ins Bewusstsein zu bringen.

Vortragspapier "Verhaltensbeeinflussung nach dem Public Awareness-Konzept - dargestellt am Beispiel der Fahrrad-Förderung" von Werner Brög und Erhard Erl. Paper für das Seminar "Verkehrsbedingte Umweltbelastungen" im Rahmen der UTECH 91 in Berlin

Autoren/Anschrift Werner Brög; Dipl.-Geogr. Erhard Erl, Socialdata, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH, Hans Grässel-Weg 1, 8000 München 70, Tel. +49-89/71108-1; Fax +49-89/716420.

BRR 15 (FDF 144 vom 29.6.1991)

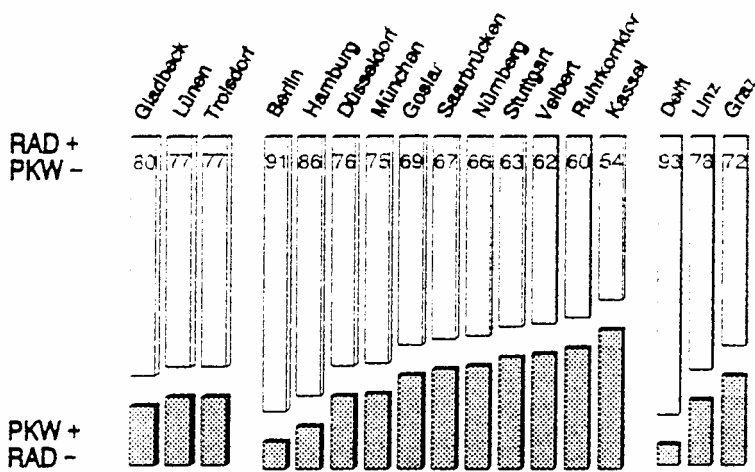


Abb. 1

4

**SAG' DER MEHRHEIT,
DASS SIE KEINE MINDERHEIT IST**

KONFLIKTE IN DER VERKEHRSPANUNG



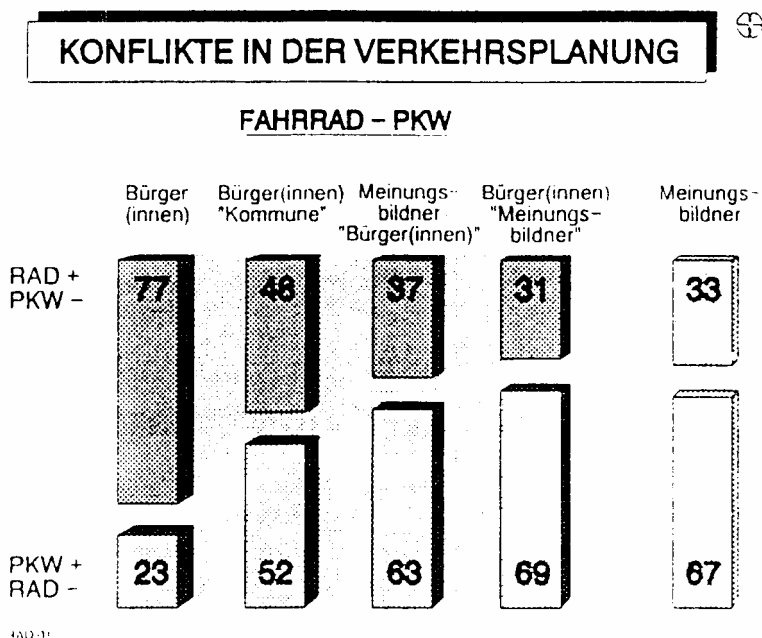
- Im Falle eines Konfliktes in der Verkehrsplanung würden sich die Bundesbürger mehrheitlich für eine Lösung entscheiden, die das Fahrrad bevorzugt.
- Etwaige Nachteile für den PKW würden sie nicht von dieser Präferenzierung des Fahrrades abhalten.
- Diese Bewertung findet sich auch in ausländischen Städten.



Abb. 2

In einer der drei genannten Städte sind drei von vier (72%) Bürger(inne)n der Meinung, dass in einem Planungskonflikt zwischen Fahrrad und PKW in ihrer Stadt dem Fahrrad der Vorzug gegeben werden soll, selbst wenn es dadurch zu Nachteilen für den PKW-Verkehr kommt. Bei den Meinungsbildnern dieser Stadt ist der Anteil der Fahrrad-Befürworter geringer (33%). Diese eigene Einstellung unterstellen sie auch den Bewohner(inne)n ihrer Stadt. Dagegen haben die Bürger(innen) ein ganz gutes Gefühl über die Stimmung bei ihren kommunalen Repräsentanten.

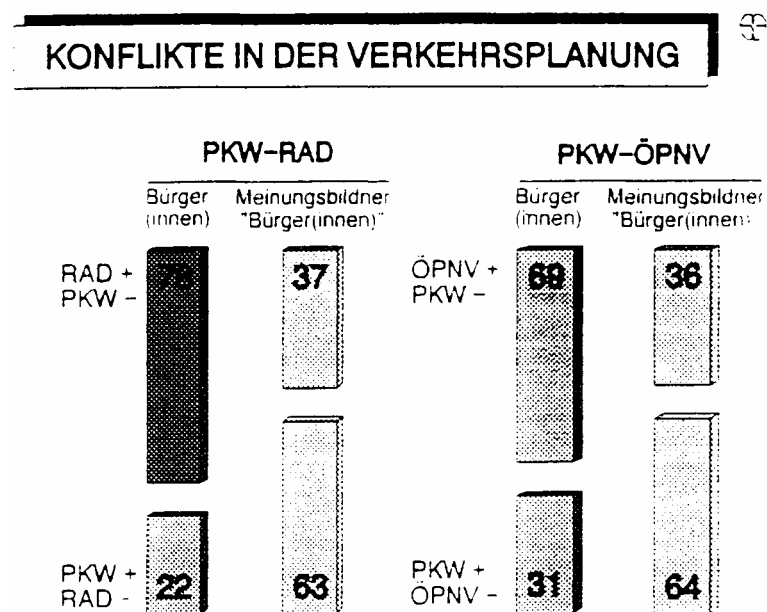
Da aber Meinungsbildner sich wesentlich besser und häufiger artikulieren (können), wird ihr Einfluss auf die allgemeine Stimmung überschätzt: Bürger(innen) halten das kommunale Klima für autofreundlicher als es tatsächlich ist:



Die Ergebnisse von Bürgerbefragungen zum Mobilitätsgeschehen stehen also häufig im Gegensatz zu den Erwartungen vieler Meinungsbildner. Meinungsbilder erklären dann gerne die Diskrepanz zwischen ihren Erwartungen und den gemessenen Ergebnissen mit Schwächen des Erhebungsinstrumentes. Die Befragten äußerten, so wird gerne argumentiert, gar nicht ihre wirkliche Meinung, sondern die, die sie für erwünscht hielten.



Abb. 3



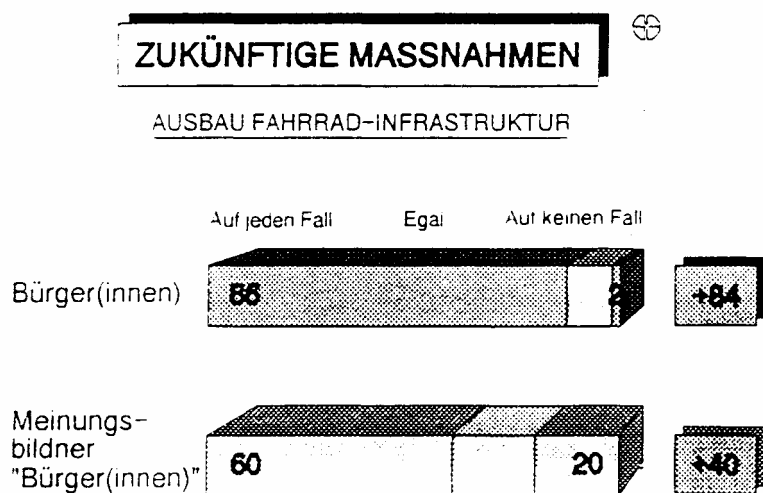
Im Falle eines Konfliktes in der Verkehrsplanung zwischen Fahrrad und PKW würden 78% eine Lösung begrüßen, die das Fahrrad - auch zu Lasten des PKW - bevorzugt.

Die Meinungsbildner schätzen aber die Bevölkerungsmeinung anders ein: sie sind der Auffassung, dass der PKW eher den Vorzug erhalten würde.

Gleiche Tendenzen gelten für einen angenommenen Konflikt zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und PKW.



Abb. 4

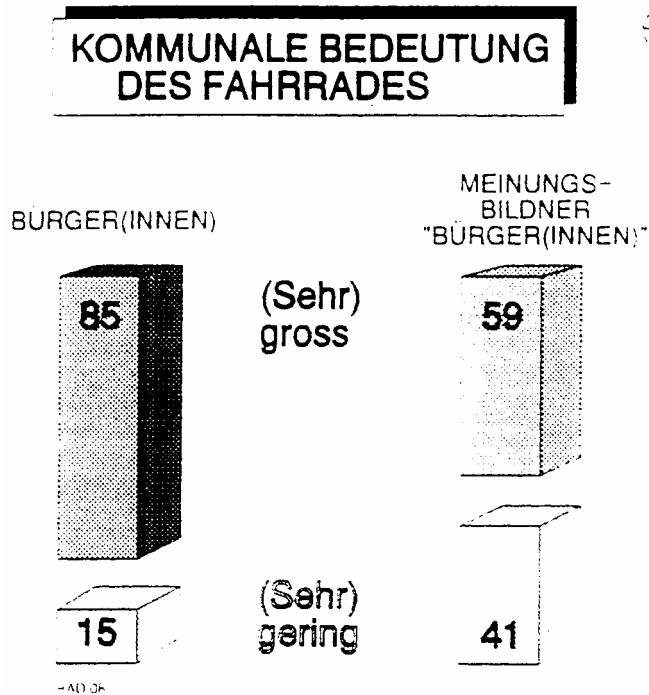


Sechs von sieben Bürger(innen)n erheben die Forderung, zukünftig mehr Mittel für den Ausbau des Radverkehrsnetzes bereitzustellen. Nur jede(r) Fünfzigste lehnt dies ab. Hieraus errechnet sich ein Zustimmungs-Index von +84 (86-2).

Diese positive Einstellung der Bevölkerung zur Forderung des Fahrrads wird von den Meinungsbildnern deutlich unterschätzt.



Abb. 5

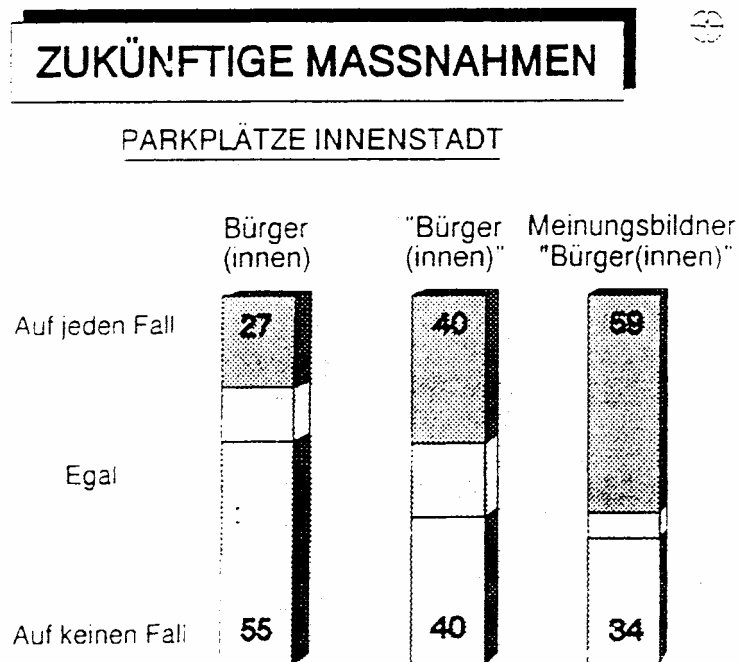


Fünf von sechs Bürger(inne)n betrachten das Fahrrad als umweltfreundliche förderungswürdige Alternative im Stadtverkehr.

Diese sehr positive Würdigung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wird der Bevölkerung von den Meinungsbildnern wiederum nicht zugetraut.



Abb. 6

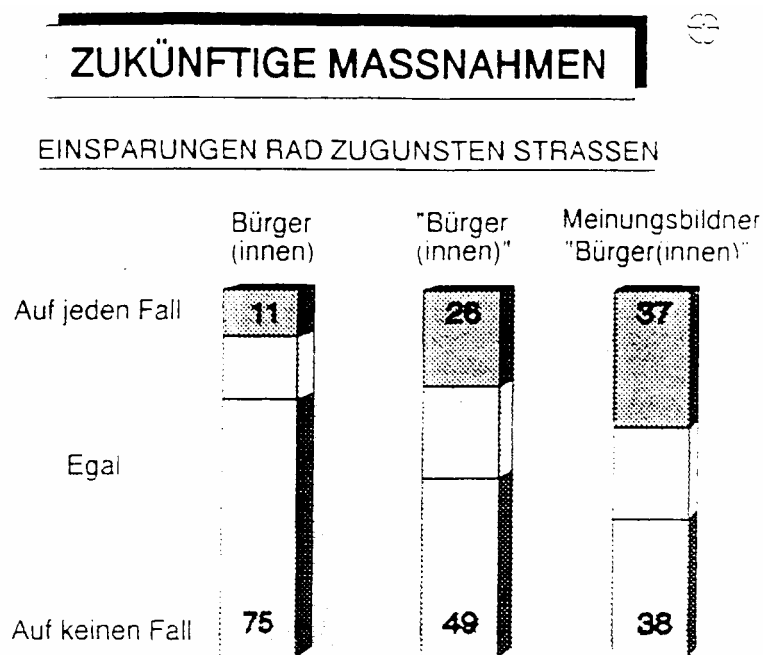


Diese konträren Auffassungen finden sich auch in Bezug auf die Schaffung von mehr Parkplätzen in der Innenstadt.

Bürgermeinung und Schätzung der Bürgermeinung durch die Meinungsbildner stehen sich diametral gegenüber, die Bürgerschätzung der Bürgermeinung ist dazwischen angesiedelt.



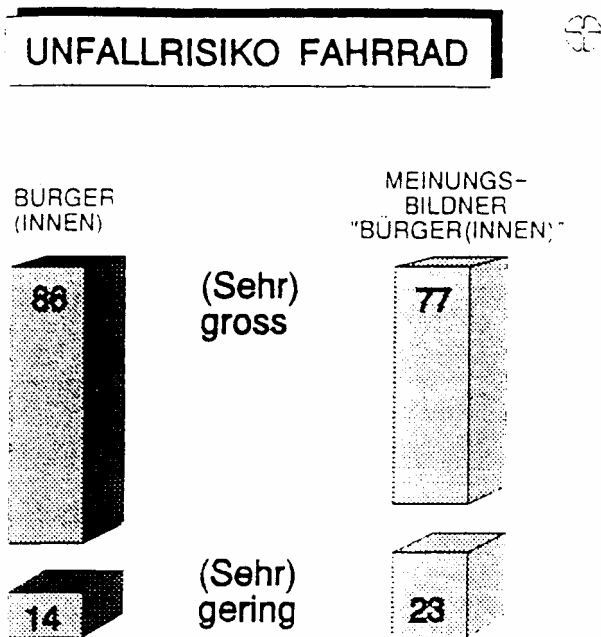
Abb. 7



Die Gegenüberstellung von Bürgermeinung und ihrer Einschätzung durch die Bürger(innen) selbst und die Meinungsbildner zeigt eine klare Tendenz: Die Meinungsbildner schätzen die Bürgermeinung wesentlich "PKW-freundlicher" ein, als sie tatsächlich ist; die von den Bürger(inne)n vermutete Meinung liegt dazwischen.



Abb. 8

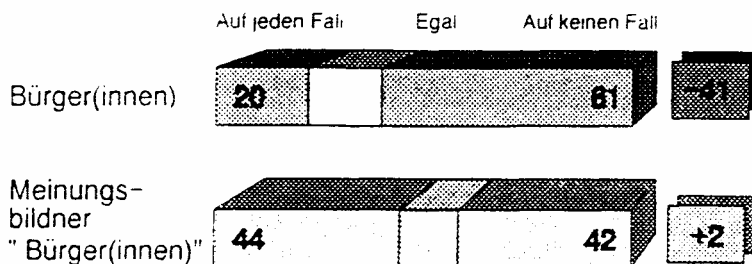


Acht von zehn Bürger(inne)n sind der Ansicht, dass es gefährlich ist, in ihrer Stadt mit dem Fahrrad zu fahren.

Die Schätzung der Bürgermeinung durch Meinungsbildner ist relativ ähnlich. Die Meinungsbildner sind der Auffassung, dass 77% der Bürger das Unfallrisiko mit dem Fahrrad (sehr) groß bewerten.

ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN

FÖRDERUNG MOT. INDIVIDUALVERKEHR



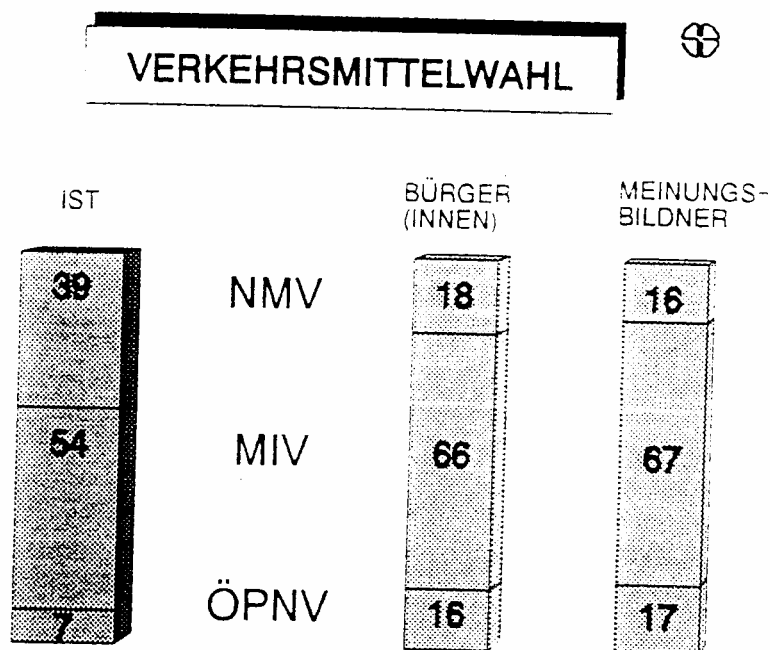
Eine Förderung des motorisierten Individualverkehrs (PKW, motorisierte Zweiräder), auch wenn diese finanziell nicht auf Kosten anderer Verkehrsmittel geht, wird von der Bevölkerung mehrheitlich abgelehnt (Zustimmungs-Index -41; errechnet aus 20-61).

Die Meinungsbildner nehmen dagegen an, bei den Bürgerinnen und Bürgern würde die Zustimmung - wenn auch knapp - überwiegen.



Abb. 9

2. Die Alltagsmobilität:
Viele reden mit, wenige wissen Bescheid



Die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der drei Modellstädte umfasst 24% Fußwege, 15% Radverkehrsanteil (= 39% Nichtmotorisierter Verkehr, NMV); 53% motorisierten Individualverkehr (MIV = motorisiertes Zweirad, PKW als Fahrer und Mitfahrer) und 7% ÖPNV.

Die Einschätzungen der Verkehrsmittelwahl durch die Bürger(innen) und die Meinungsbildner sind sehr ähnlich: der Nichtmotorisierte Verkehr wird deutlich unterschätzt, der motorisierte Individualverkehr und der ÖPNV hingegen deutlich überschätzt.

Alle Abbildungen aus BRÖG/ERL: Verhaltensbeeinflussung