

Bedingungsfelder des Verkehrsverhaltens

Wolf-Eberhard Fahle

Wer kennt es nicht aus eigener Anschauung: Wir fahren mit dem eigenen Auto zur Schule, obwohl wir genau wissen, welche Umweltgefahren vom Autoverkehr ausgehen und in vollem Bewußtsein, daß wir uns mit der Wahl des Fahrrads oder der nahegelegenen U-Bahn sehr viel umweltgerechter verhalten hätten.

Je ausgeprägter unser Wissen über Luft- und Lärmbelastung, Energieverschwendung und weitere ökologische Zusammenhänge ist, die mit der Benutzung des Autos verbunden sind, desto größer ist - zumal, wenn wir auf unser Verhalten angesprochen werden - möglicherweise auch das schlechte Gewissen.

Wir sind uns also bei der Reflektion unseres Handelns sehr wohl bewußt, daß wir nur selten unserem inzwischen gewachsenen Umweltwissen und -bewußtsein gemäß handeln. Es ist eben keinesfalls so, daß wir nicht wissen, was wir tun. Vielmehr tun wir es, obwohl wir es wissen.

Was wir persönlich tagtäglich erleben, läßt sich auch empirisch belegen [DE HAAN/KUCKARTZ, 1994]: Eine stringente Wirkungskette, nach der sich aufgrund genügenden Umweltwissens ein Umweltbewußtsein herausbildet, das wiederum zu entsprechendem Umweltverhalten führe, ist in den meisten Fällen nicht nachweisbar.

Die Diskrepanz zwischen Bewußtsein und Handeln ist erklärbar, wenn man annimmt, daß es neben dem Umweltwissen weitere, offenbar wirksamere Motive gibt, die das jeweilige Umweltverhalten beeinflussen. Kommen wir auf das oben erwähnte Beispiel zurück: Das schlechte Gewissen könnte uns ja von der Autofahrt abhalten. Aber wir haben eben gute Gründe, unser Verhalten vor uns selbst und anderen zu rechtfertigen: Die schwere Tasche, der angekündigte Regen, die miserable Anbindung der Schule an den ÖPNV [die übrigens auch nur von einer Unkenntnis der aktuellen Streckenverbindungen zeugen kann], der vermeintliche oder auch tatsächliche Zeitgewinn, die Tatsache, daß das Auto auch Kosten verursacht, wenn es nur herumsteht, oder einfach die Freude am Autofahren gegenüber den Unannehmlichkeiten des Busfahrens.

DE HAAN und KUCKARTZ haben in einer Studie, in der Studenten nach ihren Verhaltensmotiven befragt wurden, als Bedingungsfelder des Umweltverhaltens vor allem vier Motive herausgearbeitet. Es sind dies: *finanzielle Motive* bzw. *objektive Gegebenheiten*, *Gewohnheiten*, das *persönliche Wohlbefinden* sowie der *Lebensstil*. Gegenüber diesen Faktoren tritt den Autoren zufolge das Motiv "Umwelt schützen", also das *Umweltbewußtsein* in den Hintergrund.

Obwohl die Studie auf Ergebnissen beruht, die durch Befragungen an Erwachsenen gewonnen wurden, ist eine Übertragung dieser „Rahmung des Umweltverhaltens“ auf Kinder und Jugendliche sicherlich möglich, denn auch ihr Verhalten und ihre geäußerten Wünsche für die Zukunft, beispielsweise bei der Wahl des Verkehrsmittels, dürften entscheidend durch Faktoren wie Gewohnheit, subjektives Wohlbefinden, finanzielle Bedingungen und Lifestyleentwürfe geprägt sein. Allerdings dürfte das Motiv „Umwelt schützen“ gerade bei Kindern noch einen höheren Stellenwert besitzen als bei Erwachsenen. Kinder werden jedoch mit ihren Ängsten bezüglich der Umweltzerstörung, für die die Erwachsenen verantwortlich sind, allein gelassen, und handlungsorientierte Ansätze, wie man selbst für die Umwelt aktiv werden kann, kommen häufig zu kurz.

Damit stellt sich die Frage, in welcher Weise die Umweltbildung diese als wesentlich für das Umweltverhalten herausgearbeiteten Motive berücksichtigen kann.



Ich halte es für sinnvoll, die von DE HAAN und KUCKARTZ angegebene Verhaltensdeterminante „finanzielle Motive bzw. objektive Gegebenheiten“ getrennt voneinander zu besprechen, da sich für beide Motivtypen unterschiedliche Folgerungen für den Unterricht ergeben.

Auch wenn im folgenden die genannten Verhaltensdeterminanten gesondert voneinander besprochen werden, sollte deutlich werden, daß sie keine unabhängigen Größen darstellen, sondern in vielfältiger Weise miteinander verflochten sind. So wird beispielsweise das persönliche Wohlbefinden eines Radfahrers ganz entscheidend geprägt durch eigene Erfahrungen und Gewohnheiten, die objektiven Bedingungen des Straßenverkehrs oder auch den Fahrradtyp, den er sich finanziell leisten kann.

Finanzielle Motive

Finanzmotive scheinen gerade in Hinblick auf das Verkehrsverhalten von Erwachsenen eine maßgebliche Rolle zu spielen: Wer finanziell dazu in der Lage ist, wird offenbar auch eher von der Möglichkeit Gebrauch machen, ein umweltunverträglicheres, aber vermeintlich bequemerer oder schnelleres Verkehrsmittel [z.B. Auto oder Flugzeug] zu benutzen. Allenfalls Sparsamkeitsmotive könnten die Entscheidung in eine andere Richtung beeinflussen.

Kinder und Jugendliche haben demgegenüber andere Rahmenbedingungen: Aufgrund ihres Alters stehen gerade umweltschädlichere Verkehrsmittel wie Mofa, Moped oder Auto noch nicht zur Verfügung, auch wenn der Wunsch nach eigener Motorisierung mit dem Älterwerden zu wachsen scheint. Zudem stehen die SchülerInnen noch weitgehend in finanzieller Abhängigkeit von ihren Eltern, so daß die Entscheidung, welches Verkehrsmittel die Kinder benutzen, vor allem die finanziellen Möglichkeiten der Eltern widerspiegelt.

Innerhalb dieses Bedingungsfeldes wäre zu untersuchen, inwieweit sich Finanzmotive auf das aktuelle Verkehrsverhalten der SchülerInnen auswirken und welche Ansätze sich daraus für die Umweltbildung ergeben können.

Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Kostenvergleich verschiedener Verkehrsmittel, die den SchülerInnen zur Verfügung stehen bzw. die sie sich zur späteren Anschaffung wünschen.

Dabei stellt sich heraus, daß das vermeintlich preiswerte Radfahren für viele inzwischen zu einem echten Kostenfaktor geworden ist. Neben den enormen Anschaffungskosten sind es vor allen Dingen auch die Reparaturen, die die meisten SchülerInnen und auch ihre Eltern nicht mehr selbst durchführen können, so daß man auf professionelle Hilfe angewiesen ist.

Eine Lösungsmöglichkeit könnte hier die Einrichtung einer schuleigenen Fahrradwerkstatt sein, in der SchülerInnen zu „Fachkräften“ ausgebildet werden, die preiswert eigene Räder und Fahrräder der MitschülerInnen reparieren. Der Aufbau eines Fahrradfuhrparks würde auch mittellosen MitschülerInnen das Radfahren, zumindest für schulinterne Unternehmungen, ermöglichen.

Auch wenn mit der Einrichtung einer derartigen Schülerwerkstatt Fahrradfahren wieder erschwinglicher wird, wird der Traum vom ersten Moped oder Auto für viele vermutlich bleiben. Dennoch könnten die Wünsche vieler SchülerInnen nach eigener Motorisierung auch vor dem Hintergrund finanzieller Motive aufgegriffen werden. So wäre es durchaus sinnvoll, private und auch gesellschaftliche Kosten für das Radfahren, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, das Moped- und Autofahren einem Vergleich zu unterziehen und mit dem eigenen Einkommen in Relation zu setzen. Eine Reflektion darüber, welche Wünsche nicht erfüllt werden können, wenn ein Großteil des eigenen Geldes für die Fortbewegung ausgegeben würde, könnte SchülerInnen dazu veranlassen, darüber nachzudenken, eventuell andere Prioritäten zu setzen.

Objektive Gegebenheiten

Unter objektiven Gegebenheiten werden Bedingungen verstanden, die z.B. das Verkehrsverhalten bestimmen und von den Betroffenen als nicht veränderbar betrachtet

werden. Hierzu gehören z.B. folgende Motive der Verkehrsmittelwahl, die von SchülerInnen eines 9. Jahrgangs einer Gesamtschule bei einer Umfrage vorgebracht wurden:

- „Ich fahre nicht mit dem Fahrrad, weil es auf meinem Schulweg keine Radwege gibt“.
- „Wenn ich mit dem Rad zur Schule fahre, kann ich sicher sein, daß es nachmittags nicht mehr da ist, weil man die Räder an der Schule nicht richtig anschließen kann. Da fahr ich lieber mit dem Bus“.
- „Ich lasse mich von meinem Vater mit dem Auto zur Schule bringen. Das geht schneller und ist viel bequemer als mit dem Bus, der ja vor der ersten Stunde sowieso immer überfüllt ist“.

Derartige, fast fatalistisch anmutende Äußerungen zeigen immer auch Kritik an der lokalen Verkehrspolitik. Diese Kritik aufzunehmen und mit den SchülerInnen Veränderungsvorschläge auszuarbeiten sowie Verantwortliche schließlich damit zu konfrontieren, muß Aufgabe der Umweltbildung sein, wenn sie sich auch als politische Bildung versteht.

Gewohnheiten

Gewohnheit bedeutet ein Verhalten, das schon immer praktiziert wurde, ohne daß man sich je größere Gedanken darüber gemacht hätte.

Es sollte nun keinesfalls Ziel der Umweltbildung sein, mit diesen Gewohnheiten einfach zu brechen, denn diese können ja durchaus in unterschiedlicher Richtung ausgeprägt sein: „Wir fahren immer am Wochenende mit dem Auto ins Grüne“ - „Ich fahre grundsätzlich immer mit dem Fahrrad zur Schule“. Es könnte aber ein Ansatz sein, wenn eigene Gewohnheiten thematisiert und die ihnen zugrundeliegenden Ursachen reflektiert werden. Das Kennenlernen der Gewohnheiten anderer MitschülerInnen wie auch das Angebot von bislang „ungewohnten“ Aktivitäten [z.B. eine gemeinsame Radtour am Wandertag] könnte SchülerInnen Lust auf bisher Unbekanntes machen.

Persönliches Wohlbefinden

Es ist eine banale Erkenntnis, daß das Verhalten jedes einzelnen wesentlich von dem Wohlbefinden bestimmt wird, das dabei empfunden wird. Wie einfach wäre es, wenn sich Menschen bei umweltgerechtem Verhalten immer wohlfühlten, während sie umgekehrt bei umweltschädigendem Verhalten grundsätzlich Unbehagen empfinden. Leider trifft doch allzuoft das Gegenteil zu, so daß es erforderlich scheint, diese Determinante des Umweltverhaltens auch im Unterricht zu berücksichtigen.

Dabei kann es nicht darum gehen, subjektives Wohlbefinden anderer in Frage zu stellen. Dies kann nicht gelingen, da Gefühle nicht argumentativ zu verändern sind. Auch moralische Hinweise [„Das solltest Du aber nicht tun. Denk' doch mal an die Umwelt“] führen sicher nur in ganz wenigen Fällen zu einer erwünschten Verhaltensänderung. Sie können sogar kontraproduktiv sein, wenn Schüler das Gefühl haben, Lehrer würden ihnen neben der Schule nun auch in den Freizeitbereich „hineinlehrmeistern“. Vermutlich werden alle Versuche, bei denen die vorhandenen Gefühle nicht als gegeben akzeptiert werden, ins Leere laufen. Kinder wollen ernstgenommen werden, auch in ihren Empfindungen.

Vielleicht ist es daher geeigneter, diese Gefühle selbst zum Gegenstand der Reflektion zu machen, indem nach den jeweiligen Bedingungsfaktoren gefragt wird. Die Gefühlsäußerung einer Schülerin anlässlich einer geplanten Abschlussfahrt einer 10. Klasse „Radfahren finde ich ätzend; dazu hab' ich überhaupt keine Lust“ kann nämlich sehr verschiedene Ursachen haben, von denen einige eventuell auch behebbar sind, wenn man sie nur kennt. In jedem Fall sind Wohlbefinden und Unbehagen keine unveränderlichen Größen. Die bereits erwähnte Schülerin jedenfalls nahm an der Radtour teil. Es regnete drei Tage, klitschnaß kamen wir wieder in Berlin an. Dennoch war die anfängliche Skepsis verfliegen. Für sie war die Fahrt ein „Riesenerlebnis“.

Lebensstil

Lifestylemotive als Determinanten des Umweltverhaltens wurden bislang in der Umweltbildung kaum berücksichtigt. Die Untersuchungen von DE HAAN und KUCKARTZ scheinen aber darauf hinzuweisen, daß sie zumindest bei Erwachsenen in einigen Bereichen des Verkehrsverhaltens, beispielsweise der Wahl des Verkehrsmittels für den Wochenendausflug oder den Urlaub, eine entscheidende Bedeutung haben. Auch für SchülerInnen dürften derartige Motive eine nicht unwesentliche Rolle spielen. Als SchülerInnen im Rahmen eines Verkehrsprojektes an einer Gesamtschule gebeten wurden, Begriffe aufzuschreiben, die sie mit dem Fahrradfahren assoziieren, entstand folgende Liste:

- stark - Fitness - Technik - Sport - Mobilität - Erfolg - Mensch - Glück - Leistung - Freiheit - Stimmung - action - cool - Umwelt - Seele - Luft - Leben.

Diese Assoziationen zeigen, daß für Schüler das Fahrrad weit mehr ist als nur ein Vehikel, mit dem man sich bewegen kann, um von einem Ort zum anderen zu kommen. Fahrradfahren ist für sie vielmehr auch eine Frage des Lebensstils. In diesem Zusammenhang könnte die Frage gestellt werden, welche Ursachen das durchaus positive Image des Fahrradfahrens hat. Dabei wird man unweigerlich auch das Thema „Werbung“ berücksichtigen müssen. Es wäre z.B. zu fragen, ob die von den SchülerInnen genannten Begriffe nicht ebenso auf das Autofahren zutreffen - oder umgekehrt - ob nicht gar Lifestylevorstellungen, wie sie für Erwachsene in der Autowerbung transportiert werden, von Jugendlichen auf das Fahrradfahren projiziert werden. Mir scheinen hier jedenfalls durchaus Parallelen vorhanden zu sein, die sich vielleicht auch in der Kaufentscheidung für ein bestimmtes Produkt widerspiegeln. Gibt es wirklich so große Unterschiede, ob man als Erwachsener mit einem allradgetriebenen Landrover-Verschnitt oder als Kind mit einem Mountainbike über Berlins asphaltierte Straßen fegt?

Umweltwissen

Die Erkenntnis, daß [zumindest bei Erwachsenen] erworbenes Umweltwissen nicht oder nur unzureichend zu entsprechendem umweltgerechten Handeln führt, darf nicht dazu führen, kognitive Kompetenz nun als gänzlich unwichtig abzutun. Gerade wenn es darum geht, das eigene Verhalten zu reflektieren, Zeitungsmeldungen einzuordnen, politische Entscheidungen zu werten oder selbst politisch aktiv zu werden, kann dies nur gelingen, wenn man ein möglichst großes Hintergrundwissen besitzt. Ohne Einsichten in ökologische Zusammenhänge fehlt eine Orientierung, an dem auch das eigene Handeln gemessen werden kann. Die Folge wäre eine gewisse Beliebigkeit, nach der alles „erlaubt“ zu sein scheint.

Mit kognitiver Kompetenz soll hier allerdings nicht das Anhäufen von Wissen gemeint sein. Die Flut von Daten, die täglich auf uns einströmt, ist nicht mehr zu verarbeiten. Es kommt daher darauf an, ökologisches Grundwissen immer im Zusammenhang mit methodischen Fragestellungen zu erarbeiten. Es sollte sich also um eine kritische Wissensvermittlung handeln, in der immer auch die Methoden der Erkenntnisgewinnung zu beleuchten sind.

Auch wenn sämtliche genannten Bedingungsfaktoren des Umweltverhaltens stärker als bislang berücksichtigt werden, wird eines auch damit nicht möglich sein, nämlich den Erfolg oder Mißerfolg der Bemühungen unmittelbar an beobachtbaren Verhaltensänderungen der SchülerInnen zu messen. Allein die Tatsache, daß Verhaltensweisen, die wir heute als „umweltgerecht“, vielleicht aber schon morgen vor dem Hintergrund neuer Erkenntnisse als „umweltschädlich“ einordnen, sollte davor bewahren, mit „Rezepten normativen Verhaltens“ zu unterrichten. Es kommt vielleicht mehr darauf an, den SchülerInnen verschiedene Motive und Möglichkeiten des Umweltverhaltens aufzuzeigen und sie selbst entscheiden zu lassen. Dies ließe ihnen auch mehr Entscheidungsspielraum, ihr jeweiliges Verhalten zu vergleichen, zu reflektieren und gegebenenfalls auch zu verändern.

Literatur

Gerhard de Haan, Udo Kuckartz: *Determinanten des persönlichen Umweltverhaltens*; Forschungsgruppe Umweltbildung/Working Group Environmental Education, Papers 94-107, Berlin, 1994

Quelle: Fahle, W.-E. (1996): Verkehr. Materialien zum fächerübergreifenden Projektunterricht in der Sekundarstufe I. Eine Handreichung des Modellversuchs SchUB.