

Fact Sheet

Akzeptanz von verkehrlichen Schlüsselmaßnahmen

Die Mobilitätswende und eine Veränderung unser aller Mobilitätsmuster erfordert die Zustimmung und Bereitschaft der gesamten Gesellschaft. Doch wie kann solch eine gesellschaftlich getragene Veränderung aussehen und welche Unterschiede lassen sich in Stadt und Land ausmachen? Ausschlaggebende Schlüsselmaßnahmen unterscheiden sich im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum, genauso wie deren Akzeptanz. Was wir benötigen ist eine Mobilitätswende von allen für alle – Wie kann uns die Psychologie dabei helfen eine breite Unterstützung für die Mobilitätswende zu etablieren?

Eine tiefgreifende Veränderung unserer Mobilitätsmuster und Verkehrsstruktur ist notwendig, um die auf Bundesebene gesetzten Klimaziele zu erreichen. Eine solche Mobilitätswende ist auf eine gesamtgesellschaftliche Unterstützung angewiesen. Unterstützung bedeutet dabei nicht nur auf individueller Ebene Mobilitätsverhalten zu ändern, sondern insbesondere gesellschaftliche, politische und infrastrukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen, die Änderungen der Mobilitätsgewohnheiten erleichtern. Hierbei sind eine Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Integration neuer Mobilitätsformen zentrale Bausteine auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem. In diesem Teilprojekt geht es insbesondere darum die Akzeptanz und Unterstützung verkehrspolitischer Maßnahmen, die den öffentlichen Raum zugunsten des ÖPNVs, Fuß- und Radverkehrs sowie digitalbasierter Mobilitätsangebote neu aufteilen, zu untersuchen. Akzeptanz wird dabei nicht nur auf individueller Ebene erforscht, sondern auch auf der Ebene gesellschaftlicher Kollektive, die sich für Änderungen im Verkehrssektor einsetzen.



MITGESTALTEN - Fridays for future – Demonstrationen sind ein Sinnbild für das Engagement der Bürger*innen für eine nachhaltige Zukunft geworden. (pixabay.com)

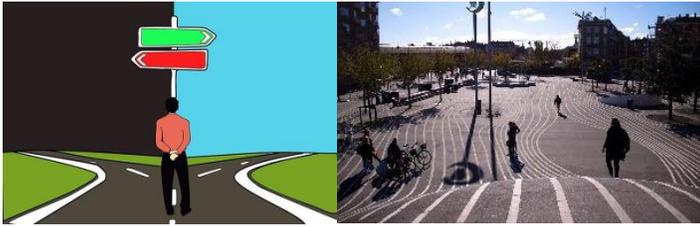
WAS? Forschungsfragen

Der Ansatz, die Akzeptanz von verkehrlichen Schlüsselmaßnahmen als grundlegende Voraussetzung einer Verkehrswende zu betrachten stellt den Blickwinkel der Bürger*innen in den Vordergrund. Ziel ist es, die gesellschaftlichen Bedingungen für die Akzeptanz der verschiedenen Mobilitätswenden im städtischen, suburbanen und ländlichen Raum zu untersuchen.

- Welche Faktoren führen zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen, die den öffentlichen Raum neu aufteilen oder digitalbasierte Mobilitätsangebote fördern?
- Was steckt hinter dem Widerstand gegen und der Ablehnung von Verkehrsmaßnahmen und wie kann man damit am besten umgehen?
- Wie entsteht Engagement von Bürger*innen für eine nachhaltige Mobilitätswende und wie kann es aufrechterhalten werden?

WIE? Methoden

Da es in diesem Teilprojekt vor allem um die Perspektive der Bürger*innen geht, werden in erster Linie Fragebögen zum Einsatz kommen, mit denen die Wahrnehmung und Bewertung von Verkehrsmaßnahmen durch die Bürger*innen direkt erfragt werden können. Ist beispielsweise ein Stadtexperiment mit einer temporären Fußgängerzone geplant, kann im Vorhinein, während des Experiments sowie im Anschluss die Unterstützung der Bevölkerung erfragt werden.



GESELLSCHAFTLICHER WANDEL – Die Entscheidung für mehr nachhaltige Mobilität muss von allen getragen werden. (pixabay.com)

Die Fragebögen bieten (online oder in Papierform ausgefüllt) eine einfache Möglichkeit die Meinung möglichst vieler Bürger*innen zu erfragen und abzubilden.

KONKRET! Ideen und Projekte in der Region Hannover

Eine konkrete Idee ist die Evaluation eines Stadtexperimentes, in dem über einen begrenzten Zeitraum der Platz für Autofahrer*innen reduziert wird und stattdessen dem Rad- und Fußverkehr oder ÖPNV gewidmet wird. Aus psychologischer Sicht bedeutet dies, die Unterstützung für eine verkehrliche Maßnahme in Beziehung zu mobilitätsbezogenen Einstellungen oder Verhaltensmustern der Bürger*innen zu setzen. Wir versuchen genauer zu verstehen, wer aus welchen Gründen und Motiven einer Maßnahme kritisch gegenübersteht und wer eine solche Maßnahme unterstützt. Diese Informationen können für kommunale Entscheidungsträger interessant sein, wenn es um die Planung und Kommunikation einer Maßnahme geht. Gibt es beispielsweise Menschen, die sich stark als Autofahrer*innen identifizieren und aus diesem Grund solchen Maßnahmen eher ablehnen? Gibt es bestimmte Altersgruppen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse im Alltag durch die Maßnahme eingeschränkt sehen und welche Alternativen können geboten werden? Werden durch solche Stadtexperimente Spannungen zwischen Stadt und Umland deutlich?

Einige internationale Beispiele weisen darauf hin, dass positive Erfahrungen während einer testweisen Änderung die Akzeptanz einer solchen Maßnahme erhöhen können: Eine temporär eingeführte Innenstadtmaut wurde verstetigt oder Straßen blieben für den Autoverkehr gesperrt. So können auch Stadtexperiment in der Region Hannover als motivierendes Beispiel für weitere Projekte

dienen. Darüber hinaus spielen Bürgerinitiativen eine wichtige Rolle, die sich für eine nachhaltige Zukunft insbesondere im Verkehrsbereich einsetzen. Ziel ist es zu verstehen, was Menschen antreibt, einen gesellschaftlichen Wandel aktiv einzufordern. Diese Erkenntnisse geben einerseits den Initiativen selbst eine Idee davon, welche Motive sie ansprechen müssen, um neue Mitglieder zu gewinnen. Andererseits ist in einem demokratischen System insbesondere für politische Entscheidungsträger*innen aufschlussreich, welche Gesellschaftsgruppen sich und ihre Interessen noch zu wenig repräsentiert sehen.

Offene Fragen – Diskussionspunkte

Während ich Erkenntnisse und Vorwissen aus der psychologischen Mobilitätsforschung einbringen kann, sind Sie die Expert*innen in der Region! Ich bin neugierig, Ihre Einschätzungen zu oben genannten Ideen sowie Wünsche und Anregungen für weitere Projekte zu hören. Mich interessieren dabei insbesondere folgende Fragen:

1. Welche konkreten Vorhaben und Ideen waren bei Ihnen zuletzt besonders umstritten?
2. Gibt es Besonderheiten in der Region (bspw. starke Identifikation mit VW als wichtigem Arbeitgeber in Niedersachsen), die die Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen maßgeblich beeinflussen?
3. Gibt es möglicherweise Interessenskonflikte oder Spannungen zwischen der Stadt Hannover und den Umlandgemeinden bei der Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten? Wo liegen da möglicherweise typische „Schmerzpunkte“, die immer wieder diskutiert werden?
4. Welche Schwierigkeiten hatten Sie bisher bei der Kommunikation und Implementation neuer Verkehrsmaßnahmen und wo haben Sie bereits Erfolge zu verzeichnen?

Ich freue mich auf einen regen Austausch!

Viktorija Allert, M.Sc. Psychologie; TU Dortmund
E-Mail: viktorija.allert@tu-dortmund.de

PROJEKTLEITUNG:
Technische Universität Dortmund
Dr. Meike Levin-Keitel
Wissenschaftszentrum für Sozialforschung
Berlin (WZB)
Dr. Lisa Ruhrort

WEBSITE:
<https://www.move-me.net/>

TWITTER:
@MoveMeMobility

