

Verteilungskonflikte im Straßenraum

- Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen

An der Universität Bremen

Fachbereich 8-12

zur Erlangung des Grades einer Doktorin der Philosophie

Dr. phil.

vorgelegte Dissertation

Von Dipl.Psych. Esther Bernds

Geb. am 21.01.1966

Bremen, 14.10.2002

Gutachter

Erstgutachter:

Prof. Dr. Thomas Krämer-Badoni, Universität Bremen

Vorgeschlagener Zweitgutachter:

Prof. Dr. Ernst-Dieter Lantermann, Universität Kassel



Danksagung

Die vorliegende Dissertation wurde von der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach Stiftung als Promotionsstipendium gefördert. Ihr gilt mein Dank.

Durch die lange und intensive Arbeit an der Dissertation ist eine schier unendliche Liste an Danksagungen erforderlich. Zuerst möchte ich Bart Schlangen danken, der gemeinsam mit mir das Kernelement der Dissertation, ein aus Holz gestaltetes Straßenmodell, gestaltet hat. Seinen gestalterischen und handwerklichen Fähigkeiten ist zu einem großen Teil zu verdanken, dass dieses Modell so gut in der Öffentlichkeit angekommen ist. Danken möchte ich meinen Eltern, Freundinnen und Freunden sowie Kolleginnen und Kollegen, die sehr geduldig waren und mentale Unterstützung sowie tatkräftige Hilfe in verschiedenster Hinsicht geleistet haben. Mein besonderer Dank gilt jenen, die formatiert sowie Korrektur gelesen haben und sich auf diese Weise für die Fertigstellung der Dissertation eingesetzt haben.

Zudem möchte ich Prof. Dr. Krämer-Badoni als Doktorvater und Berater in schwierigen Phasen der Dissertation danken. Mein Dank gilt auf Prof. Dr. Lange, der den Anfang der Dissertation begleitet hat und Prof. Dr. Lantermann, der sowohl durch fachliche als auch durch mentale Unterstützung psychologisches Know-How demonstrierte.

1	„LEITBILD NACHHALTIGE ENTWICKLUNG“- VERNETZUNG VON ÖKOLOGIE, ÖKONOMIE UND SOZIALEM	1
1.1	Kapitelüberblick	1
1.2	Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung	3
1.2.1	Kernelemente des Leitbildes	6
1.2.2	Die Verbindung der Säulen ‚Ökologie‘ und ‚Soziales‘	7
1.2.2.1	Regeln nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens	7
1.2.2.2	Die Säule ‚Soziales‘	9
1.2.3	Zielbestimmungen und Wertentscheidungen	11
1.2.3.1	Ziele und Indikatoren	11
1.2.4	Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele	15
1.2.5	Verfahrensgerechtigkeit	17
1.3	Sozialwissenschaftliche Kritik und Aufgaben am Leitbild Nachhaltiger Entwicklung	19
1.3.1	Kritik 1: Leitbilder und Visionen	20
1.3.2	Kritik 2: Fehlende sozialwissenschaftliche Beteiligung	21
1.3.3	Kritik 3: Entwicklungsbegriff und Umsetzungsstrategien	23
1.3.4	Kritik 4: Gerechtigkeitskonzeption	25
1.3.4.1	Gerechtigkeit ≠ Gleichheit	25
1.3.4.2	Fairness: Kooperation zwischen Akteuren	27
1.3.4.3	Lokale Gerechtigkeit als vorrangige Dimension	29
1.3.4.4	Werte	30
1.4	Zusammenfassung und Fragestellung	32
2	UMWELTBEWUSSTSEINSFORSCHUNG	33
2.1	Kapitelübersicht	33
2.2	Psychologische Umweltbewusstseinsforschung	34
2.2.1	Umweltbegriff	34
2.2.2	Wurzeln und Anwendungsfelder	34
2.2.3	Umweltbewusstsein als Sammelbegriff	38
2.2.4	Korrelate des Umweltbewusstseins	39
2.2.5	Methodenwahl: Der Unterschied zwischen Bewusstsein und Verhalten	40
2.3	Verhältnisanalysen - Risikobewusstsein	45
2.4	Sozialwissenschaftlicher Mix: Interdisziplinärer Zugang zum Umweltbewusstsein	47
2.4.1	Gelegenheitsstrukturen	48
2.4.2	Ambivalenzen	49
2.4.3	Motivallianzen	49
2.4.4	Sozialer und kultureller Kontext	51
2.5	Fazit	53

3	GERECHTIGKEIT: HISTORISCH, POLITISCH PHILOSOPHISCH UND SOZIOLOGISCH	57
3.1	Kapitelübersicht	57
3.2	Geschichte des Gerechtigkeitsbegriffs	58
3.2.1	Gerechtigkeit als Tugend	58
3.2.2	Jedem das Seine	58
3.2.3	Gerechtigkeit als Teil einer Idee des Guten	59
3.2.4	Die Mittel zwischen den Extremen	60
3.2.5	Klugheit vor Begehren	61
3.2.6	Nächstenliebe und Selbstanklage	61
3.2.7	Künstliche Tugend	62
3.2.8	Gesellschaftsvertrag	62
3.2.8.1	Die reine Vernunft	63
3.2.9	Zusammenfassung	65
3.3	Liberalismus und Kommunitarismus	66
3.3.1	„Gerechtigkeit als Fairness“	66
3.3.2	Personenbegriff	67
3.3.3	Geltungsbereich	68
3.4	Kommunitarismus	70
3.4.1	Das gebundene Selbst	70
3.4.2	Patriotismus als Tugend	72
3.4.3	Komplexe Gleichheit	73
3.5	Bindende Werte und Freiheit	77
3.5.1	Zusammenfassung	78
3.6	Kategorien sozialer Ungleichheit	80
3.6.1	Stände, Klassen und Schichten	80
3.6.2	Lebensstilforschung	82
3.6.2.1	Kritik: Differenzen zwischen kultureller und ökonomischer Sphäre	84
3.6.2.2	Integrative Ansätze zur kulturellen und sozio-ökonomischen Sphäre	86
3.6.2.3	Aspekte der sozialen Lage	88
3.6.3	Besitzstands-, Bedürfnis- und Leistungsgerechtigkeit	90
3.6.4	Zusammenfassung	92
3.7	Zusammenfassendes Fazit	93
4	PSYCHOLOGISCHE GERECHTIGKEITSTHEORIEN	95
4.1	Einleitung	95
4.1.1	Kapitelüberblick	95
4.2	Zum Verständnis von Verteilungskonflikten: Definitionen, Grundlagen und wünschenswerte Eigenschaften	97

4.2.1	Allmende–Klemme	97
4.2.2	Einfluss von Werten auf Umwelthandeln	99
4.2.3	Was zeichnet einen ‚Nachhaltigen Menschen‘ aus?	102
4.2.4	Zusammenfassung	105
4.3	Über Nutzenorientierung und Eigeninteressen	106
4.3.1	Equity und Inequity	107
4.3.1.1	Equity	108
4.3.1.2	Inequity	109
4.3.1.2.1	Geltungsbereiche und Untersuchungen	110
4.3.2	Das Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns	110
4.3.3	Die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)	112
4.3.4	Anwendungen und Ergänzungen der Ansätze	113
4.3.5	Zusammenfassung	114
4.4	Gerechtigkeitskonzepte in der Moraltheorie	116
4.4.1	Strukturgenetischer Ansatz zur moralischen Entwicklung	116
4.4.2	Fürsorgeethik	118
4.4.3	Anwendungen der Moraltheorie im Bereich Umwelthandeln	122
4.4.3.1	Ökologische Moralvorstellungen	122
4.4.3.2	Alltagweltliche (ethisch-) moralische Urteile	123
4.4.4	Zusammenfassung	127
4.4.5	Verantwortung, Gerechtigkeit, Moral	127
4.4.6	Verantwortung	128
4.4.6.1	Rollenverpflichtung / Schuld und Scham	129
4.4.6.2	Emotionalität	130
4.4.6.3	Rationales Urteil und Rechenschaft	132
4.4.6.3.1	Anwendungsforschung: ‚Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral‘	132
4.4.6.4	Zusammenfassung	134
4.5	Zusammenfassendes Fazit	135
5	FAIRNESS	139
5.1	Kapitelüberblick	139
5.2	Begriffsbestimmung: Verfahrensgerechtigkeit	141
5.2.1	Stellenwert der prozeduralen Gerechtigkeit	142
5.2.2	Zusammenfassung	144
5.3	Diskursethik	145
5.3.1.1	Regeln der Fairness im verständigungsorientierten Diskurs	146
5.3.1.2	Veränderungen und Anwendungen der Diskursethik	148
5.3.2	Zusammenfassung	149
5.4	Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie	150

5.4.1	Kontrolle als primäres Motiv	150
5.4.2	Group Value Model	151
5.4.3	Integrativer Ansatz	153
5.4.4	Fairness und Kontrollvorstellungen als Persönlichkeitsdeterminante	154
5.4.5	Zusammenfassung	156
5.5	Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur	157
5.5.1	Zusammenfassung	160
5.6	Zusammenfassendes Fazit	161
6	ZUSAMMENFASSUNG UND FRAGESTELLUNG FÜR DIE ERHEBUNG VON ,VERTEILUNGSKONFLIKTEN IM STRAßENRAUM‘	161
6.1	Zusammenfassung des theoretischen Teils	161
6.2	Leitende Forschungsfragen	163
6.2.1	Nachhaltigkeitsfragen	163
6.2.2	Gerechtigkeitsfragen	164
7	METHODOLOGIE UND METHODIK	169
7.1	Begründung für die Wahl eines qualitativen Verfahrens	170
7.1.1	Quantitative oder qualitative Methode	170
7.1.2	Gütekriterien in der qualitativen Forschung	172
7.1.3	Qualitative Methodik in der Moralforschung	173
7.2	Diskursive Verfahren	178
7.2.1	Partizipative Verfahren	178
7.2.2	Gruppendiskussionsverfahren	180
7.2.3	Methoden zur Integration der Kategorien Emotion und Leiblichkeit	182
7.2.3.1	Charakteristische Merkmale gegenständlicher Modelle	183
7.3	Exkurs: Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘ – Ergebnisse (stadt-)soziologischer und (umwelt-)psychologischer Studien	188
7.3.1	Situation für motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen	188
7.3.2	Situation für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen	189
7.3.3	Verantwortungszuschreibungen im Straßenraum	191
7.4	Konstruktion des gegenständlichen Straßenmodells	197
7.4.1	Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells	197
7.4.1.1	Gegenstände im Modell	197
7.4.1.2	Sozialstruktur	199
7.4.1.3	Nutzungsgruppen im Modell	200
7.4.1.4	Modellaufbau	201
7.4.2	Untersuchungsdesign und Gruppenzusammensetzung	202
7.4.2.1	‚mittleres Dilemma‘	202

7.4.2.2	Pretest	202
7.4.2.3	Durchführung	203
7.4.2.4	Interventionen während des Workshops	205
7.4.2.5	Auswahl der Workshop-Teilnehmer/-innen	206
7.4.2.6	Datenmaterial	209
7.4.3	Inhaltsanalytische Auswertung	210
7.4.3.1	Auswertungsschritte	211

8 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG ‚VERTEILUNGSKONFLIKTE IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM‘ 213

8.1	Kapitelübersicht	213
8.2	Auswertungskategorien	213
8.2.1	Kategorie: Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität	214
8.2.2	Kategorie: Gerechtigkeitsprinzipien	215
8.2.3	Kategorie: Fairness: Maßnahmen und Verfahren	219
8.2.3.1	Restriktive Verfahren	220
8.2.3.2	Laissez-fairer Verfahren	221
8.2.3.3	Handlungsanreize	221
8.2.3.4	Faire kooperative Maßnahmen	221
8.2.3.5	Resignation	222
8.2.4	Kategorie: Schuld- und Verantwortungszuschreibungen	223
8.2.5	Kategorie: Nachhaltigkeitsstrategien	227
8.3	Teilnahme an der Untersuchung	228
8.3.1	Soziodemografischer Daten	228
8.3.2	Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln	231
8.4	Themenspezifische Auswertung	233
8.4.1	Ergebnisse - Rund ums Auto	239
8.4.1.1	Parkprobleme und Parklösungen für Autos	239
8.4.1.2	Öffentliche und gewerbliche Nutzung	241
8.4.1.2.1	Gewerbetreibende stören	241
8.4.1.2.2	Durchkommen für Versorgungsfahrzeuge	245
8.4.1.3	Raser	246
8.4.1.4	Lösungen - rund ums Auto	255
8.4.1.5	Auswertung - Rund ums Auto	259
8.4.1.5.1	Verantwortungszuschreibungen - rund ums Auto	261
8.4.1.5.2	Maßnahmen und Verfahren rund ums Auto	262
8.4.1.5.3	Nachhaltigkeitsstrategien rund ums Auto	263
8.4.2	Ergebnisse - Rund um Müll und Straßenreinigung	271
8.4.2.1	Müll(-tonnen) und gelbe Säcke auf Straße und Gehweg	271

8.4.2.1.1	Exkurs: Wer darf sich beschweren und wer nicht?	273
8.4.2.1.2	Lösungen für die Müllentsorgung	274
8.4.2.2	Hundekot	276
8.4.2.2.1	Lösungen - ohne Hundeködel leben	278
8.4.2.3	Straßenreinigung	279
8.4.2.3.1	Lösungen – Straßenreinigung	280
8.4.2.4	Auswertung – Rund um Müll und Straßenreinigung	282
8.4.3	Ergebnisse: Rund um den Gehweg	291
8.4.3.1	Kinder auf der Straße	291
8.4.3.2	Enge Gehwege – für nicht-motorisierte Handicap-Gruppen und Fußgänger	2957
8.4.3.3	Lösungen – alle auf die Straße	3035
8.4.3.4	Lösungen – autofreie und autoreduzierte Visionen	307
8.4.3.5	Auswertung – Rund um den Gehweg	310
8.4.4	Exkurs: Kommunikationsraum	312
8.4.4.1	Auswertung – Kommunikationsraum	314
8.4.5	Ergebnisse - Rund ums Fahrrad	319
8.4.5.1	Fahrräder auf Gehweg und Straße	319
8.4.5.2	Zäune und Abstellanlagen für Fahrradfahrer/-innen	320
8.4.5.3	Fahrräder im Gegenverkehr	322
8.4.5.4	Lösungen – rund ums Fahrrad	323
8.4.5.5	Auswertung: rund ums Fahrrad	326
8.4.6	Themen rund um Ökologie	331
8.4.6.1	Gesundheitsbelastende Aspekte	331
8.4.6.2	Bepflanzung und Versiegelung	332
8.4.6.3	Lösungen – rund um Ökologie	333
8.4.6.4	Auswertung – rund um Ökologie	335
8.4.7	Sonstige Themen	339
8.5	Auswertung der Kategorien	340
8.5.1	Aspekte der Lebensqualität im Straßenraum	340
8.5.2	Leidtragende im Straßenraum	342
8.5.3	Verantwortliche für Konflikte im Straßenraum (Schuldige)	345
8.5.4	Verantwortliche für Veränderungen im Straßenraum (Retter)	347
8.5.4.1	Wer wird nicht erwähnt?	350
8.5.5	Gerechtigkeitsprinzipien im Straßenraum	351
8.5.6	Fairness: Maßnahmen und Verfahren im Straßenraum	353
8.5.7	Nachhaltigkeitsstrategien im Straßenraum	359

9 EINORDNUNG DER ERGEBNISSE 361

9.1 Kapitelübersicht 361

9.2	Sphären der Gerechtigkeit	363
9.3	Einfluss von Normen und Regeln der Bezugsgruppe	365
9.3.1	Ergebnis: Fürsorge für ‚Schwache‘	365
9.3.2	Theoretische Einordnung	366
9.3.3	Fazit: Integration spezifischer Gruppen	368
9.4	Ergebnis: Stellenwert des Autos	370
9.4.1	Ergebnis der Untersuchung – Fürsorge für Autofahrer/-innen	370
9.4.2	Theoretische Einordnung	370
9.4.3	Fazit: Warum kein Plädoyer für autofreie Szenarien?	372
9.5	Ergebnis: Ungleichheitsebenen im Straßenraum	375
9.5.1	Theoretische Einordnung	376
9.5.2	Fazit – Ungleichheitsebenen im Straßenraum	377
9.6	Exkurs – Stellenwert der nicht-menschlichen Natur (Tiere und Pflanzen)	379
9.7	Ergebnis: Fairness - Steuerungsfähigkeit des Staates	381
9.7.1	Theoretische Einordnung: Kontrollerleben	383
9.7.2	Fazit - Kontrollerleben	386
	Schlussbetrachtung	389
	Literatur	391
	Anhang	427

Einleitung

Als 1996 die Arbeit an dieser Studie über ‚*Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum - Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen*‘ begann, wurde das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ in fast allen Zusammenhängen der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung diskutiert. Dieses Leitbild formt den Rahmen der vorliegenden Dissertation. In das politisch-ökologischen Programm ‚Nachhaltige Entwicklung‘ ist das Thema der Verteilung knapper Ressourcen eingebettet. Besonderer Stellenwert kommt sowohl der ‚Gerechtigkeit‘ zu, die als Verteilungsgerechtigkeit definiert wird, als auch der ‚Verfahrensgerechtigkeit‘, die im Kontext dieser Dissertation als *Fairness* bezeichnet wird. Letzteres meint Formen der Bürgerbeteiligung und der Kommunikation zwischen verschiedenen Akteursgruppen, die im Leitbild immer wieder hervorgehoben werden. In dem politisch relevanten Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ wird zudem versucht, die Zusammenhänge zwischen Ökologie, Ökonomie und Sozialem aufzuzeigen und in Handlungsstrategien umzusetzen. Dieses Anliegen wird in der Dissertation verfolgt. Für die gesamte Konzeption der Dissertation wird es als Herausforderung betrachtet, Brücken zwischen den Säulen *Ökologie*, *Ökonomie* und *Soziales* zu bauen. Diese Säulen bilden die zentralen Pfeiler des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und stellen außerdem wichtige Aufgabenfelder für die sozialwissenschaftliche Umweltforschung dar.

Der vorliegenden Studie wird ein interdisziplinäres theoretisches Konzept zu Grunde gelegt; es wird im theoretischen Teil erläutert. Dieses Vorgehen ist durch die Forderungen im Leitbild ‚Nachhaltiger Entwicklung‘ zu begründen. Dort werden explizit verschiedene sozialwissenschaftliche Disziplinen aufgefordert ihre Beiträge einzubringen, um die Verbindung zwischen Ökologie, Ökonomie und Sozialem aufzuzeigen.

Ziel der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung ist es, ihre Ergebnisse in den Dienst der Politik zu stellen. Das Zusammenspiel der drei Disziplinen Politikwissenschaft, Psychologie und Soziologie ist dabei von maßgeblicher Bedeutung. Die übergreifende Disziplin oder, besser gesagt, die Überschrift für den Bereich des Umweltverhaltens bildet die Politikwissenschaft, denn ihr Gegenstand sind die normativen Grundlagen politischen Handelns, ihre anthropologischen Voraussetzungen sowie die institutionellen Formen und Prozesse der Politik und des Staates. Die Psychologie und die Soziologie können als Werkzeuge der Politik verstanden werden, deren Aufgaben sich aus ihren Definitionen und Gegenstandsbeschreibungen ableiten lassen. Während das Erkenntnisinteresse der Psychologie in Bezug auf das Individuum ins Detail geht, in dem Sinne, dass die Psychologie das seelische Erleben und Verhalten des Menschen, aber auch von Gruppen und ihren Interaktionen untersucht, steht im Zentrum der soziologischen Betrachtung die gesamtgesellschaftliche Bedeutung dieser Interaktionen. Die Soziologie ist schließlich die Wissenschaft der Gesamtheit aller sozialen Beziehungen in der Gesellschaft. In der psychologischen Forschung stehen die handlungsleitenden Grundsätze und Absichten, das Wahrnehmen

und Denken, sowie die handlungsmotivierenden Bedürfnisse, Neigungen und Interessen, die daran gebunden sind, im Mittelpunkt. Soziologinnen und Soziologen erforschen und beschreiben demgegenüber Struktur-, Funktions- und Entwicklungszusammenhänge, die der Gesellschaft zugrunde liegen. Die Forschungen zum Umweltbewusstsein und -verhalten bilden eine Schnittmenge zwischen den Disziplinen Psychologie und Soziologie, denn die Umsetzung der Umweltpolitik im Sinne des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ betrifft gleichermaßen die intra- und interindividuelle, die strukturelle sowie die gesellschaftliche Ebene. Um die gesellschaftliche Ebene zu erfassen, wird zudem die Genese des Gerechtigkeitsbegriffs historisch und politisch-philosophisch hergeleitet.

Struktur der Dissertation

Die Dissertation ist in zwei Hauptteile gegliedert, die Theorie und die Empirie. Die vorliegende Studie ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum – Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen‘ wurde nach der empirischen Untersuchung benannt. Im theoretischen Teil werden die Grundlagen für die empirische Erhebung über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ gelegt. Nach einer grundlegenden Erarbeitung der Ansprüche und Forderungen, die im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ auch aus dem dort formulierten interdisziplinären Anspruch erwachsen, werden in den Kapiteln (1-6) des theoretischen Teils die notwendigen Theorien dargestellt, die für die Erhebung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum von Bedeutung sind. Eine Besonderheit dieser Studie liegt in der interdisziplinären Konzeption. Interdisziplinarität wird in verschiedener Hinsicht realisiert: Erstens werden die Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung mit Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien in Verbindung gebracht. Zweitens werden psychologische, politisch-philosophische und soziologische Konzeptionen über Gerechtigkeit und Fairness ausgearbeitet.

Während der Erstellung der Dissertation stellte sich heraus, dass die Konzeption sehr weitreichend ist. Die Darstellung psychologischer Theorien über Umweltbewusstsein und -handeln sowie über Gerechtigkeit und Fairness bilden nun einen Schwerpunkt. Am Ende des theoretischen Teils der Dissertation werden Theorien der verschiedenen Disziplinen aufeinander bezogen.

Verschiedene Gerechtigkeits- und Fairnessprinzipien werden herausgestellt und dienen als Orientierung für Erstellung des Untersuchungsinstrumentes und für die Entwicklung eines umfassenden Auswertungsrasters. Das Besondere an der vorliegenden Studie ist nicht nur ihre interdisziplinäre theoretische Konzeption, sondern auch die Entwicklung der Forschungsmethode. Zur Erhebung von ‚Verteilungskonflikten im Straßenraum – Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen‘ wurde ein ‚gegenständliches Straßenmodell‘ entwickelt. Die Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung, die Reflexion der Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien, Ergebnisse aus der psychologischen und stadtsoziologischen Forschung sowie Betrachtungen des konkreten Anwen-

dungsfeldes ‚Straßenraum vor Ort‘ werden als Grundlage für die Entwicklung der Methode berücksichtigt.

Von Bedeutung für die Entwicklung des Erhebungsinstruments sind nicht allein die Ergebnisse der genannten Forschungszweige, sondern auch die Betrachtung der Instrumente, mit deren Hilfe Erkenntnisse erlangt wurden. Vor dem Hintergrund des Anwendungsfeldes Straßenraum wurde die Theorie in Form des Modells gegenständlich umgesetzt. Der Entwicklung des ‚gegenständlichen Straßenmodells‘ liegt ein methodisches und methodologisches Verständnis zugrunde, welches im empirischen Teil der Dissertation begründet wird. Außerdem werden Grundlagen der Diskursethik basierend auf Habermas (1981) und Apel (1988) einbezogen und um partizipative Ansätze, die u.a. in Bürgerbeteiligungsverfahren angewendet werden, ergänzt. Der Bezug zum Gegenstand oder mit den Worten von u.a. Merleau-Ponty (1966), die Kenntnisse über die Wirkung des subjektiven Leibes, bleiben sowohl in Partizipationsprozessen als auch in der Methodik der Gerechtigkeits- und Fairnessforschung häufig außen vor. Sie werden in die vorliegende Studie einbezogen.

Das gegenständliche Straßenmodell mit den darin umgesetzten methodischen und theoretischen Implikationen ist somit schon ein zentrales Ergebnis der Dissertation. Mit dieser Methode wurde eine Untersuchung in Bremen durchgeführt. Die Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum, die Ergebnisse dieser qualitativ angelegten Untersuchung sind, werden im empirischen Teil der Dissertation vorgestellt.

1 ,Leitbild Nachhaltige Entwicklung’- Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem

1.1 Kapitelüberblick

Das erste Kapitel ist in zwei Hauptteile gegliedert. Im *ersten Hauptteil* wird eine begriffliche Einführung in die wesentlichen Grundsätze des Leitbilds ,Nachhaltige Entwicklung’ gegeben. Während im ersten Teil Schwerpunkte aufgezeigt werden, erfolgen im zweiten Teil dieses Kapitels eine kritische Auseinandersetzung und eine Analyse verschiedener Aspekte des politischen Programms.

Die Begriffsbestimmung des Leitbildes ,Nachhaltige Entwicklung’ basiert im Wesentlichen auf dem internationalen Programm der *Agenda 21* (1992) sowie auf dem nationalen Versuch des Wuppertal-Instituts (1996) und des Umweltbundsamtes (UBA 1996), das Leitbild für Deutschland zu definieren. Zuerst wird auf die Grundpfeiler und Eckdaten des Leitbildes bezüglich der Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales auf der einen Seite und der spezifischen Gerechtigkeitskonzeption auf der anderen Seite eingegangen. Diese werden dann vertiefend betrachtet, indem die Regeln *ökologischen Wirtschaftens*, die auf alle wichtigen Bereiche im Umgang mit Nachhaltigkeit ihre Anwendung finden, erläutert werden. Dabei ist sowohl die Verbindung der Aspekte Ökologie und Soziales von Interesse als auch die Definition von *sozialverträglichen Standards der Lebensqualität*. Zur Veranschaulichung der verschiedenen *Rechte auf Lebensqualität*, die international und national geltend gemacht werden können, wird u.a. die Arbeit der Independent Commission on Population and Quality of Life (1998) aufgegriffen.

Im *zweiten Hauptteil* dieses Kapitels findet eine kritische *Auseinandersetzung mit den Kernthesen des Leitbildes*¹ statt. Die Wuppertal-Studie (1996) gibt am meisten Anlass zur Diskussion. Hohe Ziele und Ansprüche über Integration, Demokratie und die Umsetzung einer qualitativ besseren, gerechteren, rentablen und dennoch ökologischen Lebensweise werden zwar aufgezeigt, sind aber mit allerlei Widersprüchen behaftet. Die Kenntnisse, die bereits in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung existieren, und solche, die aus ihrer Perspektive sinnvolle Fragestellungen für die Umsetzung des Leitbildes darstellen würden, werden in diesem Abschnitt des Kapitels herausgestellt. So wird danach gefragt, ob es überhaupt sinnvoll ist, mit ,Leitbildern’ statt mit konkreten Handlungsplänen zu arbeiten und welche Fehlauuffassungen bereits in den nationalen Konzepten nachzuweisen sind. Insgesamt wird kritisiert, dass fehlende Beteiligung der Sozialwissenschaften in den ersten deutschen Konzeptionen Folgeprobleme aufgeworfen hat. Sowohl der Entwicklungsbegriff, der schon in der Wortkonstruktion des Leitbildes enthalten ist, als auch die vage und nicht durchgängig eingehaltene Gerechtigkeitskonzeption, die die politische Literatur durchzieht, wird beleuchtet.

¹ Aus sozialwissenschaftlicher Sicht

Den *Abschluss dieses Kapitels* bildet die Entwicklung der Fragestellung für die vorliegende Studie. Sie wird aus den kritischen Betrachtungen des Leitbildes hergeleitet und greift neue, für diesen Zweig der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung relevante Themen auf.

1.2 Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung

Der aus dem Englischen stammende Begriff ‚sustainable development‘ wird unterschiedlich übersetzt, z.B. in „dauerhafte Entwicklung“ (Hauff 1987), „tragfähige“ oder „zukunftsfähige Entwicklung“ (Simonis 1991) oder auch „dauerhaft umweltgerechte Entwicklung“ (Henning 1991). Auch scheint in der Alltagssprache vieles ‚nachhaltig‘ im Sinne von z.B. ‚ausdrücklich‘ zu sein und ‚dauerhaft‘ im Sinne von ‚langfristig‘. Viele Varianten des Begriffs ‚Nachhaltige Entwicklung‘ (WBGU 1993) stehen deswegen derzeit unverbunden nebeneinander. Trotz dieser Begriffsvielfalt liegen dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ feste Beschreibungsmerkmale zugrunde. Sie werden in den folgenden Ausführungen ausführlich dargestellt, da sie die begriffliche Grundlage für die vorliegende Studie bilden.

1987 stellte die Brundtland-Kommission für Umwelt und Entwicklung die Ergebnisse ihrer Diskussion in einem Report (1987) vor.² Das Leitbild der ‚Nachhaltigen Entwicklung‘ wurde darin erstmals als integratives globales und politisches Konzept verstanden. Gemäß diesem Konzept sollen alle Menschen ihre Bedürfnisse zufrieden stellen und ihren eigenen Lebensstil frei wählen können, mit der Einschränkung, dass heutige Generationen nicht die Möglichkeiten der künftigen Generationen begrenzen. Das Konzept der Nachhaltigkeit als Prozess wurde nicht als ausgearbeitetes Programm definiert. Weltweit sollte und soll es in allen Staaten, Regionen und Kommunen sukzessive ausgearbeitet und implementiert werden. Eine zentrale erforderliche Maßnahme bestand darin, Weltgipfelkonferenzen (u.a. in Rio de Janeiro 1992, Berlin 1995 und Den Haag 2000) zur weiteren internationalen Zieldefinition zu organisieren und auf der Ebene der Länder und Kommunen Leitlinien und Handlungsziele zur Umsetzung des Leitbildes zu erarbeiten. Die politische Grundhaltung der Staaten, die bis Ende der 80er Jahre nicht genügend mit z.B. der Wirtschaft und Nicht-Regierungsorganisationen kooperierten, sollte von da an durch die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung abgelöst werden.³ Fünf Jahre nach Erscheinen des Brundtland-Reports tagte 1992 in Rio de Janeiro die UN-Weltkonferenz für Umwelt und Entwicklung, um internationale, nationale und kommunale Vereinbarungen zur Umsetzung des Leitbilds ‚Nachhaltige Entwicklung‘ (insbesondere in der Umweltpolitik) zu entwerfen. 178 Regierungen haben sich damals verpflichtet, die in der Agenda 21 definierten Ziele in ihrem Land zu realisieren.⁴ Diese Regierungen sind nun Teil der globalen Staatengemeinschaft, die Umwelt- und Entwicklungsinteressen auf der Basis eines Konsens vereinigen wollen, den sie gemeinsam als ‚Umweltregime‘ aushandeln.⁵ Hinter dem Label ‚Agenda 21‘ steckt ein internationales Umsetzungsprogramm mit drei wesentlichen Programmbereichen:

1. die Verbindung von sozialer und wirtschaftlicher Dimension,
2. die Erhaltung und Bewirtschaftung der Ressourcen für die Entwicklung und

² Vgl. dt. Hauff 1987 / Bericht der UN-Weltkommission für Umwelt und Entwicklung

³ Vgl. Präambel der Konferenz der Vereinigten Nationen für Umwelt und Entwicklung 1992, 9

⁴ Vgl. u.a. Umweltbundesamt 1998, 3

3. die Stärkung der Rolle wichtiger Gruppen.⁶

Für diese Problembereiche werden in der Agenda 21 verschiedene Ziele, Maßnahmen und Instrumente zur Umsetzung formuliert.

In der Agenda 21, Kapitel 28, das in Deutschland auch unter dem Namen *Lokale Agenda 21* bekannt wurde, werden die globalen Leitlinien auf die lokale Ebene ausgerichtet, weil dort, wie später noch erläutert wird, die Ursache für globale Probleme gesehen wird.

Konkret zielt die Lokale Agenda 21 auf folgende Schritte ab:⁷

- Bis 1996 sollte ein *Konsens* erzielt werden, der durch *Konsultation* der Kommunalverwaltungen mit ihren Bürger/-innen hinsichtlich der Ziele der kommunalen Agenda 21 erarbeitet werden sollte.⁸
- Die Kommunalverwaltungen sollten als Maßnahme einen *Dialog mit den Bürger/-innen, örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft* führen, um u.a. von den genannten Gruppen zu lernen, Informationen für geeignete Strategien zu erwerben und das Bewusstsein für die nachhaltige Entwicklung (z.B. in Haushalten) zu stärken.⁹

Bekanntermaßen wurden diese Schritte nicht zeitgerecht eingehalten.¹⁰ Die Einführung der Veränderungen ist also immer noch aktuell.

Die Verwaltungen der Kommunen der einzelnen Länder sollen den Prozess der Verwirklichung von Nachhaltigkeit vor Ort einleiten und kontrollieren. Festgeschriebene Maßnahmen werden diesbezüglich in der Agenda 21 nicht ausformuliert, weil auf kommunaler Ebene ein Prozess erforderlich ist. Der Grundsatz des Prozesscharakters beinhaltet, dass die Kommunen ihre Ziele selber bestimmen, verschiedene Wege ausprobieren und diese noch im laufenden Prozess verändern können. In der Studie des Umweltbundesamtes wird das Prinzip der Selbstorganisation, *d.h. der gezielten Nutzung der systemimmanenten Entwicklung von Natur, Gesellschaft und Wirtschaft*¹¹ als prozessfördernd erklärt. Der Politik soll dabei die Aufgabe der Moderation zukommen, d.h. staatliche Akteure sollen die Eigeninitiative von Bürger/-innen fördern und nicht in der Gestaltung von selbstbestimmten Maßnahmen aufgehen. Enge Kooperationen zwischen beiden Akteursgruppen (Betroffene in Initiativen und Personen aus der Politik) sind vorgesehen.

⁵ Globale Partnerschaft soll sich auf die Einleitung der Resolution 44/228 der Generalversammlung von 22. Dezember 1989 stützen (vgl. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung 1992, 9 (1.2)).

⁶ Vgl. ebd. Inhaltsverzeichnis, 5 f.. Diese Teilgebiete sind wiederum in einzelne Anwendungsfelder, z.B. 1. Armutsbekämpfung und Veränderung der Konsumgewohnheiten, 2. Schutz der Erdatmosphäre und Bekämpfung der Entwaldung sowie 3. Stärkung von Kindern und Jugendlichen, Frauen, Eingeborenen und ihren Gemeinschaften, nicht-staatlichen Gemeinschaften, Kommunen etc. unterteilt (vgl. ebd., 9).

⁷ Vgl. 1992, Kap. 28: Kap. 28.2 b und c beziehen sich auf die internationale und nationale Vernetzung der Kommunen und sind im Kontext dieser Studie nicht relevant. Instrumente zur Umsetzung werden allein als Finanzierungs- und Kostenabschätzungsprogramme dargestellt und durch neue Gesamtziele, nämlich die Entwicklung menschlicher und Stärkung personeller und institutioneller Kapazitäten ergänzt (vgl. ebd., Kap. 28.6 u. Kap. 28.7).

⁸ Vgl. Kap. 28.2.a

⁹ Vgl. Kap. 28.3

¹⁰ Vgl. u.a. Zimmermann 1998, 67 ff.

¹¹ Vgl. UBA 1998, 5 f.

Auf nationaler Ebene hat das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ seinen Eingang in die umweltpolitischen Diskussionen und Programme gefunden.¹² In vielen Kommunen auf der ganzen Welt haben sich Entwicklungsprojekte beispielsweise mit Umweltorganisationen zusammengeschlossen und mit den Behörden vernetzt. Zu den Themen, die im Zuge der Nachhaltigkeit bearbeitet werden, gehört zum Beispiel die Ernährung mit Produkten aus der Region, die Beteiligung von Bürger/-innen für eine verbesserte Qualität der Städte genauso wie die nachhaltige Entwicklung von Institutionen, wie es etwa an Projekten zur Energieeinsparung in Schulen und Kindergärten deutlich wird.¹³ Auch die deutsche Regierung hat 1992 auf dem Umweltgipfel in Rio de Janeiro mit ihrer Unterschrift erklärt, dass sie künftig die landeseigene Umweltpolitik auf den Prüfstand stellen wird.

In Deutschland wurde das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ 1996 u.a. vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie für die breite öffentliche Diskussion konkretisiert.¹⁴ In diesen Studien wurden Maßstäbe zur Schadstoffkontrolle, vorsorgende Systeme für Umweltbelastungsindikatoren und Ziele zur Begrenzung von Stoffeinträgen für ein zukunftsfähiges Deutschland beschrieben.¹⁵ In diesem Zusammenhang wurden quantitative Daten erhoben, die u.a. den Material-, Energie- und Wasserverbrauch sowie die Flächennutzung betreffen.¹⁶ Qualitative Leitbilder wie ‚Rechtes Maß für Raum und Zeit‘, ‚Von linearen zu zyklischen Produktionsprozessen‘ und ‚Stadt als Lebensraum‘ wurden ebenfalls entworfen.¹⁷ Die vom Umwelt- und Naturschutzverein BUND und der Entwicklungsorganisation MISEREOR gemeinsam in Auftrag gegebene Studie mit dem Titel „Zukunftsfähiges Deutschland“ wurde Anfang 1996 der Öffentlichkeit präsentiert.¹⁸ Aus dem Untertitel geht hervor, dass die Studie einen „Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung“ leisten soll. BUND und MISEREOR haben in dieser Studie versucht, den in der Agenda 21 hervorgehobenen Gedanken der Verbindung von Umwelt und Entwicklung umzusetzen. Ob und inwiefern dies den Herausgebern gelungen ist, wird die kritische Betrachtung der Studie zeigen.¹⁹ Die hier genannten politisch programmatischen Papiere, der Brundtland-Report (1987), die Agenda 21 (1992) und die Studie des Wuppertal-Instituts (1996) haben eine *Leitbild*-Funktion, d.h. in ihnen wurden keine konkreten Schritte ausformuliert, sondern ihre Konzeption bildet Eckpfeiler für eine zukunftsfähige (globale) Entwicklung aller beteiligten Staaten. Die Leitbilder zu konkretisieren ist daher Aufgabe der Staaten und Länder, besonders aber auch der Kommunen vor Ort. Im Vorwort der Wuppertal-Studie formulieren die Herausgeber ihre Ziele denn auch wie folgt:

¹² Vgl. u.a. Enquete 1993, 1994, 1995; RSU 1994; WGBU 1995

¹³ Das Umweltbundesamt formuliert diesbezüglich *„Für nationale und regionale Indikatorenprojekte: Die meisten Ansätze beschränken sich auf Teilbereiche der Nachhaltigkeitsdiskussion. Die OECD beispielsweise hat wichtige Pionierarbeit zu Indikatoren geleistet, die in vielen Ländern als Orientierung für nationale Umweltindikatoren herangezogen werden. Sie beschränken sich jedoch ausschließlich auf Umweltthemen.“* Vgl. Umweltbundesamt 1999. Beispiele sind zu finden in: Heidorn et al. 1997, 50 ff. und in kommunalen Arbeitspapieren wie z.B. AG 4 „Nachhaltiges Quartier“ 1998.

¹⁴ Vgl. BUND/Misereor 1996

¹⁵ Vgl. ebd., 23 ff.

¹⁶ Vgl. ebd., 89 ff.

¹⁷ Vgl. ebd. 149 ff.

¹⁸ Die Organisation Misereor führt *„Aktionen gegen Hunger und Krankheit in der Welt“* durch.

¹⁹ Vgl. in diesem Kap. 1.3 „Sozialwissenschaftliche Kritik und Aufgaben am Leitbild Nachhaltiger Entwicklung“

„Wir brauchen eine Vision - eine Vision vom Leben in einer Welt, in der die begrenzten Ressourcen schonend genutzt und gerechter verteilt werden.“ (BUND/MISEREOR 1996, 9)

Die Studie bietet somit keine Patentrezepte, sondern will

„Perspektiven für eine lebenswerte Zukunft und eine globale Partnerschaft auf[zeigen], für die es sich lohnt, technischen Erfindergeist und soziale Kreativität einzusetzen“. (ebd., 10)

Die Wuppertal-Studie ist in zwei Abschnitte unterteilt. Im ersten Teil, dem naturquantitativ ausgerichteten Teil, werden Umweltdaten bilanziert. Im zweiten Teil werden qualitative Leitbilder entfaltet, die eine visionäre Ausrichtung beinhalten.

1.2.1 Kernelemente des Leitbildes

In Anlehnung an den Brundtland-Report 1987 lassen sich drei Dimensionen des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ herausstellen:

Die *erste Dimension* lässt sich unter dem Begriff ‚*Retinität*‘ zusammenfassen. Im nachhaltigen Handeln sollen demnach ökologische, ökonomische und soziale Entwicklungen zu einer Einheit vernetzt werden. Diesem Vernetzungsgedanken zu Folge sollen verschiedene Sektoren und Problembereiche miteinander verknüpft werden.²⁰ Zur Zeit werden die Ziele der einzelnen Sektoren meist noch unabhängig voneinander definiert. Die ökologischen Ziele dienen der Erhaltung der Integrität von Ökosystemen, ihrer Tragfähigkeit, der Berücksichtigung globaler Fragen und der Biodiversität.²¹

Die ökonomischen Ziele des Wachstums (verstanden als horizontale Entwicklung im Sinne von materiellem Zuwachs oder technischen Fortschritts) lassen sich nicht als Verteilungsgerechtigkeit zuspitzen.²² Die gesellschaftlich-sozialen Zielsetzungen setzen auf Mitbeteiligung und kulturelle Identität beispielsweise zur Armutsüberwindung und Sicherung der sozialen Stabilität.²³

Das Konzept *Retinität* sieht eine Verschmelzung der eben beschriebenen Zielsetzungen vor. Dies schließt einen wichtigen Grundgedanken mit ein: Verändert sich ein Teil eines Systems, hat dies Auswirkungen auf das Gesamtsystem. Dass eine Vereinbarung der Teilaspekte Ökologie, Ökonomie und Soziales durch ihre unterschiedlichen Ziele konflikt- und spannungsgeladen ist, wird in der Agenda 21

²⁰ Zum System- und Vernetzungsgedanken: Vgl. z.B. Vester 1999; Selvini Palazzoli et al. 1993; Lovelock 1992; Cramer 1989; Maturana 1982. Der systemische Gedanke etablierte sich in Teilbereichen der Sozial- und Naturwissenschaften, weil immer komplexer werdende und vernetzte Probleme nicht mehr losgelöst vom Zusammenhang bewältigt werden können. Der gestaltpsychologische Grundsatz ‚Das Ganze ist mehr als die Summe der Einzelteile‘ bringt den Systemgedanken m.E. auf den Punkt. Diesem Gedanken liegt die Auffassung zugrunde, dass naturwissenschaftliche deterministische Weltvorstellungen in der Tradition Descartes‘ nicht aufrecht zu erhalten sind, sondern sowohl eigendynamisch als auch miteinander vernetzt sind. (vgl. Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“).

Die Vernetzung wird im Umweltbereich auch durch das Forschungsprojekt QUESTIONS des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) veranschaulicht. Hierin wird der Stand sowie die Dynamik des Globalen Wandels „anhand typischer Muster der gesellschaftlichen Naturverhältnisse“ untersucht. Verschiedene Syndrome wie das „Sahel-Syndrom“ (Übernutzung landwirtschaftlich marginaler Standorte) werden qualitativ und quantitativ beschrieben. Vgl. Reusswig 2001. Auch Renn/Klinke (2000, 293 ff.) veranschaulichen die Risikotypen des WGBU (1999), in denen vernetzte Problem- und Symptomatik-Strukturen anhand von Begriffen aus der griechischen Mythologie begrifflich zugespitzt werden.

²¹ Vgl. Mayer 1995, 33

²² Vgl. kritisch dazu in diesem Kap. 1.3.3 „Kritik 3: Entwicklungsbegriff und Umsetzungsstrategien“

ausdrücklich vermerkt.²⁴ Eine nachhaltige Entwicklung bedürfe dennoch der Vernetzung dieser Säulen zu einer gemeinsamen Zielsetzung, weil sie nicht unabhängig voneinander wirksam werden können.

Die *zweite und dritte Dimension* zielen auf ‚Globalität‘ und ‚Intergenerationalität‘ ab. Durch das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ werden alle relevanten Akteure aufgefordert, bei ihren Handlungen langfristige Folgen zu berücksichtigen, um die schädigenden Auswirkungen der Globalisierung zu reduzieren. Verursacher, Wirkungsweisen und die Dynamik zwischen den Spannungsfeldern zu begreifen ist von globaler Relevanz.²⁵ Schädigendes Verhalten und dessen Folgen, insbesondere im Umweltbereich, zeichnet sich in der Regel durch eine hohe raum-zeitliche Entkoppelung aus. So tragen oft nicht (nur) die Verursacher die Folgen ihres Handelns, sondern vor allem die späteren Generationen als Nicht-Verursacher. Ferner beeinträchtigen Umweltschädigungen der westlichen Industriegesellschaften diejenigen, die in anderen Nationen und Erdteilen leben. Der Anstieg des Meeresspiegels betrifft beispielsweise zuerst die Gruppe der Inselstaaten, die vom Untergang bedroht sind.²⁶

Die Aspekte *Intergenerationalität* und *Globalität* verdeutlichen die Dringlichkeit, sich mit Fragen der Gerechtigkeit zu befassen. Die Ressourcen werden weltweit knapper, die Chance zur Verwirklichung des Anspruchs auf Lebensqualität wird für alle Menschen geringer und ist zudem ungleich verteilt.²⁷ Dies zeigt auch die Integration des Begriffes der ‚Gerechtigkeit‘ in das Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung. Darin wird auf zwei unterschiedlichen Ebenen Gerechtigkeit repräsentiert. Zum einen wird die ungleiche Verteilung der vorhandenen Ressourcen zwischen den Industrienationen und den Ländern der sogenannten ‚Dritten Welt‘ (Nord-Süd-Gefälle) betont (internationale Gerechtigkeit), zum zweiten geht es darum, die Sicherung der natürlichen Ressourcen auch für die nachfolgenden Generationen zu gewährleisten (intergenerationale Gerechtigkeit).²⁸

1.2.2 Die Verbindung der Säulen ‚Ökologie‘ und ‚Soziales‘

Im Rahmen der Themenstellung der vorliegenden Untersuchung ist die Verbindung der Säulen *Ökologie* und *Soziales* von zentraler Bedeutung.

1.2.2.1 Regeln nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens

Die Säule *Ökologie* wird durch die ursprünglich aus der Forstwirtschaft stammenden Prinzipien nachhaltiger Wirtschaft, die als Regeln zum Umgang mit *Stoffströmen* allgemein formuliert wurden, definiert.²⁹ Das Verbot, die natürlichen Ressourcen zu übernutzen, besagt, dass erneuerbare bzw. nachwachsende Ressourcen nur in dem Maße abgebaut und verwertet werden dürfen, in dem sie sich auf natürliche Wei-

²³ Vgl. Mayer 1995, 33

²⁴ Vgl. 1992, Präambel 9

²⁵ Vgl. u.a. Kruse 1995

²⁶ Der Meeresspiegel ist in den letzten 100 Jahren um 10-25 Zentimeter angestiegen (vgl. UBA 1998, 2).

²⁷ Vgl. u.a. 1992, Präambel 9

²⁸ Vgl. u.a. UBA 1998, 4; BUND/Misereor 1996, 24; Präambel 1992, 9 f.

²⁹ Vgl. u.a. UBA 1998, 11 f.; DIE ZEIT vom 13.10.1995, 28; Enquete 1994

se regenerieren können.³⁰ Ziel ist, dass sowohl das Gesamtvolumen als auch die Qualität der natürlichen Rohstoffe auch in Zukunft zur Verfügung stehen sollen. Nicht erneuerbare Ressourcen, z.B. Erdöl und Mineralien, dürfen deswegen nur in dem Maße abgebaut werden, wie sie durch erneuerbare Ressourcen, z.B. durch den Anbau von Raps und Zuckerrohr, substituiert werden können.³¹ Die Grenzen der Umweltbelastung durch menschliche Eingriffe sind in einer *Schadstoffregel* fixiert worden. Die Selbstreinigungstätigkeit bzw. die Regenerationskapazität verschiedener Umweltmedien (z.B. Wasser, Luft, Boden) ist der maßgebliche Richtwert für die Menge an Schadstoffen, die abgegeben werden darf.³² Diese Balance muss in Zukunft in jede wirtschaftliche Handlung einbezogen werden.³³ Eine zusätzliche Regel für den schonenden Umgang mit der Ressource *Zeit* führt der Ökonom Hans G. Nutzinger mit seiner „Zeitregel“³⁴ ein. Dieser Grundsatz ist Teil aller Regeln, die die nachhaltige Entwicklung determinieren.

Die herausragenden globalen Schädigungen der Umwelt sind nach der Zusammenstellung des Umweltbundesamtes (1998, 2) folgende:

- Das Ansteigen der mittleren globalen Lufttemperaturen um 0,3 bis 0,6° C seit Ende des 19. Jahrhunderts
- Das Ansteigen des Meeresspiegels um 10 bis 25 Zentimeter in den letzten 100 Jahren
- Die Zerstörung der stratosphärischen Ozonschicht
- Der rapide Artenschwund
- Die fortschreitende Erosion und der rapide Verlust fruchtbarer Böden
- Die Verschmutzung und Überfischung der Weltmeere
- Die schleichende Überbeanspruchung des Naturhaushalts durch anthropogene Einträge.”³⁵

Dabei wird vom UBA geschätzt, dass täglich

- 55.000 ha Tropenholz und 20.000 Hektar Ackerland vernichtet werden,
- 100-200 Arten sterben und
- die Atmosphäre mit 60 Mio. t CO₂ belastet wird.³⁶

Gemäß den Regeln einer nachhaltigen Entwicklung bzw. des nachhaltigen Wirtschaftens sollen zukünftig Einsparungen diesen Schädigungen der Umwelt entgegen wirken. In Deutschland wurde festgelegt, dass bis zum Jahre 2005 die CO₂ Emissionen um 25-30 % gegenüber dem Referenzjahr 1990 reduziert

³⁰ Vgl. UBA, ebd.

³¹ Vgl. ebd.

³² Vgl. ebd.

³³ Vgl. Enquete 1994

³⁴ Vgl. Nutzingers Beitrag in DIE ZEIT ebd.

³⁵ Ein differenzierter Überblick über verschiedene Problembereiche und Gesichtspunkte der Umweltschädigungen sowie ihrer Folgen für den Menschen sind u.a. auch bei Homburg/Matthies (1998, 18) nachzulesen.

³⁶ Vgl. UBA 1998, ebd.

werden.³⁷ Bis zum Jahre 2050 sollen 50-60% weniger CO₂-Emissionen in der Bundesrepublik ausgestoßen werden als 1990.³⁸

Eine Mengenreduzierung allein reicht allerdings nicht aus, sie wird von sozialen Veränderungen begleitet, die ebenfalls zu definieren sind.

1.2.2.2 Die Säule ‚Soziales‘

Unter der Säule *Soziales* wird in der Regel all das verstanden, was im Kontext dieser Arbeit unter der Dimension ‚Gerechtigkeit‘ subsummiert wird. Dazu gehört die Verteilungsgerechtigkeit für alle Menschen der Erde und für die kommenden Generationen. Die Independent Commission on Population and Quality of Life (1998, 113 ff.) befasst sich mit den Kriterien der Lebensqualität, die auch eine Gerechtigkeitskonzeption beinhaltet. Die Arbeiten dieser Kommission wurden ausgewählt, weil sie m.E. genauer auf die Säule Soziales eingehen, als es aus der Agenda 21, der Wuppertal- und der UBA-Studie hervorgeht.

Das Ziel der Kommission ist es, eine „*neue Vision für die Lösung der weltweiten Bevölkerungsprobleme ... [zu erarbeiten], wobei die Menschenrechte und sozioökonomische Bedingungen als wichtige Referenzfragen angesehen wurden*“ (ICPQL 1998, 14).

Langfristig und sukzessive soll gleiches Recht auf Lebensqualität als zentrales Recht weltweit etabliert werden.³⁹ Das Umweltbundesamt schränkt diese Forderung nach Gleichheit ein und spricht von einer „*grundsätzlichen Parität bei der Wahl zwischen Alternativen für das langfristige Überleben notwendiger Handlungsmöglichkeiten*“ (UBA 1998, 11), nicht aber von dem „*Herstellen quantitativ gleicher Bedürfnis- und Konsumstrukturen über den Globus hinweg*“ (ebd., Hervorhebung d.A.). BUND-/MISEREOR hingegen leiten für die Säule Soziales aus dem Konzept des Umweltraumes ab, dass „*auch innerhalb einer Generation weltweite Chancengleichheit als konstitutiv angesehen werden*“ soll (1996, 28). Dabei gilt: „*Jeder Mensch hat das gleiche Recht auf eine intakte Umwelt. Im Umkehrschluss wird abgeleitet, dass jeder Mensch das gleiche Recht hat, global zugängliche Ressourcen in Anspruch zu nehmen, solange die Umwelt nicht übernutzt wird*“ (ebd.).⁴⁰ Merkmale, die Lebensqualität ausmachen, werden in beiden deutschen Studien allerdings nicht ausführlich beschrieben.

Lebensqualität orientiert sich für die Kommission an den „Rechten auf Lebensqualität“, die im Rahmen der rechtlichen Instrumente der Vereinten Nationen bereits anerkannt wurden.⁴¹ Zu der Liste der Rechte gehören:

³⁷ Vgl. ebd., 33

³⁸ Vgl. auch Homburg/Matthies 1998, 26 f.; Enquete 1994, 104. Die Prozentangaben weichen deswegen voneinander ab, weil in der Literatur verschiedene Referenzjahre für die Reduzierung des CO₂-Gehalts angegeben werden, z.B. 1987, 1990 oder 1995.

³⁹ Vgl. ICPQL ebd., 109

⁴⁰ Zum Konzept Umweltraum vgl. in diesem Kap. auch 1.2.3.1 „Ziele und Indikatoren“

⁴¹ Vgl. ICPQL ebd., Tabelle 5.1., 113

Recht	Instrument
Würde	Charta, Präambel
Recht auf Leben	Zivilpakt, 6.1
Sicherheit der Personen	Zivilpakt, 9.1
Angstfreiheit	Sozialpakt, Präambel
Angemessene Ernährung und Freiheit von Hunger	Sozialpakt, 11. 1-2
Ernährung von Müttern	CEDAW, 12.2
Recht auf Arbeit	Sozialpakt, 6.1
Arbeitsqualität	Sozialpakt, 7
Volle produktive Beschäftigung	Sozialpakt, 6.2
Gesundheit	Sozialpakt, 12.1
Zugang zur ärztlichen Grundversorgung	Kinderkonvention 24.2b
prä- und postnatale Gesundheitsversorgung von Müttern	Frauenkonvention, 12,1; Kinderkonvention, 24D
Zugang zu Informationen und Diensten der Familienplanung	Frauenkonvention, 14b, 16e
Vorsorgende Gesundheitsbildung	Kinderkonvention, 24e; Sozialpakt, 13.1
Erziehung	Sozialpakt, 13.1
Kostenlose und verpflichtende Grundschulbildung	Sozialpakt, 13.2a
Grundschulbildung	Kinderkonvention, 28a
Ausbildung auf Sekundarstufe für alle zugänglich	Sozialpakt, 13.2b
Angemessene Unterkunft	Sozialpakt, 11.1
Mutterschaftsurlaub	Sozialpakt, 10
Soziale Absicherung	Sozialpakt, 9
Gleichberechtigung der Geschlechter	Charta, Präambel, Frauenkonvention
Schutz der Familie	Zivilpakt, 23.1
Politische Rechte	Zivilpakt, passim
Mitsprache	Frauenkonvention, 7, 14.2a

Abbildung 1: „Rechte auf Lebensqualität“ (ICPQL 1998, 109)

Die Instrumente, in denen die Rechte schon formuliert werden, basieren überwiegend auf internationalen Konventionen. Für die vorliegende Untersuchung sind nicht alle Rechte relevant. So hängt etwa das Recht auf Arbeit, grundlegende Schulausbildung und gesunde Ernährung nicht unmittelbar mit den ‚*Verteilungskonflikten im Straßenraum*‘ zusammen, die im empirischen Teil dieser Arbeit untersucht werden. Die Wahrung der Würde, das Recht auf Leben, Sicherheit und Angstfreiheit sowie das grundlegende Recht auf Gesundheit sind allerdings Aspekte von Lebensqualität, die für die Auseinandersetzung mit Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum von Bedeutung sind.⁴² Für die demokratische Ebene der Planung ist außerdem der Aspekt der Gleichberechtigung der Geschlechter, die Wahrung von politischen Rechten sowie die Ermächtigung, in Entscheidungsfällen mitsprechen zu dürfen, von Relevanz.⁴³ Um diese Standards sowohl der ökologischen als auch der sozialen Aspekte in die Tat umzusetzen, bedarf es der genauen Ziel- und Indikatorenbestimmung, damit verbindliche Vereinbarungen darüber getroffen werden können, was in welcher Weise von wem und wann zur nachhaltigen Entwicklung beigetragen wird.

⁴² Vgl. Kap. 8.2 „Auswertungskategorien“

⁴³ Vgl. Kap. 5 „Fairness“

1.2.3 Zielbestimmungen und Wertentscheidungen

1.2.3.1 Ziele und Indikatoren

Die Independent Commission on Population and Quality of Life (ICPQL) definierte 1998 *Ziele und Indikatoren* der Agenda 21. Als Ziele werden all jene Zielsetzungen definiert, die sich auf die Verbesserung der Lebensqualität beziehen. Durch die Festlegung auf einen Zeitpunkt können demnach Ziele bzw. deren (Nicht-)Erreichung gemessen und verifiziert werden.⁴⁴ Indikatoren als soziale, wirtschaftliche und ökonomische Parameter fassen in diesem Verständnis Informationen systematisch zusammen und vereinfachen dadurch eine Bewertung der Ziele.⁴⁵ Mit Hilfe von Indikatoren werden übergreifende Ziele in mess- und überschaubare Teilaspekte gegliedert. Eine Überprüfung der Indikatoren gibt somit Auskunft über die gewünschten und die unerwünschten Ergebnisse des Nachhaltigkeitsprozesses.

Als Beispiele für negative Indikatoren führt die Kommission die Rate an Gewalt, Verbrechen und Unsicherheit in den einzelnen Ländern an,⁴⁶ für die Umweltqualität kann beispielsweise die Quote des CO₂-Ausstoßes und die Lärmemission ausgewertet werden. Indizes als Zusammenfassungen und Systematisierungen einer Indikatorenliste liegen sowohl zur Messung der Lebensqualität als auch zur Bewertung der Umweltqualität vor.⁴⁷ Handlungsziele und die dazugehörigen Indikatoren müssen für verschiedene Sektoren spezifiziert werden, auf der Bezirks- und kommunalen Ebene wären das beispielsweise die Bereiche Bildung, Gesundheit, öffentliche Infrastruktur und verschiedene Umweltfragen.⁴⁸ Ziele und Indikatoren für die Bereiche der Lebens- und Umweltqualität dienen nicht nur der Konkretisierung, sondern sie sind auch als Mechanismus zu verstehen, der Staaten und Kommunen zu einem gesellschaftlichen Wandel verpflichtet.⁴⁹ Solche Bestimmungen sollen dazu führen, dass Bedürfnisse befriedigt, Rechte durchgesetzt, Angaben über Verantwortlichkeit gemacht sowie Verpflichtungen von Staat und Bürgern gleichermaßen getroffen werden.⁵⁰

In der Studie des Wuppertal-Instituts (1996) und des UBA (1998) werden Umweltziele und -indikatoren definiert. In der UBA-Studie wird betont, dass Umweltqualitäts- und -handlungsziele zu definieren sind,

⁴⁴ Vgl. ICPQL 1998, 120 f.

⁴⁵ Vgl. u.a. ebd., 122 f.; BUND/Misereor 1996, 37 ff.

⁴⁶ Vgl. ICPQL 1998, 123

⁴⁷ Ein Index zur Messung der Lebensqualität ist beispielsweise der *Physical Quality of Life Index* (PQLI) von Sewell (1977), in dem die Lebenserwartung von einjährigen Kindern, die Quote der Kindersterblichkeit sowie die Alphabetisierungsrate von Erwachsenen auf einer Skala von 0 bis 100 eingestuft wird. Im *Human Development Index* (HDI) des UNDP (1994) werden soziale und ökonomische Aspekte verbunden, indem ein Gesundheitsindikator, ein Bildungsindikator und ein Einkommensindikator gemessen werden.

Der Definition der ökologischen Lebensqualität dient der Index *Green League of Nations* der New Economics Foundation (vgl. MacGillivray, 1993). Die elf Indikatoren, die die Positionierung von 21 Ländern im Hinblick auf die ökologische Lebensqualität darstellen, umfassen die Emissionswerte der Stickstoffoxide (NOx), des Kohlen- (CO₂) und Schwefeldioxids (SO₂), die Wasserentnahme pro Einwohner, der prozentuale Bevölkerungsanteil mit Anschluss an die Abwasserentsorgung, das Maß an Landschaftsschutzgebieten proportional zu Gesamtfläche eines Landes, die Quote gefährdeter Vogel- und Säugetierarten, die Menge des Hausmülls pro Einwohner, der Energieverbrauch pro BIP-Einheit, gefahrene Pkw-Kilometer pro Kopf sowie die Nitratmenge, die als Düngemittel in jeden Quadratkilometer Ackerland eingehen.

Vgl. dazu auch ICPQL 1998, 124 f. sowie BUND/Misereor 1996, 37 f. u. 83

⁴⁸ Vgl. ICPQL 1998, 123

⁴⁹ Ebd., 124

⁵⁰ Ebd.

die naturwissenschaftliche und gesellschaftlich-ethische Aspekte miteinander vereinen.⁵¹ Die Bestimmung der Umweltqualität solle sich an den Regeln der nachhaltigen Entwicklung orientieren, vor allem dem Verursacher- und dem Vorsorgeprinzip.⁵² Die Verbesserung der Umweltqualität ist ein langfristiges, globales und übergreifendes Ziel, welches zu konkretisieren ist. Eine (immer noch globale) Konkretisierung besteht in der Zielsetzung, die Erwärmung der Erdatmosphäre einzuschränken und nach allen Regeln der nachhaltigen Entwicklung für eine dauerhafte Stabilisierung des Klimas Sorge zu tragen. Umwelthandlungsziele müssen noch konkreter gefasst werden.⁵³ Sie sollen für die Optimierung der Stoffströme sowohl als quantitative Mengenreduktionsziele für spezifische Bereiche (wie Energie, Mobilität und Konsummuster) als auch als Effizienzszenarien sehr präzise formuliert werden. Die Reduzierung des materiellen und energetischen Ressourcenbedarfs dient als Maßstab.⁵⁴

Parallel dazu wird die qualitative Entwicklung den o.g. Handlungsbereichen zugeordnet und in der Studie des Umweltbundesamtes unter der Überschrift „*Struktur- und Bewusstseinswandel-Szenarien*“⁵⁵ zusammengefasst. Im Zusammenhang mit dem gesellschaftlichen Wandel, der eine nachhaltige Entwicklung begleitet, stehen in den Ausführungen des UBA über diese qualitativen Szenarien u.a. die Dynamik der Veränderungen gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen im Zentrum. Dabei wird auf Maßnahmen zurückgegriffen, die durch die Suffizienz-Strategie geprägt sind.⁵⁶ Im Gegensatz zur Agenda 21 (1992)⁵⁷, der Studie der ICPQL (1998) und des Wuppertaler Instituts (1996) wird die Bildung von Indikatoren in der UBA-Studie nicht in den Vordergrund gestellt. Das Ergebnis der UBA-Studie bleibt im Hinblick auf die Indikatorenbestimmung eher vage. In Bezug auf die materielle Ressourcenreduktion wird lediglich erwähnt, dass u.a. Anleihen beim pressure-state-response-Ansatz⁵⁸ genommen werden können, wenn Indikatoren bestimmt werden sollen.⁵⁹

Allerdings besteht die Funktion von Umwelthandlungszielen, ähnlich der Funktion von Indikatoren, darin, konkrete Schritte und Kriterien festzulegen. Das Wuppertal-Institut setzt andere Akzente bezüglich der Indikatoren.

Es orientiert sich stärker an dem Kriterienkatalog für ein nationales Umweltindikatorensystem⁶⁰:

⁵¹ 1998, 32 f.

⁵² Vgl. ebd., 33 u. 263 f.

⁵³ Vgl. ebd.

⁵⁴ Vgl. UBA 1998, 33 f., 35 u. Kap. II–VI

⁵⁵ Vgl. ebd.

⁵⁶ Vgl. in diesem Kap. 1.2.4 „Zusammenfassung und Fragestellung“

⁵⁷ Vgl. Kap. 40

⁵⁸ Vgl. OCED 1994 in UBA 1998, Abb. VII 3, 319 f.

⁵⁹ Indikatoren werden erst im letzten Kap. VII (vgl. UBA 1998, 317 ff.) eingeführt und problematisiert. Als Fazit weisen die Autoren auf die Schwierigkeit hin, die Menge der komplexen und vielschichtigen Informationen zu reduzieren und dennoch aussagekräftig zu bleiben (ebd., 318). In Bezug auf ökonomische und soziale Indikatoren wird festgestellt, dass das Brutto-sozialprodukt nicht als Indikator für Nachhaltigkeit dienen kann, weil es u.a. die Entwicklung des natürlichen Kapitalstocks und der Umweltqualität nicht einkalkuliert (vgl. ebd., 320 f., dazu auch BUND/Misereor 1996, 37). Alternative Indizes zur Bestimmung einer sozio-ökonomisch nachhaltigen Lebensqualität werden vom UBA allerdings nicht vorgeschlagen.

⁶⁰ Sachverständigenrat für Umweltfragen 1994 in BUND/Misereor 1996, Tab. 2.1., 39

Orientierung am Leitbild einer zukunfts-fähigen Entwicklung	Ökologische Grundanforderungen	Allgemeine wissenschaftliche Anforderungen	Pragmatische und politische Anforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Ressourceneffizienz • Tragekapazität • Gesundheitszustand • Bezug zu Zielgrößen 	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Erfassung, Bewertung und Darstellung der Umweltbelastung • Erfassung v. Mehrfachbelastungen • Adäquanz der Zeiträume • Erfassung zeitlicher Spitzenbelastungen • Frühwarnung/ Vorsorgeorientierung • Einfluß auf Stoffe, Strukturen, Funktionen • Betonung des Risikos der Irreversibilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Transparenz des Modells • Verlässlichkeit, Reproduzierbarkeit • Nachvollziehbarkeit der Aggregation • Nachvollziehbarkeit der Selektion 	<ul style="list-style-type: none"> • Ökonomische-ökologische Relevanz • Politische Steuerbarkeit und Zielorientierung • Verständlichkeit, Überschaubarkeit • Internationale Kompatibilität • Vertretbarkeit des Aufwands

Abbildung 2: Kriterien für ein nationales Umweltindikatorensystem (Sachverständigenrat für Umweltfragen 1994 in BUND/Misereor 1996, Tab. 2.1., 39)

Dieses nationale Indikatorensystem ist in vielen Punkten ökonomisch ausgerichtet. Die Effizienz der Ressourcenverwaltung und die Einhaltung von Zielgrößen werden für die Orientierung am Leitbild nachhaltiger Entwicklung als zentral erachtet. Die Reduzierung der Umweltbelastung wird als ökologische Grundanforderung unter verschiedenen Aspekten berücksichtigt, als pragmatische und politische Anforderungen werden die Vertretbarkeit des Aufwands sowie die ökonomisch-ökologische Relevanz in das Indikatorensystem eingebracht. Qualitätsstandards wie Gesundheit, Transparenz und Verständlichkeit sowie Überschaubarkeit, die eine positive Aussicht auf eine verbesserte Zukunft geben, stehen hinter den Zielen der Effizienz und Belastungsreduzierung zurück.

In der Agenda 21 wird auch die Arbeit mit generellen Bestimmungsfaktoren wie z.B. dem Bruttosozialprodukt oder der Menge der Ressourcen und Schadstoffströme kritisiert. Dies reiche zur Festlegung qualitativer Indikatoren nicht aus und müsse deswegen ergänzt werden.⁶¹ Qualitative Indikatoren seien gerade für die Definition einer besseren Lebensqualität in den Ländern der sogenannten dritten Welt und für die Verwirklichung von Gerechtigkeit unerlässlich.⁶²

⁶¹ Vgl. u.a. BUND/Misereor 1996, 37

⁶² Vgl. Abb. 1 „Rechte auf Lebensqualität“, die südlichen Länder sind davon am meisten betroffen. Die in der Wuppertaler Studie formulierten Ziele stimmen damit überein, vgl. BUND/Misereor (1996, 53). Über Umweltziele in Deutschland vgl. u.a. Bericht der Enquete-Kommission (1994, 696), Sachverständigenrat für Umweltfragen (1994, 84).

In der Studie des Wuppertal-Instituts wird auf die Agenda 21 (Kap. 40.4) zurückgegriffen. Hier wird die Kritik geäußert, dass „*Methoden zur Bewertung von Interaktionen zwischen verschiedenen sektoralen Umwelt-, Bevölkerungs-, Sozial- und Entwicklungsparametern ... nicht genügend weit entwickelt [sind] oder ... nicht in ausreichendem Maße genutzt [werden]*“ (BUND/Misereor 1996, 37 f). Indikatoren müssen daher entwickelt werden, damit eine Grundlage für Entscheidungen auf allen Ebenen geschaffen werden kann, die zu einer selbstregulierenden Zukunftsfähigkeit beiträgt, in der Umwelt- und Entwicklungssysteme integriert werden.⁶³ Ein Blick in die Studien des UBA und des Wuppertal-Instituts zeigt allerdings, dass der Interaktionsgedanke zwischen den verschiedenen Parametern bisher noch wenig in die Konzepte eingeflossen ist. In verschiedenen Problemfeldern wird überwiegend mit Zahlenmaterial zur Bestimmung des Status Quo und zur Entwicklung eines Reduzierungskonzeptes für die Zukunft gearbeitet. Die Entwicklung von Beteiligungsmethoden wird nur wenig angesprochen.⁶⁴

Das Wuppertal-Institut entwickelte Indikatoren für den Bereich Umwelt, die allein auf der Entnahme von Stoffen aufbauen und Folgeprobleme aufzeigen.⁶⁵ Die Studie ergänzt (um Ziele für die Umwelt zu bestimmen) das Konzept des sog. ‚Umweltraumes‘.⁶⁶ Dieses Konzept ist ein ökologisches Nutzungskonzept, in dem physische statt monetäre Indikatoren gemessen und internationale Gerechtigkeit integriert wird.⁶⁷

In der Wuppertaler Studie wird der Gedanke der Agenda 21 aufgegriffen, dass jede Zielfindung einen offenen gesellschaftlichen Diskussionsprozess gerade deswegen erfordert, damit die Werte eines Indikators im Hinblick auf die Grenzen des Umweltraumes festgelegt und geprüft werden.⁶⁸ Naturwissenschaftlich formulierte Umweltindikatoren stellen nur eine Auswahl dar, die die Ebene der Wertentscheidungen nicht beinhalte.⁶⁹

Werturteile müssen daher auf der gesellschaftlichen Ebene erfolgen, weil Entscheidungen für bzw. gegen bestimmte gesellschaftliche Risiken getroffen und in Kauf genommen werden.⁷⁰ Mit der Entschei-

⁶³ Vgl. BUND/Misereor ebd.

⁶⁴ Vgl. in diesem Kap. 1.3 „Sozialwissenschaftliche Kritik und Aufgaben am Leitbild Nachhaltiger Entwicklung“

⁶⁵ Vgl. BUND/Misereor 1996, 52 f.. Die Beschreibung der Indikatoren z.B. sieht für die „Umweltqualität in Städten“ wie folgt aus: „*Die Umweltqualität in Städten ... wird heute vor allem durch stoffliche Emissionen (NO_x, VOC, CO₂, nachfolgend Ozon, [...]) beeinträchtigt sowie durch die Lärm-Emissionen aus dem Verkehr (in geringerem Maße gewerbliche Emissionen) und den Anteil bebauter und durch den Verkehr belegter und belasteter Flächen.*“ (BUND/Misereor, 1996, 52). Später werden Umweltziele quantifiziert, die Flächennutzung soll bis 2010 beispielsweise stagnieren und die jährliche Neubelegung -100 % betragen, die Reduktion der Lärmemission wird im weiteren Verlauf der Studie dann gar nicht mehr erwähnt (vgl. ebd., 80).

⁶⁶ Vgl. BUND/Misereor 1996, 26 ff. Das Konzept des ‚Umweltraumes‘ wurde von dem Niederländer Opschoor (1992, 1994) übernommen. Dieses Konzept soll an Stelle des negativ geprägten Begriffes des „Naturkapitals“ treten. Im letztgenannten Begriff erscheinen natürliche Ressourcen als Spielball einer ökonomischen Denkweise, indem ‚Naturkapital‘ monetär und nach Leistungsfähigkeit bemessen sowie nach optimaler Einsatzfähigkeit bewertet wird (vgl. BUND/Misereor 1996, 26). Der ‚Umweltraum‘ determiniert „*den natürlichen Handlungsrahmen*“ (ebd., 27), den Menschen, ohne die Grenzen der Nachhaltigkeit zu überschreiten, nutzen könnten. Logischerweise ergibt sich der ‚Umweltraum‘ aus der ökologischen Tragfähigkeit, der Verfügbarkeit sowie der Regenerierungsrate der Ressourcen. Dabei plädiert die Wuppertal-Studie dafür, quantitative Werte festzulegen, um die Frage zu beantworten, wie groß der „*natürliche Handlungsrahmen für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Deutschlands*“ ist, „*wenn die Lebenschancen für Menschen in den Ländern des Südens verbessert und die Lebensgrundlagen für die künftige Generationen erhalten werden sollen?*“ (BUND/Misereor 1996, 53).

⁶⁷ Vgl. ebd., 26 ff.

⁶⁸ Vgl. ebd., 53 ff.

⁶⁹ Vgl. ebd., 79

⁷⁰ Vgl. dazu Kap. 2.3 „Verhältnisanalysen – Risikobewusstsein“

dung gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung für Pkws auf den deutschen Straßen wird beispielsweise die hohe Zahl an Verkehrsunfallsoffern in Kauf genommen.⁷¹ Der Status Quo tradierter Werturteile ist daher offen zu legen und im Sinne des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ mit Hilfe eines gesellschaftlichen Diskussionsprozesses zu verändern. Einen Blick in die Zukunft bietet die Idee, Grenzwerte (z.B. für Tempolimits oder Gefahrenstoffe) nicht mehr wie bislang an einem statistischen Normwert festzumachen, sondern an den ‚schwächsten Gliedern‘ eines Systems anzusetzen. Eine Veranschaulichung anhand von Problemen im Straßenraum illustriert die Notwendigkeit des Wertewandels. Nachhaltige Entwicklung soll also implizieren, dass die Werte zugunsten der ‚schwachen‘ und ‚ressourcenschonenden‘ Gruppen gewendet werden müssen.⁷² BUND/Misereor (1996) sprechen in diesem Zusammenhang von der Orientierung an den empfindlichsten Teilen des Systems, d.h. der Umweltraum soll z.B. „an den ozonempfindlichen Asthmatikern und Kindern genauso wie an säureempfindlichen Waldböden“ (ebd., 56) kalkuliert werden. Wie die Ziele und Indikatoren umgesetzt werden könnten, erschließt sich durch einen Blick auf die gängigen Strategien zur Umsetzung der ökologischen Ziele, die im Zuge der Nachhaltigkeit immer wieder angeführt werden.

1.2.4 Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele

Der Soziologe Joseph Huber (1995a/b) unterscheidet drei Strategien voneinander, die ‚Effizienz-‘, die ‚Konsistenz-‘ und die ‚Suffizienz-Strategie‘, die eingesetzt werden können, um ökologische Ziele zu erreichen.

Die *Effizienz-Strategie* basiert auf dem Grundsatz, das Prinzip der Wirtschaftlichkeit (d.h. den geringst möglichen Einsatz von Material und Energie sowie eine Steigerung der Stoff- und Energieeffizienz) noch konsequenter als bisher einzusetzen.⁷³ Bei der Effizienz-Strategie kommen technische Lösungen zum Einsatz, um den Wirkungsgrad von Produkten (wie Konsumgütern, Kleidung, Ernährung und zur Fortbewegung) zu steigern, z.B. durch geringen Einsatz von Energien und Rohstoffen sowie durch die Verwendung von erneuerbaren Ressourcen.⁷⁴

Die *Konsistenz-Strategie* erklärt sich aus der Übersetzung des Begriffs ‚konsistent‘, der nach Huber (1995a, 138 f.) übertragen auf das Konzept der nachhaltigen Entwicklung u.a. als ‚Vereinbarkeit‘, ‚Verträglichkeit‘ und ‚Stimmigkeit‘ verstanden werden kann. Dies umfasst mehr als technische Lösungen, denn anthropogene Stoff- und Energieströme sollen mit den Stoffwechselprozessen der Natur vereinbart bzw. ihnen angepasst werden.⁷⁵ Ökonomische Prozesse sollen sich an der Natur ausrichten, wie es beispielsweise in der Kreislaufwirtschaft, des Recyclings sowie in der Bionik, d.h. einer Technikgestaltung, die sich an dem Vorbild natürlicher Mechanismen, z.B. der dynamischen Form der Delphine orientiert,

⁷¹ Vgl. UBA 1998, 115

⁷² Vgl. u.a. ebd.,

⁷³ Vgl. 1995a, 131

⁷⁴ Vgl. ebd. und Fritz, Huber, Levi (1995b); dazu auch Weizsäcker, Lovins, Lovins (1995) über konkrete Vorschläge zur Ressourceneinsparung oder Immler (1993) über die Berücksichtigung von Natur als Produktionsfaktor, zusätzlich zu den Faktoren Arbeit und Kapital.

⁷⁵ Vgl. ebd., 140

realisiert wird.⁷⁶ Ziel ist, dass sich anthropogene und geogene Stoffströme in Zukunft nicht mehr entgegenstehen, sondern sich stützen und stärken.⁷⁷

Die *Suffizienz-Strategie* wird als Verfahren der „*Genügsamkeit und Bescheidenheit*“ (ebd., 123) verstanden. Nachhaltiges Handeln ist mit Konsumverzicht sowohl im alltäglichen Leben (sustainable life) als auch in der Wirtschaftsweise verbunden.

An dieser Stelle soll hervorgehoben werden, dass das Kombinieren der Strategien, vor allem der Suffizienz- und der Effizienz-Strategie im Sinne der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung an Relevanz zunimmt. Werthaltungen und Konsummuster werden prinzipiell in Frage gestellt. Damit einher geht die Veränderung des Selbstverständnisses, auf dem die westlichen Industriestaaten aufbauen: Da sie die meisten Ressourcen verbrauchen, sind sie infolgedessen dazu aufgefordert, ihre Konsumgewohnheiten grundlegend zu verändern. Vertreter der Suffizienz-Strategie meinen nicht, dass eine asketische Lebenshaltung gewünscht ist, sondern sie appellieren an einen „*reflektierten Konsum*“ (Summerer 1996, 26). „*Es handelt sich hierbei nicht um Elitenkonsumenten, sondern um Menschen, die sich einen unverstellten Zugang zur eignen Emotionalität und eine ungezwungene Einfühlung in anderes Leben bewahrt haben*“ (ebd.). Die hierin durch Verzicht und veränderten Konsum erreichten Merkmale sind Teil einer neuen Lebensqualität. In die gleiche Richtung geht u.a. das Prinzip der ‚*Entschleunigung*‘⁷⁸, in dem aus ‚schnell‘ ‚langsam‘ werden soll, aber auch andere nachhaltige Wandlungen, z.B. dass aus ‚wirtschaftlichem Fortschritt‘ die ‚Pfleger der Bestände‘ wird, aus ‚Quantität‘ ‚Qualität‘⁷⁹ sowie aus ‚Sicherheit‘ das Lernen im ‚Umgang mit Unsicherheit‘.⁸⁰ Im Zentrum steht zum einen, dass ein Wertewandel hin zu einer qualitativen Orientierung und zum Einklang mit der Natur erfolgen muss, zum anderen werden auch die Folgen der westlichen Konsumorientierung deutlich. Obwohl im Zuge der Pluralisierung z.T. ‚post-materialistische Wertorientierungen‘ unterschiedlichster Konsumstile erprobt werden,⁸¹ verfügen die Konsumenten in der Wachstumsgesellschaft immer noch über eine Vielzahl an Konsumgütern. Die materielle Ausrichtung geht mit dem Verlust der Sinnhaftigkeit im persönlichen Leben einher, der durch das Erlernen einer neuen Lebensqualität wiedergewonnen werden soll.⁸²

Für die sozialwissenschaftliche Analyse zur Umsetzung von Umweltzielen sind keinesfalls nur Strategien zur Ressourceneinsparung von Bedeutung. Noch bevor die konkreten Handlungsschritte strategisch eingeleitet werden, setzt der im Nachhaltigkeitskonzept erläuterte demokratische Prozess der Beteiligung ein. Er ist Voraussetzung dafür, dass strategische Überlegungen überhaupt nachhaltig zum Zuge kommen können. Nachstehend wird daher näher auf das Thema *Verfahrensgerechtigkeit* eingegangen.

⁷⁶ Vgl. u.a. Enquete 1993, 1994

⁷⁷ Huber 1995a, 138

⁷⁸ Vgl. u.a. Sachs 1993; BUND/Misereor 1996, 155 ff.

⁷⁹ Vgl. z.B. die Ausführungen von BUND/Misereor 1996, 214 ff. zum „Überdruß am Überfluß“

⁸⁰ Vgl. u.a. Kap. 2. 3 „Verhältnisanalysen – Risikobewusstsein“ und Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit an die Natur“

⁸¹ Vgl. Kap. 3.6.2.1 „Kritik: Differenzen zwischen kultureller und ökonomischer Sphäre“

⁸² Vgl. u.a. BUND/Misereor 1996, 207 ff.

1.2.5 Verfahrensgerechtigkeit

Wie bereits ausführlich dargelegt wurde, wurde mit der Agenda 21 der Versuch unternommen, die elementarsten Problembereiche in der Umwelt- und Entwicklungspolitik zu benennen und zu konkreten Leitbildern zu gruppieren. Das Konzept der Agenda 21 stellt immer wieder einen Zusammenhang zwischen verschiedenen erscheinenden Problemen her, wie beispielsweise Armut, Konsumgewohnheiten, fehlende Gesundheit, Entwaldung, Wüstenbildung und Artensterben. Es fällt auf, wie eng diese Problemlagen an politisch dominante Interaktionsformen gekoppelt sind. Die Umsetzung des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung lässt daher soziale und politische Spannungen erwarten, die vor allem die Umstrukturierung (besonders der Wirtschaft) voraussichtlich begleiten werden.⁸³ Am Beispiel der Auseinandersetzungen um die Ökosteuer, der Entfernungspauschale sowie der aktuell diskutierten BSE-Krise deutet sich dieser Aspekt schon an.

Es kann davon ausgegangen werden, dass in den verschiedenen Ländern eine soziale und kulturelle Wende erforderlich sein wird, um die Agenda 21 ‚tatsächlich‘ und ‚nachhaltig‘ umzusetzen. Sowohl in der lokalen Agenda 21⁸⁴ als auch in der Wuppertal-Studie⁸⁵ werden Fragen der Verteilungsgerechtigkeit knapper Ressourcen (z.B. der Energie, des Wassers und der Flächen) und der Chance auf Lebensqualität (z.B. dem Recht auf Angstfreiheit, gesunde Ernährung und Mitbestimmung) an Verfahrensweisen der Kooperation in und zwischen den Staaten sowie an die Beteiligung verschiedener gesellschaftlicher Gruppen gekoppelt. D.h. es geht um mögliche Wege, Verteilungsgerechtigkeit zu erreichen.

Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und in der Agenda 21 wird das Demokratieverständnis in den Ländern und Kommunen angesprochen. Kooperationen zwischen der Regierung, Nicht-Regierungsorganisationen, Bürger/-innen sowie anderen gesellschaftlichen Gruppen seien explizit gefordert und erforderlich, um eine breite Öffentlichkeit an der Zieldefinition und deren Umsetzung zu beteiligen. In der Agenda 21 wird die Rolle der Regierungen, insbesondere aber der kommunalen Verwaltungen hervorgehoben, die durch ihre politischen Konzepte, Leitlinien und Pläne den Erfolg (oder Misserfolg) des Agenda-Prozesses wesentlich mitbestimmen werden.⁸⁶ Regierungen werden zudem als Schaltstellen zwischen den Zielen der Nationen und der internationalen Zusammenarbeit betrachtet.⁸⁷ Das Wuppertal-Institut formuliert in seiner Studie wie folgt:

„Die Umweltpolitik wiederum gewinnt erst durch die Einbeziehung der globalen Verantwortung und durch das Bemühen um soziale Gerechtigkeit ihre wirkliche Perspektive der Zukunftsfähigkeit, [denn] nur durch die Bündelung der Kräfte und Kompetenzen lassen sich Fortschritte erzielen und Veränderungen bewirken.“ (BUND/MISEREOR 1996, 9)

⁸³ Agenda 21 1992, 9 (1.5)

⁸⁴ 1992, Kap. 28

⁸⁵ BUND/Misereor 1996, 54

⁸⁶ Vgl. 1992 Präambel

⁸⁷ Vgl. ebd.. Darin wird formuliert, dass, um sowohl der globalen als auch der nationalen Vernetzung der inhaltlichen Probleme gerecht zu werden, auf internationaler (d.h. gemeinsame Zieldefinitionen von Entwicklungsländern und Industrienationen), auf nationaler und auf lokaler Ebene (Kommunen der einzelnen Länder untereinander) kooperiert werden muss.

Der Zusammenhang zwischen Regierungen, Staaten und Kommunen wird in dem Zitat deutlich. Demokratie ist sowohl im nationalen wie auch im kommunalen politischen Konzept nicht als ‚Widerstand von unten‘ gedacht. Die Verantwortung für das Gelingen der Agenda 21 wird vielmehr an der Bereitsichtigkeit und Fähigkeit staatlicher Akteure festgemacht, die o.g. Gruppen zu beteiligen.⁸⁸ Auf kommunaler Ebene sind die zuständigen Verwaltungen gefordert. Der Prozessgedanke der Agenda 21 beinhaltet, dass alle Akteure vor Ort ihr Tempo und ihre Strategie selber festlegen.⁸⁹ Allerdings wird als Leitlinie vorgegeben, dass bestimmte soziale Gruppen beteiligt werden sollen, damit ein breites Spektrum an Werturteilen einfließen kann. In der kommunalen Agenda 21 werden besonders Frauen und Jugendliche herausgehoben und im globalen Gesamtkontext soll die Bevölkerung ‚vor Ort‘ explizit integriert werden.⁹⁰

Wie bereits erwähnt wurde, werden in der Wuppertal-Studie Wertentscheidungen über Umweltziele als eine bedeutende Größe herausgearbeitet.⁹¹ Die öffentliche Diskussion sei zwingend notwendig, um Wertentscheidungen treffen zu können, tradierte Werte transparent machen und diese ggf. auch modifizieren zu können.⁹² Wenn eine Beteiligung nicht angestrebt werde, laufe jede Umweltpolitik Gefahr, aufwendige Konzeptionen, Maßnahmen und Instrumente zu entwickeln, die in der Bevölkerung nicht akzeptiert werden und in der Umsetzung scheitern. Ohne angemessene Formen der Beteiligung könnten z.B. in der Stadt- und Verkehrsplanung die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen nicht berücksichtigt werden.

Allerdings stehen auch im Bereich des Umweltschutzes, wie er in der Wuppertal-Studie vorwiegend thematisiert wird, diesen angestrebten Beteiligungsformen nicht nur der Mangel an Methoden für eine qualitative Zielanalyse und –entwicklung entgegen, sondern auch macht- und hierarchiebezogene Gründe seitens der Akteure in den Verwaltungen und der Wirtschaft. Entscheidungsfindungen in der Politik und den Kommunen orientieren sich zumeist nicht an dem Gebot der Beteiligung, wie es in der Agenda 21 gefordert wird.

⁸⁸ Vgl. ebd.

⁸⁹ Vgl. ebd., [1.6]

⁹⁰ Die Beteiligung der eingeborenen Bevölkerung hat für die Verbindung von Umwelt und Entwicklung einen zentralen Stellenwert. Auf lokaler Ebene der kommunalen Agenda 21 kann dies auf die Bürger/-innen vor Ort bezogen werden.

⁹¹ Vgl. in diesem Kap. 1.2.3 „Zielbestimmungen und Wertentscheidungen“

⁹² Vgl. BUND/Misereor 1996, 53 ff. u. 79

1.3 Sozialwissenschaftliche Kritik und Aufgaben am Leitbild Nachhaltiger Entwicklung

Die im Vorfeld eingeführten Studien zum Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ haben die Aufmerksamkeit der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung auf sich gezogen. Das politische Programm zur nachhaltigen Entwicklung und die sozialwissenschaftliche Umweltforschung verfolgen gemeinsame Ziele und können sich gegenseitig ergänzen. Einerseits könnte das Zusammenwirken der nachhaltigen Entwicklung mit der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung dazu dienen, die Ziele der Agenda 21 umzusetzen. Andererseits könnte ein Synergieeffekt die Ausweitung des Forschungsfeldes ‚Sozialwissenschaftliche Umweltforschung‘ bewirken. Aber auch umgekehrt könnte das Programm ‚Nachhaltige Entwicklung‘ durch die Stärkung der sozialen Perspektive profitieren. Eine Aufgabe der Sozialwissenschaften, die nachfolgend entfaltet wird, ist sowohl die kritische Auseinandersetzung mit den vorgestellten Konzepten als auch das Eingehen auf die darin formulierten Inhalte.

Einen besonderen Stellenwert bei der kritischen Analyse hat der nationale Versuch des Wuppertal-Instituts, das umweltpolitische Konzept für Deutschland zu konkretisieren. Die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ (1996) bietet sich an, da sie exemplarisch das Fehlen sozialwissenschaftlicher Ergebnisse dokumentiert und beispielhaft für die mangelnde Zusammenarbeit zwischen Naturwissenschaft und Sozialwissenschaft herangezogen werden kann. Zeitgleich mit der Veröffentlichung der Studie des Wuppertal-Instituts im Jahre 1996 loteten sozialwissenschaftliche Umweltforscher/-innen neue Aufgabenfelder aus, die das Leitbild berührten. Eine grundlegende Auseinandersetzung mit der Frage, wie das Leitbild transportiert und umgesetzt werden kann, fand ebenfalls im Jahre 1996 statt. Die kritische Auseinandersetzung mit der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ spiegelt exemplarisch den Widerspruch zwischen Anspruch und Wirklichkeit, der seinen Ursprung in dieser frühen und intensiven Diskussionsphase hat.⁹³

Für die vorliegende Arbeit lassen sich aus dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘, der kommunalen Agenda 21, der Wuppertal- und der UBA-Studie verschiedene Aufgaben herausarbeiten. Der Schwerpunkt liegt dabei vor allem in der Aufgabe, weniger schädigend auf die Umwelt einzuwirken und dabei gleichzeitig Gerechtigkeit vor Ort umzusetzen, die sich langfristig und global auswirkt. Von der Säule Ökologie muss daher eine Verbindung zur Säule Soziales gezogen werden. Hinsichtlich der Auswirkungen ökonomischer Ungleichheit ist immer wieder vom Nord-Süd-Gefälle die Rede.⁹⁴ Der Fokus der vorliegenden Studie richtet sich auf sozio-ökonomische Ungleichheit, die in soziologischen Theorien und

⁹³ Vgl. z.B. Huber (1996), Peters (1996), Reusswig (1996b) und Schultz (1996a). Alle Kritiker/-innen (mit Ausnahme von Ulla Peters) referierten auf der Tagung der Sektion „Soziologie und Ökologie“ „Zukunftsfähiges Deutschland auf dem soziologischen Prüfstand“, die im Wuppertal-Institut stattfand. Im Protokoll der o.g. Sektion sind Zusammenfassungen der Beiträge abgedruckt.

⁹⁴ Vgl. Leist 1996, 390 f., der den Zusammenhang zwischen Ökonomie und Ökologie für das Nord-Süd-Gefälle, d.h. die Ebene der internationalen Gerechtigkeit darlegt.

Analysen über die gesellschaftliche Struktur im Vordergrund stehen.⁹⁵ Den Anfang bildet dabei die Betrachtung des Umgangs mit Leitbildern ganz allgemein.

1.3.1 Kritik 1: Leitbilder und Visionen

„Leitbilder bündeln die Ziele, Träume, Visionen und Hoffnungen von Menschen“ (de Haan et al., 1996, 293).

Leitbilder sind vereinfachende zukunftsgerichtete Darstellungen, die die „Realität in Zukunft“ meist bewusst idealisieren. Zwar ist es ein Vorteil von Leitbildern, als koordinierende und strukturierende Größen zu dienen, allerdings liefern sie noch keine konkreten Handlungsanweisungen.⁹⁶ Brand (1997,12) geht einerseits davon aus, dass das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ Potentiale für weitreichende institutionelle Innovationen bietet, andererseits sei es eine Aufgabe der Sozialwissenschaften, zu prüfen, ob das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ allein überhaupt geeignet ist, Probleme der gesellschaftlichen Umstrukturierung adäquat zu bewältigen.⁹⁷

Die sozialwissenschaftliche Kritik an den Leitbildern, die in der Wuppertal-Studie entwickelt wurden, kann grundsätzlich auch auf die (methodische) Vorgehensweise zurückgeführt werden. So wurden eben nicht reale Modellprojekte geplant, sondern es wird *nur* mit Leitbildern gearbeitet. Titel wie beispielsweise „*Gut leben statt viel haben*“, „*Für eine lernfähige Infrastruktur*“ und „*Gerechtigkeit und globale Nachbarschaft*“⁹⁸ besagen, dass es sich um wünschenswerte Visionen handelt, nicht aber um die z.B. von der Soziologin Irmgard Schultz (1996a) geforderten konkreten IST- und SOLL-Bestimmungen, die Voraussetzung für die Bestimmung von Umweltqualitäts- und -handlungszielen sind.⁹⁹ Mit ihren Leitbildkonzeptionen appellieren die Autoren der Wuppertal-Studie an die Bürgerinnen und Bürger, sich an erfolgreichen ökologischen Modellprojekten, wie beispielsweise der ‚*Fahrradstadt Erlangen*‘¹⁰⁰ oder der ‚*Stadtentwicklung in Heidelberg*‘¹⁰¹ zu orientieren. Diese Vorgabe impliziert, dass Privatpersonen eine ausgeprägte ökologische und engagierte Orientierung haben. Als Beispiele dienen lediglich Modellprojekte. Diese Projekte richten sich jedoch nicht an alle Zielgruppen, die in der Agenda 21 erwähnt werden.¹⁰² Gerade Frauen und Jugendliche werden nicht explizit berücksichtigt.¹⁰³

Auch für die Leitbilder (z.B. ‚*Stadt als Lebensraum*‘) ließen sich qualitative Ziele und Indikatoren bestimmen. Durch den visionären Charakter, der im zweiten Teil der Wuppertal-Studie durch die Leitbilder und eine einseitig positive Darlegung von Modellprojekten entsteht, wirkt die Idee der sozialen Dimension im Bereich des Umwelthandelns eher schwammig. Leitbilder können zwar Richtungen für eine gewünschte oder auch befürchtete Realität angeben, aber ebenso auch den Blick auf die Realität

⁹⁵ Vgl. dazu Kap. 3.6 „Kategorien sozialer Ungleichheit“

⁹⁶ Vgl. de Haan et al., ebd.

⁹⁷ Vgl. ebd., 111

⁹⁸ Vgl. BUND/Misereor 1996, Kap. 4

⁹⁹ Vgl. In diesem Kap. 1.2.3.1 „Ziele und Indikatoren“

¹⁰⁰ BUND/Misereor 1996, 264

¹⁰¹ Ebd., 262 f.

¹⁰² Vgl. 1992, Kap. 28

verstellen, wenn sie nicht sukzessive zu immer konkreteren und realistischeren Zielen umgearbeitet werden.

Ein Vergleich mit dem Prinzip der *Zukunftswerkstätten* veranschaulicht, dass ein unrealistisches Phantasieren konkretes Handeln verhindert, weil eine Phantasiewelt neben der realen Welt aufgebaut wird.¹⁰⁴ Die Visionen und neue Wege, die in einer Phantasiephase entfaltet wurden, werden nicht in die Realität integriert. Vorstellungskräfte sind zwar erforderlich, um die Grenzen des gewohnten Denkens zu erweitern und neue Möglichkeiten zu entdecken, aber nur sinnvoll, wenn sie an die Realität rückgekoppelt werden. In den Leitbildern des Wuppertal-Instituts fehlt allerdings die Realisierungsphase. Jungk/Müllert sprechen vom „[Schock], der durch das Zusammenprallen der utopischen Idee mit den realen Bedingungen entsteht“ (1994, 159 f.). In diesem Prozess gehen zwangsläufig viele Ideen verloren. Die Autoren der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ sind diesem Zwang zur Realitätstüchtigkeit ausgewichen, da die Leitbilder auf der Phantasieebene stehen geblieben sind.

Der Umgang mit „sozialen Erfindungen“¹⁰⁵ will professionell angegangen sein. Erforderlich ist es daher, die dafür zuständigen Wissenschaften, also die Sozialwissenschaften, zu integrieren. Dass dies in der Wuppertal-Studie nicht erfolgt ist, geht aus verschiedenen Hinweisen hervor.

1.3.2 Kritik 2: Fehlende sozialwissenschaftliche Beteiligung

Eine kritische Abwägung der Wuppertal-Studie bezieht sich im Folgenden im Wesentlichen auf Fragen, die in genuin sozialwissenschaftlichen Feldern zum Umweltbewusstsein und -verhalten erörtert wurden.

Obwohl im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ die Säule Soziales darauf hinweist, dass eine Wechselwirkung zwischen gesellschaftlichen und individuellen Verhaltensaspekten mit ökologischen und ökonomischen Entwicklungen korrespondiert, werden bei der Entwicklung qualitativer und visionärer Leitbilder¹⁰⁶, wie sie im zweiten Teil der Wuppertal-Studie formuliert wurden, die Sozialwissenschaften nicht ausreichend einbezogen. Die Kritik bezieht sich im Falle dieser Studie, die in einem breiten öffentlichen Rahmen bundesweit vorgestellt und diskutiert wurde, darauf, dass sie den Anschein erweckt, als seien Sozialwissenschaftler/-innen beteiligt gewesen. Im qualitativen Leitbild ‚Stadt als Lebensraum‘ werden beispielsweise Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung referiert.¹⁰⁷ Der Eindruck der Integration von Sozialwissenschaftler/-innen täuscht: Im Wuppertaler Forschungsteam waren keine Sozialwissenschaftler/-innen beteiligt, außerdem ließ die Studie viele Fragestellungen offen, die

¹⁰³ Zur feministischen Kritik vgl. u.a. Schultz 1996b; Buchen et al. 1994

¹⁰⁴ Vgl. dazu Jungk/Müllert (1994, 126 ff). Die Autoren formulieren: „Damit sich die Zukunftswerkstatt abrundet, muß der Moderator behutsam darauf hinwirken, dass sich die Gruppe tatsächlich mit Verwirklichungselementen auseinandersetzt. Es genügt nicht, wie in den ersten beiden Phasen, Kritik und Phantasie auszubreiten und sich dabei möglicherweise in eine Art Euphorie der Veränderungserwartungen zu steigern. Vielmehr wird jetzt die Reibung mit den oft widrigen Umfeldbedingungen unvermeidlich.“ (ebd., 127).

¹⁰⁵ Vgl. Jungk/Müllert ebd., 27

¹⁰⁶ BUND/Misereor 1996, 149 ff.

¹⁰⁷ Vgl. ebd., 252 ff.

jedoch in der umweltpsychologischen, -pädagogischen und -soziologischen Forschung bearbeitet wurden.¹⁰⁸

Die Studie vernachlässigt damit einerseits nicht nur sozialwissenschaftliche Aspekte, sondern ist darüber hinaus auch nicht repräsentativ.¹⁰⁹ Die in den Leitbildern referierten Erkenntnisse können laut Schultz nicht am grünen Tisch entworfen werden, sondern müssen „geerdet“ werden.¹¹⁰ Eine Erdung könne 1. durch die Anbindung der Leitbilder an Sozialstrukturen, 2. durch ihre Rückbeziehung auf die soziale Realität von Institutionen und 3. durch ihre Einbettung in den Bezugsrahmen einer sozialen Realität von Wissenskulturen erfolgen.¹¹¹

Zudem wird ein rein an positiven Trends orientiertes Fazit aus den Ergebnissen der Umweltbewusstseins- und -verhaltensforschung sowie der Konsumforschung gezogen. Aus der Wuppertal-Studie geht hervor, dass dieser ohnehin schon aufwärts gehende Trend für ein nachhaltiges Deutschland nur noch verstärkt werden müsse.¹¹² Diese Hoffnung sei sehr fragwürdig und symbolisch ausgerichtet. Für eine praktische Umsetzung sei auch die Analyse anderer Trends und alltagspraktischer Hinweise erforderlich.¹¹³ IST-Bestimmung bzw. Status Quo-Szenarien, wie sie in der UBA-Studie (1996) entworfen wurden, sollten nicht nur die Mengenreduktion verbrauchter Ressourcen wiedergeben, sondern sie sollten auch in qualitativer Hinsicht verknüpft werden.¹¹⁴ Das Programm ist lediglich auf Ziele und Maßnahmen ausgerichtet, die einseitig optimistisch formuliert wurden und von der unbegründeten Annahme ausgehen, dass Bürger/-innen in Zukunft z.B. Verzicht üben werden und ökologische Orientierungen in ihren alternativen Konsumgewohnheiten umsetzen werden.¹¹⁵

Aufgabe wäre es also, den Status Quo gesellschaftlicher Verhältnisse z.B. in verschiedenen umweltrelevanten Lebensfeldern abzubilden. Solche qualitativen Status Quo-Szenarien zeichnen sich (so die Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung) durch negative und positive Aspekte aus.¹¹⁶ Dies bedeutet, dass die Bereitschaft, sich für eine bessere Umwelt- und Lebensqualität einzusetzen, in der Bevölkerung nicht so eindeutig und optimistisch ausfällt, wie es in der Wuppertaler Studie dargestellt wird. Ein rein positives Fazit aus dem Stand der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung zu ziehen, verfälscht somit den vorliegenden Befund des gegenwärtigen ‚Umweltbewusstseins in Deutschland‘. Die Folge ist, dass die Bestimmung von Umweltzielen, die in einem ‚zukunftsfähigen Deutschland‘ realistischerweise notwendig sind, verhindert wird.¹¹⁷

Pfister und Renn ergänzen, dass in der Wuppertaler Studie *„eine Harmonie zwischen den Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung und anderen gesellschaftlichen Interessen unterstellt“*

¹⁰⁸ Sozialwissenschaftler/-innen sind nicht im Autorenteam, sondern nur durch die Verwendung ihrer Publikationen beteiligt.

¹⁰⁹ Vgl. u.a. Reusswig 1996b, Schultz 1996a

¹¹⁰ Ebd.

¹¹¹ Vgl. dazu Schultz ebd. und Bericht 1996 für die Sektion „Soziologie und Ökologie“ von Andreas Metzner (1996)

¹¹² Vgl. Reusswig 1996b

¹¹³ Vgl. ebd., auch Bericht 1996 für die Sektion „Soziologie und Ökologie“ von A. Metzner

¹¹⁴ Vgl. Schultz 1996a

¹¹⁵ Vgl. ebd., Schultz bezieht sich auf BUND/Misereor 1996, 206 ff.

¹¹⁶ Vgl. dazu Kap. 2 „Umweltbewusstseinsforschung“

(1997, 20 f.) wird. Sie stellen diesem Konzept gegenüber, dass „*Umweltverträglichkeit und Sozialverträglichkeit nicht Hand in Hand [laufen]*“ (ebd., 22), sondern gerade in pluralen Gesellschaften durch Zielkonflikte markiert werden. Um diese Zielkonflikte ernst zu nehmen, sei ein Diskurs als Abwägungsprozess mit allen gesellschaftlichen Gruppen unumgänglich.

In der vorliegenden Forschungsarbeit werden die genannten Defizite aufgegriffen. Eine einseitig positive Sicht wird insbesondere im empirischen Teil vermieden, um nicht Gefahr zu laufen, Risiken und Probleme zu vernachlässigen und dadurch soziale Innovationen zu verhindern. Die Vernachlässigung von Zielkonflikten ist mit negativen Konsequenzen verbunden, z.B. dass andere „*wünschenswerte Ziele nicht in einem ausreichendem Maße identifiziert werden*“ (ebd., 24) und dass die Visionen so nicht gesellschaftlich konsensfähig sind, weil sie „*weder in der Wissenschaft noch von der interessierten Öffentlichkeit mehrheitlich getragen werden*“ (ebd.).

1.3.3 Kritik 3: Entwicklungsbegriff und Umsetzungsstrategien

Ein weiterer zentraler Kritikpunkt am politisch-ökologischen Konzept der ‚Nachhaltigen Entwicklung‘, der nicht nur in der Wuppertal-Studie zur Geltung kommt, dreht sich um den Begriff ‚*Entwicklung*‘. Der Entwicklungsbegriff wird im Leitbild in zweifacher Weise verwendet: Erstens soll die Verbindung zwischen Umwelt- und Entwicklungspolitik hergestellt werden, d.h. ein Zugang zu den natürlichen Ressourcen soll in verstärkter Weise den südlichen Ländern zugänglich gemacht werden.¹¹⁸ Zweitens ist Entwicklung ein Teil des Konzeptes Nachhaltige Entwicklung. Für die vorliegende Arbeit ist eine kritischer Blick auf den zweiten Entwicklungsbegriff relevant. Der Begriff Entwicklung wird in verschiedenen Verwendungskontexten mit ‚Fortschritt‘ und wirtschaftlicher Weiterentwicklung, also einem horizontal ausgerichteten ‚Wachstum‘ gleichgesetzt.¹¹⁹ Diese Auffassung von Entwicklung führt den Nachhaltigkeitsgedanken ad absurdum, weil der vorherrschende Wachstums- und Fortschrittsbegriff als ein ausschlaggebender Ursachenfaktor dafür gesehen wird, dass ökologische, ökonomische und soziale Ziele bislang als nicht vereinbar betrachtet werden.¹²⁰ Wie Sachs (1993) beansprucht, soll Wachstum im ökonomischen Sinne in den Industrieländern ja gerade reduziert werden.

Die Detailanalyse des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ veranschaulicht, dass selbst hinter dem forstwirtschaftlichen Prinzipien der Nachhaltigkeit das Ziel steht, den ökonomischen Wachstumsgedanken für die Zukunft aufrechtzuerhalten.¹²¹ Laut Renn sei vordergründig der Bestand der Natur im ‚Vor-

¹¹⁷ Vgl. u.a. Kritik von Schultz 1996a, Reusswig 1996a

¹¹⁸ Dieser Schwerpunkt in der Studie ist stark in die Kritik geraten, denn trotz der Kooperation des BUND als Naturschutzverband und Misereor als Vereinigung, die sich für Entwicklungsaufgaben einsetzt, wird die internationale Perspektive vernachlässigt. Der Entwicklungsgedanke, d.h. die globale Perspektive sowie internationale Zusammenhänge kommen in der Studie zu kurz. Da es in der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ um die nationale Perspektive (nicht um die globale) geht, ist dies allerdings nicht erstaunlich, denn globale Veränderungen resultieren bekanntermaßen aus lokalen Handlungen.

¹¹⁹ Vgl. u.a. Pfister 1998; Brand 1998, 9; Westholm 1995

¹²⁰ Vgl. dazu Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“. Ausführlich zur Entwicklung des Wachstums und Fortschrittsgedankens u.a. Bernds 1994, 1 f.; Heiland 1992; Merchant 1987

¹²¹ Vgl. z.B. Schulze 2001, 4.3.2; Renn 1996, 93 f.

sorgeprinzip‘ enthalten. Das anthropozentrisch-ökonomisch dominierende Motiv, möglichst lange *‘Naturausbeutung’* weiter betreiben zu können, sei immer noch das vorrangige Prinzip.

Der Entwicklungsgedanke bestimmt auch den Umgang mit dem Leitbild *‘Nachhaltige Entwicklung’* und die Wahl der einzuschlagenden Strategien. Für Maßnahmen zum Schutz und zur Verbesserung der geschädigten Ökosysteme liegt es oft nahe, technische Lösungen zu entwickeln, die den gleichen Wohlstand ermöglichen sollen. Vernachlässigt wird dabei aber, dass z.B. CO₂-Reduzierungen mit Verhaltensveränderungen einhergehen müssen. Rein technisch orientierte Lösungsstrategien suggerieren, dass das Gebot des Verzichts und der Veränderung von Konsummustern und Wertvorstellungen *‘irgendwie’* umgangen werden kann.¹²²

Die Effizienz-Strategie beinhaltet diesen Prozess des Umdenkens - der *‘kulturellen Wende’* - nicht, denn durch diese Strategie soll bewirkt werden, dass bei gleichem Lebensstandard weniger Energie benötigt und CO₂ eingespart wird. Veränderungen des Verhaltens und der Erlebenskultur sind nicht explizit vorgesehen. Im Wachstums- und Fortschrittsgedanken bleiben die Ideen der Konsistenz- und Suffizienz-Strategie unberücksichtigt, denn diese beiden Strategien laufen auf qualitative Verbesserungen, nicht aber auf quantitatives Wachstum hinaus. Wenn diese beiden Strategien zum Einsatz kämen, ist ein Prozess des Umdenkens erforderlich, der die Lebensgewohnheiten und Konsummuster betrifft. De Haan/Kuckartz (1996, 284) betonen, dass die Bevölkerungen der Industrienationen im Zuge der Realisierung einer globalen Gerechtigkeit nicht allein auf technische und wirtschaftliche Innovationen bauen können, sondern sich gewisse Beschränkungen auferlegen müssen.¹²³ In Deutschland wird vor allem die Suffizienz-Strategie vernachlässigt, denn die vorherrschende Grundhaltung, dass gleichbleibender (bzw. sich steigernder) Wohlstand ohne Verzicht erhalten bleiben kann, ist immer noch Bestandteil der dominanten wirtschaftlichen *‘Leitkultur’*.¹²⁴ Zwar wird als Ziel betont, dass technische Maßnahmen und quantitative Festlegungen (wie z.B. Grenzwertbestimmungen) an soziale Entwicklungen (die eben mit Suffizienz einher gehen) anschließen müssen¹²⁵, eine Analyse der Studie zeigt aber deutlich, dass diese notwendigen Bezüge zwischen dem naturquantitativen Teil und den sozial-qualitativen Leitbildern nicht hergestellt werden.

Ein weiteres kritisches Merkmal besteht darin, dass die Strategien der Effizienz, Konsistenz und Suffizienz, die vor allem für den naturwissenschaftlichen und technischen Teil der Umsetzung gelten, unzureichend auf soziale Probleme angewendet wurden. Die Aufteilung des Umweltraumes hat auch gesellschaftliche Folgen, die in der Wuppertal-Studie nicht adäquat eingeschätzt werden. In der vorliegenden Forschungsarbeit wird daher problematisiert, inwiefern eine der drei Strategien sich auf die gesellschaft-

¹²² Vgl. z.B. Metzner (1995). Er erwähnt, dass in Deutschland überwiegend ökonomische und technologische Entwicklungsstrategien diskutiert werden. Ihr Erfolg sei ohne weitreichende Demokratieprozesse begrenzt.

¹²³ Dieses Fazit wird auch in der Studie *‘Sustainable Netherlands’* (1994) gezogen. Die Niederländer tun sich nicht so schwer damit, den notwendigen Verzicht zu propagieren und diesen mit Zahlen zu untermauern, um die erforderliche CO₂-Reduzierung im eigenen Land umzusetzen.

¹²⁴ Vgl. von Weizsäcker et al. 1995. In ihrem Buch *‘Faktor vier’* vermitteln die Autoren eine *‘Effizienzsteigerung’* durch Techniken, die der Natur angepasst sind.

¹²⁵ BUND/Misereor 1996, 149 ff.

lichen Aktionsmuster und auf individuelles Verhalten auswirkt. Auch die Entscheidung *für* bestimmte Techniken und damit *gegen* andere spiegelt gesellschaftliche Prioritäten wider und beeinflusst das Verhalten eines Staates auf ganz spezifische Weise.

In der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung wird der Wachstumsgedanke im Zusammenhang mit verschiedenen Naturvorstellungen kritisch diskutiert und erweitert.¹²⁶ Das Autorenteam de Haan/Kuckartz (1996) erweitert beispielsweise den Gedanken der Wachstumsförderung um die Dimension ‚Gerechtigkeit‘. Eine soziale Entwicklung sei erforderlich, wenn Gerechtigkeit auch auf internationaler Ebene und für künftige Generationen gelten solle. Konzepte für eine derartige soziale Innovation auszuarbeiten, sei Aufgabe der Sozialwissenschaften, die sich im Rahmen ihrer Forschungen (u.a. zum Umweltbewusstsein und -handeln) damit befasse. Im Zuge der vorliegenden Untersuchung ist es zentral, den Entwicklungsgedanken, der sich an ‚Fortschritt‘, ‚Wachstum‘ und ‚Kausalität‘ orientiert, in den Mittelpunkt der Analyse zu stellen.¹²⁷ Der gedankliche Ansatz, das Verhältnis: Mensch-Natur in seiner Genese zu betrachten und mit anderen Entwicklungsparametern wie Eigendynamik und Unkontrollierbarkeit zu verbinden, wird dem gegenübergestellt. Die Ansätze, die in der vorliegenden Studie in den Zusammenhang von Umwelt und Sozialem gestellt werden, verweisen auf eine emotionale und auf eine leibliche Dimension, dem Mensch-Natur-Verhältnis, welches nicht nur in der programmatischen Literatur zum Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘, sondern auch in der Umweltbewusstseins- und -verhaltensforschung vernachlässigt wird.¹²⁸ Diese Betrachtungsweise bietet einen Erklärungsansatz, der sich für individuelle und gesellschaftliche Handlungsstrategien sowie für die Bestimmung der Eckpfeiler Soziales und Umwelt gleichermaßen eignet.

1.3.4 Kritik 4: Gerechtigkeitskonzeption

1.3.4.1 Gerechtigkeit ¹ Gleichheit

Der Grundsatz ‚lokal handeln und global denken‘, der schon lange in Umwelt- und Naturschutzgruppen als akzeptierte Regel gilt, zielt auf konkrete Handlungen ab, die dazu beitragen, Ungerechtigkeit auch auf globaler Ebene entgegen zu wirken. In der Agenda 21 wird ‚Ungerechtigkeit‘ als ‚Ungleichheit‘ spezifiziert. Als Anlass für die Entwicklung der Agenda 21 wird u.a. die zunehmende Ungleichheit zwischen und innerhalb von Völkern und Staaten benannt. Diese Ungleichheit wirkt sich gleichermaßen schädigend auf Mensch und Ökosystem aus, wie es am Beispiel der Armut durch die Übernutzung der Regenwälder exemplarisch anschaulich wird. Die fortschreitende Globalisierung von Problemen erfordert internationale und einzelstaatliche Zusammenschlüsse, damit die Grundbedürfnisse gedeckt und der Lebensstandard für alle Menschen qualitativ verbessert werden können. Dazu gehört vor allem, dass Ökosysteme besser bewirtschaftet und geschützt werden.¹²⁹

¹²⁶ Vgl. z.B. de Haan/Kuckartz 1996, 266 ff.; Brand 1998

¹²⁷ Vgl. Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“

¹²⁸ Vgl. Kap. 5 ebd.

¹²⁹ Vgl. Agenda 21, 1992, 9 [1.1]. Dazu auch, z.B. Kruse 1995

Zuerst ist im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ von Verteilungsgerechtigkeit die Rede. Gemeint sind ‚alle Menschen‘ und ‚künftige Generationen‘. Sie sollen das gleiche Recht auf die Verwirklichung ihrer Lebensansprüche haben. Das Prinzip der Gleichheit legt fest, wohin die Reise gehen soll, denn (diesem Prinzip folgend) müssten zuerst die reichen Industrienationen bis zum Jahre 2005 ihren Ressourcenverbrauch (z.B. ihre CO₂-Emissionen um 25 %) reduzieren.¹³⁰ Die Gerechtigkeitskonzeption bleibt aber sehr ungenau, denn sie basiert allein auf dem ‚Prinzip der Gleichheit‘. Der Maßstab, an dem Gleichheit gemessen wird, wird jedoch nicht konkret ausgeführt. Auf diese Weise können Werte und Normen, die hinter solch undefinierten Maßstäben stehen, nur schwerlich kommuniziert, hinterfragt oder ggf. verändert werden. Nicht zuletzt fehlt eine lokale Dimension von Verteilungsgerechtigkeit, die von zentraler Bedeutung für die Umsetzungen lokaler Handlungen ist.

Viele Gerechtigkeitskonzeptionen beinhalten, dass Gerechtigkeit nicht zwangsläufig mit Gleichheit gleichzusetzen ist.¹³¹ Auf der Ebene regionaler Gerechtigkeit müsse nach Ansicht einiger Sozialwissenschaftler/-innen gefragt werden, wie die Ungleichverteilung des Naturraumes aussehe und welche Umsetzungsschwierigkeiten berücksichtigt werden müssten.¹³² Die Darstellung des Gleichheitsprinzips in der Gerechtigkeitskonzeption des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und in seiner Verwendung in der Wuppertal-Studie bildet im Kern nur eine Möglichkeit von mehreren, den Begriff Gerechtigkeit zu repräsentieren.

In der modernen Gesellschaft werden verschiedene Gerechtigkeitspostulate parallel genutzt.¹³³ In der aristotelischen Gerechtigkeitskonzeption beispielsweise wird Gerechtigkeit auch als proportional angemessene Verteilung der Ressourcen verstanden.¹³⁴ Das Gerechtigkeitskonzept, welches in der Wuppertal-Studie entfaltet werde, richte sich an handelnde Akteure und beinhaltet eine regulative Idee von Gerechtigkeit. In der Agenda 21 sei aber nicht von ‚sozialer Gerechtigkeit‘ die Rede, sondern von ‚equity‘. Dieser Begriff gehe über die Bedeutung von Verteilungsgerechtigkeit hinaus.¹³⁵ Gerechtigkeit schließe, anders als es aus der Wuppertal-Studie hervorgeht, weder nur die Idee der Umverteilung, noch allein die ‚sozialdemokratische‘ Haltung des Prinzips der Gleichheit ein.¹³⁶ Es ist, so Huber (1996), auch nicht zwingend erforderlich, Gerechtigkeit im Kontext von Macht und Herrschaftsverhältnissen zu thematisieren. Genauso gut können ‚Tugenden‘, hinter denen wiederum Werte und Normen stehen, als Folien für Gerechtigkeitsurteile dienen.¹³⁷

Außerdem sei dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und der Wuppertal-Studie vorzuwerfen, dass implizit der Reichtum der Bevölkerung der nördlichen Erdhälfte als Maßstab für eine gleiche Verteilung angenommen wird. Im Grunde genommen müsste aber dieses Wachstumsparadigma der Industrienatio-

¹³⁰ Vgl. z.B. de Haan/Kuckartz 1996, 272 f. u. Homburg/Matthies 1998, 25 ff.

¹³¹ Vgl. zur Kritik am Gleichheitsbegriff des Wuppertal-Studie u.a. Pfister/Renn 1997, 6 ff.; Huber 1996; Reusswig 1996 a/b

¹³² Vgl. Huber ebd.

¹³³ Vgl. Pfister/Renn 1997, 7

¹³⁴ Darüber u.a. Huber 1996

¹³⁵ Zum Begriff „equity“ vgl. Kap. 4 „Equity“

¹³⁶ Huber (1996) klärt u.a. über unterschiedliche Gerechtigkeitskonzeptionen in verschiedenen politischen Systemen auf.

¹³⁷ Vgl. dazu auch Kap. 3.2.1 „Gerechtigkeit als Tugend“ und Huber (1996)

nen des Nordens kritisiert und verändert werden. Wie Schultz (1996a) bereits festgestellt hat, haben unterschiedliche Menschen verschiedene Bedürfnisse, Interessen und Ansprüche an die Nutzbarmachung der Natur. Vor dem Hintergrund sozialer, kultureller und regionaler Unterschiedlichkeit erscheint das Prinzip Gleichheit daher künstlich. Reusswig (1996b) problematisiert:

„Das Metakriterium der Gleichheit, das bei den Menschenrechten sicherlich sinnvoll sei, ließe offen, wie es überhaupt umgesetzt werden könne, denn die Ressourcen der Erde seien verstreut, die ökonomischen Bedingungen vielgestaltig und auch die Bedürfnisse unterschiedlicher Kulturen, die sich möglicherweise an die Bedingungen spezifischer Regionen angepasst hätten, seien unterschiedliche. Was es heißt, eine Region sei nachhaltig, müsse bspw. im Kontext der ungleichen Niederschlagsverteilung auf der Welt diskutiert werden und im Zusammenhang mit der tatsächlichen Siedlungsverteilung, die sich nicht an die Verfügbarkeit von Wasser hält.“ (zusammengefasst von Metzner 1996)

Das Prinzip der Gleichheit wird aber nicht ganz verworfen, denn Huber (1996) formuliert, das dieses einfache Prinzip davor schütze, Ungleichheit als Prinzip festzuschreiben und zu legitimieren. Pfister/Renn (1997, 8) gestehen diesem Prinzip den Status eines Anfangspunktes von Gerechtigkeitsüberlegungen zu, aber keinesfalls den Status eines Endpunktes.¹³⁸

Dies kann auch nicht Ziel einer Gerechtigkeitskonzeption sein. Vielmehr geht es um einen Aushandlungsprozess zwischen den Bedürfnissen und Interessen verschiedener sozialer Gruppen, Regionen und Staaten, d.h. ihr spezifischer Bedarf an Ressourcen muss aufeinander bezogen werden. Das Prinzip der Gleichheit ist daher differenziert zu betrachten, nämlich als Maßstab, der einer Eichung durch normierte Parameter (die im sozialwissenschaftlichen Verständnis als Werte und Normen verstanden werden) bedarf. Eine Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist es, die Parameter, d.h. die Normen, an denen Bedürfnisse und Ansprüche gemessen werden, transparent und somit für Aushandlungsprozesse zugänglich zu machen, damit (wie es in der Wuppertal Studie formuliert wird) vorherrschende Kriterien und Werte hinterfragt und ggf. neu formuliert werden können. Primär wird dabei das Anliegen verfolgt, aufbauend auf dieser Kritik Abwägungen und Differenzierungen des Gerechtigkeitsbegriff sowie verschiedener Gerechtigkeitsprinzipien vorzunehmen.¹³⁹

1.3.4.2 Fairness: Kooperation zwischen Akteuren

Gerechtigkeit ist, wie im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ herausgestellt wird, eng daran geknüpft, dass Akteure aus verschiedenen Institutionen und Privatpersonen Hand in Hand arbeiten. Ein übergreifender Schwerpunkt liegt insofern auf der Kooperation zwischen Politik (bzw. Verwaltung), Nicht-

¹³⁸ Die Independent Commission on Population and Quality of Life (1998) verabschiedet sich nicht so schnell von dem Prinzip der Gleichheit als grundlegendes Verteilungsprinzip. Die Kommission argumentiert dagegen, weil die Legitimation von Ungleichheit mit der Gefahr verbunden ist, dass z.B. für die Armen der Welt, Mindeststandards erarbeitet werden, während für alle anderen, z.B. die reiche Bevölkerung der Industrieländer, Standards resultieren, die weit über das Mindestmaß hinausgehen und nicht begrenzt werden (vgl. ebd., 22). Auch dieser Aspekt ist zu berücksichtigen, wenn es um die Entfaltung von verschiedenen Gerechtigkeitsansätzen geht.

¹³⁹ Vgl. Kap. 3 „Gerechtigkeit: historisch, politisch philosophisch und soziologisch“ und Kap. 4 „Psychologische Gerechtigkeitstheorien“

Regierungsorganisationen (bzw. Vereinen), den Bürgerinnen und Bürgern und der Wirtschaft. Diese Forderung nach Kooperation deutet an, dass die genannten Gruppen bei wichtigen Entscheidungen bislang nicht oder zu wenig gemeinsam verhandelt haben. Daraus resultiert auch, dass Kritik sich an Privatpersonen, staatliche Akteure und an die Ökonomie gleichermaßen richtet und individuelle und kollektive Verhaltensebenen gleichermaßen einschließt. Damit stehen nicht nur, wie es in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung lange Tradition war, individuelle Verhaltensmuster, sondern vor allem kollektive und strukturelle Handlungsmuster auf dem Prüfstand.

Die Entwicklung nachhaltiger Strategien und Instrumente zur Umsetzung von Zielen betrifft daher alle Gruppen. Individuelles Verhalten wird auf diese Weise als Spiegel gesellschaftlicher Verhältnisse betrachtet, da auch den Regierungen (und Verwaltungen) eine besondere Verantwortung beigemessen wird. Sie erhalten die Rolle von ‚Managern‘, die Beteiligung fördern und Aktionen aller anderen Instanzen stützen sowie den Zielen der Agenda 21 verpflichtet sein sollen.¹⁴⁰ Diese Querverbindung zwischen staatlichen Praktiken und individuellem Verhalten wurde nur im Ausnahmefall in der Umweltbewusstseins- und -verhaltensforschung aufgegriffen.¹⁴¹ Diese Perspektive lädt dazu ein, erstens ihre Grundlagen zu prüfen und zweitens Ansätze zu verwenden, die sowohl individuelles als auch gesellschaftlich-strukturelles umweltbewusstes Handeln fokussieren.

In der Agenda 21 wird von einer breit angelegten öffentlichen Diskussion gesprochen. Solche Diskussionsprozesse sollen schon frühzeitig initiiert werden, um verschiedene ‚Weltsichten‘ beispielsweise in die Planung konkreter Maßnahmen integrieren zu können. Konflikt- und Auseinandersetzungsfähigkeit sowie die Integration vieler Interessen in einem tragfähigen Handlungskonzept steht somit als Ergebnis am Ende eines solchen Prozesses.¹⁴²

Obwohl dieser Anspruch auch Teil der Konzeption der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ (insbesondere im Leitbild ‚Stadt als Lebensraum‘¹⁴³) ist, wird in den Leitbildern kein Beteiligungskonzept explizit herausgearbeitet. Aufgaben und Verantwortungsbereiche, die Bürgern, staatlichen Akteuren und Nicht-Regierungsorganisationen zukommen sollen, werden nicht konkret benannt. Systematische Planungen zur Realisierung von Bürgerbeteiligung sind nicht Gegenstand der Studie. In der vorliegenden Forschungsarbeit werden daher die Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung im Hinblick darauf geprüft, inwiefern sie zur Konkretisierung des Leitbildes der ‚Nachhaltigen Entwicklung‘ beitragen und erste Konzeptionen für die Bürgerbeteiligung bieten können.¹⁴⁴

¹⁴⁰ Vgl. Agenda 21, Kap. 28

¹⁴¹ Vgl. Kap. 2.5 „Fazit“

¹⁴² Welche Anforderungen an solche Handlungskonzepte gestellt werden, wird aus verschiedenen Perspektiven u.a. von Summerer (1996) und Peters (1996) ausführlich dargelegt. Zur Methodik und den Voraussetzungen für Bürgerbeteiligung vgl. auch Kap. 5 „Fairness“ und Kap. 7 „Methodologie und Methodik“

¹⁴³ Vgl. Bund/Misereor 1996, 252 ff.

¹⁴⁴ Vgl. dazu Kap. 2 „Umweltbewusstseinsforschung“; vgl. zur Aufgabenstellung für die sozialwissenschaftliche Umweltforschung u.a. die Arbeiten der Unesco-Verbindungsstelle im Umweltbundesamt 1998, der Sektion Soziologie und Ökologie 1997, von Reusswig 1996a sowie de Haan 1995, 19.

Ein Aufgabenfeld, das aus den politischen Implikationen der Agenda 21 entsteht, ist es, Instrumente für eine Interaktionsanalyse zu entwickeln, die zur Realisierung von Gerechtigkeit bzw. Ungerechtigkeit in bestimmten Lebensfeldern beitragen können und sie sichtbar zu machen.¹⁴⁵ In diesem Sinne wird es als Aufgabe der vorliegenden Arbeit aufgefasst, ein Instrument zu entwickeln, das sich zur Interaktionsanalyse eignet und gleichzeitig die Bedingungen für ein faires Verfahren integriert.

1.3.4.3 Lokale Gerechtigkeit als vorrangige Dimension

Die Agenda 21 kann als ein Leitprogramm verstanden werden, um Ungerechtigkeit auf verschiedenen Ebenen entgegenzuwirken. Bei näherer Betrachtung des Programms wird deutlich, dass auch vor Ort, auf staatlicher und auf lokaler Ebene Ungerechtigkeiten entdeckt wurden. Ungerechtigkeiten werden demnach beispielsweise in der Nicht-Beteiligung verschiedener Institutionen und Privatpersonen offensichtlich; sie werden auch anschaulich, wenn im Kapitel 28 der lokalen Agenda 21 explizit die Beteiligung von u.a. Frauen und Jugendlichen gefordert wird.

Der implizite Charakter von Ungerechtigkeiten vor Ort hat verhindert, dass Gerechtigkeit auf dieser Ebene ausdrücklich Eingang in die sozialwissenschaftliche Umweltforschung genommen hat. Aus der Wuppertal-Studie geht nicht hervor, welche Auswirkungen die vorgeschlagenen Strategien und Wege für die gesellschaftliche Entwicklung Deutschlands haben können. Es fehlt, so auch das Fazit von Schultz (1996a), die Ermittlung und Benennung von Bedürfnisfeldern und zukunftsbestimmender Trends für verschiedene Gruppen. Außerdem sei eine Gewichtung von Problembereichen notwendig. Dringliche Probleme setzen andere Maßnahmen voraus als weniger dringliche Probleme.¹⁴⁶ Diese Problemgewichtungen beziehen sich nicht nur auf Stoffströme, sondern auch auf den gesellschaftlich relevanten Teil der Wuppertal-Studie, damit auch die qualitativen Leitbilder politisch untermauert werden können. Eine Bedürfnisanalyse und Problemgewichtung dringender Konflikte ist auch auf wesentliche gesellschaftliche Gruppen anzuwenden, die in der Wuppertal-Studie nicht und in der Agenda 21 zu wenig angesprochen wurden. Vor allem aus struktureller Ungleichheit resultiert Ungerechtigkeit im eigenen Land.¹⁴⁷ „Ziele sollten dabei nicht auf den willkürlichen Durchschnittswerten des ganzen Landes beruhen. Dies bedeutet, dass disaggregierte Indikatoren – nach Geschlecht, Ethnischen, Einkommensgruppen oder Regionen aufgeschlüsselt – benötigt werden, um sicherzustellen, dass jede einzelne Gruppe über den Mindeststandard gehoben wird ...“ (ICPQL 1998, 121). Die Kommission warnt auch davor, auf regionaler Ebene Ungleichheit als Standard festzulegen.¹⁴⁸

Teil einer Analyse lokaler Gerechtigkeit wird in der vorliegenden Arbeit die Analyse der Sozialstruktur sein. Dabei wird in den folgenden Kapiteln entwickelt, welche Aspekte (sozialer) Ungleichheit, z.B. ver-

¹⁴⁵ Vgl. in diesem Kap. 1.2.5 „Verfahrensgerechtigkeit“

¹⁴⁶ Vgl. Schulz ebd.

¹⁴⁷ Vgl. dazu ausführlich Reusswig ebd., Schulz ebd.; vgl. Kap. 3.6 „Kategorien sozialer Ungleichheit“

¹⁴⁸ Sie lehnt „Konzepte ab, die zu doppelten Standards bzw. unterschiedlichen Zielniveaus tendieren, und zwar sowohl innerhalb als auch zwischen Staaten“ (ebd., 122). Die Doppelbödigkeit solcher Gerechtigkeitskonzepte liegt darin, Mindeststandards für die arme Bevölkerung der Erde zu befördern und den steigenden Zielvorstellungen der Reichen weiterhin keinen Einhalt zu gebieten (vgl. ebd.).

schiedene Haushaltstypen, Geschlecht, Alters-, Bildungs- und Einkommensstrukturen sowie ggf. die Zugehörigkeit zu bestimmten Lebensstilen als kulturelle Distinktion von Bedeutung sind.

1.3.4.4 Werte

Die Säule Soziales wird in der vorliegenden Studie an dem Thema ‚Gerechtigkeit und Fairness‘ festgemacht. Theorien über Gerechtigkeit und Fairness bilden sich nicht allein auf psychologischer Ebene ab. Psychologische Gerechtigkeitsansätze, die üblicherweise an die Themen ‚Moral‘ und ‚Verantwortung‘, sowie ‚altruistisches‘ bzw. ‚prosoziales‘ Verhalten geknüpft sind, gründen auf einer sehr viel älteren politisch-philosophischen Basis.¹⁴⁹ Verschiedene Wertvorstellungen und Paradigmen bilden das Ordnungsschema, in dem politisch-philosophische, psychologische und soziologische Theorien eingebettet werden. Auch in der Wuppertal-Studie klingt wiederholt an, dass die Festlegung von ‚qualitativen Werten‘ für die Umsetzung des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ von herausragender Bedeutung ist.¹⁵⁰ Werte spielen sowohl im Zusammenhang mit Umweltbewusstsein und -verhalten als auch in verschiedenen Ansätzen über Gerechtigkeit eine Rolle. Für die vorliegende Studie resultiert aus dieser Verknüpfung auf allen relevanten Ebenen, dass im Anwendungsfeld ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ die Wertvorstellungen und Normen der Beteiligten herausgearbeitet werden müssen.

Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ werden Werte als rationale und vor allem quantifizierbare Dimension herausgestellt, denn die Effizienz-Strategie geht u.a. mit einer rein ökonomisch orientierten Bewältigungsauffassung einher. Qualitativen Äußerungen kommt z.B. in der Wuppertal-Studie insofern lediglich eine Alibifunktion zu, als nicht ernsthaft der Versuch unternommen wird, qualitative gesellschaftliche Ziele konkret zu bestimmen. So lässt sich eine Diskrepanz zwischen den verbalisierten Wertvorstellungen in z.B. der Wuppertal-Studie und der Verhaltenskonzeption, die die Papiere anbieten, nachweisen.¹⁵¹ Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird daher nachvollzogen, inwieweit sich diese Diskrepanz im Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘ von Seiten der kommunalen Akteure, unterschiedlicher Gruppen von Bürger/-innen und den Nicht-Regierungsorganisationen nachweisen lässt. Zunächst wird davon ausgegangen, dass eine Verbindung von dualen Aspekten wie ‚Rationalität‘ vs. ‚Emotionalität‘, ‚Leiblichkeit‘ vs. ‚Vernunft‘, ‚Natur‘ vs. ‚Mensch‘ (oder Kultur) durch eine integrative Erhebungsmethode die innere Logik der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen verschiedener Interessengruppen veranschaulicht.¹⁵² Der empirische Teil der Arbeit baut bereits auf dieser integrativen Sicht auf, die im Anwendungsfeld ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ methodologisch und methodisch begründet wird.

Aufgabe der Sozialwissenschaften ist es ferner, Erkenntnisse über qualitative Werturteile herauszuarbeiten und Methoden zu entwickeln, mit deren Hilfe qualitative Indikatoren bestimmt werden kön-

¹⁴⁹ Vgl. dazu Kap. 3.2.1 „Gerechtigkeit als Tugend“

¹⁵⁰ Vgl. u.a. in diesem Kap. 1.2.5 „Verfahrensgerechtigkeit“

¹⁵¹ Ausführungen über die Tragweite von Werten vgl. in diesem Kap. 1.2.3 „Zielbestimmungen und Wertentscheidungen“ und 1.2.5 „Verfahrensgerechtigkeit“. Über die Schwierigkeiten des Wertewandels vgl. auch UBA 1998, 231 ff.

¹⁵² Dieser zentrale Aspekt wird ausführlich in den Kap. 3-6 ausgearbeitet.

nen. Eine Möglichkeit, besteht in der Analyse von Risiken, d.h. im konkreten Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘ wird u.a. der Frage nachgegangen, welcher Personenkreis von welchen Risiken am meisten betroffen ist.

1.4 Zusammenfassung und Fragestellung

Ausgangspunkt dieses Kapitels bildete die Darstellung, Kritik und Interpretation des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘. Ziel der Auseinandersetzung mit den Grundlagen des Leitbildes war einerseits der Frage nachzugehen, welche Kernpunkte das Programm markieren, andererseits zu klären, welche Aufgaben für die vorliegende Forschungsarbeit als Beitrag zur sozialwissenschaftlichen Umweltforschung aus diesem politisch-ökologischen Programm entstehen. Aus der sozialwissenschaftlichen Kritik, insbesondere an der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ des Wuppertal-Instituts (1996) resultieren Aufgaben und Fragen, die im Rahmen der Fragestellung der vorliegenden Studie beleuchtet werden sollen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Wuppertal-Studie aus sozialwissenschaftlicher Sicht in einer Grauzone bleibt, wenn die Stichworte ‚soziale Innovationen‘ und ‚soziale Kreativität‘ ernst genommen werden. Erforderliche Voraussetzungen zur Veränderung des Demokratieverständnisses der Politik werden in der Konzeption der Wuppertal-Studie nicht explizit herausgearbeitet. Verteilungsgerechtigkeit sowie Verfahrensgerechtigkeit werden auf einer konzeptionellen Ebene eingeführt, die dann nicht weiter verfolgt wird. Ein besonderes Forschungsdesiderat besteht darin, dass qualitative Zieldefinitionen und Bedürfnisanalysen für verschiedene Anwendungsfelder und für unterschiedliche Gruppen (z.B. Frauen, Kinder und Senior/-innen) noch ausstehen. Weiterhin müssen Interaktionsinstrumente, die sich zur Analyse von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen eignen und geeignete Beteiligungskonzepte noch entwickelt werden.

Ziel und Fragestellung der vorliegenden Studie ist, die Ergebnisse der Umweltbewusstseins- und -verhaltenforschung mit Ansätzen über Gerechtigkeit und Fairness zu verknüpfen. Dabei spielt im Rahmen dieser Arbeit Gerechtigkeit und Fairness in sofern eine Rolle, als die lokale Ebene dieser Dimensionen beachtet wird. In den dargestellten programmatischen Papiere fällt auf, dass keine ‚Gerechtigkeitskonzeption‘ auf lokaler Ebene entwickelt wurde. Dieses Defizit wird aufgegriffen und bildet eine Leitthese der Arbeit, dass Ungerechtigkeit nicht nur ein zeitlich (folgende Generationen) und räumlich (südliche Erdhälfte) entferntes Thema sein kann, sondern auch vor Ort wirksam ist. Die Priorität auf den lokalen Bereich zu legen, geht mit dem Ziel einher, dass eine gerechtere Verteilung der natürlichen Ressourcen vor Ort mit verschiedenen sozialen Gruppen ausgehandelt werden muss. Die Voraussetzung dafür ist - und dies wird ebenfalls berücksichtigt - ein Instrument zu entwickeln, dass verschiedene soziale Gruppen motiviert, sich an politischen Prozessen zu beteiligen.

Das Anliegen, dass in der vorliegenden Forschungsarbeit verfolgt wird, liegt im Folgenden darin zu prüfen, welche Wege bereits in der Forschung aufgezeigt wurden, um dem in diesem Kapitel entfalteten Ziel, weniger schädigend auf die Umwelt einzuwirken und gleichzeitig Bedingungen für Gerechtigkeit vor Ort auszuloten, anzunähern. Die Forschungsfrage: ‚Welche Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen unterschiedlicher Interessengruppen im Straßenraum vorliegen?‘ teilt sich im Zuge dieser Zielsetzung in zwei komplexe Arbeitsschritte:

1. im theoretischen Teil (Kapitel 2-6) erfolgt die Prüfung verschiedener Forschungsergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung auf der einen Seite und der verschiedenen Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien auf der anderen Seite;
2. im empirischen Teil (Kapitel 7-9) wird ein empirischer Zugang, der sich zur Erhebung dieser komplexen Thematik eignet und gleichzeitig auf das spezifische Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘ abgestimmt ist.

Als erster Schritt zur Realisierung des Forschungsanliegens wird schon in der theoretischen Ausarbeitung das Spannungsverhältnis zwischen verschiedenen Ebenen der inter- und interindividuellen, der gesellschaftlichen und strukturellen Ebene berücksichtigt. Psychologische Forschungsarbeiten werden daher um soziologische Theorien über die gesellschaftliche Strukturanalyse ergänzt. Diese Betrachtungsweise könnte m.E. einen Erklärungsansatz bieten, der für die Entwicklung individueller und gesellschaftliche Handlungsstrategien, also der Eckpfeiler Soziales und Umwelt, notwendig ist. Einen zentralen kritischen Aspekt beinhaltet der gedankliche Ansatz, das Verhältnis Mensch-Natur in seiner Genese zu betrachten und mit Entwicklungsparametern, wie Eigendynamik und Unkontrollierbarkeit zu füllen, sowie dieses Wissen in den Zusammenhang von Umwelt und Sozialem zu stellen. Eine Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist es, die Parameter, d.h. die Normen, an denen Bedürfnisse und Ansprüche gemessen werden, transparent und somit für Aushandlungsprozesse zugänglich zu machen, damit - wie es in der Wuppertal Studie formuliert wird - vorherrschende Kriterien und Werte hinterfragt und ggf. neu formuliert werden können.

Für die empirische Umsetzung sind die kritischen Gedanken leitend, dass der gesellschaftliche IST-Zustand auf der einen Seite und Zielkonflikte auf der anderen Seite zu problematisieren sind und dass u.a. zu prüfen ist, inwiefern sich die drei Strategien der Effizienz, Konsistenz und Suffizienz in den gesellschaftlichen Aktionsmuster und im individuellen Verhalten wiederfinden. Interessenkonflikte im Anwendungsfeld werden daher definiert und aus der Perspektive unterschiedlicher Akteure beleuchtet. Einen Schwerpunkt der Ausarbeitung bildet in diesem Sinne die Differenzierung in Inhalt und Methode, die in allen Forschungsansätzen zu verfolgen ist. Gefragt wird aus diesem Grunde, inwiefern sich die verwendeten Methoden der o.g. Forschungssektoren zur Erhebung spezifischer Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen von Interessengruppen im Straßenraum eignen.

2 Umweltbewusstseinsforschung

2.1 Kapitelübersicht

Das vorliegende Kapitel ‚Umweltbewusstseinsforschung‘ ist in drei Teilabschnitte gegliedert. Ziel in diesem Kapitel über die ‚Umweltbewusstseinsforschung‘ ist es, die Grundlagen bisheriger Forschungen zu betrachten und herauszuarbeiten, welche Aspekte sowohl in inhaltlicher als auch in methodischer Hinsicht für die Konstruktion der eigenen empirischen Erhebung über Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen im Straßenraum von Bedeutung ist.

Den *Anfangspunkt* der folgenden Betrachtung der Umweltbewusstseinsforschung bildet die *umweltpsychologische Forschung*, weil sie sich zeitlich früher und umfassender mit der Umweltkrise auseinandergesetzt hat als die Umweltsoziologie. Definitionen und Ergebnisse der umweltpsychologischen Forschung werden in diesem Kapitel zunächst vorgestellt und dann einer kritischen Betrachtung unterzogen. Die Definition des Umweltbegriffs bildet dabei den Anfang der Darstellung. Die Geschichte und die Ergebnisse der psychologischen Umweltbewusstseinsforschung, deren Fokus auf der Betrachtung der Auswirkungen der Umweltkrise aus intra- und interindividueller Sicht liegt, wird im ersten Teil des vorliegenden Kapitels beleuchtet.

Die Darstellung ausgewählter Ergebnisse der *Risikoforschung* bildet den *zweiten Teil diese Kapitels*, weil sie als Verbindungsglied zwischen psychologischer und soziologischer Umweltforschung verstanden werden kann. Im *dritten Teil* des vorliegenden Kapitels werden *ausgewählte umweltsoziologische Untersuchungen* skizziert. Diese sind als Ergänzung zur umweltpsychologischen Forschung zu verstehen, weil hier der Analyse kontextueller Bedingungen ein zentraler Stellenwert eingeräumt wird. Diekmann/Preisendörfer (1992) betonen den Einfluss von Gelegenheitsstrukturen auf das jeweilige Umweltbewusstsein. Die Ergebnisse ihrer rational-choice-orientierten Studie werden dargestellt. Während diese quantitativ ausgerichtet ist, wird in den danach beschriebenen (umwelt-)soziologischen Studien qualitativ geforscht. Littig (1995) geht darauf ein, dass Umweltbewusstsein nicht nur durch rein umweltorientierte Motive zustande kommt, sondern dass Motivallianzen eine Rolle spielen. Heine und Mautz (1996) gehen diesbezüglich in die Tiefe, indem sie ambivalente Abwägungen im Entscheidungsprozess für oder gegen eine umweltbewusste Handlung nachweisen. In der Untersuchung von Pöferl et al. (1997) wird wiederum der Einfluss sozialer und kultureller Kontextbedingungen auf umweltbewusstes Verhalten in den Vordergrund gestellt.

Im *Fazit* werden sowohl inhaltliche als auch methodische Aspekte der beschriebenen Forschungsarbeiten und Disziplinen, im Hinblick auf die Einbettung in das Leitbild „Nachhaltige Entwicklung“ kritisch reflektiert. Es wird herausgearbeitet, welche Aspekte des Umweltbewusstseins für die Erhebung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen bedeutsam sind.

2.2 Psychologische Umweltbewusstseinsforschung

2.2.1 Umweltbegriff

Nach Dorsch wird der Begriff *Umwelt* als die „*Gesamtheit des Lebensraums, der ein Lebewesen umgibt, bzw. alle auf dieses Lebewesen einwirkende Einflüsse*“ (1987, 721) bezeichnet. Wenn von ‚Umwelt‘ im weiteren Sinne gesprochen wird, sind meist globale Probleme wie atomare Bedrohung, Energiefragen oder das Ozonloch und deren Auswirkungen auf den Menschen Schwerpunkte umweltpsychologischer Fragestellungen. Oft verbirgt sich hinter dem Begriff Umwelt im Zusammenhang mit Umweltpsychologie jedoch nur ein Teilausschnitt der Gesamtheit des Lebensraumes, der ein Lebewesen umgibt.¹⁵³ So sind zusätzlich zur Erhebung des generellen Umweltbewusstseins spezielle Bereiche, wie z.B. die Wohnumwelt, das Arbeitsumfeld oder auch die Städte und Wohnquartiere, in denen Personen leben und sich bewegen, Gegenstand umweltpsychologischer Forschung.¹⁵⁴

Homburg/Matthies (1998, 17) verweisen in ihrer „*Erläuterung wichtiger Begriffe der Umweltdiskussion*“ darauf, dass der Begriff ‚Umwelt‘ in soziale und dingliche Umwelt differenziert wird. Nur sehr verkürzt wird dabei aufgegriffen, dass Rohrmann (1988) die dingliche Umwelt in ‚natürliche‘, d.h. von der Natur bestimmte und ‚künstliche‘, d.h. durch menschliche Hand gestaltete Umwelt unterscheidet. Die Interaktion zwischen den verschiedenen komplexen dinglichen und sozialen Umweltsystemen wird in der gesamten Umweltpsychologie in den Vordergrund gestellt. Dies wird im nächsten Abschnitt über die Geschichte und die Wurzeln der Umweltpsychologie nach ausführlicher erläutert.¹⁵⁵

Mittlerweile werden spezifische Anwendungsfelder definiert, in denen auch geforscht wird. Dazu gehören vor allem die Erhebung der Umweltbewusstseins- und Verhaltensstruktur in den Bereichen ‚Einkauf/-Konsum‘, ‚Müll‘, ‚Recycling‘, ‚Energiesparen/Wasserverbrauch‘ im Haushalt, ‚Auto/Verkehr‘, – die oft als wesentliche Verhaltensaspekte herausgestellt werden.¹⁵⁶

2.2.2 Wurzeln und Anwendungsfelder

Schon in den 70er Jahren regten Psychologinnen und Psychologen an, die Teildisziplin *Umweltpsychologie* zu konstituieren.¹⁵⁷ Einen Aufschwung und gesellschaftliche Bedeutung erlangte dieses Thema allerdings erst mit der Einsetzung des ‚Sachverständigen Rates für Umweltfragen‘ (1978) und dem Reaktorunfall in Tschernobyl 1984. Die Präsenz unsichtbarer radioaktiver Strahlen erschreckte und verängstigte die (europäische) Bevölkerung und verdeutlichte u.a., dass menschliches und technisches

¹⁵³ Vgl. differenziert dazu auch Homburg/Matthies 1998, 17

¹⁵⁴ Vgl. Pawlik/Stapf 1992; Dorsch 1987; Kaminski 1975

¹⁵⁵ Vgl. dazu Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“

¹⁵⁶ Vgl. z.B. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1998 u. 2000. Dort wird das „Umweltbewusstsein in Deutschland“ eruiert und die Ergebnisse von repräsentativen Bevölkerungsumfragen präsentiert.

¹⁵⁷ 1974 fand auf dem Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie das Thema „Umweltpsychologie“ erstmalig Berücksichtigung. Ausgangspunkt war vermutlich, dass in den USA dazu bereits schon umfassend geforscht wurde und dass in Deutschland das Umweltbewusstsein in den 60er Jahren angestiegen war. Kaminski etablierte sich dort und auch später als Vater der „modernen“ Umweltpsychologie in Deutschland. Vgl. dazu Pawlik/Stapf 1992, 12 f.

Versagen in einer Region globale Konsequenzen zur Folge hat, kurzum die Gesundheit und das Leben weit über staatliche Grenzen hinaus bedroht.¹⁵⁸ Eine Aufgabe der Umweltpsychologie bestand und besteht bis heute darin, die Merkmale und Charakteristika der ‚Umweltkrise‘ zu bestimmen und auf der Basis dieser Kenntnisse Interventionen ausarbeiten zu können.

Die auf sehr viel älteren Ansätzen (z.B. der 20er Jahre) beruhende Disziplin Umweltpsychologie wurde in Deutschland von diesem Zeitpunkt an aufgearbeitet und umfassend konstituiert. In der Psychologie wurden zwei Begriffe geprägt, die ‚Umweltpsychologie‘ und die ‚Ökologische Psychologie‘, die nicht eindeutig voneinander getrennt sind und oft sogar synonym verwendet werden.¹⁵⁹ Im angloamerikanischen Raum bezeichnet der Begriff Umweltpsychologie eine übergreifende Forschungsrichtung.¹⁶⁰ Auch dort findet sich der Begriff ‚ecological psychology‘, der auf Barker (1968) zurückgeht und die Beziehung Mensch-Umwelt in verschiedensten Lebensbereichen, z.B. verschiedenen Räumen wie Klassenzimmern und Geschäften (behavior setting) analysiert.¹⁶¹ Im deutschsprachigen Raum wurde bis Anfang der 90er Jahre der Begriff ‚Ökologische Psychologie‘ der ‚Ökopsychologie‘ verwendet.¹⁶² Seitdem etablierte sich der Begriff ‚Umweltpsychologie‘, z.B. als Titel einer Fachgruppe der Deutschen Gesellschaft für Psychologie (DGS) und als Teil einer Sektion im Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen e.V. (BDP), während die studentischen Gruppierungen ‚Umweltpsychologie‘ oder gar ‚Psychologie im Umweltschutz‘: in allen drei Bereichen werden sowohl objekt- bzw. stimulusorientierte als auch subjekt- bzw. verhaltensorientierte Forschungen zum Teil miteinander konkurrierend durchgeführt.¹⁶³

Die folgende Differenzierung geht auf Brunswiks (1943) Ausführungen zur ‚environmental psychology‘ zurück. Er bezeichnet die Analyse der ‚Umweltwahrscheinlichkeiten‘ als ‚psychologische Ökologie‘ und die Prüfung der Auseinandersetzungsfähigkeit von Individuen mit ‚Umweltwahrscheinlichkeiten‘ als ‚ökologische Psychologie‘.¹⁶⁴ Umweltpsychologie als *anwendungsorientierte Disziplin* versucht, Probleme in verschiedenen Lebenswelten zu beschreiben und praktische Lösungen zur Bewältigung zu finden.¹⁶⁵ Definitionen des Begriffes ‚Umwelt‘ bilden die Grundlage des Vorgehens jeder umweltpsychologischen Studie. Theoretische Grundlagen stammen aus anderen Forschungsbereichen der Psychologie, z.B. der allgemeinen, differentiellen oder angewandten Psychologie sowie der Entwicklungs- und Sozialpsychologie.¹⁶⁶ Wegen des fehlenden eigenen theoretischen Grundlagengerüsts wird der Umweltpsychologie häufig ein Theoriedefizit nachgesagt.¹⁶⁷ Einen Bezugspunkt zur Forderung nach Interdisziplinarität im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ bildet die Tatsache, dass umweltpsychologische

¹⁵⁸ Vgl. u.a. Jaeggi 1993

¹⁵⁹ Vgl. dazu u.a. Kruse et al. 1990, 3 ff.

¹⁶⁰ Vgl. « Environmental Psychology » von Proshansky/Ittelson/Rivlin 1976

¹⁶¹ Barkers Ansatz des behavior setting wurde auf der Basis der Lewin'schen gestalttheoretischen Tradition entwickelt. Vgl. u.a. Pawlik/Stapf 1992, 11; Kruse et al. 1990, 4 f.

¹⁶² Vgl. Dorsch 1987, 457

¹⁶³ Vgl. zu beiden Begriffen Kruse et al. 1990, 4

¹⁶⁴ Kruse 1996/1990, 4

¹⁶⁵ Vgl. Fietkau/Harloff/Krampen, in Preuss 1991, Editorial

¹⁶⁶ Vgl. u.a. Pawlik/Stapf 1992, 17 ff.

¹⁶⁷ Vgl. u.a. Homburg/Matthies 1996, 50

Forschung sich zwangsläufig mit anderen Disziplinen überschneidet, vor allem mit naturwissenschaftlichen Forschungen. Diese Bindungen, z.B. an die Biologie, werden anhand der historischen Betrachtung und Entstehung dieser Forschungsrichtung deutlich. Die Wurzeln sind gewissermaßen älter, eigenständiger und theoretisch fundierter, als es erscheint, wenn aktuelle Forschungen über Umweltbewusstsein und Umweltverhalten betrachtet werden.

Die ersten Ansätze der Umweltpsychologie entstanden schon Ende des achtzehnten und Anfang des neunzehnten Jahrhunderts in der Völkerpsychologie Wundts (1896) und der Annahme der ‚Geopsyché‘ von Hellpach (1924). Demnach wird die psychische Befindlichkeit und die Entwicklung der Psyche als durch landschaftliche und klimatische Bedingungen beeinflusst aufgefasst. Der Biologe Haeckel (1866) definierte Ökologie als das Teilgebiet, welches Verbindungen zwischen Organismen und Außenwelt untersuchen sollte. Kruse et al. (1990, 3) sprechen in Bezug auf Hellpachs Ansatz davon, dass bis heute eine Weiterentwicklung des Ansatzes noch ausstehe, die sie als erfolgversprechend einschätzen. Anders verhält es sich mit den subjekt- und verhaltensorientierten Forschungen in der Umweltpsychologie. Diese Ansätze nehmen weitaus mehr Raum ein als objekt- und stimulusorientierte Forschungen. Schon Uexküll (1921) differenzierte Umwelt in ‚Merkwelt‘ und ‚Wirkwelt‘, diese spezifische Unterscheidung ist in heutigen umweltpsychologischen Ansätzen wiederzufinden.¹⁶⁸

So wie die Psychologie die Lehre vom Erleben und Verhalten von Individuen und Gruppen ist - sich also mit Menschen, deren Wahrnehmungen und Beziehungen auseinandersetzt - kann auch die Umweltpsychologie als überwiegend subjektorientierte Teildisziplin verstanden werden, die sich meist auf die Wahrnehmung von Individuen und Gruppen spezialisiert hat. Die subjektive Wahrnehmung von Personen und Gruppen in verschiedenen Umwelten - z.B. Wohnumwelt, Straßenverkehr, Freizeit - und in spezifischen Verhaltensbereichen - z.B. Energiesparen, Mülltrennen, Mobilitätsverhalten - steht oftmals im Vordergrund des Forschungsinteresses.

Lewin (1943) prägte den Begriff der ‚Psychologischen Ökologie‘ in seiner Feldtheorie. Hier ist gerade die subjektive Wahrnehmung von Personen von Interesse. Die Feldtheorie beschäftigt sich zwar mit nicht-psychologischen, objektiven Grenzbedingungen, unter denen Personen leben, die Außenwelt bleibt dabei allerdings bloße Rahmenbedingung. Wirklich interessant für Lewin sind die Wechselwirkungen im Bezug zur Außenwelt und letztlich die Repräsentation der Außenwelt in der Innenwelt (der Psyche) des Menschen.¹⁶⁹

In gewisser Weise befasst sich die subjekt- und verhaltensorientierte Umweltpsychologie ebenso wie Lewin mit der Repräsentation der Umwelt in der Psyche (Innenwelt) des Individuums.¹⁷⁰ In der Umwelt-

¹⁶⁸ Vgl. Kruse et al. 1990, 3

¹⁶⁹ Nach Lewin (1943) ist Verhalten eine Funktion zwischen Person und Umwelt ($V=f(P,U)$). Zwischen Person und Umwelt besteht demnach eine Interdependenzbeziehung. Die Nutzbarkeit von Lewins Theorie wird durch diese Annahme allerdings eingeschränkt, weil Person und Umwelt als unabhängige Größen angenommen werden.

¹⁷⁰ Vgl. dazu auch die Arbeit von Homburg 1995

psychologie wird folglich die Mensch-Umwelt-Interaktion mit dem Schwerpunkt erforscht, das subjektive Erleben zu verstehen, um daraus Erkenntnisse für gewünschte Verhaltensweisen herauszuarbeiten.

Das Besondere an der Umweltpsychologie - im Gegensatz zu vielen anderen Teildisziplinen der Psychologie - ist es, dass ihr Gegenstand nicht allein die Mensch-Mensch-Interaktion behandelt, sondern die Mensch-Umwelt-Interaktion. Die nicht-menschliche gegenständliche Umwelt erhält dadurch eine herausragende Stellung. Diese wird entweder als gleichwertig betrachtet oder müsste - so lassen es die Begriffsableitungen erkennen - gleichwertig behandelt werden.¹⁷¹ Äußere nicht-menschliche Bedingungen und Objekte - die psychologiefremden Dinge und Gegenstände - haben danach maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung der Psyche und determinieren die Wahrnehmung.

Trotz der nachweisbaren Beeinflussung der Psyche durch die äußere gegenständliche Welt wurde dieser Forschungszweig, der hier als objekt- und stimuluszentrierte Sichtweise markiert wird, nicht ausreichend weiterentwickelt. Pawlik/Stapf (1992, 17 f.) sprechen davon, dass die Brauchbarkeit allgemeiner und spezifischer ökopsychologischer Theorien für die Beschreibung von Situationen und Umwelten noch nicht genügend nachgewiesen sei.¹⁷² Für diese Beweisführung sei die Entwicklung passender Methoden im Bereich der Feldforschung, Dokumentation und archivarischen Methodik in Zukunft unentbehrlich.¹⁷³ In diesem Sinne verweisen Kruse et al. (1990, 6 f.) auf Hellpach (1924, 110), der nicht im Labor, sondern im Zusammenspiel der drei Ebenen von natürlicher, sozialer und kultureller Umwelt die Auswirkungen auf die Psyche analysierte. Im Analyseraster dieser wechselseitigen Verschränkungen repräsentiert nur ein Teilbereich der Umweltpsychologie die objekt- und stimuluszentrierte Perspektive. Kernelement der Architekturpsychologie und der Wirkungsanalyse (groß-)städtischer Umwelten ist die gegenständliche Umwelt, z.B. durch ihre Gestaltung sowie durch die Rezeption der Atmosphäre und Ästhetik, raum- und dingbezogenes Verhalten.¹⁷⁴ In diesem Zusammenhang wird die Wirkung von Raum- und Gebäudegestaltung auf die Befindlichkeit von Individuen und ihren Interaktionen beleuchtet. Obwohl in der Umweltpsychologie die Architekturpsychologie wie auch die Stadtpsychologie und -soziologie berücksichtigt werden, bleibt die Bedeutung der Wechselwirkung zwischen dinglicher bzw. gegenständlicher Welt einerseits und dem Individuum als Forschungsdesiderat andererseits erhalten.

Nachdem die Geschichte und die Ursprünge der Umweltpsychologie aufgefächert wurden, wird im Folgenden auf Umweltbewusstseinsforschung als Schwerpunktthema der Umweltpsychologie in den vergangenen Jahren eingegangen.

¹⁷¹ Vgl. Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“

¹⁷² D.h. im Sinne der Autoren wird zu wenig mit z.B. der S-R-Theorie sowie Handlungs-, System- und Interaktionstheorien gearbeitet.

¹⁷³ Es wird Bezug zu den archivarischen Methoden der psychoökologischen Feldforschung von Webb et al. (1975) und Stapf (1990) genommen.

¹⁷⁴ Vgl. u.a. Pawlik/Stapf 1992, 16 ff.

2.2.3 Umweltbewusstsein als Sammelbegriff

Die Frage ‚Was ist Umweltbewusstsein?‘ beschäftigt die Umweltpsychologie und andere Disziplinen der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung bis heute. Definitionen des Begriffs ‚*Umweltbewusstsein*‘, wie er in der Umweltpsychologie verstanden wird, gehen zumeist auf den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (1978) zurück. Demnach ist Umweltbewusstsein die *„Einsicht in die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen durch diesen selbst, verbunden mit der Bereitschaft zur Abhilfe“* (RSU 1978, 445).

Der Begriff des ‚Umweltbewusstseins‘ wird in der Alltagssprachlichen Bedeutung zumeist mit ‚Umweltverhalten‘ gleichgesetzt. Die wissenschaftlichen Definitionen fassen den Begriff ‚Umweltbewusstsein‘ präziser und legen auf der Basis empirischer Untersuchungen u.a. sogenannte ‚Determinanten‘ von Umweltbewusstsein fest. Allerdings sind weiterhin Unschärfen, Überschneidungen und Unklarheiten für die Begriffsdefinitionen charakteristisch, weil in verschiedenen Forschungs- und Lebensbereichen unterschiedliche Methoden zum Einsatz kommen und die Begriffe sowohl synonym als auch gegensätzlich verwendet werden.¹⁷⁵

Die ‚Umweltbewusstseinsforschung‘ beherrschte das Feld umweltpsychologischer Forschung bis Anfang der 90er Jahre. Schon 1979 zeigt eine Erhebung von Fietkau und Kley, dass viele Menschen Umweltprobleme zunehmend als ernst einstufen. Umweltbewusstsein wird in der umweltpsychologischen Forschung als *multivariables Einstellungskonstrukt* definiert. Erste Forschungen dazu gehen auf Maloney und Ward (1973) zurück. Sie stellen Umweltbewusstsein in ihrer ‚ecology scale‘ als Konstrukt mit vier Subskalen vor: *Wissen*, *Affekte*, *verbal geäußerte Handlungsbereitschaft* und *tatsächlich verbalisierte Handlungen*.¹⁷⁶ Alternative Skalen zum Umweltbewusstsein vernachlässigen, im Gegensatz zur Pionierskala von Maloney und Ward (1973) häufig den letzten Punkt, die tatsächlich geäußerten Handlungen.

Nach Urbans Definition (1986) setzt sich das Konstrukt Umweltbewusstsein beispielsweise aus drei kognitiven Dimensionen zusammen:

- den umweltrelevanten Wertorientierungen,
- den umweltbezogenen Einstellungen und
- den umweltorientierten Handlungsbereitschaften.

Umweltbewusstsein, so Urban, sei ein generelles, relativ selbständiges und hierarchisch geordnetes Konstrukt. Die Variablen von Umweltbewusstsein variieren allerdings zwischen verschiedenen Forschenden.¹⁷⁷ Allen gemein ist, dass emotionale Aspekte und die Bereitschaft zum umweltbewussten Verhalten in diesem Konstrukt eine Rolle spielen. Die Skalen von Marlon/Ward (1973), Urban (1986)

¹⁷⁵ Vgl. dazu u.a. die kritische Betrachtung von Bogun 2000, 3 f.

¹⁷⁶ Vgl. nach Maloney/Ward 1973: knowledge scale (Wissensskala), affect scale (Skala der Affekte), verbal commitment scale (Skala verbal geäußerter Handlungsbereitschaft) und actual commitment scale (Skala tatsächlich geäußerter Handlungen)

und Schahn/Holzer (1990)¹⁷⁸ integrieren übereinstimmend die Komponente des umweltbezogenen Wissens, während Kley/Fietkau (1979) die Bedeutung des Verantwortungsgefühls für die Umweltprobleme in ihr Konzept einbeziehen. Bei Winter (1981) wird die Relevanz sozial-normativer Aspekte integriert.¹⁷⁹

Die Zusammenschau aller relevanten Aspekte der Umweltbewusstseinsforschung zeigt, dass das Einstellungskonstrukt Umweltbewusstsein die Variablen

- Einstellungen,
- Werte,
- Normen,
- Wissen,
- Wahrnehmung bzw. Umwelterleben und
- Affekte.¹⁸⁰

Interessanter als die Befunde über diese Korrelate des Umweltbewusstseins ist die Frage, wie die Korrelate zusammenhängen. Nachfolgend wird nachgezeichnet, welche Korrelationen zwischen einzelnen Variablen existieren und welche zusätzlichen Bedingungen, z.B. biographische oder soziodemographische Daten, eine Rolle spielen.

2.2.4 Korrelate des Umweltbewusstseins

Ausführliche statistische Korrelationsanalysen demonstrieren, dass zwischen den einzelnen Faktoren des Umweltbewusstseins unterschiedliche Zusammenhänge existieren. *Umweltwissen* zeigt sich beispielsweise als ein Faktor, der am wenigsten mit den anderen Faktoren korreliert,¹⁸¹ während die Skala der Affekte am höchsten mit der verbalisierten Verhaltensbereitschaft korreliert. Weitere Verbindungslinien sind zwar vorhanden, aber nicht signifikant genug, um weiterverfolgt zu werden. Bezüglich des *tatsächlichen Verhaltens* ergaben sich nur in extrem ökologisch orientierten Gruppen (Umweltschützer) tatsächliche Bezüge zu den anderen Variablen. Die Studie von Dispoto (1977) fällt aus dem Rahmen, da in ihr nachgewiesen wird, dass einerseits ein hoher Zusammenhang zwischen Wissen und *emotionalen Aspekten* existiert und andererseits dort die höchste Korrelation zwischen Wissen und Verhalten nachweisbar ist.¹⁸²

Zu den o.g. Korrelationen lassen sich verschiedene Verbindungen zu *soziodemographischen Daten* benennen, die sich im Spannungsfeld zwischen Umweltbewusstsein und -verhalten als stabil und konsistent erwiesen haben. Die korrespondierenden Variablen sind - wie im Folgenden ausgeführt wird - das Verantwortungsbewusstsein, das Geschlecht und die Naturerfahrungen in der Kindheit.

¹⁷⁷ Einen ausführlichen Überblick über die Variationsbreite der Variablen unterschiedlicher Theoretiker/-innen bieten z.B. Homburg/Matthies (1998, 50 ff.) und de Haan/Kuckartz (1996).

¹⁷⁸ Ihre Untersuchung basiert auf der vorher schon erwähnten, ins Deutsche transformierten Skala von Maloney/Ward 1973.

¹⁷⁹ Vgl. dazu auch Mielke 1985

¹⁸⁰ Zusammenfassend dazu u.a. Homburg 1995, 42 f.

¹⁸¹ Vgl. z.B. Schahn 1996b; Krause 1993; Schahn/Holzer 1990

Kley/Fietkau (1979), aus deren Ergebnisfundus erstmals Querbezüge zum *Verantwortungsbewusstsein* ableitbar waren, wiesen nach, dass sich externale und internale Verantwortungszuschreibungen bezüglich der Verursachung der Umweltkrise nicht ausschließen, sondern sogar von ein und derselben Person angeführt werden können. Die Autoren leiten aus ihren Ergebnissen ab, dass Personen sich umso mehr betroffen fühlen, je verantwortlicher sie sich fühlen. Verantwortungsgefühl begünstigt somit umweltbewusstes Handeln. Ob Verantwortung übernommen oder abgewiesen wird, scheint ein bedeutender Indikator zu sein, wenn es darum geht, Bewusstsein in Verhalten umzusetzen. So erwiesen sich noch 1984 Personen, die „*liberal, jünger, mit höherem Einkommen ausgestattet, besser ausgebildet*“¹⁸³ sind, als umweltbewusster. Auch Kals (1996) Forschungsergebnisse bestätigen, dass jüngere Menschen betroffener, sensibler und verantwortungsbewusster bezüglich der Umweltkrise sind.

Homburg/Matthies (1998, 59 f.) fassen die Ergebnisse der Studien über Umweltverhalten zusammen. Bedingungen für umweltbewusstes Verhalten sind auch die Persönlichkeitsdeterminanten *Sparsamkeit* und *Öffentliche Selbstaufmerksamkeit*.¹⁸⁴ *Alter, Schulbildung und Geschlecht* erweisen sich als relevante soziodemographische Faktoren, während das Einkommen keine eindeutig moderierende Variable für das Umweltbewusstsein ist.¹⁸⁵ Die Schulbildung leistet zwar einen Beitrag zum abstrakten Wissen, nicht aber zum spezifischen Handlungswissen.¹⁸⁶

Schahn und Holzer (1990) weisen zudem einen geschlechtsspezifischen Unterschied im Zusammenhang zwischen umweltrelevantem Wissen, Einstellungen und Verhaltensweisen nach. Das Geschlecht und das umweltrelevante Wissen sind die zentralen Variablen, welche die Beziehung zwischen Einstellung und Verhalten moderieren. Eine Folgeuntersuchung lässt sogar erkennen, dass nur das Geschlecht, nicht das Wissen, sich als stabil moderierend erweist. Während Frauen höhere affektive Aspekte und eine höhere verbalisierte Bereitschaft zum Umweltverhalten aufweisen als Männer, zeigen diese hingegen bessere Ergebnisse hinsichtlich der Komponente des Umweltwissens.

Eine besondere Dimension, die Verbindung von aktuellem Umweltbewusstsein und -verhalten mit *Naturerfahrungen in der Kindheit* untersuchen Lehmann und Langenheine (1989). Die drei Variablen Verhalten, Gefühle und Wissen werden demnach ausschließlich durch Naturerfahrungen in der Kindheit beeinflusst. Der Zusammenhang zwischen Naturerfahrung und ökologischem Verhalten, Gefühlen und Wissen erweist sich in der Forschung als stetig.

2.2.5 Methodenwahl: Der Unterschied zwischen Bewusstsein und Verhalten

In den 80er Jahren bis Anfang der 90er Jahre herrschte also die Ansicht vor, dass Umweltbewusstsein direkt an Verhalten geknüpft ist. Ziel von Interventionen oder politischen Maßnahmen war es, das Umweltbewusstsein zu fördern, z.B. durch Bildungsangebote. Vor allem die Komponente der Wissensver-

¹⁸² Vgl. in Homburg/Matthies 1998, 58

¹⁸³ Fietkau 1984, zit. n. Preuss 1991, 67

¹⁸⁴ Vgl. Schahn 1996b, 225 ff.

¹⁸⁵ Vgl. dazu z.B. Arcury 1990

mittlung wurde durch die Umweltpädagogik und die Förderung der affektiven Beteiligung durch die Umweltpsychologie vermittelt.

Lange Zeit setzten Wissenschaft und Politik Umweltbewusstsein mit Umwelthandeln gleich. Noch heute sind Schlagzeilen wie ‚Umweltbewusstsein ja, Auto sowieso‘¹⁸⁷, die in vorwurfsvoller Haltung die Inkonsistenz vorführen, an der Tagesordnung. In der Wissenschaft fand ein Prozess der Desillusionierung statt, als Ende der 70er Jahre deutlich wurde, dass Bewusstsein und Handeln zwei sehr unterschiedliche Bereiche sind, die weder miteinander verwechselt werden dürfen noch in stetig unmittelbarer Beziehung zueinander stehen.¹⁸⁸ Die Annahme, dass die Bewusstseinsstärkung zu einer qualitativ verbesserten Umwelt führt, hat sich als Trugschluss erwiesen. Dieser Befund war ausschlaggebend dafür, dass Anfang der 90er Jahre die Forschung zum Umweltverhalten den Vorrang vor der Umweltbewusstseinsforschung erhielt.

Wegen der Erhebung des Einstellungskonstruktes ‚Umweltbewusstsein‘ wird die psychologische Umweltbewusstseinsforschung schon seit Jahren intensiv und beständig kritisiert. Wesentliche Kritiken kommen sowohl aus den eigenen Reihen als auch von außenstehenden Personen aus der Politik und anderen sozialwissenschaftlichen Disziplinen, z.B. der Umweltpädagogik und -soziologie. Anlass für die z.T. vernichtende Beurteilung der Ergebnisse dieser Forschungsrichtung ist die Tatsache, dass Umweltbewusstsein nicht mit Umweltverhalten gleichgesetzt werden kann.¹⁸⁹ Auch intradisziplinäre Arbeiten setzten sich schon in den 80er Jahren mit der Kluft zwischen Umweltbewusstsein (bzw. -einstellung) und -verhalten auseinander. 1986 machte Balderjahn z.B. darauf aufmerksam, dass sich drei Viertel der Bevölkerung als umweltbewusst einschätzen, während Autz (1990)¹⁹⁰ nachwies, dass nur 16 % dieser Gruppe die umweltbewusste Einstellung in ihrem Konsumverhalten umsetzen.

Wenn heute über ein generelles und bereichsübergreifendes Konstrukt Umweltbewusstsein gesprochen wird, wird daher durchgängig von der Inkonsistenz menschlichen Handelns im Umweltbereich ausgegangen. Eine Konsequenz aus dieser Erkenntnis für die sozialwissenschaftliche Forschung war es, die angenommene Inkonsistenz zwischen Einstellung und Verhalten zu analysieren, sowie nach den Bedingungen für menschliche Verhaltensweisen zu forschen. Um diese Debatte zu verstehen, ist es notwendig, auf methodische Grundlagen und Erkenntnisse der Einstellungsforschung und des spezifischen Einstellungskonstruktes ‚Umweltbewusstsein‘ einzugehen.¹⁹¹ Eckes und Six (1994) zeigen, dass in verschiedenen Gegenstandsfeldern ein (positiver) Zusammenhang zwischen Einstellung und Verhalten existiert, der allerdings im Umweltbereich geringer ist, als es in vielen anderen Lebensbereichen der Fall

¹⁸⁶ Vgl. die Ergebnisse der Studie von z.B. Lehmann und Langenheine 1989

¹⁸⁷ Weser Kurier vom 01.03.1997

¹⁸⁸ Vgl. zur Beziehung Umweltbewusstsein und -verhalten z.B. Schahn 1996a, 44 ff.; Spada 1990, 623 ff.

¹⁸⁹ Vgl. zur Kritik an der Umweltbewusstseinsforschung u.a. de Haan/Kuckartz (1996, 104 ff.). Die Autoren formulieren „Nichts hängt zusammen“ und beschreiben, dass Forschungen zur Umwelteinstellung nicht mit Forschungen zum Umweltverhalten verglichen werden können. Vgl. dazu auch Lange (2000, 19 ff. u. 26).

¹⁹⁰ Zit. n. Preuss 1991, 67 f.

¹⁹¹ Vgl. dazu vor allem Spada (1990, 624), der schon 1990 grundlegende Kritik an der Umwelteinstellungsforschung formuliert, die später u.a. in den Arbeiten von z.B. Schahn 1996a wieder aufgegriffen wird.

ist.¹⁹² Sie stellen fest, dass die Höhe der Koeffizienten, die zu Verhalten führen könnten, von unterschiedlichen Einflussfaktoren abhängt, z.B. davon, ob die Einstellungen zum Objekt oder etwa das tatsächliche Verhalten untersucht werden, in welchem Verhaltensbereich geforscht wird und welche Anzahl von Verhaltensalternativen vorhanden sind.¹⁹³ Im Umweltbereich besteht in verstärktem Maß die Tendenz - so Preuss (1991, 67) - sozial erwünscht zu antworten, so dass Erhebungen von Umweltbewusstsein fast immer von enormen Verzerrungen begleitet werden.

Spada (1990, 626 ff.) geht auf die Gründe für die geringe Konsistenz zwischen Einstellung und Verhalten im Umweltbereich ein: In den Forschungen zum Umweltbewusstsein spielten beispielsweise konkurrierende verhaltensrelevante Einstellungen keine Rolle, sie müssten aber zum Verständnis des persönlichen umweltrelevanten Verhaltens erhoben und gewichtet werden. Außerdem seien zur Erhebung von Verhaltensweisen auch *Gewohnheiten* relevant.¹⁹⁴ Wenn bestimmte Verhaltensanreize vorhanden seien, erhöhe dies die Wahrscheinlichkeit, dass ein Verhalten auftritt. Und zwar unabhängig davon, ob die Anreize positiver Art sind und somit verstärkend auf das Verhalten wirken oder durch negative Sanktionen bewirken, dass ungewünschtes Verhalten vermieden wird.

Insgesamt sind sich die Forschenden einig, dass positive Anreize zu schaffen sind, während negative Sanktionen eher als kontraproduktiv bewertet werden. Im Umweltbereich fehlen solche positiven Anreize in der Regel, denn weder soziale Anerkennung noch materielle Begünstigungen oder Zuwendungen sind im Regelfall für umweltbewusstes Verhalten zu erwarten.¹⁹⁵ Außerdem fehlen in verschiedenen Situationen - wie Energiesparen, Müllvermeidung und Verkehrsverhalten – Verhaltensalternativen. Dieses Defizit führt ebenfalls dazu, dass Personen sich nicht umweltgerecht verhalten.¹⁹⁶ Fehlende Verhaltensangebote gehören zu dem Problem, das am schwierigsten zu überwinden ist, gerade wenn Interventionen gefragt sind. Schahn (1996a) erläutert den unterschiedlichen Status der verschiedenen Variablen: „*Verhaltensangebote sind eine notwendige Bedingung*“ (ebd., 48), während Einstellungen und Anreize sich ersetzen können, wenn eine der beiden Variablen fehlt.

Schließlich fällt eine methodische Differenz ins Gewicht, die den Gegenstand Umweltbewusstsein und -verhalten bestimmt und die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten nahezu produziert. Während Einstellungen über allgemeine Themen erhoben werden, geht es bei der Untersuchung zum Umweltverhalten um spezifische Verhaltensweisen in konkreten Verhaltensbereichen.¹⁹⁷ Die Vergleichbarkeit kann daher nicht gewährleistet werden.¹⁹⁸ Echte Diskrepanzen, so Schahn (1996 a, 46), liegen nur vor, wenn

¹⁹² Das Forscherteam schließt seine Erkenntnisse aus einer Meta-Analyse der Einstellungs-Verhaltens-Forschungen zwischen 1927 und 1990; vgl. dazu Schahn (1996a, 45).

¹⁹³ Vgl. Schahn ebd.

¹⁹⁴ An dieser Stelle führt Spada (ebd.) gängige Arbeiten und theoretische Ansätze über Bildung und Rolle von Gewohnheiten von z.B. Hull (1952/1943) an, die zu berücksichtigen seien.

¹⁹⁵ Vgl. ebd. 624 f.; Schahn 1996a, 48

¹⁹⁶ So kann von Gehbehinderten nicht erwartet werden, dass sie Rad fahren oder zu Fuß gehen. Auch dort, wo beispielsweise kein Zug oder kein öffentlicher Nahverkehr existiert, kann dieser auch nicht genutzt werden. Vgl. Spada 1990, 627

¹⁹⁷ Vgl. Schahn 1996a, 46 f.; Ernst 1990, 627

¹⁹⁸ Schahn (1996, 46 f.) geht auf methodische „Fehler“ ein, Einstellungen werden beispielsweise oft zu mehreren Zeitpunkten erhoben, während das Verhalten nur einmalig erhoben wird. Das Spezifikationsniveau der Einstellungs- bzw. Verhaltens-

die Einstellung in einem konkreten Lebensbereich direkt widersprüchlich zum tatsächlichen Verhalten ist, z.B. wenn eine Person äußert, dass sie gegen den Besitz eines eigenen Autos eingestellt sei, ihr aber ein Auto gehört. Überdies scheint eine Diskrepanz zwischen der Selbst- und Fremdeinschätzung von Personen in Bezug auf ihr Umweltverhalten vorzuliegen. Ein Forschungsergebnis ist, dass das eigene Verhalten meist umweltbewusster eingeschätzt wird als das Verhalten anderer Personen.¹⁹⁹

Umweltbewusstsein wurde anfangs als generelles allgemeines und bereichsübergreifendes Konstrukt definiert, das in allen Verhaltensbereichen relevant sei. Allerdings zeigt sich, dass diese Annahme nicht zutrifft.²⁰⁰ Verschiedenste Forschungsergebnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung der 90er Jahre weisen nach, dass Umweltbewusstsein und -verhalten nicht als Querdimension verstanden werden kann, sondern in verschiedenen Lebensbereichen und Anwendungsfeldern erhoben werden muss. Diese Vermischung der allgemeinen und spezifischen Bereiche, wie sie in der umweltpsychologischen Forschung stattgefunden hat, scheint auch in den Köpfen der befragten Personen abzulaufen. Individuen sehen sich nicht als konsequent denkende und handelnde Personen. Viele Menschen schließen von ihrer allgemeinen Einstellung - dass die Umwelt geschützt werden muss - und aus der Tatsache, dass sie sich in einem oder mehreren Umweltbereichen umweltgerecht verhalten - z.B. im Bioladen einkaufen, mit der Straßenbahn statt mit dem Auto fahren etc. - darauf, dass sie generell umweltbewusst sind. Wenn gleichzeitig eine Flugreise gebucht und ein Pkw genutzt wird, also in spezifischen Lebensbereichen nicht umweltbewusst gehandelt wird, spielt dies keine übergeordnete Rolle in der umweltbewussten Selbsteinschätzung, obwohl die CO₂-Emissionen für eine Flugreise die persönliche Ökobilanz in die Höhe schießen lässt. Die Fremdeinschätzung folgt insoweit anderen Regeln, als dass beim Gegenüber spezifisches umweltschädigendes Verhalten generalisiert wird.²⁰¹

So stringent, wie es in den Forschungsarbeiten zum Umweltbewusstsein angenommen wird, nämlich, dass Umweltbewusstsein das dominierende Verhaltensmotiv ist, wird es nach Littig (1995, 102) im Alltag weder gedacht noch umgesetzt. Die Vorstellungen der wissenschaftlich Forschenden scheinen sich von den allgemeinen Alltagsvorstellungen der Bevölkerung über Umweltbewusstsein unterscheiden.²⁰²

forschung weicht voneinander ab, so dass keine Vergleichbarkeit gegeben ist. Beide müssten sehr spezifisch und konkret gefasst werden.

¹⁹⁹ Vgl. u.a. die Ergebnisse des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (1998, 24 Tab. 6). Demnach halten 1998 50 % der Bundesbürger den größten Teil der Bevölkerung für wenig umweltbewusst handelnd. 1996 kamen 56 % zu der gleichen Aussage.

Montada/Kals (1995, 306 ff. u. 322 ff.) stellen in ihrer Untersuchung über Gerechtigkeitseinschätzungen von Bürger/-innen fest, dass Verantwortung von denjenigen gefordert wird, die Umweltschäden verursachen. Dieses Ergebnis weist darauf hin, dass die Verursacher/-innen derzeit nicht für ihre Belastungen aufkommen. Vgl. dazu auch Kap. 4.4.6.3.1 „Anwendungsforschung: Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral“

²⁰⁰ Vgl. u.a. die Ergebnisse von Schahn und Holzer 1990. Lange (2000, 20) plädiert wie Diekmann/Preisendörfer (1992, 235 ff.) für eine disaggregierte Forschung, d.h. für die differenzierte Betrachtung von einzelnen Verhaltensweisen oder Gruppen von Verhaltensweisen, soll die adäquate Strategie gefunden werden. Die zunehmende Differenzierung der Forschungsgegenstände laufe jedoch Gefahr, nicht genügend verallgemeinerungsfähig zu sein.

²⁰¹ Flury-Kleubler (zit. nach Schahn 1996a, 45) zeigt durch eine Untersuchung, dass Personen auch oft konsistent zu ihrer nicht umweltbewussten Einstellung handeln.

²⁰² Vgl. in diesem Kap. 2.4.3 „Ambivalenzen und Motivallianzen“

Eine Weiterentwicklung der Umweltbewusstseinsforschung besteht seit Anfang der 90er Jahre in dem Ziel, Aspekte, Bedingungen und Faktoren von Umweltverhalten zu eruieren.²⁰³ Untersuchungen der letzten Jahre orientieren sich in verstärktem Maße an der Verhaltensforschung (Handlungsmodellen). Weil im Gegensatz zur Umweltbewusstseinsforschung geringe Kenntnisse über die Voraussetzungen für Umweltverhalten herausgefunden wurden, bleibt dieses Konstrukt bislang weitgehend ungeklärt. Eine Folge der methodischen Analyse ist, dass Umweltverhalten nun in verschiedenen Lebensbereichen spezifisch untersucht wird. Allerdings sind die Konsequenzen nicht so weitreichend, z.B. im Bereich ‚Umweltverhalten in der Mülltrennung‘. In den Überschriften aktueller Studien im Umweltbereich wird nach wie vor gerne das Label ‚Umweltbewusstsein‘ verwendet.²⁰⁴

Gerade die Bedeutung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen in Bezug auf das Umweltbewusstsein und -verhalten ist ein wichtiger Aspekt der vorliegenden Arbeit. Diese Faktoren ‚Verantwortungsbewusstsein‘ und ‚Verantwortungszuschreibungen‘, die für einzelne Umwelthandlungsfelder bestimmt werden, lassen in einem Konzept über Umweltbewusstsein sowohl auf Ergebnisse als auch auf Beziehungen zwischen verschiedenen Verantwortungsbereichen und Personen schließen. Denn Verantwortungszuschreibungen werden von einer Person zu einer anderen Person oder Institution sowie von einer Person über ihr eigenes Verhalten getroffen. Wie im späteren Verlauf dieser Arbeit (insbesondere im empirischen Teil) noch gezeigt werden soll, sind im Bereich des Umweltbewusstseins Variationen der Zuschreibungen zwischen Staat, Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürgern von zentraler Bedeutung.

²⁰³ Mitte und Ende der 90er Jahre wird das Leitbild Nachhaltige Entwicklung in die Forschungsrichtlinien und Aufgaben integriert. Vgl. Kap. 1.3 „Sozialwissenschaftliche Kritik und Aufgaben am Leitbild Nachhaltiger Entwicklung.“

²⁰⁴ Vgl. für Deutschland z.B. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1998 u. 2000

2.3 Verhältnisanalysen - Risikobewusstsein

Bogun (2000, 49 f.) kritisiert vor allem den normativen Charakter und die normativen Elemente in den theoretischen Ansätzen der Umweltbewusstseinsforschung. Ihr stellt er den Begriff des *Risikobewusstseins* gegenüber, welches ohne normative Bezugspunkte auskommt und Bewertungen wie z.B. hoch, niedrig, problemangemessen, problemunangemessen, egoistisch und altruistisch nicht verwendet.²⁰⁵ Im Gegensatz zur ‚Umweltbewusstseinsforschung‘ stehen nicht Einzelaspekte, sondern die Analyse von Verhältnissen, beispielsweise dem Verhältnis von Ökonomie und Ökologie, von Ökologie und Sozialem oder der Wechselbeziehung aller drei Faktoren, wie sie im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ angenommen wird, im Vordergrund.²⁰⁶ In den Ergebnissen der Risikoforschung kommen Spannungen, Widersprüche und Ambivalenzen zum Ausdruck, und nicht, wie in der Umweltbewusstseinsforschung, Variablen, die auf ihre Konsistenz hin überprüft werden.

Beim Risikobewusstsein stehen, wie in den meisten soziologischen Untersuchungen, Kontextentscheidungen im Vordergrund. Risikobewusstsein ist nach Homburg (1995, 50 ff.) ein Element des Umweltbewusstseins und wird darum an dieser Stelle vorgestellt.

‚Risikowahrnehmung‘ und ‚Risikobewertung‘ werden als kontextabhängige Variablen eingeordnet, die durch verschiedene kognitive, emotionale und soziale Prozesse gebildet werden. Der Ansatz, Risikoforschung zu betreiben, etablierte sich u.a. in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung, Anlass für die Integration war die Tatsache, dass immer weniger umweltrelevante gesellschaftliche Bereiche, wie gentechnische Produkte, globale Klimaveränderungen, aber auch die Auswirkungen neuer Medien, mit sicheren Kenntnissen über die Folgen und Entwicklungen belegt sind. Der Risikobegriff stellt in diesem Sinne den Eigenanteil von Personen, d.h. die Handlungspotentiale in den Vordergrund, die trotz Unsicherheitsfaktoren denkbar sind, wenn Entscheidungen gefällt werden müssen. Der Soziologe Ulrich Beck (1986, 2) prägte den Begriff der Risikogesellschaft. Er betont die schwierigen Merkmale von Risiken, die in der Industriegesellschaft grenzübergreifend, irreversibel und schwer wahrnehmbar seien.²⁰⁷

Bei der Bewertung von Risiken spielen verschiedene Aspekte zusammen. Die Persönlichkeitsmerkmale, z.B. die Über- und Unterschätzung der Handlungskompetenz eines Individuums, die biografische Entwicklung, die Zeit, d.h. wie die Dauer von Folgen eingeschätzt wird, die persönliche Betroffenheit und der berufliche Kontext.²⁰⁸ Während die psychologische Risikoforschung auf individuelle Einflussfaktoren und Risikorepräsentanz eingeht, fragen soziologische Ansätze nach dem gesellschaftlichen Kontext, also danach, wie Risiken gesellschaftlich konstruiert werden und wie spezifische Risiken einen dominie-

²⁰⁵ Er bezieht sich dabei auf den Risikoansatz des soziologischen Forschungsteams Osterland, Warszewa, Bogun (1990). Auch weitere Ansätze zum Umweltbewusstsein, die mit Typenbildung arbeiten, beinhalten nach Bogun (2000, ebd.) ähnliche Bewertungen, die oftmals nicht aus dem Untersuchungskontext hervorgehen. Auffällig sei, dass diese Typen klassische Stereotypen erkennen lassen, deren Grundlage nicht in dem Datenmaterial zu finden sei, sondern die Ansicht der Forschenden erkennen lasse.

²⁰⁶ Vgl. u.a. ebd., 32 ff.

²⁰⁷ Vgl. dazu u.a. Preuss 1991

²⁰⁸ Vgl. u.a. Homburg 1995, 51

renden gesellschaftlichen Stellenwert erhalten.²⁰⁹ Im Fall von ‚Unsicherheit‘ ist ausschlaggebend, wie die Entwicklung des Risikopotentials eingeschätzt wird, wenn Entscheidungen getroffen werden.²¹⁰ Bogun (2000, 32 ff.) hebt hervor, dass in diesem Entscheidungsprozess Kosten und Nutzen gegeneinander aufgewogen werden.²¹¹ Der Risikoansatz basiert demnach darauf, zwei Seiten einer Medaille zu betrachten, Risiken und Chancen, die entstehen, wenn ein Risiko in Kauf genommen wird.

Homburg (1995, 53) arbeitet drei wesentliche Merkmale von ‚Risikobewusstsein‘ heraus: das Wissen um Gefährdungspotentiale und von Unsicherheiten, die Entscheidungsabhängigkeit von Ereignissen und von Handlungsmöglichkeiten. Die umfassende Forschungspraxis, die solche Grundannahmen voraussetzen, zeigt Bogun (2000). In der Risikoforschung werden auch Perspektiven auf das Risiko differenziert, z.B. die Risikoverursacher, mögliche und potentielle Betroffene, zuständige Akteure mit ihren Interessen, Kompetenzen sowie Handlungsspielräume und -sphären werden einbezogen. In einem breiten Spektrum werden zu diesem Zweck zeitliche, räumliche und soziale Rahmenbedingungen, die das Risiko betreffen, sowie deren vergangenheits- und zukunftsbezogenen Einschätzung in die Forschung integriert.²¹²

²⁰⁹ Weiterführend dazu: Bogun 2000, 31; Bechmann 1993, XII ff.; Homburg 1995, 51

²¹⁰ Vgl. u.a. Bechmann 1993; Luhmann 1993

²¹¹ Z.B. beim Autofahren: Risiko des Unfalls. Erhöhtes Verkehrsaufkommen, daraus resultieren mit Unsicherheitsaspekten, Gefahren für Mensch und Umwelt.

²¹² Ebd., 33

2.4 Sozialwissenschaftlicher Mix: Interdisziplinärer Zugang zum Umweltbewusstsein

In diesem Zusammenhang kann danach gefragt werden, wie umweltpsychologische Erkenntnisse und Interventionen politisch anschlussfähig und alltagsrelevant umgesetzt werden können. Es genügt nicht mehr, rein intra- und interindividuelle Analysen zum Umweltbewusstsein und -verhalten vorzunehmen. Es geht vermehrt darum, diese Einschränkung durch gesellschaftliche und strukturelle Aspekte zu erweitern, um, wie es in der Agenda 21 gefordert wird, Verhältnisse und Wechselwirkungen zwischen Individuen, Struktur und Gesellschaft zu verstehen.

Homburg (1995, 39) denkt hier schon interdisziplinär innerhalb der Sozialwissenschaften, indem er vorschlägt, drei Bedeutungsebenen von Umweltbewusstsein zu unterscheiden: die soziologische, die pädagogische und die psychologische Ebene.

1. Aus *soziologischer Perspektive* sei Umweltbewusstsein Teil einer Wertorientierung „nachtraditioneller“ Gesellschaften, die Beck (1991) in seinen Ausführungen über „*Die Soziologie und die ökologische Frage*“ beispielsweise als neue Kategorie eines Sinn- und Erwartungshorizontes der postmodernen Gesellschaft bezeichnet.²¹³ Der Stellenwert und die zukünftige Bedeutung von Umweltbewusstsein resultiert daraus, dass traditionelle Sicherheiten, Werte und Orientierungen sich wandeln oder sogar auflösen.²¹⁴
2. Aus *pädagogisch-normativer Sicht* werden erzieherische und bildungsdominierte Aufgaben wahrgenommen, deren Kerndefinition in der o.g. Ausführung des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (1978) zu finden ist.
3. Der *psychologische Blick* auf das Umweltbewusstsein fokussiert, wie im Vorfeld erläutert wurde, auf verschiedene multivariable Elemente des Konstruktes. Ziel ist es, durch die Differenzierung kognitiver Strukturen Verhaltensperspektiven zu ermitteln.²¹⁵

Diese Bedeutungsebenen der Umweltbewusstseins- und -verhaltensforschung überschneiden sich heute. Auf einer Tagung des Umweltbundesamtes im April 1999 mit dem Titel „Strategien der Popularisierung des Leitbildes Nachhaltige Entwicklung aus sozialwissenschaftlicher Perspektive“, auf der sich erstmalig zu einem offiziellen Anlass diese drei Forschungsdisziplinen der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung zusammenfanden, wurde m.E. deutlich, dass die Disziplinen ähnliche Forschungsinhalte untersuchen.²¹⁶ Sie können weder im Bereich der Umweltbewusstseinsforschung noch im Bereich der

²¹³ In seinem Artikel bezieht sich Beck (1991) auf die Grundthesen, die er u.a. in seinem Werk „Risikogesellschaft“ (1986) ausführlich entfaltet hat.

²¹⁴ Vgl. dazu verschiedene Beiträge in Brand (1996) sowie Reusswig (1996)

²¹⁵ Vgl. Homburg 1995, 39

²¹⁶ Ausführlich dazu UNESCO (2000, Bd. 1 u. 2.). Außerdem erfolgte im Frühjahr 2000 eine weitere interdisziplinäre Tagung in einem kleineren Rahmen in Berlin. Diesmal ging es um methodische Auseinandersetzungen, d.h. über Typisierungen. Es handelte sich in der zuerst genannten Tagung vielmehr um vier Forschungsrichtungen, weil die Umweltpolitikologie hinzu-

Umweltverhaltensforschung eindeutig einer Disziplin zugeordnet werden. Trotz dieser Überschneidungen bleibt der disziplinäre Fokus im Sinne der o.g. Abgrenzung Homburgs erhalten. Eine Zusammenführung der Forschungsansätze erscheint dennoch sinnvoll und notwendig, um ein vollständigeres Bild der Einflussfaktoren und Bedingungen, die Umwelthandeln in spezifischen Anwendungsfeldern determinieren, zu entwerfen. In diesem Zusammenhang werden nachfolgend die soziologischen Untersuchungen und Schwerpunkte zur Erhebung von Umweltbewusstsein dargestellt.²¹⁷

2.4.1 Gelegenheitsstrukturen

Seit Diekmann/Preisendörfer (1992) die Ergebnisse und Interpretation ihrer Untersuchung zum Umweltbewusstsein veröffentlicht haben, ist mehr als deutlich, dass es den ‚Generalschlüssel‘, das bereichsübergreifende Umweltbewusstsein, nicht gibt. Bedingungen für umweltbewusstes Verhalten kennen zu lernen und Vorhersagen über Umweltverhalten zu treffen, scheint multidimensional an verschiedene Bedingungen gebunden zu sein. In ihrer telefonischen Befragung von 1357 zufällig ausgewählten Personen über die vier Bereiche Verkehr, Energie, Einkauf und Abfall stellten sie fest, dass manche Korrelationen sehr hoch ausfallen (z.B. die getrennte Sammlung von Altglas und Altpapier) und andere niedrig (z.B. das Auto am Wochenende nicht nutzen). Auch Diekmann/Preisendörfer erkennen den deutlichen Unterschied zwischen verbalem Umweltbewusstsein und tatsächlichem Verhalten. Ihr Pfadmodell des Umweltverhaltens zeigt, dass durch verbale Äußerungen nur ca. 16% des Umweltverhaltens aufgeklärt werden konnten.

Da in verschiedenen Verhaltensbereichen sehr unterschiedliche Korrelationen zwischen Einstellung und Verhalten zu finden sind, plädieren die Autoren für eine ‚disaggregierte Forschung‘. Dies bedeutet, dass unterschiedliche Lebensbereiche differenziert erforscht werden müssen, wenn Kenntnisse über die Bedingungen von Umweltverhalten erfolgreich gewonnen werden sollen. Die Forscher unterscheiden Verhaltensbereiche mit ‚hohen Kosten‘ (high-cost) und solche mit ‚niedrigen Kosten‘ (low-cost).²¹⁸ Wenn ein umweltbewusstes Verhalten hohe ‚Kosten‘ im Sinne von hohem Aufwand verursacht, wie z.B. die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, statt mit dem Pkw zu fahren, dann wird dieses Verhalten seltener ausgeübt, als wenn es mit ‚niedrigen Kosten‘ verbunden ist, wie etwa beim Trennen von Müll in verschiedene Wertstoffe. In Situationen mit ‚geringen Kosten‘ erfolgt das umweltbewusste Verhalten also eher als in Situationen mit ‚hohen Kosten‘.

kam. U.a. hielt der Politologe Martin Jänicke einen Vortrag über „Strategien der Popularisierung Nachhaltiger Entwicklung“ (vgl. UNESCO 2000 Bd. II, 320 ff).

²¹⁷ Pädagogischen Forschungen werden wegen des thematisch sehr breit gefächerten Themas der vorliegenden Arbeit nur marginal einbezogen.

²¹⁸ Vgl. dazu auch Preisendörfer 1999, 79 ff.

2.4.2 Ambivalenzen

Die Vielfalt und Ambivalenz verschiedener Möglichkeiten zur Lebensbewältigung manifestieren sich gleichzeitig im Subjekt, dessen Bedürfnissen und Motiven. Heine und Mautz (1996) finden in einer Untersuchung über den Zusammenhang zwischen ökologischem Wohnen und einer ökologischen Lebensweise eine Ambivalenz zwischen dem Bedürfnis nach Gemeinschaft und Autonomie. Diese innere Spaltung beinhaltet in einigen Verhaltensbereichen, dass zugunsten der eigenen Autonomiebestrebung eine bewusste Entscheidung gegen ökologische Verhaltensweisen getroffen wird.

2.4.3 Motivallianzen

Ein anderer Erklärungsansatz lässt sich aus den Arbeiten von Littig herauslesen. Sie stellt verschiedene Motive vor, die die Bereitschaft, sich umweltbewusst zu verhalten, erhöhen. Umweltrelevante Motive überschneiden sich danach beispielsweise besonders mit dem Bereich Gesundheit. Gemeint ist damit die Sorge um die eigene Gesundheit und um das Wohlergehen anderer Personen. Littig nennt solche Verbindungen „*Motivallianzen*“ (1995, u.a. 141 f.). Umweltbewusstsein versteht sie als eine ethisch-normative und handlungsleitende Kategorie.²¹⁹ Das Wissen um die umweltschädigenden Auswirkungen des persönlichen Verhaltens ist mit Handlungsaufforderungen verknüpft, weil diesen Aufforderungen moralische Deutungsmuster zugrunde liegen.²²⁰ Umweltbewusstsein liegt demnach streng genommen nur dann vor, wenn Umweltbewusstsein das primäre Motiv ist. Littig (ebd.141) postuliert auf der Basis ihrer Ergebnisse, dass ‚tatsächliches Umweltverhalten‘ - d.h. „*Entscheidungen für eine umweltschutzorientierte Handlungsalternative und ihre Realisierung*“²²¹ - ausgeübt wird, wenn mit dieser Entscheidung gleichzeitig andere Motive einhergehen. ‚Motivallianzen‘ führen zum tatsächlichen Verhalten.

Littig (1995) untersuchte 29 Personen, die in einem mittelgroßen Dienstleistungsunternehmen einer deutschen Großstadt tätig waren. Mit ihnen führte sie leitfadengestützte Interviews durch.²²² Zur Einordnung der Ergebnisse wurden zusätzlich Fragebögen der gesamten Belegschaft und neun Mobilitätstagebücher, die über zwei Wochen zu festgelegten Kriterien geführt wurden, ausgewertet.²²³ Gemäß den Regeln der Methode einer interpretativ verfahrenen Soziologie des Alltags arbeitete Littig (1995) generative Strukturen zur Normalität der Handlungsmuster des Alltags von Personen heraus.²²⁴ Die persönliche Definition der Befragten zum ‚Umweltbewusstsein‘ und dessen Stellenwert, den die Befragten dem Umweltbewusstsein im Alltag beimessen, steht im Vordergrund Littigs soziologische Interpretation und Analyse. Die qualitative Forschung beinhaltet die Annahme, dass die Handlungsmuster, die in solchen Befragungen erscheinen, Deutungsmuster der Weltsicht und Lebensweise von Individuen, Gruppen und

²¹⁹ Ebd., 48

²²⁰ Ebd.

²²¹ Ebd., 141

²²² Zum Untersuchungsdesign vgl. ebd., 14

²²³ Das methodische Selbstverständnis des Ansatzes ist durch die Philosophie von Alfred Schütz (1971/27) gekennzeichnet, der den Alltag von Personen in den Vordergrund stellt. Ausführlicher zur Analyse des Alltagslebens Soeffner: 1989 und Schütz, ebd.

²²⁴ Vgl. dazu Littig ebd., 9; Soeffner 1989, 15; Oevermann 1973

Gemeinschaften repräsentieren.²²⁵ Littig versteht unter ‚Umweltbewusstsein‘ das Erforschen von Handlungsmustern und nicht nur die Analyse von Bewusstseinsstrukturen. In Littigs (1995) Erhebung wird - im Gegensatz zur vorher beschriebenen Umwelteinstellungsforschung - Umweltbewusstsein als handlungsleitende Kategorie definiert.

Umweltbewusste Handlungen können sich in mentalen Handlungsvoraussetzungen, sprachlich-reflektierenden und körperlich-aktiven Manifestationen äußern, die entweder vorhanden sind oder fehlen. Ergebnis der Befragung sind vier Typen zum ‚Umweltbewusstsein‘. Diese wurden anhand spezifischer Kriterien definiert:²²⁶

- ‚Umweltbewusster Lebensstil‘ (d.h. alle relevanten Merkmale sind vorhanden, denn Umweltbewusstsein ist die handlungsleitende Maxime in allen Lebensbereichen²²⁷)
- ‚Umweltbewusste Normalverbraucher‘
- ‚Umweltbewusstes Maulheldentum‘
- ‚Umweltbewusster Nonkonformismus‘

Der letzte Typ handelt nach Littig (1995) zwar umweltbewusst, diesem Verhalten liegen aber keine umweltbewussten Motive zugrunde.

Dass konkurrierende Motive - gerade im kulturellen Kontext - eine Rolle spielen, zeigt auch die ‚Konkurrenz‘ zwischen ‚Umwelt‘ und ‚Sozioökonomie‘, die sich in der Bevölkerung nach den Ergebnissen einer Umfrage zum ‚Umweltbewusstsein‘ in Deutschland widerspiegelt.²²⁸ Das Umweltbewusstsein änderte sich noch vor dem Wechsel ins Jahr 2000 rasant. Während noch 1982 für Erwachsene und 1991 für Jugendliche die Angst vor der Bedrohung durch Umweltkatastrophen an erster Stelle rangierte,²²⁹ fand schon 1984 ein Wechsel statt. In Westdeutschland stand das Umweltbewusstsein an zweiter Stelle hinter der damals wichtigsten politischen Aufgabe, die Arbeitslosigkeit einzudämmen, in Ostdeutschland belegte es sogar nach den Ängsten vor Arbeitslosigkeit und dem Abbau des Sozialstaates nur den dritten Platz. Auch die Maßnahmen der Umweltpolitik weisen auf diesen Prioritätenwechsel hin. Die Sorge, Arbeitsplätze zu verlieren, wird auch hier höher bewertet als die Angst, dass die Lebensgrundlage des Menschen gefährdet sei. Das Ziel, die Umweltqualität zu verbessern, wird konkurrierend zum Wunsch, Arbeitsplätze zu erhalten, betrachtet, denn Umweltschutz gefährde durch höhere Produktionskosten nach Ansicht von 38% der Deutschen die Arbeitsplätze, nur 23,1% der Deutschen stehen diesem

²²⁵ vergleiche differenziert dazu Kap. 7 „Methodologie und Methodik“

²²⁶ Ebd., 92

²²⁷ Vgl. ebd., 103

²²⁸ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1998 u. 2000

²²⁹ Vgl. für Jugendliche z.B. Unterbruner (1993; 1991, 28). Für 91 % rangiert die Angst vor Umweltzerstörung an erster Stelle. Während für Erwachsene 1982 vom Institut für Demoskopie die Verschmutzung von Natur und Umwelt von 81 % der Bürger/-innen noch als ernst zunehmendes Problem wahrgenommen wird (vgl. Noelle-Neumann/Piel 1983, 39), steht 1984 der Umweltschutz schon an zweiter Stelle (vgl. u.a. IPOS 1984; ausführlich dazu auch Homburg/Matthies, 1998, 41 ff.). Im Jahr 2000 stellt der Verfasser der Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2000“, Prof. Udo Kuckartz fest, dass sich das Umweltverhalten in vielen Bereichen positiv verändert hat und wieder für wichtiger genommen wird (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1998, 5).

Thema neutral gegenüber.²³⁰ Konsequenz aus dieser Befürchtung ist u.a., dass neue, innovative Umweltgesetze sofort auf Bundesebene thematisiert werden, wie stets die Angst geäußert wird, dass der Industriestandort Deutschland gefährdet sei. Sozialökonomische Interessen, vor allem die Arbeitsplatzthematik, rücken auf individueller und auf gesellschaftlicher bzw. bundespolitischer Ebene in den Vordergrund.

Wie diese Untersuchungsergebnisse zeigen, werden im Gegensatz zu den Grundsätzen des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘, divergierende Ziele von Ökonomie und Ökologie als problematische Beziehung und als unvereinbarer Konflikt wahrgenommen. Ein positiver Effekt der ökologische Steuer auf die Verbesserung der Arbeitsplatzsituation in Deutschland wird z.B. von 71% der Bevölkerung nicht gesehen.²³¹ Inwieweit diese Konkurrenzbeziehung in dem öffentlich diskutiertem Ausmaß tatsächlich besteht, ist m.E. allerdings fraglich. Solche Verbindungen zu prüfen, ist m.E. Aufgabe der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung.

2.4.4 Sozialer und kultureller Kontext

Poferl, Brand, Schilling (1997) kritisieren an der gängigen Umweltbewusstseinsforschung, dass die Untersuchungen nur begrenzt anschlussfähig an andere Untersuchungen seien. Sie leiden unter dem individuellen Bias, der den meisten Forschungen zur Umwelteinstellung zugrunde gelegt wird.²³² Soziale und kulturelle Einbettung individuellen Handelns würden nicht berücksichtigt werden. Das Forscherteam möchte dieses Defizit bewältigen, es setzt mehr beim konstruktivistischen, alltagssoziologischen Verständnis von Umweltbewusstsein an. Umweltbewusstsein wird als kontextabhängige Dimension verstanden, dessen Problemdeutung, Leitbilder und Handlungsentwürfe sich sowohl aus alltäglichen Erfahrungen und Handlungszusammenhängen als auch aus dem öffentlich ablaufenden Problemdiskurs zusammensetzen. Umweltbewusstsein wird, wie bei Littig (1995), als handlungsleitende Orientierung verstanden, die genauso aus praktischem Handeln wie aus der aktiven Auseinandersetzung mit Phänomenen, Inhalten, Ideen und spezifischen Anforderungen an die Lebensbewältigung erwachsen kann.

Das Konzept zur Erhebung sozialer und kultureller Kontextbedingungen bezieht sich auf mentale Vorgänge und Repräsentationen, das heißt auf Vorstellungen über Umwelt/Umweltprobleme und darauf bezogenes Handeln.²³³ Darin spielen kognitive, motivationale, normative und emotionale Komponenten zusammen, d.h. Wissen, Wollen, Sollen und Empfinden sind miteinander verknüpft. Wichtig ist dabei, der Wechselbeziehung zwischen Wahrnehmung und Handeln besondere Beachtung zu schenken.²³⁴ Ziel des soziologischen Forschungsteams ist es daher, die Strategien aufzuzeigen, mit denen Menschen heute unter den gegebenen sozialstrukturellen und soziokulturellen Bedingungen auf die ökologische Heraus-

²³⁰ Vgl. Billig 1994, 148

²³¹ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2000, Einleitung

²³² Vgl. auch Brand et al. 1998; Poferl et al. 1997, 40

²³³ Vgl. Brand ebd., 41. Die Konzeption des Forscherteams beruht bezüglich der "sozialen Deutungsmuster" auf den Ansätzen u.a. von Zoll (1984) und Lüders (1991). Das Konzept der „sozialen Repräsentation“ basiert auf Moscovici (1984) und Flick (1995).

²³⁴ Vgl. Brand ebd.

forderung reagieren. Die Frage, wie Menschen die Umweltthematik in ihr Alltagsleben einbauen, ist von zentraler Bedeutung.

Methodisch geht das Forscherteam in seiner Untersuchung folgendermaßen vor: Ausgangspunkt der Untersuchung sind drei Kontextebenen zu erheben, erstens der öffentliche, massenmedial vermittelte Umweltdiskurs, zweitens milieuspezifische und drittens situationsspezifische Prägungen.²³⁵ Vermutlich existieren in verschiedenen Lebensbereichen (Haushalt, Arbeit, Freizeit) unterschiedliche Deutungen und Umgangsweisen mit der Umweltkrise. Die qualitative Studie, von der die Rede ist, hat explorativen Charakter. 61 Personen, aufgeteilt in etwa 50 % Paare und 50 % Einzelpersonen, wurden anhand von leitfadengestützten, offenen Interviews u.a. nach ihren Schlüsselerlebnissen, biographischen Erfahrungen, ihrer Wahrnehmung der Umweltsituation sowie des öffentlichen Umweltdiskurses und nach ihren Einschätzungen über förderliche und hinderliche Faktoren umweltschonenden Handelns im Alltag sowie in der Umweltpolitik befragt. Die Versuchspersonen wurden nach ihrer Zugehörigkeit zu bestimmten Sozialmilieus ausgesucht. Die Klassifizierung erfolgte u.a. nach der Kategorisierung der SINUS Lebensweltforschung (1992).²³⁶ Das Sample wies eine hohe Streuung bezüglich sozio-demographischer Daten auf. Ergebnis der Studie sind nun fünf soziale Muster: ‚persönliches Entwicklungsprojekt‘, ‚Bürgerpflicht‘, ‚System-/Staatsorientierung‘, ‚Indifferenz‘ und ‚Weiter So‘.²³⁷

Die Autoren charakterisieren die Mentalitätstypen folgendermaßen:

- Der Typ „*persönliches Entwicklungsprojekt*“ (Pöferl et al. 1997, 207) verfolgt die Idee eines verinnerlichten Umweltbewusstseins, in der die Qualität des Lebens in einer intakten Umgebung vor das Prinzip des Quantitativen gestellt wird.
- Beim Typ „*Bürgerpflicht*“ (ebd. 208) vermischen sich zwei Anliegen: Der Staat möge (in einer nicht-radikalen Weise) Umweltbewusstsein zu einer neuen sozialen Norm etablieren, gleichzeitig spielt die intrinsische Motivation, sich als mündige/r Bürger/in dem Gemeinwohl verschreiben zu wollen, eine Rolle.
- Der Typ „*System-/Staatsorientierung*“ (ebd.) bezeichnet die Einstellung, die in der umweltpsychologischen Forschung als „Verschiebung der Verantwortung“ genannt wird. Hierbei wird anderen, insbesondere dem Staat, die Verantwortung zugeschrieben. Erst wenn diese „anderen“ handeln, sieht der system- und staatsorientierte Typus für sich die Möglichkeit, selbst etwas zu tun.
- Als Typ „*Indifferenz*“ (ebd. 209) werden hedonistisch orientierte Bürger/-innen eingestuft. Das vorhandene Umweltwissen schlägt sich nicht in entsprechendem Umweltverhalten nieder.
- Der letzte Mentalitätstyp ist als „*Weiter So*“ bezeichnet (ebd.). Er wird von dem soziologischen Forschungsteam als Person beschrieben, die sich Verdrängungsmechanismen (z.B. Abwertung umweltgerechter Politikkonzepte) zunutze macht, um persönliche Betroffenheit abzuwehren.

²³⁵ Vgl. ebd., 42 f.

²³⁶ Vgl. dazu auch Kap. 3.6 „Kategorie sozialer Ungleichheit“

²³⁷ Vgl. u.a. Pöferl et al. 1997, 17 f. u. 134 ff.

2.5 Fazit

Im Hinblick auf die Suche nach den sozialen und ökonomischen Aspekten, die Teilbereiche des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und der darin geforderten Dimensionen ‚Gerechtigkeit und Fairness‘ sind, geben die inhaltlichen Ergebnisse der Umweltbewusstseinsforschung wenig Anhaltspunkte.

Die Ergebnisse der dargestellten psychologischen und soziologischen Umweltforschung bleiben im Tenor der ‚klassischen‘ Umweltbewusstseinsforschung. Die soziologische Umweltforschung liefert nicht die erhoffte Ergänzung um strukturelle Bedingungen des Umweltbewusstseins. Sie analysiert stattdessen wie die psychologische Forschung im Wesentlichen inter- und intraindividuelle Bewusstseinsstrukturen.

Während in der psychologischen Umweltforschung Einstellungsvariablen benannt werden, werden diese Einstellungen in den dargestellten soziologischen Untersuchungen meist in ‚Typen‘ kategorisiert. Die charakteristischen Merkmale dieser Typen fanden sich aber bereits in der umweltpsychologischen Forschung der 80er und 90er Jahre.²³⁸ Auffällig ist, dass von den Forschenden in der Regel eine typische Personengruppe als ‚optimal umweltbewusst‘ herausgestellt wird. Dieser Typus zeichnet sich demnach durch eine intrinsische Motivation aus, die sich in der Einstellung und mit größter Wahrscheinlichkeit - so implizieren es die Beschreibungen - auch im Verhalten widerspiegelt. Da diese Erkenntnisse und Unterscheidungen schon seit etwa 1990 in der Umweltpsychologie diskutiert werden, bringt dies für die vorliegenden Arbeit auf der inhaltlichen Ebene keine neue Einsicht.²³⁹

Interessanter erscheint daher die methodische Differenz zwischen den hier dargestellten Forschungszweigen: In der umweltpsychologischen Einstellungsforschung werden verschiedene Variablen unterschieden, so dass auf der einen Seite nicht mehr eindeutig erkennbar ist, welche Person sich hinter den Einzelaspekten verbirgt. Auf der anderen Seite erscheint unumstritten, welche Determinante (‚Wissen‘, ‚Einstellung‘, ‚tatsächlich geäußertes Verhalten‘) Vorrang vor den anderen hat. Der Kontext und Rahmen, in dem sich eine Person bewegt, tritt dabei in den Hintergrund. In der dargestellten soziologischen Umweltforschung, die überwiegend qualitativ arbeitet, werden dagegen Sinnzusammenhänge angenommen und analysiert. Es entstehen Bilder von Personen, ‚ganze Typen‘ bleiben erhalten. Diese Methode ist wegen ihrer Ganzheitlichkeit für die vorliegenden Arbeit von Interesse.

Der Blick auf die Typenbildung zeigt, dass mit Stereotypen gearbeitet wird. Diese werden dann in ‚gute‘, d.h. umweltbewusste, ‚mittlere‘ und ‚schlechte‘ Typen eingeteilt.²⁴⁰ Littig (1995) beispielsweise degradiert m.E. mit ihrer Typenbezeichnung ‚Umweltbewusstes Maulheldentum‘ durch die verwendete Sprache eine Personengruppe. Dies weist auf Gefahren hin, die mit der Forschung im Segment ‚Umwelt‘ einhergehen. Raster, die bereits im Kopf der Forschenden existieren und auf eine spezifische Haltung zum Thema Umweltbewusstsein schließen lassen, werden auf die Versuchspersonen übertragen.

²³⁷ Vgl. u.a. Schahn/Giesinger 1993

²³⁸ Vgl. ebd.

²³⁹ Vgl. ebd.

Diese Vorannahmen, wie denn ein umweltbewusster Mensch zu sein hat, werden in den angeführten Untersuchungen allerdings nicht transparent gemacht werden, sondern kommen in den Typenbezeichnungen zum Ausdruck.

Auch in der umweltpsychologischen Forschung wird diese Eigenschaft (reden statt handeln) identifiziert und bewertet. Allerdings wird in einigen Fällen die psychische Struktur betrachtet, die dieser Haltung zugrunde liegt.²⁴¹ Dieses Vorgehen wird für die Auswertung der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum übernommen.

Abgesehen von dieser Kritik scheint für die vorliegende Studie die qualitative Methode an sich nützlich, weil es mit qualitativen Verfahren möglich ist, ganzheitlich vorzugehen, d.h. anschauliche Bilder der Realität zu entwerfen, in denen sowohl intra- und interindividuelle als auch strukturelle Bedingungen für Umweltverhalten Platz haben.

In den dargestellten Untersuchungen bleibt zudem offen, welches Umweltbewusstsein den Maßnahmen staatlicher Akteure zugrunde liegt. Im Zusammenhang mit dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ stehen aber auch die Handlungen staatlicher Akteure auf dem Prüfstand.²⁴² Eine Analyse, die diesen Aspekt beleuchtet, existiert meiner Kenntnis nach in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung nicht. Sie wird allenfalls in der Risikoforschung als Analyse der Verhältnisse und Widersprüche angedeutet, in der Akteurskonstellationen im Wechselspiel untersucht werden. Diese Tatsache legt in der vorliegenden Studie nahe, nicht nur das individuelle Bewusstsein und Verhalten der Bürger/-innen zu beleuchten, sondern dem Bewusstsein, das durch staatliche Akteure transportiert wird, auf den Grund zu gehen. Dieser Vergleich zwischen Gesetzen und Normen und individuellen Orientierungen ist m.E. notwendig, um zu analysieren, in welchem Rahmen sich individuelles Umweltbewusstsein entfaltet. Dieser Vergleich wird sowohl im Untersuchungsdesign dieser Forschungsarbeit als auch in den folgenden Kapiteln über Theorien der Gerechtigkeit und Fairness aufgegriffen.

Aus der soziologischen Umweltbewusstseinsforschung und der Soziologie wird zudem ein Teilbereich im Folgenden ausgeweitet, dass auf die klassischen soziodemographischen Differenzierungen, wie z.B. Geschlecht, Einkommen, Bildung sowie den sozialen Kontext näher eingegangen werden muss. Diese soziodemographische Differenzierung wird zwar auch in allen Untersuchungen der Umweltpsychologie vorgenommen, allerdings hat die Soziologie diesbezüglich eine lange und sich verändernde Tradition. So werden in der Soziologie verschiedene Klassifizierungen sozialer und kultureller Ungleichheit, z.B. in Klassen, Milieus oder auch Lebensstile, vorgenommen. Hier steht die gesellschaftliche Struktur auf dem Prüfstand. Diese Ungleichheitsanalyse ist Teil einer Gerechtigkeitskonzeption und somit Thema des nächsten Kapitels.

²⁴⁰ An dieser Stelle soll nicht der Eindruck entstehen, dass dies allein eine soziologische Vorgehensweise ist, auch in der Psychologie werden Typen gebildet.

²⁴¹ Vgl. u.a. Jaeggli 1993

²⁴² Vgl. dazu Kap. 1.2.5 „Verfahrensgerechtigkeit“. Nur wenige Untersuchungen haben das (Umwelt-)Bewusstsein staatlicher Akteure zum Thema (vgl. z.B. Wiedemann/Balderjahn 2000).

Für die Struktur dieser Forschungsarbeit werden zudem weitere Anregungen aus der Umweltbewusstseinsforschung aufgenommen.

Dazu gehört die von Diekmann/Preisendörfer (1992) formulierte These, dass in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung nicht weiterhin nach Parametern für bereichsübergreifendes Umweltbewusstsein gesucht werden kann. Diese Einsicht, disaggregierte Forschung zu betreiben, hat zur Konsequenz, dass nicht generelle Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen für den Bereich Umwelt im empirischen Teil dieser Arbeit eruiert werden, sondern dass auf ein konkretes Anwendungsfeld ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ fokussiert wird.

Von zentraler Relevanz ist ferner, das Forschungsdesiderat der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung aufzugreifen, die den Einfluss der dinglichen Umwelt auf das Erleben und Verhalten von Personen vernachlässigt.²⁴³ Diekmann/Preisendörfer (1992) geben diesbezüglich einen Anhaltspunkt, in dem sie „Gelegenheitsstrukturen“, d.h. die Gestaltung der Umgebung, die zu umweltbewusstem Verhalten anregt (oder eben nicht). Die beiden Forscher betten ihre Analyse theoretisch in die rational-choice-Theorie ein. Inwiefern die Ergebnisse der Forscher in der vorliegenden Arbeit unterstützt werden können und welche alternativen theoretischen Erklärungen existieren, wird im Verlauf der vorliegenden Studie herausgestellt.

Letztlich werden im Folgenden zwei weitere Erkenntnisse weiterentwickelt: Erstens, dass der wahrgenommenen Verantwortung eine Bedeutung zukommt; zweitens ist für die Analyse der Ergebnisse interessant, dass nicht nur umweltbezogene Motive, sondern die von Littig (1995) konstatierten ‚Motivallianzen‘ berücksichtigt werden müssen, wenn Bewusstsein in Verhalten übergehen soll.

²⁴³ Vgl. in diesem Kap. 2.2.1 „Umweltbegriff“ und 2.2.2 „Wurzeln und Anwendungsfelder“

3 Gerechtigkeit: historisch, politisch philosophisch und soziologisch

3.1 Kapitelübersicht

Um Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum zu untersuchen, ist ein Einblick in die Genese des Gerechtigkeitsbegriffes notwendig. Die Abgrenzung von utilitaristischen Prinzipien begleitet auch die Nachhaltigkeits- und Umweltdiskussion. Schließlich geht es in dieser Debatte gerade auch um die Erhaltung des Gemeinwohls auch für künftige Generationen. Hinter den generations- und nationsübergreifenden Forderungen stehen die Tugenden des Verzichts und Teilens sowie Prinzipien der Verteilungsgerechtigkeit und Fairness.

In diesem Kapitel wird der Weg verlassen, Umweltbewusstsein und -handeln im Zusammenhang mit Gerechtigkeit und Fairness zu betrachten. Stattdessen steht die soziale Dimension, das Gerechtigkeitsverständnis, dessen Wandel und Entwicklung im Vordergrund. Ziel ist, aktuelle Gerechtigkeitsauffassungen im Kontext der historischen Entwicklung zu analysieren. Hier werden daher verschiedene Gesichtspunkte im Kontext der historischen Genese und des Wandels des Gerechtigkeitsbegriffs durchleuchtet:

1. Ausgewählte Aspekte der *Geschichte des Gerechtigkeitsbegriffs* von der Tugendethik bis zur vernunftorientierten Vertragstheorie bilden eine Art Exkurs, der als Hintergrund für das Verständnis der soziologischen, politisch philosophischen und psychologischen Gerechtigkeitstheorien geführt wird.
2. Der aktuelle Diskurs um den *Liberalismus und Kommunitarismus*, der den Schwerpunkt ‚Freiheit‘ oder ‚Bindung an die Gemeinschaft‘ beinhaltet. In demokratischen Staatssystemen ist beispielsweise das Prinzip der Freiheit als handlungsdeterminierendes Prinzip liberaler Gesellschaften leitend, während im Kommunitarismus die Bindung an Gemeinschaften Vorrang hat. Zudem wird Zwischenpositionen der Position, die von Walzer (1983) und Dubiel (1991) vertreten werden Raum gegeben.
3. Aspekte *sozialer Ungleichheit in der Soziologie*. Dabei wird (entsprechend der historischen Genese des Gerechtigkeitsbegriffs) einleitend die Unterscheidung in Stände, Klassen und Schichten aufgearbeitet. Demgegenüber werden aktuelle Klassifizierungsmuster der Lebensstile dargestellt und auf die Theorien von u.a. Bourdieu (1982/87) und Georg (1998) eingegangen, die eine Verbindung zwischen ‚alten‘ und ‚neuen‘ Strukturen herstellen. Übergreifend werden vernachlässigte Kategorien, wie z.B. Alter, Geschlecht und ethnische Herkunft thematisiert.

Ein zusammenfassendes Fazit, in dem verschiedene Aspekte der vorher aufgeführten Theorien abgewogen werden und der Grundstein für die empirische Untersuchung über Verteilungskonflikte im Straßenraum gelegt wird, bildet den letzten Teil des dritten Kapitels.

3.2 Geschichte des Gerechtigkeitsbegriffs

3.2.1 Gerechtigkeit als Tugend

„Lachen soll man und zugleich philosophieren, seinen Haushalt führen, seine übrigen Fähigkeiten anwenden und niemals aufhören, die aus der richtigen Philosophie stammenden Lehrsätze zu verkünden.“ (Epikur)²⁴⁴

Verschiedene Variationen dieses Ausspruches von Epikur gelten als Handlungsparadigma für tugendhafte Menschen. Gerechtigkeit ist in allen Lehren der Antike eine Tugend. Der Tugendbegriff war in der Antike von großer Relevanz, weil er die Abgrenzung des Menschen vom Tier sehr deutlich markiert.²⁴⁵

Die *Tugend* wurde von den Philosophen der Antike unterschiedlich ausgelegt. So war Tugend für Platon etwas objektiv Bestimm- und Messbares, für Aristoteles war sie das Göttliche und für die Philosophen der Stoa das Gute und Schöne.²⁴⁶ Im Gegensatz zum neuzeitlichen Tugendbegriff, in dem auf Moral, Innerlichkeit, Weltabgewandtheit, guten Willen und reine Gesinnung verwiesen wird, zeichneten sich die antiken Philosophen durch eine alltagsnahe, weltliche und geradezu pragmatische Vorstellung über Tugenden und das tugendhafte Leben aus. Als tugendhaft galt eine Kombination aus handwerklichem und politischem Geschick, verbunden mit Klugheit und sinnlich-emotionalen Eigenschaften.²⁴⁷ Tugend setzte sich in der Antike aus körperlichen Tugenden (z.B. Gesundheit) und materiellen äußeren Tugenden (u.a. Besitz) sowie der Verfügbarkeit seelischer Güter zusammen. Der tugendhafte Mensch wird mit einem guten und glücklichen Leben belohnt. Bien (1994, 69 ff.) arbeitet heraus, dass seelische Tugenden in der Antike insgesamt am höchsten bewertet werden.

3.2.2 Jedem das Seine

Ein weiteres wichtiges Unterscheidungskriterium für den Gerechtigkeitsbegriff der Antike ist die Differenzierung in Naturgesetze und Gesetze, die vom Menschen gemacht werden. Naturgesetze wurden als unveränderbare vorgegebene Regeln anerkannt.²⁴⁸ Überschreitungen dieser Gesetze sollten entweder durch natürliche Konsequenzen (Naturgesetze) oder durch vom Menschen gemachte Gesetze bestraft werden. Nach dem Verständnis der Sophisten galt Gerechtigkeit als ein Prinzip, dass vom individuellen Standpunkt abhängig war. Die Folge war, dass ein Gerechtigkeitsverständnis als veränderbar definiert wurde, da die subjektive Wahrnehmung der Individuen das jeweilige Gerechtigkeitsverständnis prägte. In der Lehre der Sophisten (dem Empirismus) standen Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Sinneswahrnehmung. So war für Protagoras (um 485 - 415 v. Chr.) der Mensch das Maß aller Dinge.

²⁴⁴ Zit. nach: Vatikanische Spruchsammlung, Gnomologium Vaticanum Nr. 41 in Bien 1994, 79

²⁴⁵ Vgl. über verschiedene Auffassungen in der Antike auch Bernds 1994

²⁴⁶ Vgl. Bien 1994, 60 u. 69 ff.; Nida-Rümelin 1996, 33. Dazu auch in diesem Kap. 3.4 „Kommunitarismus“

²⁴⁷ Vgl. z.B. Nussbaum 1993, 335 über Bedürfnisse des menschlichen Körpers, nach Zugehörigkeit sowie nach Humor und Spiel. Vgl. auch Mayer-Tasch 1991; Heiland 1992

²⁴⁸ Vgl. ausführlich zum Naturrecht in verschiedenen Epochen Schulze 2001, Kap. 1.1.

Der Gerechtigkeitsbegriff von Sokrates (469-399 v. Chr.) beinhaltet, dass jede Person das erhalten solle, was ihr zustehe.²⁴⁹ Mit seinem Grundsatz *Jedem das Seine* meinte Sokrates, dass es legitim ist, sich anders gegenüber Freunden zu verhalten als gegenüber Feinden. Dem Freund darf Gutes und dem Feind Schlechtes getan werden. In seinen Lehren bedachte Sokrates bereits zwei einschränkende Widersprüche, die mit diesem Grundsatz einhergehen könnten (und in der Deutung der Nationalsozialisten nicht beachtet wurden) nämlich dass

1. nicht jede Person immer eindeutig beurteilen kann, wer *Freund* und wer *Feind* ist und dass Fehlbeurteilungen zu Ungerechtigkeit und Tragödien führen könnten,
2. *Gerechtigkeit als Prinzip des Guten* aufgefasst wird. Eine schlechte Behandlung anderer ist somit nicht gerechtfertigt. Dem Feind steht in sofern auch Gutes zu, denn der gerechte Mensch beabsichtigt nicht einmal, dem Ungerechten zu schaden.

3.2.3 Gerechtigkeit als Teil einer Idee des Guten

Für Platon (um 428 - ca. 347 v. Chr.) war Gerechtigkeit eine unveränderbare, objektiv messbare und allgemeingültige Größe. Gerechtigkeit fasste er im Sinne einer proportionalen Gerechtigkeit auf.²⁵⁰ Er positionierte Recht und Gerechtigkeit als Teil einer objektiven und zeitlich überdauernden Idee des Guten.²⁵¹ Platon prägte den Begriff der ‚Kardinaltugenden‘, ‚Gerechtigkeit‘, ‚Besonnenheit‘, ‚Weisheit‘ und ‚Tapferkeit‘. Gerechtigkeit als zentrale Tugend beinhaltet demgemäss alle anderen Tugenden. Den tugendhaften Mensch erwartet das Glück und das gute Leben. Ungerechtigkeit und Ungleichheit liegt nach Platon nur dann vor, wenn das Verhalten des Einzelnen von der vorgegebenen gesellschaftlichen Ordnung abweicht.

Gerechtigkeit war für Platon zentraler Bestandteil seiner Ideenlehre.²⁵² Der Anspruch an Objektivität beinhaltet, dass Gerechtigkeit auf alle Ebenen menschlichen Zusammenlebens bezogen werden kann. Alles Sein ist vom Grundgedanken ausgehend von der Idee der Gerechtigkeit geprägt.

Platon erläuterte diese Gerechtigkeitskonzeption in seinem Werk „*Politeia*“ am Beispiel des Dreiständestaates. Die drei Stände eines Staates setzen sich aus Herrschern (mit der Aufgabe, weise zu regieren), Wächtern (mit der Aufgabe, den Herrscher zu beschützen) und Arbeitern (mit der Aufgabe, alle im Staat zu versorgen und zu dienen) zusammen. Gerechtigkeit bedeutet nach Platon, dass sowohl die Aufgaben als auch die Privilegien innerhalb der drei Stände nach dem gleichen Prinzip verteilt sein sollen: ‚Jedem steht das zu, was seinem Stand entspricht‘.²⁵³ Ungleichheit existiert in der platonischen Auffassung nicht. Ein Arbeiter verhält sich beispielsweise dann im Sinne des platonischen Gerechtigkeitsverständ-

²⁴⁹ Dieses Leitmotiv *Jedem das Seine* stand der Auffassung der damals radikalen Demokraten gegenüber, die für *Jeden das Gleiche* fordern.

²⁵⁰ Vgl. Kersting 2000, 44 ff.

²⁵¹ Vgl. u.a. Lenzen 1998, 324 f.; Bien 1994, 69

²⁵² Vgl. Nida-Rümelin 1996, 31 f.

²⁵³ Vgl. Lenzen 1998, 324 f., Platon veröffentlicht 1988

nisses, wenn er die Herrschaft anerkennt und den Herrschenden dient.²⁵⁴ Auf individueller Ebene zeichnet sich ein gerechter Mensch durch seine Fähigkeit aus, die drei Teile seiner Seele zu kontrollieren.²⁵⁵ Dies impliziert, dass der Mensch in der Lage ist, seine Begierden durch die Vernunft und mit Unterstützung des Willens zu kontrollieren.

3.2.4 Die Mittel zwischen den Extremen

Aristoteles (384-322 v. Chr.) entwickelte Platons Ansatz in seiner *nikomachischen Ethik* weiter.²⁵⁶ Darin untersuchte er den Charakter und die Intelligenz sowie deren Verhältnis zum Glück. In der Lehre Aristoteles' wird unterschieden zwischen moralischer Tugend (als Ausdruck des Charakters, der sich durch Gewohnheiten konstituiert) und die Tugend des Denkens.

Auch für Aristoteles war Gerechtigkeit eine Tugend. Er unterschied zwei Arten von Gerechtigkeit: die ‚iustitia distributiva‘ und ‚iustitia communitativa‘. Unter iustitia distributiva verstand er Verteilungsgerechtigkeit auf materieller und sozialer Ebene, die die Beziehung der Einzelnen untereinander reguliert. Dem Verständnis von Aristoteles nach ist iustitia communitativa die austeilende Gerechtigkeit, d.h., dass auf rechtlicher und prozeduraler Basis (z.B. durch Schadensregulierung und Bestrafung) die Rechte und Pflichten des Einzelnen in der Gemeinschaft geregelt werden mit dem Ziel, Gleichheit wieder herzustellen.

In der Gerechtigkeitskonzeption des Aristoteles sind die Anschauungen der Sophisten und die von Platon enthalten. Wie Platon ging Aristoteles davon aus, dass Menschen die Fähigkeit und das Bedürfnis haben, gerecht zu handeln. Ungerechtes Handeln beinhaltet demnach Ungesetzlichkeit und die Absicht, gegen das Gute zu agieren.²⁵⁷ Dem Objektivitätsanspruch Platons leistete Aristoteles Genüge, indem er Verstöße gegen die allgemeinen Gesetze der Natur (wie es z.B. beim Ehebruch der Fall sei) als eindeutig schädlich auswies.²⁵⁸ Sklaven und Barbaren sowie Frauen und Kinder können nach Aristoteles naturgemäß nicht zu einer vollkommenen Tugend gelangen. So beziehen sich die folgenden Ausführungen seiner Tugendethik im Wesentlichen auf den gereiften, männlichen Erwachsenen.

In seiner Tugendethik stellte Aristoteles im Einklang mit der sophistischen Weltanschauung heraus, dass das sittlich Gute und Gerechte sowohl Unterschiede als auch Gegensätze aufweist und somit den menschlichen Gesetzen folgt. Gerechte Handlungen bilden nach Aristoteles die *Mitte zwischen zwei Eigenschaften*, so galt z.B. Großzügigkeit als Mitte zwischen Verschwendungssucht und Geiz,²⁵⁹ Tapfer-

²⁵⁴ Die Wächter, wenn sie ihre Tapferkeit für die Herrschaft einsetzten und die Herrscher, wenn sie weise zu regieren wussten.

²⁵⁵ Nach der Auffassung Platons setzt sich die menschliche Seele aus den drei Teilen Vernunft, Willen und Begierde zusammen.

²⁵⁶ Vgl. u.a. Kersting 2000, 46 ff.; Nida-Rümelin 1996, 35 f.; Nussbaum 1993

²⁵⁷ Beide Begriffe haben ihre Wurzeln in der altorientalischen Gerechtigkeitssemantik, die für die Ägypter, Akkaden, Hebräer und Griechen galt (vgl. Lenzen 1998, 324).

²⁵⁸ So gilt als ein Gesetz der Natur, dass es rechtens ist, im Krieg zu gewinnen und die Gegner zu Sklaven zu machen. Zudem gilt der Mann als Herrscher im familiären Rahmen, also über Frau und Kinder (vgl. Nida-Rümelin 1996, 37).

²⁵⁹ Vgl. Aristoteles in Stückelberger 1997, 115 ff.; Bien 1994, 64

keit als ‚Mittelweg‘ zwischen Feigheit und übermütiger Kühnheit.²⁶⁰ Wie genau die *goldene Mitte* definiert werden kann, obliege dem situativen Einverständnis und den Erfahrungen *kluger* Menschen. Tugend war für Aristoteles eine Mischung aus Theorie (dianoethischer Tugenden) und Praxis (ethischer Tugenden). Darunter verstand Aristoteles, dass theoretisches Wissen, Weisheit und intellektuelles Können zusammenkommen müssten, damit von Tugend gesprochen werden könne. Tugend bedeutete für Aristoteles die Integration aller drei Elemente.

3.2.5 Klugheit vor Begehren

Im scholastischen Christentum wurde der Begriff ‚iustitia communitativa‘ aufgegriffen. Die Idee der Berechenbarkeit aller Prozesse in der Welt als Teil der aristotelischen Lehre fand auch bei Thomas von Aquin Eingang. Allerdings bereitete er durch die Einführung seines Vernunftbegriffs den Wendepunkt vor, von dem an die Idee der Berechenbarkeit in Rationalität transformiert wird.²⁶¹ Das Verständnis von Gerechtigkeit veränderte sich allerdings unter dem Wandel der Bezugspunkte für Gleichheit. Die Gleichheit aller vor den Naturgesetzen wurde zur Gleichheit aller vor dem Gericht Gottes.²⁶² Für Thomas von Aquin (1225-1274) als Vertreter der *Scholastik* war Gerechtigkeit eine „Angeltugend“, die dem Menschen, wenn auch in unvollkommener Weise, innewohnt.²⁶³ Tugendhaftes Verhalten bedeutete für den römisch-katholischen Theologen, dass sündhaftes Verhalten vermieden wird. Es ist durch das Streben nach guten Taten und der guten Anwendung der Tugenden charakterisiert. Voraussetzung ist dabei, dass die Gnade Gottes und der eigene Wille zusammenwirken.

Die Umsetzung der sittlichen Tugend setzt jedoch Klugheit voraus. Die Klugheit hat bei Aquin einen höheren Stellenwert als bei den antiken Philosophen. Er war diesbezüglich auch ein Wortführer im Hinblick auf die Geschlechterdialektik. Seine Unterscheidung in ‚Verstand‘ (männlich, wesentliche Fähigkeit) und ‚Begehrt‘ (weiblich, dem Verstand untergeordnet) impliziert, dass Frauen, die Aquin als ‚Sünderin Eva‘ versteht, nur durch die Ehe zu tugendhaftem Verhalten gelangen können.²⁶⁴

3.2.6 Nächstenliebe und Selbstanklage

Eine weitreichende Wende im gängigen Gerechtigkeitsverständnis brachte die Reformation, die vor allem mit dem Namen Martin Luther (1483-1546) verbunden ist. Abweichend von der vorherigen Bedeutung des Begriffs iustitia entwarf Luther eine Form der Rechtfertigungslehre.²⁶⁵ Das *Gewissen*, das jeder Mensch hat, beinhaltet nach Luther bereits die Ordnung Gottes. Im Gewissen sei verankert, dass sich jeder Mensch sich und dem Nächsten gegenüber zur Rechtfertigung verpflichtet fühlt. Dies beinhaltet in der lutherischen Interpretation die verinnerlichte *Pflicht zur Nächstenliebe und zur Selbstanklage*. Durch

²⁶⁰ Vgl. Microsoft Encarta 98, Stichwort Aristoteles. In aristotelischer Manier steht auch heute noch das Bild der Waage (die sich in der Mitte einpendelt) als Symbol für Ausgleichung und Gerechtigkeit.

²⁶¹ Schon Aristoteles postulierte das Klugheitskalkül.

²⁶² Vgl. Augustinus in Lenzen 1998, 325

²⁶³ Vgl. Aquin in Lenzen 1998, 326

²⁶⁴ Vgl. Aquino 1935, 348

²⁶⁵ Vgl. Bornkamm 1942, 41

seine Rechtfertigungslehre wurde in der Reformation Gerechtigkeit zur gelebten Existenzform, denn jede Handlung unterstand von da an der individuellen Gewissensprüfung statt der weltlichen Justiz. Die bis dahin als naturgegeben erachtete Tatsache, dass Gleichheit mit der Ungleichverteilung materieller Güter (z.B. nach Stand, Geschlecht etc.) einhergeht, stellten die Reformatoren in Frage, weil dieses Verteilungsprinzip gegen das Prinzip der Nächstenliebe verstoße.

3.2.7 Künstliche Tugend

Der lutherische Ansatz wurde von einigen Vertretern der Folgezeit abgelehnt. David Hume (1711-1776) verteidigte die Legitimität materieller Ungleichheit, die z.B. durch unterschiedliche Stärken, Eigentumsverhältnisse und Anciennität gegeben ist. Hume wandte sich auch gegen die Vorstellung einer angeborenen oder durch Vernunft geleiteten Moral. Grundtugenden und Werte seien durch *soziale Konventionen* oder *natürliche Triebe* (z.B. Elternliebe) begründbar.²⁶⁶ Gerechtigkeit gehöre zu den künstlichen Tugenden und nicht zu den natürlichen Trieben. Als künstliche Tugend sei gerechtes Verhalten allein durch Erziehung vermittelbar. So sei es eine Erziehungsaufgabe, die Sympathie für das Staatswohl, die Einhaltung der Gesetze und für die Rechtsprechung zur verinnerlichten Eigenschaft zu machen.²⁶⁷

3.2.8 Gesellschaftsvertrag

Erst die Vertreter der Idee des Gesellschaftsvertrages und der Aufklärung (wie Hobbes, Locke, Rousseau, Kant) versuchten, die gegensätzlichen Ansätze zu verbinden. Die Idee des *Gesellschaftsvertrages* bildet in allen Ansätzen eine Verbindungslinie zwischen Freiheit und Moral sowie zwischen Gleichheit und Ungleichheit. Der Gesellschaftsvertrag wird im politischen Gemeinwesen als (fiktiver) Vertrag aller mit allen verstanden, der zum gemeinsamen Wohl und Nutzen dienen soll. Er gründet auf einer naturrechtlichen Staatstheorie.

Trotz unterschiedlicher und gegensätzlicher Interpretationen verschiedener Vertreter der Vertragsidee lassen sich Gemeinsamkeiten ausmachen. So wird in allen Vertragstheorien postuliert, dass jedes Individuum für sich lebt und auch für sich sorgen muss. Thomas Hobbes (1588-1679) bezeichnete diesen Zustand als *Kampf aller gegen alle*, in dem Selbsterhaltung als oberstes Ziel gesetzt ist.²⁶⁸

Während für John Locke (1632-1704) Menschen dem Naturgesetz nach gleichgestellt sind, betonte Hume, dass Menschen sich an ihrer reinen Sinneswahrnehmung orientieren, um Lust und Nutzen im Rahmen der Grenzen einer raum-zeitlichen Faktizität zu realisieren. Sein Gerechtigkeitsverständnis wird durch den öffentlichen Nutzen definiert. Für Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) ist der Mensch von Natur aus gut. Gerechtigkeit ist an Interessen gebunden, die aus der Liebe zu sich selbst und anderen entstehen.²⁶⁹

²⁶⁶ Vgl. dazu Leist 1994, 345 ff.; Steinvorth 1994, 49; Hume 1729.

²⁶⁷ Vgl. Steinvorth ebd.; Leist ebd.

²⁶⁸ Vgl. u.a. Nida-Rümelin 1996, 26 f.; Rentsch 1994, 117; Wolf 1994, 106

²⁶⁹ Vgl. Rousseau veröffentlicht 1777

Allen vertragstheoretischen Ansätzen ist gemein, dass der Mensch, so gut er auch z.B. Rousseau erschienen sein mag, ohne eine regulierende Instanz im Naturzustand die Richtlinien des individuellen Begehrens vorherrschen lässt. Handeln nach individuellem Belieben würde aber dazu führen, dass der Mensch sich den Besitz und die Dienste des anderen zu eigen macht. Deshalb müsse ein Regelwerk erstellt werden. Dieses Regelwerk ist der Vertrag, der mit allen Beteiligten geschlossen werden soll. Dem Staat komme dabei die Aufgabe zu, die Interaktion aller zu gewährleisten, d.h. er soll für Wohlfahrt und Sicherheit für alle Beteiligten sorgen. Hobbes wollte den Staat als regulierende Instanz sehen, mit der Aufgabenstellung, die Gesetzgebung zu leiten. Bei Rousseau hatte der Staat die Aufgabe, die individuelle Freiheit des einzelnen abzusichern. Das Staatsverständnis bei Locke beinhaltet drei Gesetze: Das von Gott vorgegebene Gesetz (z.B. zur Regelung von Pflichten und zur Vergeltung von Sünden), das bürgerliche Gesetz (zur Bestrafung von Verbrechen und Entscheidung für Schuld oder Unschuld) sowie die öffentliche Meinung (die Tugenden und Laster definiert).²⁷⁰ Aufgabe des Staates und Inhalt eines Vertragsentwurfes liegen in der Option, hedonistische Ziele im Sinne einer utilitaristischen Ausrichtung verfolgen zu können.²⁷¹

Trotz verschiedener und zum Teil gegensätzlicher Prioritäten zeichnet sich nach Auffassung der Vertragstheoretiker die staatliche Herrschaft dadurch aus, dass der *Staat für Frieden und Freiheit* eintritt.²⁷² Dieses auf Tugend basierende Gerechtigkeitsverständnis bezieht sich in den vertragstheoretischen Ansätzen grundlegend auf den Begriff ‚soziale Gerechtigkeit‘.²⁷³

Die Gleichbehandlung aller entspricht den Prinzipien von Freiheit und Gleichheit. Sie sind allgemein gültig vor dem Gesetz. Dieses am Gesetz bzw. am Recht des Staates orientierte Gerechtigkeitsverständnis bestimmt bis heute das Denken und impliziert bis heute den Gemeinwohlgedanken.²⁷⁴

3.2.8.1 Die reine Vernunft

„Handle so, dass du die Menschheit, sowohl in deiner Person als in der Person eines jeden anderen, jederzeit zugleich als Zweck, niemals bloß als Mittel brauchst.“ (Kant 1785, 429 in Wolf 1994, 103)

Immanuel Kant (1724-1804) gilt als richtungsweisender Philosoph der Aufklärung und als Vertreter der Neuzeit. Er stellte den *kategorischen Imperativ* auf. Liberale Gerechtigkeitsvorstellungen basieren im Wesentlichen auf der Transzendentalphilosophie Kants.²⁷⁵ Das deontologische Paradigma (Pflicht) der Moralphilosophie (kategorischer Imperativ) ist eine Strömung, die in die Gerechtigkeitsvorstellungen der Neuzeit (vor allem von Rawls) aufgenommen und weiterentwickelt wurde. Kants Grundsätze kom-

²⁷⁰ Vgl. über die Philosophie Lockes: Kerstin 2000, 320 ff.; Nida-Rümelin 1996, 28 f.

²⁷¹ Vgl. u.a. ausführlich zum Utilitarismus Schulze 2001, Kap. 2.1.1.; Nida-Rümelin 1996, 7 ff.; Leist 1994, 345 ff.; Steinvoth 1994, 49; Wolf 1994, 95 ff.

²⁷² Vgl. zum Gesellschaftsvertrag u.a. Schulze 2001, Kap. 1.5.; Kramer 1992, 95 ff.. Hastedt (1994, 201) führt an, dass im Gesellschaftsvertrag alles darauf hinausläuft, dass Institutionen sich zu rechtfertigen haben.

²⁷³ Vgl. z.B. Kerstin 2000; Kramer 1992

²⁷⁴ Vgl. Rousseau in Lenzen 1998, 327. Das private Eigentum und der persönliche Besitz bleiben allerdings von vielen Überlegungen ausgeschlossen. Die Wahrung des Besitzstandes wurde z.B. durch erbrechtliche Gesetze geregelt.

²⁷⁵ Vgl. dazu z.B. Pauer-Studer 1996, 101 f. Sie interpretiert die Zweck-an-sich-Formel neu in Bezugnahme auf die Aktualisierung Kants durch O'Neill (z.B. 1989, 1993).

men im politisch-philosophischen Diskurs über Gerechtigkeit und Fairness immer wieder zur Geltung. In seinen Werken „*Kritik der reinen Vernunft*“ (1787) und „*Metaphysik der Sitten*“ (1785) schrieb Kant grundlegende Ideen nieder, die insbesondere den im Liberalismus verwendeten Begriff der Freiheit gerahmt und dessen Grenzen festgelegt haben. Erkenntnisse über die Gerechtigkeitsauffassung Kants sind Ergebnisse zweier Fragen, die Kant sich stellte:

1. Was kann ich wissen? (*Kritik der reinen Vernunft*)²⁷⁶
2. Was soll ich tun? (*Kritik der praktischen Vernunft*, 1788)²⁷⁷

Schon bei der Beantwortung der ersten Frage lässt sich feststellen, dass sich Kant von der Tugendethik der Antike gelöst hat. Denn ihm lag die Erklärung der *Vernunft* als wesentliches Merkmal des Menschen am Herzen. Vernunft war für Kant die Fähigkeit, über die Sinneswahrnehmung (der Natur) hinauszuwachsen. Vernunft definierte er als ‚anlagebedingte Fähigkeit‘ des Menschen. Durch seine Gabe, vernünftig zu denken, ist der Mensch in der Lage, über die Inhalte der Sinneswahrnehmung (aposteriorische Erkenntnisse) hinauszuwachsen. Erkenntnisse können rein aus der Vernunft (apriori, z.B. durch logisch Ableitungen) gewonnenen werden.²⁷⁸ Kant hob hervor, dass für Handlungen die praktische Vernunft von Bedeutung ist und dass diese dem Ziel dient, die Abhängigkeit von der Sinneswahrnehmung zu überwinden. Ziel ist auch, die Unabhängigkeit von Trieben, Bedürfnissen oder Leidenschaften zu gewährleisten.²⁷⁹

Was soll ich tun? lautet Kants zweite Frage, die einen Zusammenhang zwischen Gerechtigkeitsvorstellungen und Handlung darstellt. Kant unterschied zwei Bestimmungsgründe für Handeln, den ‚bedingten‘ und den ‚kategorischen‘ Imperativ.²⁸⁰

Der kategorische Imperativ ist eine handlungsleitende Maxime. Jede Privatperson und jede (staatliche) Institution ist demnach motiviert, so zu handeln, dass die eigenen Handlungsvorstellungen unbedenklich zum allgemeingültigen Gesetz gemacht werden könnten. Kants Orientierung an der praktischen Vernunft schreibt diese Abgrenzung zur Tugendphilosophie fest. Vernunft wird bei Kant als unabhängiger und autonomer Teil des Menschen definiert. In der Transzendentalphilosophie wird in diesem Sinne ausgeführt, dass jeder Mensch nach seinem ‚reinen guten Willen‘ handeln soll.²⁸¹ Dabei wird das Prinzip der

²⁷⁶ Vgl. u.a. Höffe 1996, 84 ff. u. 174 f.; In der Microsoft Encarta 98 Enzyklopädie wird diese Frage in Kants Transzendentalphilosophie einleuchtend erklärt. Er differenziert diesbezüglich (im Gegensatz zu früheren Philosophen) in *transzendent* und *transzendental*: „*Transzendent*“ meint das außerhalb des menschlichen Erfahrungsvermögens liegende (z.B. das Gott oder die menschliche Seele Betreffende). Der Begriff „*transzendental*“ ist an den menschlichen Verstand geknüpft und beinhaltet dasjenige, welches qua Vernunft (durch Denken), d.h. ohne äußerliche Erfahrungsgrundlage zugänglich ist. Dazu gehören beispielsweise die Kategorien Raum und Zeit. Sie dienen der Strukturierung und Unterstützung der menschlichen Wahrnehmungen. Vgl. zu Infragestellungen der raum-zeitlichen Gültigkeit auch Bayertz 1994, 13 f.

²⁷⁷ Die dritte Frage lautet „Was darf ich hoffen?“. Diese bezieht sich auf den geschichts- und religionsphilosophischen Bereich (vgl. Höffe 1996).

²⁷⁸ Durch die Summe der apriorischen Begriffe, die mit der aposteriorischen Realität verbunden werden, wird es möglich, die Wirklichkeit zu erkennen.

²⁷⁹ Vgl. Höffe 1996, 173 f.

²⁸⁰ Bei der Realisierung des bedingten Imperativs verfolgen Individuen subjektive, keine allgemeingültigen Interessen. Ein selbstbezogener Zweck, der dem Verlangen, das eigene Glück zu befriedigen, wird angestrebt (vgl. u.a. Höffe 1996, 185).

²⁸¹ Vgl. Wolf 1994, 97 ff.

Freiheit wirksam, denn Kant nahm an, dass ‚alle Menschen frei sind, zu handeln‘.²⁸² Kants Philosophie beinhaltet nicht nur die Ebene der Gerechtigkeit, sondern vor allem die Prozedur, wie es zu einem gerechten Urteil kommen kann.

3.2.9 Zusammenfassung

In den antiken Vorstellungen (z.B. in den Schriften Platons und Aristoteles) existierte ein integrativer Gerechtigkeitsbegriff. Gerechtigkeit als Tugend meint ein Leben im Einklang von Herz, Verstand und Tat. In Verlauf der Geschichte von Christentum bis zu den Vertragstheoretikern und da besonders bei Kant wurden Kräfte wirksam, die das Herz als Symbol für Emotion und auch Sinnlichkeit aus der Trilogie herausnehmen und den Verstand, d.h. vernunftgeleitetes und rationales Handeln, in den Vordergrund stellen. Mit dem Herz dabei zu sein, scheint nicht mehr legitim. Stattdessen wird die Tugendethik als Rudiment der menschlichen Zugehörigkeit zur Natur, zum Sinnlichen und Emotionalen erlebt. Um diese Elemente des menschlichen Seins einzugrenzen, verschiebt sich die Priorität. Die Vernunft steht im Vordergrund, wenn Entscheidungen, vor allem zwischen verschiedenen Interessensgruppen, gefällt werden sollen. Vernünftige Wesen sind objektiv urteilende Menschen, die die Normen der gängigen Gerechtigkeitsauffassungen verinnerlicht haben, die die Ansprüche, die sie an sich stellen, auf andere übertragen können und somit in der Lage sind, verschiedene Perspektiven auf universell gültigem Niveau einzunehmen. Da dies im Falle von Interessenkonflikten zwischen verschiedenen freien Wesen nach Ansicht der Vertragstheoretiker nicht geleistet werden kann, kommt dem Staat und mit ihm den Rechtsnormen eine wichtige Rolle zu. Staatliche Akteure werden, so auch bei Kant, als Stellvertreter für vernunftgeleitetes Handeln gesehen, die ihr Handeln, wie jeder andere auch, vor sich und vor anderen rechtfertigen müssen. Bis in die Zeit der Aufklärung wurde die Herrschaft von einigen wenigen Stellvertretern über andere nicht in Frage gestellt. Dies ändert sich in der modernen Philosophie, die auf demokratischen Systemen basiert.

²⁸² Vgl. zum Freiheitsverständnis von Kant z.B. Kerstin 2000, 51; Nida-Rümelin 1996, 21 f; Wolf 1994, 99

3.3 Liberalismus und Kommunitarismus

Der ausschließlich theoretisch geführte anglo-amerikanische Diskurs des Liberalismus und Kommunitarismus baut auf den historischen Erkenntnissen auf und beleuchtet vor allem *staatliche Gerechtigkeitsprinzipien*. Aktuell wird in diesem Diskurs (wie im Folgenden gezeigt wird) die Debatte über Staatsformen und Legitimationsprinzipien geführt, die von unterschiedlichen Grundannahmen über die Verhaltensmotivation von Menschen ausgeht.

3.3.1 ‚Gerechtigkeit als Fairness‘

Die wesentlichen Charakteristika der Theorie von John Rawls sind in seinen zwei Kernprinzipien, dem *Freiheitsprinzip* und dem *Differenzprinzip* skizziert. Rawls (1998) entwickelte seine Theorie auf der Basis der vertragstheoretischen Ansätze von Kant, Locke und Rousseau.²⁸³ Rawls' Theorie grenzt sich vor allem vom Utilitarismus ab.²⁸⁴

Auf der Basis eines fiktivem Urzustandes, in dem alle Menschen ohne Geschichte, Erfahrungen und Kenntnisse über verschiedenste Merkmale von Ungleichheit in einer Gesellschaft auf die Welt kommen, entwickelt Rawls seine Theorie der ‚Gerechtigkeit als Fairness‘.²⁸⁵ In diesem fiktiven Urzustand gelten zwei grundlegende Gerechtigkeitsprinzipien:

1. *Jedermann soll gleiches Recht auf das umfangreichste System gleicher Grundfreiheiten haben, das mit dem gleichen System für alle anderen verträglich ist.*
2. *Soziale und wirtschaftliche Ungleichheiten sind so zu gestalten, dass (a) vernünftigerweise zu erwarten ist, dass sie zu jedermanns Vorteil dienen, und (b) sie mit Positionen und Ämtern verbunden sind, die jedem offen stehen.* (Rawls 1998, 81)

Im ersten Prinzip wird Gerechtigkeit auf prozeduraler Ebene definiert und im zweiten Prinzip werden Regularien distributiver Gerechtigkeit festgelegt. Das erste Gerechtigkeitsprinzip wiegt in Rawls' Intention schwerer als das zweite Prinzip, in dem verschiedene Gruppen differenziert werden. Jede Person solle zuerst das Recht haben, frei zu agieren. Dieses erste Prinzip scheint schon allein deswegen eingängig, weil die bürgerlichen Rechte (z.B. Wahlrecht, Rederecht, Versammlungsfreiheit, Unverletzlichkeit der Person, Eigentumsrechte etc.) darin enthalten sind.

²⁸³ Vgl. Rawls 1998, 27 f.

²⁸⁴ Vgl. ebd. 186 ff. Hier leitet Rawls das Prinzip des Durchschnittsnutzens ab, nach dem sich Personen im Urzustand in Abhängigkeit von der Anzahl der Personen in einer Bevölkerung richten.

²⁸⁵ Vgl. Rawls 1998, 28 f.. Der Begriff „Fairness“ bezieht sich im Sinne Rawls' nicht nur auf die Ebene der prozeduralen Gerechtigkeit. Nach Rawls wird eine Übereinkunft über die Gerechtigkeitsgrundsätze für eine gesellschaftliche Grundstruktur von freien und vernünftigen Menschen in einer anfänglichen Situation der Gleichheit getroffen, in der unparteilich nach einer bestmöglichen Form des gemeinschaftlichen Lebens gesucht wird. Da eine solche Situation der Unparteilichkeit in existierenden Gesellschaften nicht gedacht werden kann, definiert Rawls einen fiktiven Urzustand, in dem Menschen in einen „*Schleier des Nichtwissens*“ (ebd. 159 ff.) gehüllt sind. Die Menschen im Urzustand wissen nichts über ihre Lage in einer späteren Gesellschaft, die Rollen sind noch nicht zugeteilt. Sie wissen nicht, ob sie reich oder arm, gebildet oder ungebildet, einer Minderheit oder Mehrheit angehören. Es wird also gedanklich gewährleistet, „daß niemand durch die Zufälligkeiten der Natur oder der gesellschaftlichen Umstände bevorzugt oder benachteiligt wird.“

Das zweite Prinzip, welches als Differenzprinzip bezeichnet wird und von verschiedenen Seiten immer wieder diskutiert wurde,²⁸⁶ soll Verteilung von Gütern (z.B. dem Einkommen, Vermögen) und die Stellung von Organisationen regeln. Auseinandersetzungen im politisch-philosophischen Diskurs beziehen sich gerade auf dieses zweite Prinzip. Zunächst postuliert Rawls, dass Ungleichheit dann grundsätzlich erwünscht ist, wenn sie dem Vorteil aller dient und dem Freiheitsprinzip nicht entgegen steht.²⁸⁷ Danach setzt Rawls mit einem weiteren Aspekt nach. Die Chancengleichheit, gesellschaftlich wichtige Positionen zu erreichen, soll gegeben sein. Auf diese Weise soll in seinem als Ungleichheitsprinzip zu bezeichnenden Postulat dafür gesorgt werden, dass die Chancen der Personen, die in einer Gesellschaft am schlechtesten gestellt sind, am günstigsten gestaltet werden müssen.

In Analogie zur Transzendentalphilosophie Kants fordert auch Rawls, dass sich die strukturellen Merkmale einer Gesellschaft am Gesellschaftsvertrag und an den Gerechtigkeitsprinzipien orientieren. Gerechte Institutionen vermitteln diese Prinzipien und sind ihnen gleichzeitig verpflichtet, indem sie die gesellschaftlichen Rechte und auch Pflichten an die Mitglieder weitergeben und für die Einhaltung sorgen.

Rawls (1993, 36 f.) versteht seine Ausführungen über ‚*Gerechtigkeit als Fairness*‘ als eine politische Gerechtigkeitstheorie, die nicht metaphysisch zu verstehen ist. Seine Theorie sei tauglich für die politische Praxis.²⁸⁸ Rawls meint, dass er nach der Grundstruktur und dem Gerechtigkeitskonzept fragt, nach welchem ein moderner demokratischer Verfassungsstaat beschaffen sein muss, um den Bürger/-innen gerecht zu werden.²⁸⁹ Ziel seiner Gerechtigkeitstheorie ist, für Bürger/-innen die Entscheidungen von Institutionen transparent und prüfbar werden zu lassen.²⁹⁰ Die Gerechtigkeitskonzepte von Institutionen sollen in diesem Sinne von Außenstehenden geprüft werden können. Zwänge und Pflichten in einer Gesellschaft basieren demnach auf gemeinschaftlich festgelegten Prinzipien, so dass sich (im Ideal) jede/r fügt, weil die Einsicht gegeben ist, zu welchem Zweck ein Zwang oder eine Pflicht eingeführt wurde.

3.3.2 Personenbegriff

Von grundlegender Bedeutung ist Rawls‘ Personenbegriff. Wie auch in Kants Konzeption enthalten, denkt Rawls Personen als freie und gleiche Wesen, die unter fairen Bedingungen dazu in der Lage sind, einen ‚übergreifenden Konsens‘ zu finden.²⁹¹ Auch bei Rawls leben mehrere Seelen in einer Person, die politische, die metaphysisch-philosophische und die moralische Person. Im Zuge seiner Gerechtigkeits-

²⁸⁶ Vgl. insbesondere die kommunitaristische Kritik im folgenden Abschnitt dieses Kapitels.

²⁸⁷ Vgl. dazu auch verschiedene Ansätze, wie Adam Smith (1776), Nagel (1994), Dworkin (1987). Diese Ansätze präferieren die Ansicht, dass, wenn jeder nach seinem eigenen Nutzen handelt, die Gemeinschaft gleichzeitig begünstigt wird.

²⁸⁸ Rawls (1993) wehrt sich z.B. in einem Aufsatz gegen die Kritik, dass seine Theorie sich durch fehlende politische Praxistauglichkeit auszeichnet. Diese Kritik gründet u.a. in seiner Annahme des Urzustandes, in dem sich Personen treffen, um miteinander den übergreifenden Konsens zu vereinbaren. Dieser Urzustand bedeutet, dass Personen ohne gesellschaftliche und traditionelle Prägung aufeinandertreffen, sozusagen unberührt von Stereotypen, Vorprägungen und gesellschaftlichen Einflüssen. Dieser Grundzustand ist ein künstlicher und realitätsferner. Diese Individuen gäbe es real nicht, von daher kann die Theorie Rawls‘ allenfalls als metaphysische gelten, nicht aber als politische. Vgl. dazu die Anschauungen von Sandel und McIntyre im folgenden Abschnitt des vorliegenden Kapitels.

²⁸⁹ Vgl. ebd., 37 ff.

²⁹⁰ Diese Anschauung weist Parallelen zu Kants Prinzip der Rechtfertigung auf.

theorie interessiert sich der Amerikaner Rawls nur für die politische Person, die er wie folgt konstituiert: Ausgehend von einem philosophischen und rechtlichen Verständnis, das sich an den griechischen Philosophen orientiert, nimmt die Person von Geburt an am Gesellschaftsleben teil. Die Gesellschaft prägt die Person genauso, wie die Person gleichsam die Gesellschaft prägend beeinflusst. Die Personen entwickeln allerdings ihre Vollmitgliedschaft erst im Zuge der Entwicklung des moralischen Vermögens.

Unter ‚moralischem Vermögen‘ versteht Rawls (1998, 372 ff.), dass sich die Anlage zu einem Gerechtigkeitssinn im Verlauf der psychischen und physischen Entwicklung herausbildet. Die Fähigkeit zu einer öffentlichen Gerechtigkeitskonzeption kann nur unter Bedingungen fairer Kooperation festgelegt, verstanden und angewendet werden. Dazu werden sogenannte Vollmitglieder benötigt, d.h. Personen, die in der Lage sind, die Regeln einer Gerechtigkeitskonzeption einzuhalten.²⁹² Vollmitglieder zeichnen sich auch dadurch aus, dass sie im Verlauf ihrer Persönlichkeitsentwicklung eine Konzeption des Guten gebildet haben und fähig sind, diese Konzeption zu überprüfen sowie rational zu verfolgen.²⁹³ Ist dieses moralische Vermögen ausgebildet, gilt die Personen als kooperierendes Gesellschafts(voll-)mitglied. Die *Konzeption des Guten* beinhaltet nach Rawls philosophische, moralische und religiöse Einstellungen, die sich im Verlauf der Zeit immer wieder ändern können. Veränderungen der Konzeption des Guten haben aber keinen Einfluss auf das Vermögen zur öffentlichen Gerechtigkeitskonzeption. Gleichgültig, welche Konzeption des Guten Personen vertreten, sie verlieren nach Rawls nicht ihre öffentliche Identität. Sie bleiben weiterhin vernünftigen und rationalem Denken verpflichtet, anhand dessen diese Vollmitglieder Gerechtigkeitskonzeptionen überprüfen und ggf. revidieren. Grundrechte und Grundpflichten bleiben unabhängig von der aktuellen Konzeption des Guten gleich.²⁹⁴

3.3.3 Geltungsbereich

Um die Trennung nachzuvollziehen, die Rawls zwischen politischen und moralischen, philosophischen und religiösen Personen macht, und um zu verstehen, warum eine Person erst eine Konzeption des Guten entwickeln muss, um Vollmitglied zu sein (wenn diese dann doch irrelevant für den politischen Menschen ist), hilft ein Blick auf sein Personenverständnis sowie in die Betrachtung des Geltungsbereiches seiner politischen Theorie.

Die Theorie der Gerechtigkeit als Fairness soll kein umfassendes und allgemeines Erklärungskonzept für Werte und Tugenden sein. Sie soll auch nicht für alle Handlungsbereiche im Leben von Personen Gültigkeit besitzen.²⁹⁵ Rawls will den Bereich des Rechten erklären und nicht das Gute bewerten. Diese Priorität, das Rechte vor das Gute zu stellen, beinhaltet, dass Bürger/-innen im Rawlschen Verständnis ihre Wertzugehörigkeit frei wählen können, sofern dies im Rahmen der politischen Grundregeln bleibt. Nur wenn im Wertverständnis einer Person die Rechte von freien und gleichen Bürger/-innen verletzt wer-

²⁹¹ Vgl. ebd., 42 f.; dazu auch Kap. 5 „Fairness“

²⁹² Vgl. Rawls 1993, 47 f.

²⁹³ Vgl. ebd., 48

²⁹⁴ Ebd.

²⁹⁵ Rawls 1998, 366

den würden, gäbe es ein Problem. Sein *Toleranzprinzip* erklärt, was Rawls mit dieser Einschränkung zu vermitteln beabsichtigt.²⁹⁶ Er selbst hält sich mit Absicht aus Wertediskussionen heraus. Ihm erscheint dieser Bereich ‚zu wichtig‘, um Moral und Politik zu vermischen. Seine Theorie bezieht sich also allein auf Fragen, die nur politisch gelöst werden können.

Rawls streitet nicht ab, dass die moralische Person existiert, sondern stellt heraus, dass diesem Anteil von Personen im institutionellen Rahmen keine Bedeutung zukommt. Diese Trennung in moralische und politische Person wird von den Kommunitaristen, deren Haltung im Folgenden dargestellt wird, nicht geteilt.

²⁹⁶ Rawls 1993, 42 ff.; Sandel 1993, 31 ff.

3.4 Kommunitarismus

Obwohl es so scheint, als bilde der Kommunitarismus eine eigenständige politisch-philosophische Richtung, ist doch zu betonen, dass die Kommunitarier sich vor allem oppositionell zum Liberalismus äußern. Die Kritik am Liberalismus steht an erster Stelle der kommunitaristischen Leitgedanken: Es zeichne sich heute ab, dass eine liberale Gesellschaftsform schon gescheitert sei. Staatliches Handeln werde sowohl von Bürger/-innen als auch von der Wirtschaft tendenziell eher als blockierend denn als förderlich erlebt. Die Grenzen des Freiheitsparadigmas, das im Liberalismus aufrecht erhalten wird, seien erreicht. Dies bestätigt, dass nicht allein der Wille, ‚frei zu sein‘, die Marschrichtung vorgebe, sondern dass andere Kriterien hinzuzufügen seien. Besonders die Theorie von John Rawls gab den Anstoß, die kommunitaristische Diskussion neu zu entfachen.

Die Grundannahme der Kommunitaristen beinhaltet, dass die moralische und politische Person nicht zu trennen ist. Während in der Rawlschen Konzeption die Schizophrenie des Dr. Hyde in zwei Persönlichkeiten (der moralischen und der politischen) anerkannt wird, existieren für die Kommunitaristen Jekyll & Hyde als eine Person. Es lassen sich zwei wesentliche kommunitaristische Grundannahmen unterscheiden: Die moralphilosophisch orientierten *Kommunitaristen greifen die Tugendethik* auf und übersetzen sie in heutige (vor allem amerikanische) Verhältnisse.²⁹⁷ Die an der Sozialtheorie orientierten Kommunitaristen vertreten vorrangig die These, dass partikularen Gemeinschaften das *Recht auf ein kollektives selbstbestimmtes Handeln* einzuräumen ist.²⁹⁸

3.4.1 Das gebundene Selbst

Michael Sandel (1993, 19 ff.) spricht von einer Paradoxie des modernen Wohlfahrtsstaates. Er ist der Meinung, dass Personen und Kollektiven im Wohlstandstaat die Kontrolle über Kräfte, die ihr Leben maßgeblich bestimmen, immer mehr verloren geht.²⁹⁹ Der Staat werde als Macht erlebt, die der Verwirklichung persönlicher Ziele im Wege steht. Gleichzeitig wird der Staat als ohnmächtig erlebt, weil zahlreiche Beispiele im Alltag seine Unfähigkeit belegen, die Wirtschaft zu kontrollieren und soziale Missstände zu beseitigen.³⁰⁰

Der Vorrang des Rechts vor dem Guten, den Kant und Rawls gleichermaßen in den Vordergrund rücken, wird für Sandel zum Stein des Anstoßes.³⁰¹ Recht wird geschaffen, so Sandel über Kant, durch den Zusammenschluss vernünftiger Wesen, die über einen autonomen Willen verfügen. Gesetze sind nach dieser Prozedur gewollte, d.h. bewusst festgelegte Richtlinien, die sich freie und gleiche Bürger/-innen selbst auferlegen. Sie fühlen sich daher auch daran gebunden, die Gesetze einzuhalten.³⁰² Den ‚liberalen‘

²⁹⁷ Vgl. u.a. McIntyre 1993 u. 1987; Sandel 1993 u. 1982; Walzer 1992 u. 1993; Taylor 1988

²⁹⁸ Zur Kritik am Ansatz von Nozick (u.a. 1975) vgl. u.a. Höffe 1996a, 103

²⁹⁹ Vgl. Sandel 1993, 31

³⁰⁰ Vgl. ebd.

³⁰¹ Vgl. ebd., 19 f.

³⁰² Vgl. ebd., 22

Personenbegriff und die darin enthaltenen impliziten Annahmen über Persönlichkeit und über den Charakter des Menschen lehnt Sandel ab. Eine Konzeption des Guten müsse auch in der modernen Debatte Vorrang vor dem Recht haben. Das liberale Postulat des „ungebundenen Selbst“³⁰³, welches unabhängig und ungeachtet vom sozialen Kontext handle und vor allem mit der Fähigkeit zur Selbstreflexion und Vernunft ausgestattet sei, existiere nicht. Sandel ersetzt daher das ‚ungebundene Selbst‘ in seinem Konzept durch ein „Selbst mit Geschichte“.³⁰⁴

Gemeinschaft wird vor diesem Hintergrund als Gegenbegriff zur liberalen Gesellschaft verwendet.³⁰⁵ Sandel geht davon aus, dass die moralische Kraft von Loyalität und Überzeugungen in einer Gemeinschaft mit dem Selbstverständnis von Personen verknüpft sind. Solche moralischen Feststellungen können aus allen möglichen Gemeinschaftsformen, z.B. den Familien, den Nationen oder aus Religionsgemeinschaften stammen. Einer Gemeinschaft anzugehören habe zur Folge, dass Handlungen mit Blick auf bestehende Verbindungen und Verpflichtungen erfolgen. Universelle Gerechtigkeitskonzepte treten in dieser Logik zuweilen außer Kraft. Die Basis einer (persönlichen) Gerechtigkeitskonzeption entwickle sich aufgrund von Bindungen zu anderen Einzelpersonen oder Gruppen.³⁰⁶

Die persönlichen Erfahrungen und die eigene Geschichte sind die wichtigsten Faktoren in diesem kommunaristischen Ansatz. In diesen konstitutiven Bindungen und Gemeinschaften wird in Nähe und Distanz differenziert. Welche Handlung angemessen erscheint, wird in Bezug auf die jeweilige Nähe (oder Distanz) zu einer Person entschieden. Personen sind nach Sandels Auffassung „Wesen mit einem Selbstverständnis“ (ebd. 30), die in der Lage sind, eine (wenn auch nur provisorische, durch Nachdenken geschaffene) Distanz zu ihrer Geschichte einzunehmen. Eine vollkommene Loslösung von der persönlichen Geschichte kann jedoch nicht erreicht werden.³⁰⁷

Sandel kritisiert die Praxis der Staatsform der verfahrensrechtlichen Republik.³⁰⁸ Die Realisierung des Freiheitsprinzips könne heute nicht mehr in Institutionen vertreten werden, weil diese Praxis oppositionell zur Demokratie stehe. Sandel beanstandet somit die Logik des Rechts. Das Recht habe den Anspruch universell zu sein, weil es z.B. die Freiheit auf Meinungsäußerung und das Mindesteinkommen sichere. Allerdings beinhaltet der universelle Anspruch gravierende Nachteile: Weil die Gerechtigkeitskonzeption nur für große soziale Systeme entworfen werde, werden z.B. lokale Besonderheiten nicht berücksichtigt. Bei zunehmender Größe einer Gesellschaft wird durch den universellen Anspruch im Nationalstaat die Möglichkeit eingeschränkt, lokale Präsenz zu zeigen. Alle Beteiligten in einer Region haben diesen universellen Regeln Folge zu leisten, zu Lasten ihrer sozialer Bindungen. Der Wohlfahrtsstaat schneidet sich durch seinen Anspruch ins eigene Fleisch. Die von Sandel bereits erwähnte Wirkung auf die Bürger/-innen ist, dass der Wohlfahrtsstaat nicht nur machtlos ist, sondern auch ebenso wahrgenom-

³⁰³ Vgl. ebd., 1993. Das ‚ungebundene Selbst‘ ist Teil der Titelüberschrift des Aufsatzes von Sandel.

³⁰⁴ Vgl. ebd., 29 f.

³⁰⁵ Vgl. ebd., 26 ff.

³⁰⁶ Vgl. ebd., 28

³⁰⁷ Vgl. ebd.

³⁰⁸ Vgl. ebd., 33

men wird. Das Engagement, in einem Staat für gemeinsame Projekte einzutreten, wird somit zu einer Mangelercheinung. Sandel wirft der verfahrensrechtlichen Republik zudem vor, dass sie sogar soziale Anbindungen (die im Einzelfall existieren) verleugnet. Abhängigkeiten (z.B. durch Verpflichtungen, Netzwerke und Zwänge), die Teil jedes sozialen Systems sind, werden einfach ignoriert. Die Chance, dass Bürger/-innen eine soziale Identität aufbauen und gemeinsame Ziele verfolgen, wird strukturell im Keim erstickt.³⁰⁹

3.4.2 Patriotismus als Tugend

McIntyre (1993, 84 ff.) kritisiert den Liberalismus in anderer Hinsicht als Sandel. Er fragt „*Ist Patriotismus eine Tugend?*“³¹⁰ und bejaht diese Frage. McIntyre stellt den Kommunitarismus in Gegensatz zum ‚Patriotismus als Untugend‘ aus der Sicht liberaler Theoretiker.³¹¹ Patriotismus als Tugend wird definiert als die Loyalität von Personen gegenüber der Gemeinschaft, deren Teil sie sind. Aufgrund ihrer Lebensgeschichte und dem historischen Hintergrund, den Personen haben, sehen diese gerade die Vorzüge der Gemeinschaft, der sie angehören. Eine subjektive Sicht entsteht durch die Geschichte und die Bedingungen, die die gemeinsame Geschichte bewirkt hat.³¹²

Im Gegensatz zu liberalistischen Auffassungen ist für McIntyres kommunitaristische Haltung der *Kontext* wichtig, in dem Handlungen entstehen und vor dessen Hintergrund sie zu verstehen und einzuordnen sind.³¹³

Die ‚moralischen Urteile‘ von Patriot/-innen sind im Gegensatz zu liberalen Urteilen nicht wertneutral. Diese moralischen Urteile haben keinen allgemeingültigen Anspruch. Individuen und Institutionen entscheiden sich bewusst parteiisch.³¹⁴ Wenn es beispielsweise um die Verteilung knapper Ressourcen geht, ist den Patriot/-innen klar, dass sie ihrer Gemeinschaft den Vorrang geben. Kommt es zu Auseinandersetzungen um die ‚richtige‘ Lebensweise, würden sie den Versuch unternehmen, die Lebensweise anderer zu verändern und auch Kriegsführung als ein legitimes Mittel ansehen.³¹⁵ Die Liberalisten dagegen müssten bei ihrem Postulat des neutralen moralischen Standpunktes bleiben, sowohl bzgl. der Lebensweise als auch hinsichtlich widerstreitender Interessen.³¹⁶

McIntyre nennt drei ausschlaggebende *Argumente für den Patriotismus als Tugend*: erstens seien die moralischen Regeln nur im Selbstverständnis einer bestimmten Gemeinschaft verkörpert, zweitens werden nur die Güter, die mit dieser Moral verbunden sind, von den spezifischen Gemeinschaften produziert und gestellt, drittens sei moralisches Handeln erst durch die moralische Unterstützung der Gemein-

³⁰⁹ Vgl. ebd., 33 ff.

³¹⁰ Vgl. ebd., 1993. Titel des Aufsatzes

³¹¹ Vgl. McIntyre 1993, 84 f.

³¹² Vgl. ebd., 85 f.

³¹³ Vgl. ebd., 87. Vergleiche dazu auch die persönliche Lebensgeschichte bei Sandel

³¹⁴ Vgl. ebd.

³¹⁵ Vgl. ebd. Beispiel 87 f.

³¹⁶ Vgl. ebd., 89

schaft möglich.³¹⁷ Weil die Gemeinschaft eine so zentrale Rolle einnimmt, kann nicht ohne sie entschieden werden.

Den Vorwurf der Liberalisten, dass die Kommunitaristen irrational handeln, gibt McIntyre an die Liberalisten zurück. Der Patriotismus ermögliche erst eine Form rationaler Rechtfertigung für moralische Regeln und Gebote, und zwar gelten diese für Mitglieder verschiedener Gemeinschaften innerhalb ihrer gesellschaftlichen Rolle.³¹⁸ Der Liberalismus dagegen drifte ins Abstrakte und Künstliche und entziehe sich so der rationalen moralischen Rechtfertigung.³¹⁹ Eine ‚Begleiterscheinung‘ einer patriotischen Haltung sei, dass zu Gunsten der Gemeinschaft Abstriche bei der persönlichen Überzeugung gemacht werden müssen. Im Fall von nationalen Streitigkeiten sei der Patriotismus auch in liberalen Gesellschaften gefordert (beispielsweise von Soldaten des eigenen Landes).³²⁰ McIntyre geht davon aus, dass (auch) der liberale Staat mit Bürger/-innen konfrontiert wird, die von der Verehrung des Staates ‚zehren‘. Bürger/-innen wollen, dass ihre Gefühle bedient werden, damit sie sich politisch einbringen und sich mit den Zielen des Staates identifizieren können.

3.4.3 Komplexe Gleichheit

„Gerechtigkeit ist ein menschliches Konstrukt und es steht keineswegs fest, dass sie nur auf eine einzige Weise hergestellt werden kann“. (Walzer 1992, 30)

Michael Walzers Ansatz lässt sich zwischen Liberalismus und Kommunitarismus ansiedeln. Seine Theorie wird als ‚tolerante Theorie des Guten‘ bezeichnet, weil sie eine *friedliche Koexistenz der Vorstellungen über das Leben* gewährleisten will.³²¹ Im Kern kritisiert Walzer beide Ansätze: Der Kommunitarismus laufe Gefahr, in eingefahrenen partikularen Strukturen verhaftet zu bleiben, während der Liberalismus dazu neige, einen abstrakten Universalismus zu verfechten.³²² Dem Autor dient der kommunitaristische Ansatz nicht dazu, vormoderne Tugenden in Konkurrenz zur Moderne einzufügen, sondern dazu, eine notwendige ‚Korrektur‘ an der liberalen Gesellschaft vorzunehmen. Sein Ziel ist, einen Ansatz zu prägen, in dem Gemeinschaften, die in einer Gesellschaft existieren, stabilisiert werden. Die kommunitaristische Idee ist Gegengewicht zur liberalen Gesellschaft und dann von Relevanz, wenn bestehende Gemeinschaften in Gefahr sind, durch liberale Vorannahmen verdrängt zu werden.³²³

Walzer schließt sich in Teilen den zwei grundlegenden Kritikpunkten der Kommunitaristen an: Erstens fördere der Liberalismus durch seine Annahme der „Individuen ohne Geschichte“ ein unsoziales Miteinander. Zweitens werde in der liberalen Theorie die Existenz fester Bindungen in Gemeinschaften ignoriert und sogar verleugnet. Seiner Auffassung nach werden im Liberalismus die bestehenden Gemein-

³¹⁷ Vgl. ebd., 91 ff.

³¹⁸ Vgl. ebd., 94

³¹⁹ Vgl. ebd., 97

³²⁰ Vgl. ebd., 100

³²¹ Vgl. Löw-Beer 1993, 199

³²² Vgl. Etzioni 1996; Honneth 1992; Apel 1988; Habermas 1981, 1985

³²³ Vgl. Walzer 1993, 170 f.

schaftlichkeiten diskreditiert.³²⁴ Die liberale Gesellschaft kranke im Kern daran, dass keine Zufriedenheit mit einmal erlangten Ergebnissen und Zielen vorherrsche, sondern immer wieder aufs neue das Ideal einer noch freieren Gesellschaft angestrebt werde. Durch diesen Motor, nach höheren Zielen zu streben, der auch das Handeln jedes Individuums bestimmt, stelle dieses sich zwangsläufig und jedes Mal neu gegen die Gemeinschaft. An dieser Stelle setzt der Kommunitarismus ein mit dem Ziel, dieses ‚Streben nach oben‘ einzuschränken, wenn es bestehende Gemeinschaften schwächt. Dem Staat kommt nach Walzer die Rolle zu, parteiisch jene Gemeinschaften zu stützen, die den liberalen Werten entsprechen bzw. ihnen am ehesten nahe kommen. Gemeinschaften, die sich durch Zusammenarbeit verschiedener Individuen auszeichnen, z.B. Gewerkschaften oder Wohlfahrtseinrichtungen der Kirche, sollen demnach vom Staat gefördert werden.

Walzer (1983) hat in seinem Buch „*Spheres of Justice. A Defense of Pluralism and Equality*“ einen Gerechtigkeitsbegriff geprägt, in dem es um Gleichheit und Vielfältigkeit geht. Charakteristisches Merkmal in Walzers Ansatz ist die Nähe zum Alltagsleben und -handeln. Er bindet seine theoretischen Ausführungen an die soziale Realität von Individuen in der Moderne. Vielfältigkeit ist somit ein Teil seines Ansatzes, da er die Veränderbarkeit von Werten, Normen und Vorstellungen konzeptionell integriert. Zum Beweis führt er die Veränderung dieser Parameter in der Geschichte an. Gleichheit versteht Walzer nicht als universelles und übergreifendes Prinzip.³²⁵ In unterschiedlichen Lebensbereichen, die Walzer als *Sphären* bezeichnet, müsse Gleichheit herrschen. Unterschiede zwischen den Sphären sind allerdings legitim. Einzelne Sphären der Gerechtigkeit sind z.B. Mitgliedschaft und Gruppenzugehörigkeit, Sicherheit und Wohlfahrt, Ämter oder die Sphäre der Arbeit.³²⁶

Walzer bezweifelt die Eindimensionalität eines Gerechtigkeitspostulates. Menschliche Gesellschaften sind für ihn grundsätzlich *Distributions- und Verteilungsgemeinschaften*, die auf dem Prinzip des gerechten Tausches basieren.³²⁷ Diese (immer auch pluralen) Gesellschaften gründen auf Tausch und Besitz. Güter sind möglichst zweckdienlich zu verteilen.³²⁸ Sein Gegenkonzept zum eindimensionalen, generellen oder gar universellen Gerechtigkeitspostulat begründet Walzer folgendermaßen: Es gäbe kein einziges universelles Tauschmittel, selbst das Geld sei kein universelles Tauschmittel. Weil kein universelles Tauschmittel existiere, könne es auch keine singulären Zugänge zu Gütern in diesen Gesellschaften geben. Gleiches sei auch in anderen Bereichen zu erkennen, denn weder singuläre Orte der Entscheidung noch singuläre Kriterien der Entscheidung haben jemals existiert. Die *Pluralität* von Instanzen, Orten, Kriterien und Tauschmitteln sei immer schon vorhanden gewesen, um Verteilungen umzusetzen. Daraus folgt logisch, dass verschiedene Gerechtigkeiten existieren und z.B. in unterschiedlichen politischen Systemen relevant sind. Spezifisch für Walzers Haltung ist, dass er nicht nur verschiedene Sphären der Gerechtigkeit annimmt, sondern auch verschiedene Ausprägungen der Gerechtigkeit er-

³²⁴ Zu den diskreditierten Elementen gehört auch die kollektive Wertschätzung der liberalen Grundrechte, die im liberalen Staat immer wieder untergraben werde.

³²⁵ Vgl. Walzer 1992, 11 ff.

³²⁶ Diese Sphären der Gerechtigkeit sind Thema des gesamten Buches von Walzer 1992.

³²⁷ Vgl. Walzer in Löw-Beer 1993, 205

laubt. Obwohl sein freiheitlich geprägter Ansatz über Gerechtigkeit auch liberalistische Züge aufweist, nimmt er regionale Gerechtigkeitskriterien als eine wesentliche Form an.³²⁹

Im Gegensatz zu Rawls hebt Walzer die Gemeinsamkeiten aller Beteiligten einer Gesellschaft hervor. Sie entscheiden über Gerechtigkeit, so Walzer, nicht im ‚Schleier der Unwissenheit‘³³⁰, sondern teilen ihr Bewusstsein von Sprache, Geschichte und Kultur. Diese Gemeinsamkeiten bilden den Grundstein für die Konstruktion einer bestimmten Auffassung über Verteilungsgerechtigkeit und über die Kriterien, nach denen bestimmte Güter verteilt werden. Eine Theorie der Verteilungsgerechtigkeit muss nach Walzer berücksichtigen, dass Güter und Kriterien historisch und kulturell eingebettet sind. So nimmt der Autor an, dass

1. der *gesellschaftliche Kontext* den Wert von Objekten definiert und sie so zu sozialen Gütern transformiert.³³¹
2. die Individuen einer Gemeinschaft ihre *Identität* bilden, indem sie diese sozialen Güter erwerben und im Rahmen der Geschichte, die sie gemeinsam konstituieren, mit ihnen umgehen.³³²
3. *Grundgüter niemals universell* sind. Aus der Geschichte ist ersichtlich, dass Grundgüter nicht singular sind, sondern sowohl aus z.B. Produktionsmitteln, Land, Kapital als auch aus anderen Gütern wie (militärischer) Macht oder religiöser Würde bestehen können.³³³
4. bei der Verteilung der Güter deren *soziale Bedeutung* im Vordergrund steht. Über Gerechtigkeit (oder Ungerechtigkeit) kann nur durch die soziale Bedeutung geurteilt werden.³³⁴
5. der *Begriff* der Gerechtigkeit ebenfalls *variiert*, weil sich soziale Bedeutung in verschiedenen Zeitabständen ändert.³³⁵
6. für die *Verteilung von Gütern* (unabhängig von dem gerade vorherrschenden Gerechtigkeitsbegriff) gilt, dass sie *nach ihrer jeweiligen Bedeutung* in verschiedenen (Lebens-)Sphären verteilt werden. Geld sollte beispielsweise nicht mit der Vergabe kirchlicher Ämter in Zusammenhang gebracht werden. Im Gegenzug sollte die Wirtschaft nicht von religiösen Regeln beeinflusst werden.³³⁶

Walzer will die *Vielfalt und Komplexität von Verteilungsproblemen* wieder gewährleistet wissen. Die Ungleichheit in einer Gesellschaft wird dadurch potenziert, dass dominierende Güter existieren. ‚Komplexe Gleichheit‘ herzustellen, bedeutet für Walzer, dass Gleichheit zwischen den Sphären hergestellt

³²⁸ Vgl. ebd. 26

³²⁹ Vgl. ebd. z.B. 104 f.

³³⁰ Vgl. vorhergehender Absatz: der „Schleier der Unwissenheit“ bei Rawls

³³¹ Vgl. Walzer 1992, 32 f.

³³² Vgl. ebd. Vgl. ebd., 32. Die Geschichte der Menschheit ist nach Walzer durch eine Geschichte der Transaktionen mit Anderen über soziale Güter charakterisiert.

³³³ Vgl. ebd. 33 f. u. 27 ff.

³³⁴ Vgl. ebd. 34 f.

³³⁵ Vgl. ebd. 35 f.

³³⁶ Vgl. ebd. 36. Walzer geht darauf ein, dass die Unabhängigkeit in den verschiedenen Sphären rar gesät ist. In den meisten Gemeinschaften wird ein bestimmtes Gut (das von einigen wenigen beherrscht wird) über die anderen Güter gestellt. Die Herrschaft über dieses Gut, wie es am Beispiel des freien Warenverkehrs deutlich wird, dient den einen als Ideologie, die bei den anderen Widerstand auslöst.

wird, trotz (einiger) Ungleichheiten innerhalb einer Sphäre. Gleichheit bezieht sich auf die Beziehungen zwischen Menschen und darauf, wie diese soziale Güter austauschen.³³⁷ Walzer fordert, dass pluralistische, offene Verteilungskriterien entwickelt werden: Eine Person soll nicht ein bestimmtes soziales Gut X erhalten, nur weil sie schon ein anderes Gut Y besitzt. In der politischen Gemeinschaft wird auch das Gut ‚Mitgliedschaft‘ in der Gemeinschaft verteilt.³³⁸ Die Wahlfreiheit darüber, wer teilnehmen darf und wer nicht, bildet den Kern der Unabhängigkeit einer Gemeinschaft. Alle Bürger sind frei, über die Mitgliedschaft zu bestimmen, sie werden allerdings durch das Gebot zur gegenseitigen Hilfe eingeschränkt. Hilfe ist dann zu leisten, wenn sie benötigt wird und gleichzeitig mit relativ geringem Aufwand geleistet werden kann.³³⁹ Gemeinschaften, denen ein Übermaß eines bestimmten Gutes (z.B. Geld, Fläche, Zeit etc.) zur Verfügung steht, müssen denen helfen, die keinen Zugang zu diesen Gütern haben, soweit diese Hilfeleistung nicht die Gemeinschaft bedroht (z.B. indem das Zusammengehörigkeitsgefühl oder gar gemeinsame Überzeugungen beeinträchtigt werden).

³³⁷ Vgl. ebd. 11 ff., 46 ff.

³³⁸ Vgl. dazu ebd. 105 ff.; 108 ff.

³³⁹ Vgl. ebd.

3.5 Bindende Werte und Freiheit

In die gleiche Richtung wie Walzer geht Dubiel (1991, 123 ff.), dessen integrative Sichtweise an dieser Stelle herausgestellt werden soll, um das Wechselspiel zwischen liberalistischen und kommunitaristischen Werten zu verdeutlichen. Dubiel kritisiert die Vernachlässigung sozialmoralischer Werte in einer liberalistischen Gesellschaft. Er thematisiert das *Zusammenwirken von traditionellen und nachtraditionellen Werten* und Ressourcen.³⁴⁰ Um diese gegeneinander abzuwägen, schlüsselt der Autor die Funktionsprinzipien gesellschaftlicher Strukturveränderungen historisch auf. Wie Beck (1986), auf dessen Ansatz im nächsten Abschnitt dieses Kapitels eingegangen wird, bezieht er sich darauf, dass religiöse Werte und traditionelle Gemeinschaften gegenüber neuen (Lebens-)Formen immer mehr an Bedeutung verloren haben. Als Kehrseite von Enttraditionalisierung und als Ansatzpunkt, der mit der kommunitaristischen Idee Sandels und McIntyres übereinstimmt, bemängelt Dubiel, dass die Anerkennung gegenüber staatlicher Autorität zunehmend schwinde und sich eine instrumentelle Einstellung gegenüber staatlichen Institutionen etabliert habe.³⁴¹

Damit einher geht auch die Frage der Kommunitaristen, wie und inwiefern Tugenden in einer liberalistischen Gesellschaft zur Erhaltung des Gemeinwohls notwendig sind. Dubiel (1991, 31) bezeichnet das, was sowohl die antiken Philosophen als auch die Kommunitaristen als Tugenden herausstellten, als Elemente, an denen es in der heutigen Gesellschaft fehle. Die liberale Gesellschaft sei in Zeiten zunehmender Konflikte und Problemstellungen aber vermehrt auf diese angewiesen. Dubiels Auffassung unterscheidet sich insofern von dem Gerechtigkeitsverständnis von Rawls sowie seiner Vorläufer, indem er eine Reintegration von Tugenden für wichtig und notwendig hält.

In Anlehnung an kommunitaristische Positionen geht Dubiel davon aus, dass die moderne (bzw. post-moderne) Gesellschaft auf ‚konformitäts- und solidaritätsstiftende Instanzen‘ (wie sie z.B. im Nationalstaat durch das Gehorsamkeitsprinzip der Bürger/-innen gegenüber staatlichen Autoritäten gegeben waren) angewiesen ist. Auch heute noch existiere neben der Individualisierung mit dem dazugehörigen Bedürfnis nach Abgrenzung das Bedürfnis nach kollektiver Selbstidentifikation, Zugehörigkeit und Bindungen, wie es in traditionellen Strukturen (z.B. Klassen, Religionsgemeinschaften oder Familien) gepflegt wurde.³⁴² Was früher im Außen, z.B. Staat, Interessenvertretungen (wie Gewerkschaften) und Religionsgemeinschaften, angesiedelt war, wird jetzt in die gesellschaftliche Binnenstruktur verlagert.³⁴³

³⁴⁰ Dubiel (ebd.) vergleicht die Gesellschaft mit dem Bild eines Körpers, dessen Anatomie sich verändert.

³⁴¹ Vgl. ebd. Diese Veränderung der Beziehung zwischen u.a. Staat und Bürger/-innen hat zur Folge, dass sich Konflikte in der öffentlichen Debatte häufen.

³⁴² Bedürfnisse, die eigene Identität zu entwickeln, werden heute darin gesehen, Differenzen und nicht Ähnlichkeiten zu unterstreichen. Durch die Individualisierung existiere nun ein Verlust an Gemeinschaftsgedanken und kollektiver Identität, die früher z.B. durch religiöse Zugehörigkeit gesichert wurden (vgl. Dubiel 1991, 132).

³⁴³ Vgl. ebd., 134 f.

Dubiel (1991, 123 ff.) zeigt historisch auf, dass schon zu Beginn der Einführung liberalistischer Werte (mit z.B. Adam Smith) eine Koexistenz mit älteren ‚sozialmoralischen Werten‘ bestanden hat. Der liberalistische Staat hat demnach, wie von einem Fettpolster, bis in die zwanziger Jahre hinein von sozialmoralischen Werten traditioneller Gemeinschaften gezehrt, ohne diese explizit wertzuschätzen. Stabilisierende Normen stützten neben zweckrationalistischen Denk- und Handlungsansätzen die Gesellschaft als Ganzes.³⁴⁴ Verhaltensmerkmale dieser (historisch-)sozialmoralischen Ressourcen sind jene, die heute in der Agenda 21 und den Studien zum Umweltbewusstsein und -verhalten erneut gefordert werden und daher Aktualität besitzen. Es geht um die Erhaltung von Gemeinschaften und Gemeinschaftsgütern, ohne marktwirtschaftliche Regeln des Freiheitsprinzips abzulösen. Einzelne Werte wie beispielsweise Altruismus, Selbstrücknahme, Empathie oder Pflegebereitschaft sollen nach den Vorgaben der Agenda 21 mit liberalen und demokratischen Elementen verknüpft werden.³⁴⁵ Diese Verhaltensmerkmale wurden früher z.B. den bürgerlichen Frauen und Müttern zugeschrieben.³⁴⁶ Da sie heute nicht mehr verfügbar seien, resultieren daraus Symptome, die seit den sechziger Jahren zunehmen. Dem utilitaristischen Individualismus fehle aber noch immer die Einsicht in die Notwendigkeit einer sozialmoralischen Integration. Dubiel prophezeit, dass die Gesellschaft wie ein von Krankheit befallener Mensch reagiert, der Schmerzen hat: Solange das Leiden nicht ins Unerträgliche steigt, setzt sich die Gesellschaft nicht mit dem unangenehmen Prozedere des Arztbesuches auseinander. Erst mit der Zunahme von Symptomen zweckrationalen Denken- und Handelns kann in Zukunft (neu-)verhandelt werden, wie und in welchem Umfang sozialmoralische Ressourcen zu fördern sind, so dass eine Integration unterschiedlicher Werte ermöglicht werden kann.

3.5.1 Zusammenfassung

Im Kommunitarismus-Liberalismus-Diskurs geht es um grundlegende Fragen des Personenbegriffs und des Verhältnisses zwischen Bürgern und Staat. Die liberalistische Position von Rawls geht dabei in eine individualistische und rationalistische Richtung. Die politische und die moralische Person werden strikt von einander getrennt. Nach Rawls steht für alle Menschen das ‚Prinzip der Freiheit‘ als universalistische Norm an erster Stelle und das ‚Differenzprinzip‘ als Chancengleichheitsprinzip oder auch Fairnessprinzip an zweiter Stelle. Wirtschaftliche Ungleichheiten sind dann legitim, wenn aufgrund *natürlicher* und *sozialer* Ausgangsbedingungen den Benachteiligten der Gesellschaft der größtmögliche Nutzen eingeräumt wird. In diesem Sinne gilt Gerechtigkeit für Rawls als erste Tugend von Institutionen.

³⁴⁴ Diese sozialmoralischen Ressourcen setzen sich aus vor- und außerkapitalistischen Kulturbeständen, vormodernen Sinn- und Verpflichtungssystemen sowie Zusatzmotivationen aus handwerklichen und bäuerlichen Arbeits- und Lebensformen zusammen. Dubiel (ebd., 123 ff.) bezieht sich allerdings nicht direkt auf Max Weber, sondern auf das liberale System der Wirtschaftlichkeit, verbunden mit der nun fehlenden Steuerungsfunktion und -fähigkeit staatlichen Handelns. Rationale Denk- und Handlungsmuster liegen auch diesen Systemen zugrunde und sind daher m.E. auf zweckrationale Rechtsnormen und formale Verfahrensweisen übertragbar.

³⁴⁵ Vgl. dazu auch Kap. 1 „Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung“ – Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem und Kap. 4 „Psychologische Gerechtigkeitstheorien“

³⁴⁶ Vgl. ebd., 126

Die Kommunitaristen vertreten demgegenüber, dass die politische und die moralische Person nicht getrennt werden kann. Partikulare Interessen zu befürworten sei richtig und wichtig, weil jede Person im Kontext ihrer sozialer Beziehungen und affektiven Bindungen agiert. Das ‚Recht auf kollektive Selbstbestimmung‘ in partikularen Gemeinschaften ist daher eine politische Forderung, die mit dem Kommunitarismus einhergeht.

Integrative Ansätze und damit Zwischenpositionen werden von Walzer (1992) und Dubiel (1991) ausgeführt. Hier findet eine Verbindung der Standpunkte des Kommunitarismus und des Liberalismus statt und somit der Versuch, ein Gesamtbild zu prägen. Ausgangspunkt der Kritik ist (bei Walzer) die Existenz unterschiedlicher Lebenssphären, in denen verschiedene Gerechtigkeitsauffassungen gelten. Dubiel zeigt dagegen die Grenzen der liberalistischen Idee auf und leitet diese historisch ab. Die uneingeschränkte Freiheit des Individuums ist demnach eine Illusion, die anhand staatlichen Steuerungsverlustes deutlich wird. Rein vernunftorientierte Deutungen institutionellen Handelns greifen zu kurz, weil emotionale Bedürfnisse nach z.B. Versorgung, Geborgenheit und sozialer Bindung nicht berücksichtigt werden. Die in der Antike favorisierte Integration von Herz, Verstand und Tat lässt aus der Sicht der letztgenannten Autoren (z.B. Sandel, McIntyre, Walzer und Dubiel), die Trennung in politische Sphäre und moralische Sphäre (Rawls) obsolet werden.

3.6 Kategorien sozialer Ungleichheit

Ausschnittsweise wurden nun verschiedene Vorstellungen über Gerechtigkeit dargestellt, die in bestimmten Gesellschaftsformen und unterschiedlichen historischen Epochen bestanden. Den Hintergrund für alle Gerechtigkeitsbegriffe bilden spezifische Weltanschauungen, staatliche und politische Organisationssysteme und die daraus resultierenden Herrschaftsverhältnisse. Aus diesen unterschiedlichen Systemen gehen einerseits divergierende Personenbegriffe hervor und andererseits verschiedene Verfahren, wie Gerechtigkeit im alltäglichen individuellen und im staatlichen Handeln umgesetzt werden könnte. In (fast) allen dargelegten Definitionen dominiert die Vorstellung, dass Gerechtigkeit auf *Gleichheitsgrundsätzen* oder *Legitimationen von Ungleichheit* basiert. Was aber z.B. in der Antike unter „Gleichheit“ verstanden wurde, ist aus heutiger Perspektive heraus eher als ‚Ungleichheit‘ zu bezeichnen. Hastedt (1994, 198) kritisiert z.B., dass Platon das für gerecht hält, was dem Stärkeren, also den Herrschern nützt. Von Chancengleichheit im heutigen Sinne kann in seiner Interpretation also nicht die Rede sein. Platon hingegen, könnte er Hastedts Kritik zurückweisen, würde sich vehement gegen seine Auffassung wehren. Vorgegeben durch die staatliche Ordnung ist jeder Mensch in diesem Staatssystem ‚standesgemäß‘ gleich.

In den folgenden Ausführungen stehen die Betrachtungen verschiedener Folien für Sozialstrukturen, die mit den Begriffen ‚*Stände*‘, ‚*Klassen*‘, ‚*Schichten*‘ und ‚*Lebensstil*‘ bezeichnet werden, im Zentrum. In soziologischen Diskursen verbirgt sich hinter dem Begriff Gerechtigkeit u.a. eine gesellschaftliche Strukturanalyse. Gegenstand von Analysen ist, wie im Folgenden ausgeführt wird, *soziale Ungleichheit* und *strukturelle Ungleichheit*, die sich je nach Gesellschaftsform verändert. In gesellschaftlichen Strukturanalysen wurde herausgearbeitet, inwiefern verschiedene gesellschaftliche Gruppen gleiche oder ungleiche Chancen haben, ihre (Lebens-)Ziele zu verwirklichen. Die Distinktionsmerkmale, die für die Beurteilung von Gleichheit bzw. Ungleichheit bzgl. der Verteilung von Gütern und Privilegien gewählt werden, streuen dabei auch in der Soziologie in verschiedener Hinsicht und je nach den strukturellen Bedingungen einer Gesellschaft. Interessant für die vorliegende Untersuchung ist die Frage, welche Kategorien in verschiedenen soziologischen Ansätzen zur Analyse gesellschaftlicher Strukturen gewählt werden.

3.6.1 Stände, Klassen und Schichten

Eine Rückschau auf die Gerechtigkeitsbegriffe der antiken Philosophen hat vor Augen geführt, dass die *Standesgesellschaft*, in der Platon und Aristoteles lebten, genauso wie die *Klassengesellschaft* ökonomisches, politisches und geistig-sittliches bzw. moralisches Leben verbunden hat (im Gegensatz zum liberalistischen Verständnis von Rawls). Bei der Betrachtung der Tugendphilosophie von u.a. Platon und Aristoteles darf allerdings nicht vergessen werden, dass die damals entfalteten Gerechtigkeitsvorstellungen in eine Standesgesellschaft eingebettet waren, in der die Einzelnen durch das Diktat der Herrschaft reguliert wurden. Auch sollte nicht in den Hintergrund geraten, dass die damalige Philosophie in einem

praktischen, alltagsnahen und staatsstauglichen Kontext verstanden wurde. Vor dem Hintergrund einer autoritären herrschaftsgeleiteten hierarchischen Gesellschaft, in der Leibeigenschaft und Sklaverei sowie Krieg zum Alltag gehörten, erscheint der Wunsch einer Loslösung von Tugenden und den damit verbundenen Philosophien selbstverständlich. Auch Naturgesetze und das Ausgeliefertsein des Menschen an die Naturgewalten prägten, anders als heute, den Blick auf Gerechtigkeit.

Stände beruhen auf dem Bild eines Organismus, in dem unterschiedliche Einzelteile zusammenwirken. Die Stände bilden, wie es bei Platon ausführlich dargelegt wird, zusammen ein organisches Ganzes.³⁴⁷ Auf diese Weise herrscht der Glaube vor, dass die Gesellschaft auch in einem organischen Zusammenhang funktioniert. Die Mitglieder unterschiedlicher Stände leben in friedlicher Koexistenz. Während die Stände durch eine starre Struktur charakterisiert sind (denn in der Regel gilt, dass Güter und Privilegien von Generation zu Generation weitergegeben werden) ist die Klassengesellschaft, die der Standesgesellschaft historisch folgt, etwas flexibler angelegt.³⁴⁸

Die *Klassengesellschaft* zeichnet sich nicht durch den Glauben an naturgegebene organische Zusammenhänge aus. In ihr werden Vertragsverhältnisse zwischen verschiedenen Klassen definiert.³⁴⁹ Der Begriff ‚Klasse‘ wird folgerichtig oft mit dem Begriff ‚Klassenkampf‘ assoziiert, weil im Gegensatz zur Standesgesellschaft Differenzen kämpferisch ausgetragen werden.³⁵⁰ Gekämpft wird um Kapital, um Besitz; eine soziale und politische Identität wird durch das aufbegehren z.B. der Arbeiter gegen die feudale Herrschafts- und Rechtsordnung erreicht.³⁵¹ Verschiedene Klassen sind, wenn sie nicht miteinander im Kampf liegen, durch gegenseitiges Interesse an- und miteinander verbunden. Klassen sind dynamischer als Stände, da sie durch gesellschaftliche Entwicklungen beeinflusst werden. Das Klassenbewusstsein ist an die Verfügbarkeit ökonomischer Mittel gebunden.³⁵² So wird z.B. unterschieden in reiche und arme oder besitzende und besitzlose Klasse bzw. Selbständige, Angestellte und Arbeiter.³⁵³

Während in der Standesgesellschaft Beruf und Stand zusammengehören, gilt in der Klassengesellschaft die Regel: „*Der Beruf ist überwachsen und überwuchert durch das Geschäft.*“ (Tönnies 1982, 624)³⁵⁴

Eine Sozialstrukturanalyse auf dem Klassenbegriff aufzubauen, ist laut Rainer Geißler (1990) nicht mehr zeitgemäß. Der Begriff *Schicht*, der, wie sich im Folgenden noch herausstellen wird, in der heuti-

³⁴⁷ Vgl. zur Idee des Guten und zum Organismusgedanken Mayer-Tasch 1991, Bd.1, 65 f.. Der Organismusgedanke ist z.B. vergleichbar mit der bei Platon verwendeten Metapher des Körpers eines Lebewesens. Der Kopf, der Rumpf und die Gliedmaßen wirken danach zusammen. Abhängigkeiten und Verbindungen zwischen den Einzelteilen erscheinen auch im Staat natürlich und gottgegeben. Sie werden durch die kosmische Ordnung, die Gesetze der Natur vorgegeben. Eine Aktualisierung und Transformation erfährt der Organismusgedanke auch in den Theorien von Lovelock 1992, Prigogine 1992 und Maturana 1982.

³⁴⁸ Vgl. Tönnies 1982, 622 f.

³⁴⁹ Vgl. ebd.

³⁵⁰ Vgl. ebd., 625 ff.

³⁵¹ Vgl. dazu z.B. Beck 1986, 130 f. Differenzierungen finden sich auch bei Bourdieu 1982/87, 171 ff.

³⁵² Stände werden z.B. definiert durch verschiedene Aufgaben und Funktionen von Personengruppen. (Bei Platon haben z.B. die Wächter die Aufgabe, über die Herrscher zu wachen, die Herrscher, die Aufgabe, zu befehlen etc.)

³⁵³ Vgl. ebd., 622 ff.. Dazu auch in folgenden Abschnitten Bourdieu 1982/87 u. Georg 1998.

³⁵⁴ Vgl. ebd. Dazu ist zu erläutern, dass nicht der Beruf, sondern das Vermögenskapital in der kommerziellen Gesellschaft von herausragender Bedeutung ist. Anhand amtlicher Einteilungen in z.B. Eigentümer, Inhaber, Besitzer wird deutlich, dass diese die Klassen konstituieren. Die Berufsgruppen (z.B. Lehrer, Handwerker, Arbeiter) stehen dahinter zurück.

gen soziologischen Forschung weitestgehend ungebräuchlich ist, wird von Geißler als treffend für die industrielle Gesellschaft angesehen. Der Autor grenzt den Schichtbegriff vom Klassenbegriff ab. Er spricht davon, dass dieser zunehmend verwässert, z.B. durch den enormen Anstieg des Einkommens des gesamtgesellschaftlichen Bruttosozialproduktes seit den 60er Jahren. Auch der Anstieg des Bildungsniveaus in den westlichen Industrienationen trägt seinen Teil zur Auflösung älterer Ungleichheitsstrukturen bei. Die moderne Sozialstruktur, so Geißler, ist differenzierter, komplexer und damit unübersichtlicher geworden als die Klassenstruktur. Zwar ließe sich die moderne Gesellschaft nicht mehr mit dem Begriff der Klassen beschreiben, dennoch bliebe die soziale Ungleichheit in der Gesellschaft erhalten. Diese Ungleichheit existiert heute nun zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen.³⁵⁵ Geißler bezieht sich auf eine 1930 formulierte Definition des Schichtbegriffs von Theodor Geiger (1930, 32 ff.).³⁵⁶

Geißler knüpft an diesem Punkt an und stellt die These auf, dass eine Umschichtung der gesellschaftlich dominanten Schichtungen stattfindet.³⁵⁷ Der Beruf verliert an Bedeutung (z.B. durch lange Ausbildungszeiten, flexible Arbeitszeiten und Teilzeitarbeit, frühen Ruhestand). Die Bildung gewinnt im Vergleich zur Zugehörigkeit zu einer Berufsgruppe an Bedeutung für die Schichtzugehörigkeit und für die Verwirklichung der Lebenschancen.³⁵⁸ Anhand von drei Bereichen, der ‚schichtspezifischen Bildung‘ (1990, 89)³⁵⁹, den ‚schichtspezifischen Partizipationschancen‘ (1990, 89) und den schichtspezifischen Bestrafungen (1990, 89 f.) will Geißler die Einflussbereiche der Schichtzugehörigkeit auf die Verwirklichung der Lebenschancen für die heutige Zeit nachweisen. Die Auswertungen einer statistischen Untersuchung zeigen auch, dass ‚der Apfel immer noch nicht weit vom Stamm fällt‘. Sowohl die Studienchancen, die Partizipationschancen als auch Bestrafungen im juristischen System verteilen sich in Deutschland unterschiedlich auf verschiedene Bildungsschichten.

3.6.2 Lebensstilforschung

Im Gegensatz zu Ständen, Klassen und Schichten, wird in *Lebensstiltheorien* die derzeitige Veränderung der Sozialstruktur optimistischer gesehen, als es von Geißler dargestellt wurde. Beck (1986, 140) formuliert z.B. *„Der Schichtungsbegriff ist in diesem Sinne ein liberalisierter Klassenbegriff, ein Klassenbegriff im Abschiedszustand, ein Übergangsbegriff, dem die soziale Realität der Klassen bereits unterer*

³⁵⁵ Vgl. dazu Geißler 1990, 81

³⁵⁶ Vgl. Geißler 1984. Der Autor führt aus, dass der Schichtbegriff zwar vor und nach Geiger vielfach eingesetzt wird (z.B. bei Weber 1976, 84), von den meisten Autoren werde der Schichtbegriff allerdings nicht genügend definiert und differenziert, sondern z.T. einfach synonym mit den Begriffen *Klasse* und *Stand* verwendet. Geiger (1930, 32, 39) definiert den Begriff der Schicht als allgemeinen Oberbegriff. Schicht sei eine historische Typisierung, während Stände, Klassen und Kasten historische Sonderformen von Schichten darstellen, die in bestimmten Gesellschaften oder Entwicklungsstufen von Bedeutung sind. Diese Sonderformen verlieren nach Geiger aber mit der Zeit wieder an Relevanz, wie die Geschichte zeigt. Für Geiger ist der Begriff Schicht die Basiskategorie von Sozialstrukturanalysen.

³⁵⁷ Vgl. ebd., 91 f.

³⁵⁸ Die Studienchancen nach Berufsgruppen des Vaters, Schulwahl nach Berufsstatus des Vaters (Geißler 1983, 84) (in %). Anteil der Studienanfänger an Wissenschaftlichen Hochschulen an den Gleichaltrigen der jeweiligen Herkunftsgruppe (in %).

³⁵⁹ Lebenschancen definiert Geißler grob in *„Chancen auf die Verwirklichung von Lebenszielen, die in einer Gesellschaft im allgemeinen als erstrebenswert angesehen werden“* (1987, 3).

den Händen verschwimmt". Die Chancen, individuelle Lebensziele zu verwirklichen, ließen sich heute nicht mehr entlang der Stände-, Klassen-, oder auch Schichtmodelle erklären. Diese reduzieren, so ist in der Lebensstilforschung nachzulesen, soziale Zugehörigkeit auf das ökonomische Kapital, auf den Berufsstatus und das Bildungsniveau.³⁶⁰ Solche Bezugspunkte lassen sich im Zuge der gesellschaftlichen Entwicklungen in einem liberalen demokratischen Staat nicht aufrecht halten. Mit dem Anstieg des Einkommens- und Bildungsniveaus habe eine Veränderung der gesellschaftlichen Sozialstruktur stattgefunden, die für weitreichende Demokratisierungsprozesse Mut macht. Unabhängig von dem Einfluss familiärer und religiöser Traditionen kann sich demnach jede Person freier entfalten.³⁶¹

Der Zwang, zwischen unzähligen (Handlungs-)Optionen wählen zu müssen, bildet die Schwierigkeit, eine zufriedenstellende Lebensbewältigung zu realisieren. Der Wunsch, sich von autoritären Zwangsstrukturen befreien zu wollen, tritt damit in den Hintergrund. Sozialstrukturanalysen, die u.a. mit dem ‚Lebensstilbegriff‘ arbeiten, basieren auf der Erkenntnis, dass eine Individualisierung in der Gesellschaft stattfindet. Besonders die Auseinandersetzungen um die *Postmoderne Gesellschaft* markieren den Rahmen, in dem sich diese Diskussionsprozesse um Individualisierung und Lebensstile entfalten. Als wichtiger Stellvertreter ist der Soziologe Ulrich Beck (1986, 205 ff.) mit seiner ‚Individualisierungsthese‘ zu benennen. In seinem Buch „*Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*“ erläutert Beck sein Individualisierungskonzept und macht es anschlussfähig für die Umweltsoziologie.³⁶²

Nach Beck (1986) geht mit dem technisch-ökonomischen Fortschritt eine Enttraditionalisierung der Lebensformen und die Entwicklung einer Vielfalt von Lebensstilen einher. Aus zunehmend mehr Lebensbereichen werden sozial-moralische Verhaltensnormen zugunsten eines ‚individuellen Utilitarismus‘ verdrängt.³⁶³ Im Zuge der Betrachtung gesellschaftlicher Strukturen werden in der Lebensstilforschung Ungleichheiten der Lebensbedingungen und Möglichkeiten des individuellen Handelns analysiert. Die Lebensstilforschung ist als überwiegend sozio-kulturelle Betrachtungsweise der Gesellschaft zu verstehen, die von einer Wahlfreiheit oder auch einem Zwang zur Wahl zwischen einer Fülle von Optionen ausgeht.³⁶⁴ Lebensstile sind sowohl abhängig vom ‚kulturellen Kapital‘, vom sozialen Milieu, vom Alter und den damit verbundenen unterschiedlichen Lebensphasen als auch von der Zugehörigkeit zu verschiedenen Subgruppen.³⁶⁵

³⁶⁰ Vgl. dazu die Implikationen in den Ansätzen von z.B. Schulze 1992, Lüdke 1989, 1990; Zapf 1987; SINUS Milieuforschung bzw. Lebensweltforschung 1992.

³⁶¹ Ausführlich zu dieser These und im Überblick o.g. Autoren sowie. z.B. Reusswig 1994, Beck 1986.

³⁶² Vgl. Beck 1986, 205 ff.

³⁶³ Der Begriff „Utilitarismus“ geht historisch auf ein hedonistisches Weltbild zurück (vgl. u.a. Schulze 2001, Kap. 2.1.). Er beinhaltet den Willen des Individuums, im Eigeninteresse zu handeln bzw. den eigenen Nutzen (wahlweise auch den Nutzen der Gemeinschaft) in den Vordergrund zu stellen. Eine utilitaristische Einstellungen zur Natur zeichnet sich dadurch aus, dem praktischen und materiellen Wert der Natur Priorität einzuräumen (vgl. Schulz, 1986, 124).

³⁶⁴ Erforscht werden private Konsumgewohnheiten und Einstellungen. Lebensstile werden vor allem in den unterschiedlichen Lebensbereichen Freizeit, Konsum und Arbeit untersucht und sind (so die Ergebnisse) mit verschiedenen Konsequenzen für das ökologische Verhalten verbunden. Ausführlich über verschiedene Ansätze vgl. UNESO Verbindungsstelle für Umwelt-erziehung 1998, 81 ff.; Heutmann/Cicak 1996; Reusswig 1994

³⁶⁵ Vgl. Zur Kritik z.B. Georg 1998; Hradil 1990; Bolte 1990; Bourdieu 1982/87

Einerseits kann heute durch den Verlust des Vertrauten und der Traditionen von einer gesellschaftlichen Sinnkrise gesprochen werden; andererseits bietet dieser Loslösungsprozess Raum für die Bildung neuer, frei gewählter Gemeinschaften.³⁶⁶ Lebensstile zeichnen sich durchweg durch Ambivalenzen aus, die Teil der Persönlichkeitsstruktur von Individuen sind. Einen Ansatz, Ambivalenzen zu berücksichtigen, bietet die umweltsoziologisch geprägte Lebensstilforschung. Im Zuge der Betrachtung gesellschaftlicher Strukturen werden Ungleichheiten der Lebensbedingungen und Möglichkeiten des individuellen Handelns analysiert.

Hajer (1995) versteht es als kulturpolitische Aufgabe der ‚Reflexiven Modernisierung‘³⁶⁷, sich mit ‚Ambivalenzen‘ auseinander zusetzen. Die Ambivalenz beinhaltet die widerstreitenden Bedürfnisse nach Freiheit auf der einen Seite und nach Bindung (und der Aufrechterhaltung von Werten) auf der anderen Seite. Während Hajer die Potentiale des gesellschaftlichen Wandels für eine gelingende Bewältigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Konflikte hervorhebt und davon ausgeht, dass z.B. in Großstädten Verteilungskonflikte zwischen *Goods* und *Bads* zu bewältigen sind,³⁶⁸ finden Heine und Mautz (1996) in ihrer Untersuchung eine Ambivalenz zwischen dem Bedürfnis nach Gemeinschaft und Autonomie.³⁶⁹ Diese Ambivalenzen bezüglich der verschiedensten Lebensfragen begleiten jedes Individuum in der Risikogesellschaft. Was im Zuge von Demokratisierungsprozessen erstmals den Anschein der Freiheit und einer neuen Form von Chancengleichheit hatte, wendet sich schon seit einiger Zeit ins Gegenteil und wirft die Frage auf, welche alten Strukturen weiterhin wirksam sind und welche neuen Merkmale zu betrachten sind. Im Folgenden soll zuerst den Kritikern der Lebensstilforschung Beachtung geschenkt werden, um dann integrierende Ansätze, die alte und neue Ungleichheitsstrukturen verbinden, darzustellen.

3.6.2.1 Kritik: Differenzen zwischen kultureller und ökonomischer Sphäre

Die Lebensstilforschung sowie Vertreter/-innen der Postmoderne haben die Abwendung von Gehorsam und staatlicher Autorität und den Kampf gegen die Herrschaft (wie sie in Ständen, Klassen und auch Schichten noch enthalten waren), aufgegriffen und begrifflich geprägt. Diese Ansätze werden aber von verschiedenen Seiten wiederum kritisiert. Im Zentrum der Kritik steht die These, dass Unterschiede zwischen der ökonomischen und der kulturellen Sphäre bis heute wirksam sind, wenn es um die Verteilung (knapper) Güter geht. In der sozio-ökonomischen Sphäre, so die Argumentation der Lebensstilkritiker, gelten nach wie vor die alten Regeln.³⁷⁰

Hradil (1990, 127 ff.) warnt z.B. davor, von einem postmodernen Zeitalter zu sprechen. In der geistigen, politischen und gesellschaftlichen Realität dominieren für Hradil nach wie vor Merkmale der Moder-

³⁶⁶ Vgl. Dubiel 1991; Hajer, 1995, Reusswig 1994

³⁶⁷ Vgl. dazu auch Beck/Giddens/Lash 1996; Beck 1986, 254 ff.

³⁶⁸ Vgl. Hajer 1995, 5 ff. *Goods* sind positive Ergebnisse einer Verteilung. *Bads* umfassen negative Ergebnisse einer Verteilung.

³⁶⁹ Vgl. Kap. 2.4.2 „Ambivalenzen“

³⁷⁰ Dieses Argument wurde vor allem von z.B. Geißler 1990 wie vorher beschrieben ausgeführt.

ne.³⁷¹ Postmoderne Prinzipien haben sich dagegen erst in intellektuellen und moralischen Gedanken spezifischer gesellschaftlicher Kreise (wie der Kunst und Wissenschaft) etabliert.³⁷² In diesem Sinne kritisiert beispielsweise Dangschat (1994, 1996), dass die Lebensstilforschung sozio-ökonomische Differenzen vernachlässigt, die vor dem Hintergrund ansteigender Armut an Bedeutung gewonnen haben. Die sozio-kulturelle Distinktion ersetze nicht eine Theorie sozialer Ungleichheit, sie trage im Gegenteil dazu bei, „ökonomische Brüche durch kulturelle Gegensätze zu verkleistern.“ (Dangschat 1994, 427)

Hradil (ebd., 136) bindet diese Unterschiede an drei Kulturen in der Moderne, die *industriegesellschaftliche Moderne*, die *postindustrielle Moderne* und die *Postmoderne*. Die postindustrielle Moderne sei prägender und tiefergreifender in die sozio-kulturelle Sphäre integriert als die postmoderne Ausrichtung. Dennoch haben sich beide Kulturen, die postindustrielle Moderne und die Postmoderne, nach Hradil (ebd., 134 ff.) nur in der sozio-kulturellen Sphäre verwirklicht. In der ökonomischen Sphäre hingegen seien nach wie vor die Wert- und Handlungsrichtlinien der industriegesellschaftlichen Moderne leitend.

Interessant für die Frage, welche Gerechtigkeitsnormen in unterschiedlichen Kulturen vorherrschen, ist die Ausführung Hradils über ‚Gleichheitsnormen‘. Er unterscheidet in absolute Gleichheit, relative Bedürfnisgleichheit und fortschreitende Gleichstellung.³⁷³ In solchen Gleichheitsnormen werden Verteilungsnormen und das Ausmaß einer Verteilung festgelegt. Dabei geben die Werte, die in einer Kultur dominieren, die Richtung vor, welche Güter als knapp und begehrt wahrgenommen werden.³⁷⁴ Während in der industriegesellschaftlichen Moderne materielle Güter knapp erscheinen, werden in der postindustriellen Moderne Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung als rar erachtet. In Abhängigkeit von der jeweiligen Kultur unterscheiden sich auch die Verteilungsmechanismen, -instanzen und Zuweisungs determinanten für ein knappes Gut.³⁷⁵

Dass sich postmaterialistische Werte im Bereich des Umwelthandelns etabliert haben oder zumindest Voraussetzung für Umwelthandeln sind, vertritt Inglehart (1971). Umweltverhalten wird von ihm als postmaterialistischer Wert gedeutet. Zur Bewältigung der ökologischen Krise sei ein Wertewandel von materialistischen zu postmaterialistischen Werten notwendig.³⁷⁶ Postmaterialistische Werte haben nach

³⁷¹ Vgl. Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“. Vgl. auch Hradil 1990, 127 ff. geht von einem „absoluten“ Modernitätsbegriff aus. Die Moderne zeichnet sich durch lineares Denken, die Steigerung individueller Freiheitsräume, einem Machbarkeitsparadigma, in dem Menschen (scheinbar) unabhängig von der Natur handeln, durch dualistisches Denken (Vertrauen - Vernunft) und technischem Fortschritt aus. Vgl. dazu auch Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“

³⁷² Vgl. Hradil ebd., 134

³⁷³ Vgl. Lautmann 1988 in Hradil 1990, 135

³⁷⁴ Walzers These der komplexen Gleichheit ist ebenfalls darauf ausgerichtet, dass unterschiedliche Bedürfnisse in Hinblick auf die Bewertung von Gütern existieren. Vgl. dazu auch in diesem Kap. 3.3.3 „Geltungsbereich“

³⁷⁵ Vgl. Hradil 1990. So wird in der industriegesellschaftlichen Moderne z.B. durch die Verteilungsmechanismen *Macht* und *Leistung* hinsichtlich materieller Güter konkurriert. Diese werden über den Arbeitsmarkt und den Staat vorrangig an Erwerbstätige verteilt. In der postindustriellen Moderne wird die Möglichkeit des gleichen Zugangs zur Gütern an den Grad der sozialen und psychischen Gesundheit geknüpft. Die Verteilung dieses Gutes wird z.B. durch Gesetze, Wohlfahrt, staatliche Regelungen etc. reguliert, welche wiederum an den Staat und an steuernde Institutionen der Gesellschaft gebunden sind. Diese Regeln gelten für alle Berufsgruppen, soziale Gruppen sowie für die verschiedenen Geschlechter- und Altersgruppen.

³⁷⁶ Die ökologische Krise ist eine Krise der Werte (vgl. Lantermann/Döring-Seipel 1990, 662) auch für die Ökonomie (Immler 1993) und die Ethik (Jonas 1984).

Inglehart (ebd.) nur Personen in materiell abgesicherten Verhältnissen.³⁷⁷ Mit dem Stichwort ‚*silent revolution*‘ (1977) will der Autor ausdrücken, dass bestimmte nachtraditionelle Generationen im Begriff sind, einen Wertewandel hin zu einem gesteigerten Umweltverhalten zu bewirken. Wie schon Maslow (1943) begründet der Autor, dass Bedürfnisse und Werte zusammenhängen. Die Maslow’sche Bedürfnispyramide lässt jedoch auch die Interpretation zu, dass, wenn die Bedürfnisse von materiell abgesicherten Gesellschaften befriedigt sind, die Selbstverwirklichung und nicht die materielle (und soziale) Absicherung Priorität hat.³⁷⁸

Postmaterialistische Werte in Bezug auf Umweltschutz zeichnen sich dadurch aus, dass z.B. die Erhaltung der Natur, menschliche Bedürfnisse und politische Partizipation im Vordergrund stehen (vgl. Inglehart 1977), also mit den Zielen der Agenda 21 konform gehen. Dunlap/Mertig (1996) weisen hingegen eine negative Korrelation zwischen verschiedenen Ausprägungsgraden des Umweltbewusstseins und des materiellen Wohlstands auf internationaler Ebene nach. Das sinkende Umweltbewusstsein in Deutschland³⁷⁹ und damit einhergehend wenig umweltrelevante Handlungen legen m.E. nahe, die Grundlage der Inglehartschen These neu zu prüfen.

Aussagen über die postmodernen Ansätze und über die Lebensstilforschung sind m.E. nicht direkt vergleichbar, zumal die Forschungen bezüglich der Inhalte und Variablen ein breites Spektrum aufweisen. Für die vorliegende Arbeit ist von Bedeutung, welche Ansätze eine Kritik an Lebensstilansätzen beinhalten und gleichzeitig neue Formen der Wahlfreiheit einbeziehen.

3.6.2.2 Integrative Ansätze zur kulturellen und sozio-ökonomischen Sphäre

Im Folgenden werden zwei Ansätze dargestellt, die charakteristisch für die o.g. Kombination sind.

Pierre Bourdieu ist wohl der bekannteste Soziologe, der eine Differenzierung klassischer soziologischer Sozialstruktur-Ansätze erweitert hat. Bourdieu (1982/87) verbindet *Klassenstrukturen* mit dem *Lebensstilkonzept*. Während die Erhebung von Lebensstilen von der Annahme ausgeht, dass absolute Chancengleichheit aller Mitglieder einer Gesellschaft möglich wäre, beinhaltet Bourdieus integrativer Ansatz etwas anderes. So sprechen Bourdieu und auch Passeron (1971) von der „*Illusion der Chancengleichheit*“, ein Titel, der später in die Überschrift „*Die feinen Unterschiede. Zur Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*“ (Bourdieu 1982/87) übergeht. Die von Hradil geforderte Differenzierung in ökonomische und kulturelle Sphären (bzw. deren Vereinbarung) wird in der Konzeption von Bourdieu also umgesetzt. Durch seine Differenzierung in drei Klassenstrukturen (herrschende Klasse, Mittelklasse und Arbeiterklasse) und Ebenen des Kapitals integriert Bourdieu horizontale und vertikale Hierarchisierungen, die sich wie folgt zusammensetzen.

³⁷⁷ Auch in der UBA-Studie (1998, 232 f.) wird noch von postmaterialistischen Wertorientierungen ausgegangen.

³⁷⁸ Das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung ist in Maslows Bedürfnispyramide die letzte und höchste Stufe. Die freie Entfaltung der Persönlichkeit bildet das Grundmotiv für menschliches Handeln. Wenn die ersten vier Bedürfnisse befriedigt sind, wächst die Motivation nach Selbstverwirklichung.

³⁷⁹ Vgl. Kap. 2.2.3 „Umweltbewusstsein als Sammelbegriff“ und 2.2.4 „Korrelate des Umweltbewusstseins“

Er unterscheidet *drei Formen vertikaler Hierarchisierung*:

1. Das *ökonomische Kapital*, damit sind die monetären Handlungsprozeduren von Personen gemeint;
2. das *kulturelle Kapital*, das unterteilt wird in (a) korporiertes Kapital (ansozialisierte kulturelle und ästhetische Codes), (b) objektiviertes Kapital (d.h. der Besitzstand kultureller Güter) und (c) institutionalisiertes kulturelles Kapital (womit die Bildungstitel gemeint sind, die sich eine Person anzueignen vermochte).³⁸⁰
3. das *soziale Kapital*, damit meint Bourdieu funktionierende soziale Netzwerke.³⁸¹

Horizontale Hierarchisierung mit den vertikalen Merkmalen nach Bourdieu:³⁸²

- ? *Herrschende Klasse* (ökonomisches Kapital: Handels- und Industrieunternehmen; soziales Kapital: Freie Berufe, Führungskräfte und Ingenieure in der Privatwirtschaft; kulturelles Kapital: Hochschullehrer, Kunstproduzenten und Lehrer höherer Schulen.),
- ? *Mittelklasse* (ökonomisches Kapital: Altes Kleinbürgertum, d.h. Kleinkaufleute und Handwerker; soziales Kapital: medizinisch-soziale Dienstleistungsberufe, mittlere Führungskräfte im Bürodienst und Handel; kulturelles Kapital: Kulturvermittler, Hauptschullehrer und mittlere Führungskräfte der Verwaltung) und
- ? *Arbeiterklasse* (ökonomisches Kapital: Vorarbeiter, Facharbeiter, Angelernte und Hilfsarbeiter; soziales Kapital: Unterscheidung nicht mehr möglich; kulturelles Kapital: nicht bestimmbar).

Wie Bourdieu fasst auch Georg (1998) sein Lebensstilkonzept weiter als andere Autoren. Er verbindet *Lebensstile und soziale Lage*. Für ihn geht es in der Lebensstilforschung um die „*Transformalien ungleicher Ressourcenverteilung in ungleichen Lebenspraxen*“ (Georg 1998, 92). Lebensstile gehen über strukturelle Zwänge hinaus.³⁸³ Der individuelle Gestaltungsspielraum, der den einzelnen Gesellschaftsmitgliedern zugesprochen wird (zumindest in kulturellen und expressiv-ästhetischen Lebensbereichen) schreibt den Unterschied zur Kategorisierung in Klassen und Schichten fest.

Georg (1998, 98) unterscheidet *drei Dimensionen von Lebensstilen* auf der analytischen Ebene:

1. die *soziale Lage* (z.B. ökonomische und kulturelle Ressourcen und Restriktionen, soziale Netzwerke, sozio-ökonomischer Status sowie die horizontalen Merkmale Geschlecht, Alter, Stellung im Lebenszyklus, Kohortenzugehörigkeit, Region, Wohnumgebung),
2. die *mentale Ebene* (z.B. individuelle und kollektiv geteilte Lebensziele, Wertorientierungen sowie bereichsspezifische Einstellungen),

³⁸⁰ Vgl. Bourdieu 1982/87, 143 ff., 181

³⁸¹ Nach Georg (1998, 65) vernachlässigte Bourdieu aber das soziale Kapital in seinen empirischen Analysen.

³⁸² Die Systematik wurde aus Georg (1998, 68) herausgearbeitet.

³⁸³ Nach Georg (1998, 92) sind Lebensstile „*relativ stabile, ganzheitliche und routinisierte Muster von expressiv-ästhetischen Wahlprozessen*“.

3. die *Ebene des ästhetisch-expressiven Verhaltens* (z.B. Kulturkonsum, Freizeitverhalten, Wohnungsausstattung, Ernährungsgewohnheiten, Kleidung und Outfit, Interaktionsverhalten und Mitgliedschaften).

Nach Georg (ebd., 93) sind horizontale und vertikale Merkmale der sozialen Lage die Basis, auf der durchgängig ähnliche Erfahrungen gemacht und Handlungspotentiale ausgebildet werden. Diese finden sich dann im jeweiligen Lebensstil wieder. Für die Mitglieder eines Lebensstilkollektivs haben subjektive Sinnstrukturen die Funktion, Identität zu stiften. Sie schaffen eine Abgrenzung nach außen (zu anderen Lebensstilgruppen) und damit Distinktion nach innen (soziale Schließungsprozesse).³⁸⁴ Untersuchungen über Lebensstile dienen immer weniger nur der Festlegung ästhetisch-expressiver Ausrichtungen.³⁸⁵ Sie werden umfassender angelegt und wahlweise, mit (anscheinend) längst abgelegten Klassifikationsstrukturen kombiniert. Darüber hinaus sind weitere Faktoren nach Georg von Bedeutung.

3.6.2.3 Aspekte der sozialen Lage

Wie bereits mehrfach erwähnt wurde, verändern sich im Verlauf der Geschichte die Gesellschaftsformen und damit die Auffassungen über Gerechtigkeit sowie die Beurteilungskriterien für soziale Ungleichheit. Aspekte der sozialen Lage sind in der Soziologie in den Hintergrund geraten und werden immer noch zu wenig berücksichtigt. Georg (1998, 43 ff.) benennt verschiedene neue Ungleichheitskriterien und Dimensionen, denen zusätzlich zu den Dimensionen Einkommen, Bildung und Berufprestige immer mehr Bedeutung zukommt. Es sind: regionale Disparitäten, ethnische Herkunft, Geschlecht, Alter, Kohortenzugehörigkeit, staatliche Transferzahlungen und sonstige Ungleichheitsdimensionen, die im Folgenden näher erläutert werden.

Räumliche Segregation als Teil Aspekt *regionaler Disparität* zeichnet sich durch unterschiedliche Ausstattung der Infrastruktur und durch unterschiedliche Einflussmöglichkeiten der Bewohner/-innen aus, etwa an der stofflichen und symbolischen Gestaltung urbaner Räume mitzuwirken.³⁸⁶ Soziale Disparität lässt sich demnach regionsspezifisch ausmachen und generell in Differenzierungen zwischen Stadt- und Landbewohner/-innen wiederfinden.³⁸⁷

Obwohl in der bundesdeutschen Forschungslandschaft vielfach erwähnt wird, dass die Zuweisungskriterien für *ethnische Herkunft* und *Geschlecht* in Untersuchungen über soziale Ungleichheit einzubeziehen sind, stehen die Arbeiten zu diesen Themen einerseits weit hinter den eignen Ansprüchen und andererseits hinter den Untersuchungen aus dem angloamerikanischen Raum zurück.³⁸⁸ Georg (1998, 44 ff.)

³⁸⁴ Vgl. dazu auch Weber 1976, 23 ff. sowie andere Lebensstiltheoretiker.

³⁸⁵ Diese Differenzierung der Forschungsbereiche wird von Georg 1998, 93 f. ausgearbeitet.

³⁸⁶ Vgl. z.B. Georg 1998, 43 ff.; Dangschat 1996, 1994, 426 ff.; Giddens 1988, 161 ff.

³⁸⁷ Im Zuge der Veränderungen und Sanierungen der Städte berichten Blasius (1993) und Dangschat (1996, 1994, 1991) auch von sozialen Umschichtungsprozessen, die mit Gentrification, vor allem von armen und alten Bewohner/-innen einhergehen. Hinsichtlich der strukturellen Ungleichheit zwischen Stadt- und Landbewohner/-innen vgl. z.B. Seel (1993, 101 ff.) über die Strukturkräfte der Gesellschaft und Bertram/Dannenbeck (1990) über Unterschiede bezüglich weiterführender Bildung.

³⁸⁸ Dass das Kriterium ethnische Herkunft in die soziale Ungleichheitsforschung zu integrieren ist, bemerken u.a. Georg 1998, 44 f.; Müller 1992, 39; Kreckel 1987, 94. Die Forschungen über die Vernachlässigung der Kategorie Geschlecht werden vor allem in vielen feministischen Arbeiten aufgeführt.

stellt heraus, dass sowohl die ethnische Herkunft als auch die Kategorie Geschlecht zu fast allen Gesichtspunkten sozialer Ungleichheit Bezüge aufweisen. So verdienen beide Gruppen (Ausländer/-innen und Frauen) zwischen 20 und 25 % weniger, sind zumeist belastenderen Arbeiten ausgesetzt, seltener in Führungspositionen anzutreffen und ergreifen insgesamt Berufe mit geringerem Sozialprestige.³⁸⁹ Der soziokulturelle Wandel und damit die Veränderung der gesellschaftlichen Verhältnisse im Hinblick auf die Pluralisierung der Lebensstile wird nicht nur dem fortschreitenden technisch-ökonomischen Wandel zugeschrieben, sondern auch der damit einhergehenden Emanzipation der Frau.³⁹⁰ Die zunehmende sozioökonomische Unabhängigkeit der Frauen trägt demnach zu ihrer Autonomie und zur Veränderung der familiären Strukturen bei. Dennoch, so belegen es die o.g. „Verdienstbescheinigungen“, existieren im Hinblick auf die Kategorie Geschlecht weiterhin fundamentale Ungleichheiten.³⁹¹

Auch bezüglich der *Kategorie Alter* hat sich im Verlauf der Geschichte einiges getan. Während in der Antike das fortgeschrittene Alter mit Weisheit assoziiert wurde und dementsprechende gesellschaftliche Wertschätzung fand, existiert diese Anerkennung heute nur noch bedingt. Mit der Enttraditionalisierung geht für diese soziale Gruppe, die ja nicht mehr in die arbeitsteilige Struktur der Großfamilie eingebunden ist, ein Verlust an gesellschaftlicher Achtung und Nutzen einher. Soziale Benachteiligung in den verschiedensten lebenswichtigen Bereichen ist die Folge. Georg (1998, 46) arbeitet heraus, dass sowohl das biologische Alter, welches sich z.B. durch eine Verringerung der Leistungsfähigkeit und dem Verlust an Attraktivität auszeichnet, als auch das soziale Alter, welches insbesondere in der Zeit der Erwerbstätigkeit differenziert wird, ein sehr bedeutsames Kriterium für die Zuordnung sozialer Ungleichheit ist. So spielt z.B. in Klassentheorien die Nacherwerbsphase keine Rolle.³⁹² Der Verlust an Einkommen und Status in der Nacherwerbsphase wird nicht berücksichtigt.

Eine strittige Debatte betrifft Aspekte der sozialen *Ungleichheit für Kinder*.³⁹³ Auch Rawls zieht in seinem liberalistischen Konzept ‚Fairness als Gerechtigkeit‘ ganz deutlich eine Altergrenze nach unten. Wie bereits erwähnt, sind nach Rawls nur ‚Vollmitglieder‘ der Gesellschaft berechtigt, Entscheidungen für Freiheit und Gleichheit zu treffen.³⁹⁴ Kinder sind in seiner Auffassung apodiktisch Ausgeschlossene, wenn es darum geht, wichtige gesellschaftliche Entscheidungen zu treffen. Obwohl Vertreter der Postmoderne davon ausgehen, dass Kinder z.B. in Patchwork-Familien schon früh zu persönlicher Reife und Verantwortung aufgefordert sind, werden bei Rawls weder Altersgrenzen noch Checklisten definiert,

³⁸⁹ Vgl. dazu bezogen auf die Jahre 1989 und 1990 z.B. Geißler 1992, 158, 247 f.; Kreckel 1992, 235; Hanefeld 1987 (Sozio-Ökonomisches Panel); Hradil 1987, 44.

³⁹⁰ Vgl. dazu u.a. Beck/Sopp 1997, 13 ff.; Berger/Hradil 1990, 3, 9, 40; Beck 1986, 208 f.

³⁹¹ M.S. Rerrich (1994, 210 ff.) findet in ihrer Untersuchung zudem ein weiteres Rudiment traditioneller weiblicher Rollen. Frauen tragen nach wie vor die Verantwortung für die Regelung des Familienalltags. Entweder die Frau des Hauses oder eine zweite angestellte oder verwandte Frau organisieren den Familienalltag. Nur ausgesprochen zaghaft ändere sich die Verteilung des „Da sein für andere“ zwischen den Geschlechtern. Vgl. dazu auch ausführlich Rerrich 1993; Beck, Beck-Gernsheim 1990

³⁹² Vgl. ausführlicher dazu auch Kohli 1990, 392 ff.

³⁹³ Schon Beck (1986, 209) verweist auf die veränderte Stellung von Kinder und Jugendlichen im Zeitalter der Individualisierung. Vgl. u.a. auch Rosenmayr 1985; Horstein 1985

³⁹⁴ Vgl. dazu in diesem Kap. 3.3.2 „Personenbegriff“

wie die Rechte von Kindern einbezogen werden könnten. In seiner Konzeption lassen sich m.E. reife Vollperson nicht eindeutig von unreifen Personen unterscheiden.³⁹⁵

Nach Bourdieu (1982/87, 237 ff.) sind generationsabhängige ungleiche Lebensbedingungen und -chancen, die *Kohortenzugehörigkeit* also, zentrales Differenzierungsmerkmal sozialer Ungleichheit mit z.T. lebenslangen Konsequenzen. Knappheits- und Benachteiligungserfahrungen wirken sich auf die wahrgenommene und reale Situation der Angehörigen einer Kohorte aus. Sie bleiben beispielsweise auf einem bestimmten Status stehen, der einer folgenden Generation von Anfang an leichter zugänglich ist. Benachteiligungserfahrungen einer Generation führen oftmals dazu, dass Altes in neue Situationen hineingetragen wird. Möglichkeiten der Chancengleichheit werden so durch alte Frustrationserfahrungen überdeckt.³⁹⁶

Weitere *Stigmatisierungs- und Ungleichheitsebenen* existieren auf der Ebene staatlicher Versorgungsleistungen. Durch staatliche Versorgungsleistungen werden (seit den 70er Jahren) nicht nur z.B. des Bildungs- und Sicherungssystems verändert, sondern auch die regionalen Strukturen und die Gestaltungen der Städte wird beeinflusst.³⁹⁷ Georg (ebd.) verweist auf die fehlende konzeptionelle und systematische Analyse dieser Kategorie.

Eine weitere Stigmatisierung und Ungleichheit ist dort auszumachen, wo es um *Obdachlose und Behinderte* geht, die nicht nur bezüglich ihrer Freizeitaktivitäten strukturell benachteiligt sind, sondern auch im Hinblick auf Mobilität und soziale Anbindung.³⁹⁸

3.6.3 Besitzstands-, Bedürfnis- und Leistungsgerechtigkeit

Eine weitere Querdimension bilden die Gerechtigkeitsprinzipien der ‚Besitzstands‘-, ‚Bedürfnis‘- und ‚Leistungsgerechtigkeit‘.³⁹⁹ Diese Prinzipien werden sowohl in unterschiedlichen Staatsformen und Institutionen als auch individuell verschieden eingesetzt. Sie werden u.a. von Huber (1995a, 87 ff.) wie folgt definiert:

Wenn von Gerechtigkeit im Kontext staatlicher Handlungen die Rede ist, hat zumeist die Wahrung der Besitzstände Priorität. *Besitzstandsgerechtigkeit* ist daher eine zentrale Dimension, die als Grundlage von Gesetzen und Regelungen des Erwerbs und der Vererbung von Gütern Gültigkeit besitzt. Das Prinzip der Besitzstandsgerechtigkeit kann sich dabei sowohl auf den (gesetzlich geregelten) Schutz sozialer

³⁹⁵ Vgl. zur Beteiligung von Kindern in verschiedenen Agenda-Projekten z.B. PsychPlan 2001 (www.jugend-agenda.de)

³⁹⁶ In der Umweltpsychologie differenziert beispielsweise Jaeggi (1993) in Personen aus der Kriegsgeneration und Personen, die der Nachkriegsgeneration angehören. Traumatische Kriegserfahrungen verändern die Wahrnehmung oft dahingehend, dass bedrohliche Situationen (z.B. die Auswirkungen des Reaktorunfalls in Tschernobyl) verharmlost, abgewehrt oder gar nicht erst wahrgenommen werden.

³⁹⁷ Vgl. ausführlicher Georg 1998, 47 f. In unmittelbarem Zusammenhang zu staatlichen Transferleistungen steht die von Bolte (1990, 27) lokalisierte Ungleichheit, die sich in der Infrastruktur von Wohnquartieren nachweisen lässt. Dadurch und auch unabhängig von der infrastrukturellen Lage werden im Freizeitbereich z.B. alleinerziehende Mütter, kinderreiche Familien und Schichtarbeiter im Vergleich zu Angestellten (zumeist männlichen Geschlechts) benachteiligt.

³⁹⁸ Vgl. zu den verschiedenen Aspekten ausführlicher z.B. Georg 1998, 48 f.; Hradil 1987, 31 ff.

³⁹⁹ Vgl. z.B. Zacher 1983, 82; Bierhoff 1998, 124 ff.

Rechte (z.B. der Renten- und Urlaubsansprüche) wie auch auf die Erhaltung von rechtmäßig erworbenen materiellen Gütern beziehen.⁴⁰⁰

Bei der *Bedürfnisgerechtigkeit* steht staatliches Handeln in der Pflicht, eine kollektive Bedürfnisentfaltung und Bedürfnisdeckung (z.B. durch staatliche Versorgung) für die Bürger/-innen zu gewährleisten. Dieses Prinzip herrscht nach Huber im Sozialismus vor. Eine minimale Bedürfnissicherung wäre z.B. dann gewährleistet, wenn die Sicherung des Existenzminimums staatlicherseits beabsichtigt ist. Bierhoff (1998, 124 f.) fasst für die Ebene Mikrogerechtigkeit in persönlichen Beziehungen zusammen, dass das Bedürfnisprinzip im Gegensatz zum Leistungsprinzip steht. Es wird relevant, wenn persönlichen Identitätsbeziehungen vorherrschen (z.B. in Familie, Freundeskreis etc.), die dazu veranlassen, die Bedürfnisse von Personen aus dem unmittelbaren Bezugs- und Beziehungsrahmen anderen vorzuziehen. Eine andere Anwendung des Bedürfnisprinzips wird im Zusammenhang mit der Begünstigung der Bedürfnisse von ‚schwachen Personen‘ relevant.⁴⁰¹

Das Prinzip der *Leistungsgerechtigkeit* beinhaltet eine Verteilung von Gütern, Rechten und Pflichten proportional zu den Leistungen, die (individuell) erbracht werden. Dieses Prinzip charakterisiert den Liberalismus mit dem Kernelement der freiheitlichen (also auch leistungsorientierten) Verteilung verschiedener Güter.⁴⁰² Das Leistungsprinzip wird auch in anderen Ansätzen gültig.

Bezüglich der Verteilung von Gütern, Rechten, Pflichten und Lasten wird im Nachhaltigkeitsdiskurs zusätzlich das *Prinzip der Gleichverteilung* (jedem das Gleiche) angeführt.⁴⁰³ Diese Position entspricht in Bezug auf materielle Güterverteilungen einem extremen sozialistischen Ansatz, wie er z.B. von Karl Marx vertreten wurde.⁴⁰⁴ Sie ist aber m.E. insofern strittig, als nicht deutlich wird, ob eine Gleichverteilung proportional z.B. nach Leistung, nach regionalen Bedürfnissen oder sonstigen Differenzierungsmerkmalen aufzuteilen ist, oder ob eine absolute Gleichverteilung unabhängig von der zu verteilenden Ressource erfolgen soll.⁴⁰⁵ Huber (ebd., 95) formuliert in diesem Sinne, dass sowohl der Konservatismus, der Sozialismus und der Liberalismus mit verschiedenen Prinzipien, wenn auch nicht in ausgeglichenem Maße, arbeiten. Ein sozialer Ausgleich, wie er im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ angestrebt werde, könne nur durch eine ausgewogenes Maß der drei Prinzipien (Besitzstands-, Bedürfnis- und Leistungsgerechtigkeit) gewährleistet werden. Nicht prinzipielle Entscheidungen seien zu fällen,

⁴⁰⁰ Vgl. zu verschiedenen Facetten liberaler Formen der Besitzstandsgerechtigkeit auch Nozicks (1975, 151) sowie das Verteilungsprinzip nach Pareto (vgl. dazu Huber 1995a, 82; Schulenburg 1992, 128 ff.).

⁴⁰¹ Auf der Ebene individueller Verteilungspräferenzen wird das Bedürfnisprinzip im Gegensatz zum Leistungsprinzip meist geltend, wenn im Freundeskreis bzw. im familiären Zusammenhang Gewinne aufgeteilt werden (vgl. Bierhoff ebd., 124 f.). Kinder im Alter von 5-6 Jahren verteilen häufig nach dem Bedürfnisprinzip, weil in dieser Entwicklungsphase Verteilungsdifferenzen als ungerecht wahrgenommen werden (vgl. Wender 1986). Das Bedürfnisprinzip widerspricht dem Prinzip der absoluten Gleichheit. Es gehört eher zur Gemeinwohlorientierung. Wenn nur die Bedürfnisse anderer (nicht die eigenen) benannt werden, gehört es zu altruistisch angepasstem Verhalten.

⁴⁰² Vgl. Huber 1995a, 87. Insbesondere im extremen Liberalismus herrscht die Ansicht vor, dass Verteilungen über den Markt, also auch durch individuelle Leistung geregelt werden.

⁴⁰³ Vgl. dazu auch Kap. 1 „Gerechtigkeit ≠ Gleichheit; Schulze 2001, Kap. 1.2; Renn/Pfister 1997, 6 ff. Bierhoff 1998, 125 ff. unterscheidet im Kontext psychologischer Differenzierungen in absolute und relative Gleichheit. Vgl. dazu auch Kap. 4.3.1 „Equity und Inequity

⁴⁰⁴ Vgl. dazu Huber 1995a, 94 f.

sondern es seien von Fall zu Fall ausgelotete, situationsspezifische und problemangemessene Entscheidungen angemessen, um Gerechtigkeit im Sinne der Nachhaltigkeit annähernd zu verwirklichen.⁴⁰⁶

3.6.4 Zusammenfassung

Die Auseinandersetzung mit verschiedenen Kategorien sozialer Ungleichheit zeigt, dass in unterschiedlichen Gesellschafts- und Staatformen verschiedene Gerechtigkeitsbegriffe gültig werden. Das Verhältnis Staat – Bürger/-innen oder auch Staat - Wirtschaft steht dabei im Vordergrund. In herrschaftsdominierten und autoritär ausgerichteten Staatssystemen (wie es in der Stände-, Klassen- und zum Teil auch der Schichtkategorisierung noch der Fall war) sind die Machtverhältnisse, Aufgabenaufteilungen und Chancen, welche Position eine Person in ihrem Leben erreichen kann, noch eindeutig vorgegeben. Ein Wechsel dieser Festlegung in Hinblick auf das Verhältnis Staat - Bürger fand in den 60er Jahren durch die Ablösung von zweckrationalen, einseitig herrschafts- und kapitalausgerichteten Hierarchisierungen statt. Während in einigen Ansätzen der Lebensstilforschung der Fokus auf neue Wahlmöglichkeiten und Handlungsfreiheiten gerichtet ist, betonen die Kritiker, dass weiterhin sozio-ökonomische Ungleichheit, auch im Hinblick auf die Querdimensionen, z.B. ethnische Herkunft, Geschlecht und Alter, dominiert. Allenfalls existiere Wahlfreiheit in der sozio-kulturellen bzw. ästhetischen Lebenssphäre.

Die von den Kritikern der Lebensstilforschung vertretene Spaltung in zwei Sphären wird von den integrativ ausgerichteten Lebensstilansätzen (z.B. Bourdieu und Georg) berücksichtigt. Sie verbinden alte Strukturen (z.B. Klassenstrukturen und Aspekte der sozialen Lage) mit neuen Wahlfreiheiten (z.B. die Wahl der Bezugsgruppen und ästhetische Aspekte).

In Abhängigkeit vom Einsatz der Verteilungsprinzipien wie z.B. der Besitzstands-, Bedürfnis-, und Leistungsgerechtigkeit lassen sich zudem Einordnungen unterschiedlicher Verteilungspräferenzen treffen. Eine ausgewogene Mischung ist auch im Hinblick auf die Verwirklichung von Nachhaltigkeit und damit Gerechtigkeit und Chancengleichheit von Bedeutung.

⁴⁰⁵ Vgl. dazu Kap. 1.3.4 „Kritik 4: Gerechtigkeitskonzeption“; Autoren und Inhalte zur kritischen Betrachtung des Prinzips der Gleichverteilung.

⁴⁰⁶ Dazu auch Pfister/Renn ebd.

3.7 Zusammenfassendes Fazit

Im vorliegenden Kapitel wurden verschiedene Aspekte historischer, politisch-philosophischer und struktureller bzw. institutioneller Zusammenhänge aufgezeigt, die den Rahmen für individuelle Gerechtigkeitsvorstellungen verschiedener Interessengruppen bilden. Es hat sich herausgestellt, dass im Wesentlichen dualistisch argumentiert wird. Die Genese des Gerechtigkeitsbegriff von der Antike bis zur Vertragstheorie verdeutlicht dabei die Abwendung von der ‚Tugendethik‘ (d.h. der Integration von z.B. Verstand, Gesetz, leibliche Befindlichkeit und Tat) hin zu einer Dominanz von ‚Vernunft und Ratio‘. Daraus resultiert (so lässt sich m.E. der Liberalismus-Kommunitarismus-Diskurs und die Debatte um die Relevanz von Lebensstilen, Individualisierung und Postmoderne interpretieren) eine Spaltung des Menschen in zwei dualistisch gedachte Bereiche oder auch Lebenssphären. Die Genese des Gerechtigkeitsbegriffs wird heute in der Auseinandersetzung widerstreitender Auffassungen neu geführt.

Den äußeren Anlass für diese Auseinandersetzung bildet vor allem der viel besprochene Steuerungsverlust des Staates gegenüber dem Bürger. Die Kommunitaristen erklären dementsprechend, dass durch die Trennung in politische und moralische Person bei Rawls, durch den Anspruch auf universelle Urteilsbildung bei z.B. Kant und durch die Ausgrenzung von partikularen Interessen und subjektiv wertenden Urteilsbildungen, die aus der Bindung in sozialen Zusammenhängen getroffen werden, der Steuerungsverlust des Staates befördert wird. Bürger/-innen fehlt es an Möglichkeiten zur Identifikation, zur Beteiligung und zum Engagement. Der Dualismus zwischen politischer und moralischer Person ist also nicht aufrecht zu erhalten, wenn die Akzeptanz zwischen Staat und Bürger/-innen gezielt verbessert werden soll.

Die Auseinandersetzung um Kategorien sozialer Ungleichheit beinhaltet im Grunde ähnlich polarisierende Aspekte. So stellen einige Lebensstilforscher/-innen den Aspekt Wahlfreiheit in den Vordergrund, während z.B. Hradil (1990) strikt in sozio-ökonomische und sozio-kulturelle Sphären trennt. Einige Autor/-innen polarisieren m.E. in dieser Hinsicht wie Rawls die Bereiche Wirtschaft, Politik, berufliches Leben und private sinnlich-ästhetische Aspekte. Im Privaten stehen die subjektiven Bedürfnisse nach Wohlbefinden, sinnlicher und ästhetischer Erfüllung und Selbstverwirklichung im Vordergrund, während im beruflichen und öffentlichen Lebenskontext im Extrem die Regeln des objektiven, vernünftigen, nutzenorientierten und rationalen Handelns Gültigkeit besitzen.

Diese Dualismen lassen sich m.E. nicht aufrecht erhalten, weil verschiedene Sphären systemisch betrachtet in Zusammenhang stehen, gerade dann, wenn sie auf den ersten Blick als komplett unterschiedlich dargestellt werden. In diesem Sinne formuliert auch Dubiel (1991) seinen Standpunkt. Immer schon hätten altruistische Werte z.B. in der familiären, der religiösen und traditionellen Gemeinschaft von z.B. Nachbarschaften mit extremen utilitaristischen Orientierungen zusammengewirkt. Tugenden und altruistische Orientierungen seien nun, da diese Werte durch neue Lebensformen verkümmert seien, wieder zu integrieren. Auch Walzer wägt situations- und problemabhängig verschiedene Gerechtigkeitsbegriffe ab.

Gerechtigkeit sei keinesfalls universell, sondern im Kontext verschiedener Lebenssphären und kultureller Spezifika zu verstehen. Seine Differenzierung in Lebenssphären bleibt dabei nicht auf einem dualistischen Niveau von zwei getrennten Lebensfeldern, sondern verbindet Aspekte von liberalistischem Denken traditionslosgelöster Gesellschaften mit Verlangen nach Bindung in lokalen Gemeinschaften und differenzierten Lebensbereichen. An dieser These setzt auch Huber (1995a) für die Verteilungsprinzipien Besitzstands-, Bedürfnis- und Leistungsgerechtigkeit an. In einer Staatsform, die dem Leitbild der Nachhaltigkeit folgen will, seien diese Kriterien im ausgewogenem Maße, situations-, problem- und fallspezifisch einzusetzen.

Schließlich setzen auch Bourdieu (1982/87) und Georg (1998) bei der Integration der sozio-ökonomischen und der sozio-kulturellen Sphäre an. M.E. wird dies besonders in der Anerkennung deutlich, dass trotz neuer Freiheiten, partizipativer Möglichkeiten und weitgehender beruflicher Chancenvielfalt Hierarchien und schon bei der Geburt gelegte Weichen der sozialen Lage sich nicht einfach ‚in Luft aufgelöst haben‘, sondern nach wie vor eine Rolle spielen. In den genannten Ansätzen werden also beide Einflussbereiche in Zusammenhang gebracht.

4 Psychologische Gerechtigkeitstheorien

4.1 Einleitung

4.1.1 Kapitelüberblick

Im vorliegenden Kapitel wird *Gerechtigkeit* aus psychologischer Sicht beleuchtet. Durch die Anbindung verschiedener theoretischer Forschungsausrichtungen an die Umweltpsychologie wird ein Zusammenhang mit Forschungen zum Umweltverhalten hergestellt.

Für die Fragestellung der vorliegenden Untersuchung nach ‚Verteilungskonflikten im öffentlichen Straßenraum - Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen‘ ist dieses Kapitel zur Einordnung, zum Verständnis und als Verbindungsglied zwischen philosophischen und individuellen Aspekten der Verteilungsgerechtigkeit von Bedeutung. Ziel ist, Basisannahmen über das subjektive Erleben von Gerechtigkeit zu verstehen und verschiedene Facetten zu betrachten, die in der Forschung dem gerechten Verhalten zugeordnet werden können. Der Begriff ‚Gerechtigkeit‘ wird in den Forschungsarbeiten nur sehr spärlich verwendet. Gerechtigkeit ist Teil von ‚equity‘, ‚Altruismus‘, ‚moralischem und verantwortungsbewusstem Verhalten‘. Folgende Theorien, die gleichzeitig eine Gliederung des vorliegenden Kapitels repräsentieren, werden betrachtet:

- Im *ersten Abschnitt* werden (*ökologisch*)-*soziale Dilemmata*, in denen Verteilungskonflikte erhoben werden, dargestellt. Dem folgt eine Definition von *Werten und Werthaltungen*, die für die Bewältigung komplexer Situationen in komplexen (*ökologisch*)-sozialen Dilemmata von Bedeutung sind. Es wird herausgearbeitet, welche Verhaltensmerkmale (und Werthaltungen) einen nachhaltigen Menschen nach Dollase (1999) auszeichnen und welche nicht.
- Im *zweiten Abschnitt* werden Ansätze entfaltet, die auf der rational-choice-Theorie basieren und den Umgang mit Verteilungskonflikten erklären (wie die equity-Theorie), sowie ein psychologisches Abwägungsmodell für altruistisches und geplantes Verhalten (z.B. Schwartz/Howard 1981, Ajzen 1991). Die Orientierung am individuellen Nutzen wird in diesen psychologischen Theorien z.B. auf die Verteilung materieller und immaterieller Güter bezogen.
- Im *dritten Abschnitt* wird der *strukturgenetische Ansatz zur Moralentwicklung* von Kohlberg/Candee (1984) dargestellt. Diesem wird kritisch dazu die Theorie Gilligans (1996/84) gegenübergestellt. Ergänzt wird dieser Abschnitt durch Beiträge, die beide Richtungen integrieren und in der Umweltpsychologie entstanden sind (z.B. Eckensberger et al. 1999; Hoff et al. 1995).
- Im *vierten Abschnitt* des vorliegenden Kapitels werden *sozialpsychologische Theorien* erörtert. Diese basieren auf der Kritik an der rational-choice-Theorie und der strukturgenetischen Moraltheorie einerseits und ergänzen diese andererseits um die *Aspekte der Rollenverpflichtung* und der *Rolle von Emotionen*, die demnach im Falle verantwortungsbewussten Verhaltens wirksam werden.

Das vorliegende Kapitel wird abgerundet durch den Vergleich der verschiedenen Theorien im zusammenfassenden Fazit.

4.2 Zum Verständnis von Verteilungskonflikten: Definitionen, Grundlagen und wünschenswerte Eigenschaften

Im Folgenden werden drei Teilbereiche erläutert, die dem Verständnis von Verteilungskonflikten dienen sollen:

1. Das Stichwort *Allmende-Klemme*, hinter dem sich die Bearbeitung von Verteilungskonflikten verbirgt,
2. Definitionen und die Erforschung von *Werten und Werthaltung*, die sowohl im Zusammenhang mit der Bewältigung von Verteilungskonflikten eine Rolle spielen als auch den Umgang mit ‚Natur‘ determinieren, und
3. die *Merkmale*, die nach z.B. Dollase (1999) einen *nachhaltigen Menschen* auszeichnen, der im Sinne einer Gemeinschaftsorientierung in der Lage ist, eigene Interessen zurückzustellen und zu kooperieren.

4.2.1 Allmende–Klemme

Wenn Umwelthandeln im Zusammenhang mit Gerechtigkeit erklärt und verstanden werden soll, steht die Frage im Vordergrund, welche psychologischen Regeln bei der Verteilung knapper Güter wirksam werden. Die Handlungsprinzipien des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ stehen dabei zur Diskussion. Aus ihnen geht hervor, dass die Umwelt für alle Menschen jetzt und in Zukunft lebenswert sein soll.⁴⁰⁷ Umwelt wird als *gemeinschaftliches Gut* aufgefasst, das erhalten, gepflegt und geachtet werden soll.

In einigen psychologischen Ansätzen steht Gerechtigkeit auf der einen Seite und Nachhaltigkeit auf der anderen Seite zur Debatte. Umweltpsycholog/-innen forschten, bevor der Begriff ‚Nachhaltige Entwicklung‘ populär wurde, schon ausgiebig über Merkmale menschlichen Verhaltens in *sozialen und ökologisch-sozialen Dilemmata*. Zentrale Fragen dieser Forschungen sind z.B.: Wie verhalten sich Personen, ‚die in der Klemme sitzen‘ und ein nur knappes, hochbegehrtes, z.T. auch lebenswichtiges Gut zur Verfügung haben? Teilen diese Menschen oder wollen sie nach dem Nutzenmaximierungsprinzip alles für sich einnehmen? Wählen sie eher eine kooperative Strategie oder eine konkurrenzorientierte? Sehen sie eigene Möglichkeiten und Chancen, etwas zur Erhaltung der Umwelt beizutragen oder sind sie der Meinung, dass nur der Staat, die Wirtschaft oder andere Bürger die Verantwortung für eine Veränderung in Richtung Umweltschutz bewirken können?

Solche und ähnliche Fragen, die verschiedene Ausprägungen von ökologisch-soziale-Dilemmata beinhalten, werden vorzugsweise in Forschungsarbeiten zur sogenannten „Allmende-Klemme“ (Spada et al. 1985) untersucht. Dieser aus der Sozialpsychologie stammende Ansatz diente ursprünglich der Betrachtung

⁴⁰⁷ Vgl. dazu Kap. 1.2 „Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung“

tung von Konfliktsituationen und deren Bewältigung. Das ‚Gefangen-Dilemma‘ und dazugehörige Untersuchungsmethoden des „*prisoner-dilemma-game*“ (Rapoport/Chammah 1965) dienen der Eruiierung von Verhaltensstilen, die in Allmende-Konstellationen angesteuert werden.⁴⁰⁸ Das Gefangen-Dilemma beinhaltet eine künstliche Situation, in der zwei Gefangene unabhängig von einander verhört werden. Kooperieren sie, ist der Gewinn am höchsten. Rivalisieren sie, ist der Gewinn geringer, und verfolgen sie unterschiedliche Strategien (A rivalisiert, B kooperiert), dann ist der Gewinn von A am höchsten und von B dementsprechend niedriger. Bei Entscheidungen für oder gegen Umwelthandeln stellen sich Situationen als noch komplexer und unüberschaubarer dar als in (einfachen) sozialen Konfliktsituationen.

Ernst/Spada (1993, 18) fragen: „*Was macht es uns eigentlich so schwer, rechtzeitig unser Verhalten zu verändern und den lokalen wie globalen Katastrophen gegenzusteuern?*“ und „*Welche Denkmuster liegen unserem so kurzfristigen Umgang mit der Umwelt zugrunde?*“

Die Autoren stellen zur Beantwortung dieser Fragen *charakteristische Merkmale von ökologisch-sozialen-Dilemmata* zusammen. Demnach entsteht durch die Abhängigkeit zwischen Mensch und Umwelt sowie der Menschen untereinander eine eingeeengte Situation, die durch zusätzliche Komplexität zu emotionaler und kognitiver Überforderung führt und dadurch Selbstzerstörung evoziert.⁴⁰⁹

Zwei eng verbundene Aspekte charakterisieren nach Ernst/Spada (ebd., 1993) ökologisch-soziale Dilemmata. Auf der einen Seite nutzen alle Beteiligten eine natürliche Ressource, ohne die Gesetzmäßigkeiten ihrer Regenerationskapazität genau zu kennen. Die Möglichkeiten der Ausbeutung dieser Ressource wird durch ihre Wachstumskapazität begrenzt und beinhaltet, dass bei Übernutzung irreparable Schädigungen entstehen können. Für diese Seite halten die Autoren fest, dass zeitlich verzögerte Rückmeldungen über die Schädigungen Unüberschaubarkeit und Fehlverhalten verursachen.⁴¹⁰ Die andere Seite betrifft die Gewinn- bzw. Verlust-Relation.⁴¹¹ Während im Fall der Nutzung einer natürlichen Ressource direkt ein Gewinn resultiert, folgen die Verluste durch Schädigungen zeitverzögert. Die Gewinnbilanz fällt zudem höher aus als die Bilanz der Verluste, denn die Gewinne erhält jeder Nutzer. Die Schäden durch Übernutzung treffen dagegen alle gleich. So ist der Nutzen im allgemeinen größer als der Anteil des Schadens.⁴¹²

Für die Schadensseite ist zudem festzuhalten, dass die Folgen lokalen Handelns global sind und vor Ort nicht unmittelbar gesehen und erlebt werden können.⁴¹³ Aufgrund der komplexen Struktur solcher Dilemmata werden Bewältigungsstrategien benötigt, die die Faktoren Komplexität und Dynamik einbezie-

⁴⁰⁸ Vgl. ausführlich dazu auch Feger 1972

⁴⁰⁹ Vgl. Ernst/Spada 1993, 18. Sie beziehen sich auf den Biologen Garrett Hardin 1968, der dieses Abhängigkeitsverhältnis erstmals konstatierte.

⁴¹⁰ Vgl. dazu u.a. auch Kruse et al. 1990, 4 f.; Schahn 1996a; Preuss 1991

⁴¹¹ Vgl. Ernst/Spada 1993, ebd.

⁴¹² Vgl. ebd.

⁴¹³ Vgl. dazu u.a. ausführlich bei Preuss (1991, Teil II, Kap. 5-8) über die „*Nicht-Erfahrbarkeit*“ der Umweltkatastrophe, die daraus resultierende „*Nicht-Bewertbarkeit*“, „*Nicht-Verkraftbarkeit*“ und „*Nicht-Handlungsfähigkeit*“.

hen.⁴¹⁴ Das bedeutet, dass in dem vorliegenden Kapitel die Dynamik von Gerechtigkeit, verschiedene theoretische Ansätze und Auffassungen abgewogen und diskutiert werden.

4.2.2 Einfluss von Werten auf Umwelthandeln

Um Lösungsansätze und -präferenzen in ‚Allmende-Klemme‘ ausfindig zu machen, stellt sich die Frage, ob und inwiefern Werte und Werthaltungen eine Rolle spielen. *Werte* und *Werthaltungen* sind nach Urban (1986) eine Teilkomponente des Umweltbewusstseins.⁴¹⁵ Inwieweit und ob sie Umweltverhalten bedingen, wird in der Literatur kontrovers diskutiert. Im vorausgegangenen Kapitel wurde bereits kritisch auf die Inglehart'sche These eingegangen, die besagt, dass postmaterialistische Werte in industriell hochentwickelten Ländern chancenreich sind.⁴¹⁶

In der Psychologie werden in unterschiedlichen Themenfeldern individuelle Werte und Werthaltungen erforscht. Die Fähigkeit, Werturteile fällen zu können, entwickelt sich, so die Theorie, im Verlauf der frühkindlichen Entwicklung.⁴¹⁷ Werte und Werthaltungen können sich aber auch in späteren Alters- und Lebensphasen (neu) konstituieren.⁴¹⁸

„Werte, [sind] eine nur aus der Beziehung eines Subjekts zum Objekt dem Objekt zugefügte und vom Subjekt als besondere Einschätzung erlebte Eigenschaft; keine objektive Eigenschaft an sich.“ (Dorsch 1987, 748)

Durch „Wertungen“ (Stiksrud ebd.) wird die Beziehung eines wertenden Subjektes (Person) zu einem Objekt hergestellt. Das Objekt wird somit zum „Wertgegenstand“ (ebd.). „Werthaltungen“ (Dorsch ebd., 748 f.) beinhalten die Einstellungen und Gesinnungen eines Subjektes. In der Psychologie interessieren vor allem die Entstehung von Werten, das Werterleben und damit verbunden individuelle sowie gruppenspezifische Wertorientierungen.

Werte und Werthaltungen, psychologisch definiert, lassen auf eine Präferenzlogik schließen.⁴¹⁹ Sie zeigen das Wertungs-Bezugssystem z.B. im Fall von normreguliertem Verhalten. Werte und Werthaltungen hängen eng mit menschlichen Bedürfnissen zusammen, denn sie dienen als Grundlage für konkrete Wertentscheidungen und zur Befriedigung von Bedürfnissen.⁴²⁰

Lantermann/Döring-Seipel (1990, 632 f.) arbeiten die Bestimmungsfaktoren von Werten und Werthaltungen heraus und zeigen auf, inwiefern und unter welchen Bedingungen Werte für das (Umwelt-

⁴¹⁴ Diese Erkenntnis ist in der umweltpsychologischen Forschung Tenor.

⁴¹⁵ Vgl. dazu auch Kap. 2.2.3 „Umweltbewusstsein als Sammelbegriff“

⁴¹⁶ Vgl. dazu auch Kap. 3.6.2.2 „Integrative Ansätze zur kulturellen und sozio-ökonomischen Sphäre“ und Kap. 1.2.3.1 „Ziele und Indikatoren“

⁴¹⁷ Vgl. u.a. Bierhoff/Montada 1988

⁴¹⁸ Vgl. dazu Stiksrud 1988, 848

⁴¹⁹ Vgl. Westmeyer 1984

⁴²⁰ Vgl. Rath 1993, 727, Lantermann/Döring-Seipel 1990, 632 ff. Vgl. dazu auch Kap. 3.6.2.2 „Integrative Ansätze zur kulturellen und sozio-ökonomischen Sphäre“. Bezüglich des Zusammenhangs von Werten und Bedürfnisbefriedigung werden z.B. Verbindungen zur Maslowschen Bedürfnispyramide hergestellt.

)Handeln relevant sind. Dabei basiert der Ansatz des Autorenteam auf einer konstruktivistischen Definitionen über Werte und Werthaltungen.⁴²¹

- ‚Werte‘ werden als Teil einer sozialen Konstruktion von Wirklichkeit aufgefasst.⁴²² Kommunikation spielt bei der Übermittlung von Werten eine entscheidende Rolle, da die Werte sprachlich vermittelt und konstruiert werden. Werte bilden die Grundlagen für Begründungen, Rechtfertigungen und sind die Basis für die Beurteilung von Ereignissen und Handlungen sowie der sprachlichen Auseinandersetzung in Kulturen, Gesellschaften und Gruppen.⁴²³
- Wenn von ‚Werthaltungen‘ einer Person die Rede ist, dann sind gesellschaftlich konstruierte Werte gemeint, die in das individuelle Wertsystem aufgenommen und ihm angepasst werden. Individuelle Bewertungen sind durch diesen Prozess interindividuell vergleichbar.
- Die ‚Handlungsrelevanz‘ von ‚Werten‘ und ‚Werthaltungen‘ wird über den Grad affektiver Signifikanz bestimmt.⁴²⁴ Das bedeutet, dass Werte und Werthaltungen nur dann motivierend und handlungsleitend sind, wenn emotionale und affektive Prozesse aktiviert worden sind, also das unmittelbare Erleben von Personen betroffen ist.⁴²⁵ Graumann und Willig (1983) zeigen, dass Werten nur im Fall bewusst und konkret erfahrener Situationen motivierende und handlungsregulierende Funktion zukommt. Reither (1985) stellt im Gegensatz dazu fest, dass Situationen mit einem hohen Grad an Bedrohlichkeit Diskrepanzen zwischen Wert und Handlungen begünstigen. In besonders bedrohlichen Situationen gelte das Hier-und Jetzt-Prinzip zur Regulierung der Emotionen.
- Die ‚Wertigkeit‘ bzw. ‚Werthaftigkeit‘, die einem Ereignis, einer anderen Person oder einer Sache beigemessen wird, basiert auf *interaktionalen Konstrukten*, weil sich die Bewertung im Verlauf von Interaktionen zu Valenzen (aus Interaktionen von Personen mit verschiedenen Zielen) formiert.⁴²⁶ Die Wertigkeit hat „*Aufforderungscharakter*“ (Lewin 1926) und ist „*Anreiz*“ (Heckhausen 1989) für Handlungen.
- Subjektive Werthaltungen dienen dazu, die Umwelt zu interpretieren und sie auf Kohärenz und Ordnung zu prüfen.⁴²⁷ Sie können Unbestimmtheit reduzieren (vgl. Dörner 1985) und eine Integration in den sozialen Kontext vereinfachen. Für individuelle Handlungen bedeutet dies, dass Werthaltungen u.a. Orientierungs- und Anpassungsfunktion besitzen.

Im Umweltbereich sind der Einfluss von Werten und die daraus resultierenden Werthaltungen zu einem Objekt auf das Umwelthandeln bisher noch wenig geklärt.⁴²⁸ Werte werden zwar als ein Bestimmungsfaktoren des Umweltbewusstseins definiert, allerdings befassen sich nur wenige Forschungen ausdrück-

⁴²¹ Vgl. auch Graumann/Willig 1983

⁴²² Vgl. ebd.

⁴²³ Über Rechtfertigungen vgl. auch Fuhrer/Wölfing 1997, 14

⁴²⁴ Mit dem Begriff „*affektive Signifikanz*“ meinen Lantermann/Döring-Seipel (1990, 633), dass nur Werte und Werthaltungen, die die Person signifikant affektiv oder emotional tangieren (z.B. durch Bedrohung, Bestätigung etc.) Handlungsrelevanz auslösen.

⁴²⁵ Vgl. ebd.; Jones/Gerard 1967, 159

⁴²⁶ Vgl. Lantermann/Döring-Seipel ebd.; Graumann/Willig ebd.

⁴²⁷ Vgl. Lantermann/Döring-Seipel ebd.; Sampson 1985

⁴²⁸ Vgl. dazu Kap. 2.2.3 „Umweltbewusstsein als Sammelbegriff“ und 2.2.4 „Korrelate des Umweltbewusstseins“

lich mit dem Zusammenhang zwischen Werten und Verhalten im Umweltbereich. Exemplarisch für die Werteforschung im Bereich des Umwelthandelns steht eine Studie von Lantermann, Döring-Seipel und Schima (1992) über Werte, Gefühle und Unbestimmtheit wird dieser Zusammenhang explizit thematisiert.⁴²⁹

Insgesamt lässt sich aus dieser Untersuchung und aus den Arbeiten von Graumann und Willig (1983) schließen, dass Werte und Werthaltungen sehr wohl Einfluss auf tatsächliches Verhalten haben. Voraussetzung ist allerdings, dass es sich um konkrete Werte und Handlungsbereiche handelt.⁴³⁰

Besonders bedeutsam für die Erweiterung der Umweltverhaltensforschung ist m.E. die Erkenntnis, dass Werte und Bedürfnisse miteinander verbunden sind, denn die Umwelt-Wertigkeit steigt dann im Ansehen von Personen, wenn Umwelt vermag, Bedürfnisse wie z.B. Wohlbefinden, Zugehörigkeit und Freiheit von externen Zwängen zu genügen.⁴³¹

Zudem knüpft an dieser Stelle eine nicht überschaubare Vielfalt an Literatur an, die sich mit *Ethik und Werthaltungen im Verhältnis Menschen - Natur* auseinandersetzt.⁴³² Im Wesentlichen wird diese Auseinandersetzung um eine anthropozentrische Argumentation auf der einen Seite und eine physiozentrische Argumentation auf der anderen Seite geführt, die hier nur in den Grundzügen angedeutet werden kann.⁴³³

In der *anthropozentrischen Argumentation*, die auch in der Agenda 21 vertreten wird, geht es im Mensch-Natur-Verhältnis vorrangig um das Wohlergehen des Menschen. In dieser utilitaristischen Einstellung gegenüber der Natur ist der praktische und materielle Wert, der Nutzen der Natur also, für den Menschen leitend.⁴³⁴ Eine Einstellung, die sich am Eigennutz orientiert, ist aber im Sinne des anthropozentrischen Arguments nicht zwingend mit schädigendem und ausbeutendem Verhalten gleichzusetzen. Sie beinhaltet nach Birnbacher (1988, 101 ff.) auch den Aspekt, auf Dauer den größten Nutzen für möglichst viele Menschen zu erhalten (also einen schonenden Umgang mit der nicht-menschlichen Natur zu pflegen). Zerstörerische Ausprägungen des Mensch-Natur-Verhältnisses finden sich in einer „*dominierenden Einstellung*“ (Schulz 1986, 124) des Menschen gegenüber der Natur, die mit dem Wunsch nach Beherrschung und Kontrolle gleichzusetzen ist und in einer „*negativen Einstellung*“ (ebd.). Die letztgenannte Einstellung beinhaltet, dass generell der Kontakt mit der nicht-menschlichen Natur, z.B. mit Tieren gemieden wird, aus Angst oder Abneigung. Den Gegenpol zur Abneigung und gleichzeitig das *phy-*

⁴²⁹ In ihrer Untersuchung fragen sie nach den Auswirkungen von Werthaltungen, Gefühlen und bereichsspezifischem Vorwissen auf Handlungsregulations-Prozesse im Umweltbereich. Das Forscherteam simuliert am Computer eine komplexe Problemsituation mit ökologischer Relevanz. Die Prozesse auf einem Bauernhof bilden das komplexe System, in dessen Abläufe die Versuchspersonen regulierend eingreifen sollen. Entscheidend ist dabei, den Einfluss des Vorwissens und die Gefühlslage der Personen zu beobachten, denn im Falle von emotional außerordentlich gespannten Situationen (affektive Superzeichen [vgl. ebd. 1992, 134 ff.]) werden Informationen komprimiert verarbeitet, für wesentlich erachtete Informationen werden sehr schnell von als nebensächlich bewerteten Informationen getrennt. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass das Vorwissen die Informationsverarbeitung beeinflusst. Personen mit spezifischem Vorwissen und einer ökologischen Orientierung zeigen sich interessanterweise mehr verunsichert als Personen ohne ökologische Orientierung. Die ökologisch Orientierten schalteten ihre Verarbeitung der Situation (wie im Vorfeld auch angenommen wurde) auf emotionszentrierte Umgestaltung um (vgl. ebd. 144 f.).

⁴³⁰ Im Fall affektiver Signifikanz ist unmittelbare Anschaulichkeit nahezu notwendig als Mittel zum Umwelthandeln.

⁴³¹ Vgl. Lantermann/Döring-Seipel 1990, 634

⁴³² Vgl. dazu im Überblick u.a. Schulze 2001; Nida-Rümelin 1996, Bernds 1994, Seel et al. 1993.

⁴³³ Vgl. ausführlich dazu auch Krebs 1996

siozentrische Argument bildet eine „naturalistische Einstellung“ (ebd.). Der Eigenwert der nicht-menschlichen Natur und die Liebe zur Natur als moralisches leidfähiges Wesen steht dabei im Vordergrund.⁴³⁵

Ökologische Werte werden durch die sozialen Normen einer Bezugsgruppe mitgeprägt, z.B. in einer Umweltschutzgruppe.⁴³⁶ Dollase (1999, 1998) bedauert diesbezüglich auch den Verfall religiöser Werte, denn ökologische Wertorientierung wird in der Umweltpsychologie als Teil einer komplexen individuellen Wertkonzeption betrachtet.⁴³⁷ Aufgrund der spezifischen Merkmale, die die ökologische Krise maßgeblich bestimmen, werden aber zur Abwehr von Angst vor den Konsequenzen der ökologischen Krise Barrieren aufgebaut.⁴³⁸ Diese Barrieren verhindern, dass sich neue Werte und Werthaltungen bilden und langfristig etablieren können.⁴³⁹

Die Forschung über Werte bedarf jedoch einer spezifischen Methodik, denn Werte können nicht adäquat durch quantitative Forschungen abgebildet werden.⁴⁴⁰ Wertforschungen sind oftmals zu komplex und sprachlich häufig nicht erfassbar, sondern drücken sich erst im Handeln aus.⁴⁴¹ Lantermann/Döring-Seipl (1990, 638 ff.) schlagen daher vor, dass nach dem Vorbild ihrer Untersuchung Prozessanalysen eingesetzt werden müssen, um die Handlungsrelevanz von Werten zu prüfen.⁴⁴² Wie und inwiefern bestimmte Werthaltungen in der Agenda 21 integriert und gefordert werden, ist Thema der Ausführungen des folgenden Absatzes.

4.2.3 Was zeichnet einen ‚Nachhaltigen Menschen‘ aus?

„Im Zentrum des Umweltschutzes steht der Mensch und die soziale Gerechtigkeit (nicht mehr die Erhaltung der Sumpfdotterblume etc.), denn die Agenda 21 zielt darauf, das soziale Verhalten und Zusammenleben von Menschen zu verändern.“ (Dollase 1999, 17)

⁴³⁴ Vgl. u.a. Schulz 1986, 124

⁴³⁵ Vgl. z.B. Krebs 1996, 350. Sie unterscheidet in *Pathozentrismus*, *Biozentrismus* und *radikalen Physiozentrismus*. Während im *Pathozentrismus* nur Wesen mit moralischen Wert als Wesen erachtet werden, die empfinden und leiden können, werden im *Biozentrismus* alle Wesen mit eigenem moralischen Wert gesehen und im *radikalen Physiozentrismus* sogar die ganze Natur.

Schulz (ebd.) bezieht die folgenden Differenzierungen vor allem auf die Haltung gegenüber Tieren. Er unterscheidet zudem in „*Ökologische Einstellung*“, d.h. Betroffenheit bzgl. der Umwelt wird gezeigt, „*Humanistische Einstellung*“ beinhaltet ein antropomorphisches Interesse an Natur bzw. Tieren, „*Moralische Einstellung*“ beinhaltet die Sorge um Tiere und den Einsatz für deren Rechte sowie die „*Wissenschaftliche Einstellung*“ bedeutete ein physisches und geologisches Interesse an Tieren.

⁴³⁶ Vgl. Mielke 1985

⁴³⁷ Vgl. ebd., Das Wegfallen religiöser Werte und auch Gemeinschaften beinhaltet erstens, dass der Glaube an ein „Leben nach dem Tod“ ersetzt wird durch z.B. ein „Hier und Jetzt Prinzip des Handelns“. Die Bedeutung und Verantwortung für Handlungen nach dem eigenen leiblichen Tod fallen schlicht weg.

Auseinandersetzungen mit dem Wegfallen traditioneller und religiöser Gemeinschaften beinhaltet auch diesbezüglich einen „Wertewandel“ oder „Verfall des Werte“. Vgl. dazu in Kap. 2 „Umweltbewusstseinsforschung“, z.B. Dubiel 1991, Beck 1986 etc.).

⁴³⁸ Vgl. Bernds 1994, Preuss 1993, Richter 1986

⁴³⁹ Vgl. u.a. Lantermann/Döring-Seipel 1990, 662

⁴⁴⁰ Vgl. Rath 1993, 728; Westmeyer 1984; Graumann/Willig 1983

⁴⁴¹ Vgl. u.a. Rath ebd.

⁴⁴² Vgl. dazu Kap. 7 „Methodologie und Methodik“

„Was verlangt die Agenda 21 von unserem Umweltverhalten?“ fragt der Psychologe Rainer Dollase (1999). In verschiedenen Aufsätzen geht er auf die Kriterien einer Persönlichkeit ein, die den Maßstäben der Agenda 21 entsprechen. Dabei nimmt der Autor die ethischen Arbeiten von Rasmussen (1994) auf, der die gewünschte Zielpersönlichkeit und das prozessuale Menschenbild der Agenda 21 in Kriterien umsetzt, die sich aus einer Verbindung der folgenden Eigenschaften, Werthaltungen und Fähigkeiten zusammensetzen:⁴⁴³

- *sustainability* (intergenerationale Gleichheit der Chancen),
- *equity and sufficiency* (distributive Gerechtigkeit), d.h. der Mensch muss teilen können,
- *relationality and adaptability* (alles hängt zusammen), Wissen darüber, dass aktuelles Verhalten globale Auswirkungen hat,
- *frugality* (Genügsamkeit, Sparsamkeit und Mäßigung),
- *biodiversity* (Artenschutz und Aufrechterhaltung lebensfähiger Population, inkl. Mensch in gesunden Lebensräumen in der Zukunft als Wert), konservierendes Interesse am Wohl anderer Lebewesen,
- *humility* (Demut und Anerkennung der Grenzen des Wissens und der Machbarkeit).

Dollases Auslegung nach wird in der Agenda 21 ein *bescheidener, selbstloser und verantwortlicher Mensch* als wünschenswerte Zielpersönlichkeit angesehen.⁴⁴⁴ Diese Ziele der Agenda 21 treffen allerdings, so der Autor, in das ‚Ich-Zeitalter‘.⁴⁴⁵ Den Wertewandel und Wertverlust in einer nicht mehr traditionell ausgerichteten Gesellschaft, der auch im Kapitel 3 ‚der Begriff Gerechtigkeit‘ problematisiert wurde, belegt auch Dollase (1999, 1998). Er führt den Wandel des Selbstbildes von Individuen von den 30er Jahren bis in die 80er Jahre an. Amerikanische Untersuchungen belegen demnach, dass die Werte Bescheidenheit und Selbstlosigkeit seit den 30er Jahren abgenommen haben. Personen nehmen sich heute wichtiger, dieses Selbstbild war früher nicht so ausgeprägt. Auch in den Schulen, so zeigen es die Ergebnisse einer Lehrerbefragung, rangiert das Lehrziel ‚Bescheidenheit‘ auf Platz Nr. 25. Symptomatisch sei auch, dass das Interesse an Kindern abgenommen hat und ein Rückgang an religiöser Zugehörigkeit, die mit dem Glaube an das Leben nach dem Tod verbunden ist, zu verzeichnen ist. So bemängelten Fietkau (1984) und Winter (1981), dass Umweltbewusstsein schon damals eine unstabile Größe in der Gesellschaft war und dass sich in den 80er Jahren eine ökologische Wertorientierung nicht etabliert hat. Fietkau und Kessel (1981) stellen eine Beziehung zwischen politischem Umweltbewusstsein und post-materialistischen Werten her. Demnach müssen in der Zukunft „Normen und Moralvorstellungen hinsichtlich des menschlichen Umgangs mit der Natur“ (Preuss 1991, 68) entwickelt werden, denn Umweltbewusstsein soll als „Bestandteil der Altruismus-Variable“ (ebd.) gesehen werden.

⁴⁴³ Vgl. Dollase 1999, 16 in Bezug auf Rasmussen 1994

⁴⁴⁴ Vgl. Dollase ebd.; vgl. dazu auch Kap. 1.2 „Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung“

⁴⁴⁵ Dollase (1999, 17f.; 1998 4f.) bezieht sich auf Ausführungen der amerikanischen Soziologie über das „Ich-Zeitalter“ (medecade).

Der „*Egotrip*“ (Dollase 1998 im Titel des Aufsatzes) der Angehörigen unserer (industriellen) Gesellschaft wird durch die verschiedensten Prinzipien markiert, die mit extrem ausgerichteten liberalen Auffassungen übereinstimmen. Diese Strömungen heißen die Verfolgung von Eigeninteresse, eine Wettbewerbs- und Fortschrittorientierung nach den Regeln des Marktes gut.

Einen Überblick über verschiedene mögliche Orientierungen gibt der Umweltpsychologe Andreas Ernst (1997). Er systematisiert erfolgreiche und weniger erfolgreiche Strategien bei der Suche nach Lösungsmöglichkeiten von Interessenkollisionen zwischen eigenem und fremden Nutzen. In Anlehnung an diese Strategien lassen sich auch Verhaltensstile einordnen.

Hinter verschiedenen antagonistisch angeordneten Polen stehen unterschiedliche Motive für eine bestimmte Verhaltensausrichtung. Zentral für die folgenden Betrachtung ist zuerst die von Ernst (1997) beschriebene Ausrichtung an Altruismus und Kooperation. Sie steht der Orientierung an Aggression und Kompetition (Wettbewerb) gegenüber. Zwischen diesen Gegenspielern positioniert Ernst den Individualismus. In der Agenda 21 werden die erstgenannten Eigenschaften in den Vordergrund gestellt, d.h. auf der einen Seite *Altruismus* und auf der anderen Seite *Kooperation* als Verhaltensstil, der mit dem Interesse am Ausgleich zwischen eigenem und fremden Nutzen einhergeht. Der *Altruismus* steht in unmittelbarer Nähe zum *Märtyrertum* und der *Selbsterniedrigung*. Diese Richtung markiert auch den Weg zur *Destruktion*. Den ‚Märtyrer‘ beschreibt Ernst (1997) als Menschen, der den fremden Nutzen maximieren will (auch wenn das mit eigenem Verlust verbunden ist). Der ‚Selbsterniedrigende‘ stellt sogar den eigenen Verlust in den Vordergrund.

Wenn ein wie auch immer geartetes *aggressives Verhalten* Priorität hat, ist gemeint, dass von der aggressiven Person nicht mehr den Zielen und Interessen des anderen Vorrang gegeben wird, sondern dass allein die eigenen Interessen beachtet werden. Durch (aggressiv) destruktives Verhalten wird der eigene und der Verlust eines anderen erhöht. Während Ernst (1997) rein aggressives Verhalten als Stil deutet, in dem der Verlust des anderen, nicht die Erhöhung des eigenen Gewinns Beachtung findet, dient eine *Wettbewerbsorientierung* (Competition) dazu, den eigenen Nutzen zu erhöhen - auf Kosten des anderen. Der Individualist fragt nicht mehr nach dem anderen, er hat nur Interesse an der Erhöhung seines Gewinns und bildet damit die Vorstufe zu kooperativem Verhalten.

Was bei Dollase und in der Agenda 21 erstrebenswert klingt, ist allerdings keinesfalls gesellschaftlicher Konsens. Es wird nicht zwingend als politisch korrekt gesehen, Bescheidenheit und Selbstlosigkeit zu praktizieren. Schmidtbauer (1977) hält z.B. diejenigen, die sich maßgeblich altruistisch verhalten, für Personen mit einem Helfersyndrom. Mit Aristoteles gesprochen, muss m.E. auch hier die goldene Mitte zwischen extremen Ausrichtungen gefunden werden. Vor dem Hintergrund einer liberalen Gesellschaft, die (zumindest in der ökonomischen Sphäre) wettbewerbs- und nutzenorientiert ausgerichtet ist, stellt sich die Frage, wie die Psychologie mit ‚*liberalen Persönlichkeiten*‘ auf der einen und ‚*tugendhaften gemeinwohlorientierten Persönlichkeiten*‘ auf der anderen Seite umgeht oder wie diesem im Sinne Walzers Vorstellungen einer komplexen Gleichheit verbunden werden könnten.

4.2.4 Zusammenfassung

In der umweltpsychologischen Forschung werden Verteilungskonflikte unter dem Stichwort ‚Allmende-Klemme‘ und ‚ökologisch-soziale Dilemmata‘ erforscht. Das Forschungsinteresse kreist in diesem Zusammenhang um die Frage ‚Wie können komplexe ökologisch-soziale Dilemmata zufriedenstellend bewältigt werden?‘. Optimale Lösungen wären, wenn weder der Einzelne zu kurz käme noch die Gemeinschaft, sondern beide gewinnen würden. Das Anstreben solcher win-win-Konstellationen bezieht auch die Entität ‚Natur‘ ein, d.h. die langfristige Erhaltung natürlicher Ressourcen.

Ob und inwiefern komplexe ökologisch-soziale Dilemmata bewältigt werden, hängt nach z.B. Lantermann/Döring-Seipl (1990) mit den spezifischen Werten und Werthaltungen im allgemeinen und gegenüber der natürlichen Umwelt zusammen. Diese determinieren in verschiedenen Ausprägungen das (Umwelt-) Verhalten.

Werte, Werthaltungen sowie Verhaltenweisen, die im Rahmen des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und der Agenda 21 wünschenswert und erforderlich sind, beruhen nach Dollase (1999) u.a. auf Bescheidenheit, Wertschätzung der Natur und der Anerkennung, dass sowohl die eigenen Fähigkeiten begrenzt sind als auch die natürlichen Ressourcen. Für die Umsetzung der Agenda 21 sei also ein Wertewandel im Sinne einer Tugendethik erforderlich, der die Grundannahmen einer liberalistischen Gesellschaft in Frage stellt.

4.3 Über Nutzenorientierung und Eigeninteressen

„Gerechtigkeit als rationale Wahl – das ist die Kernaussage der Sozialvertragstheorien.“ (Montada 1998, 414)

Der Sozialvertrag wurde geschlossen, um die irrationalen Anteile von Individuen, z.B. den *Wolf im Menschen* (Hume), den *Kampf aller gegen alle* (Hobbes) oder das Verhalten nach den *Richtlinien des individuellen Begehrens* (Rousseau) entgegenzuwirken.⁴⁴⁶ Auch der Ökonom Adam Smith wird immer wieder angeführt, wenn von der *Legitimation des reinen Eigeninteresses* die Rede ist, weil er einer der Urväter dieser Idee für die Ökonomie ist, die bis heute Gültigkeit besitzt.⁴⁴⁷

Mehr noch, in den Geistes- und Sozialwissenschaften ist die Verwendung der rational-choice-Theorie seit 1986 sogar sprunghaft angestiegen und hat seitdem kontinuierlich zugenommen.⁴⁴⁸ Die Anwendungen dieser Theorie beziehen sich nunmehr nicht mehr nur auf die ökonomische Sphäre, sondern gehen quer durch alle Lebensbereiche vom Lernverhalten über Ehe und Familienangelegenheiten bis hin zur Bildungsfragen.⁴⁴⁹

An dieser Stelle soll die *rational-choice-Theorie* erläutert werden. Die Idee und das Menschenbild, das hinter dieser Annahme des ‚homo oeconomicus‘ steht, ist für die vorliegende Untersuchung von Interesse, weil scheinbar das Gegenteil zum Menschenbild der Agenda 21 markiert wird. Der rational-choice-Ansatz stammt aus der modernen ökonomischen Theorie. Die Ziele des homo oeconomicus beruhen danach auf Eigeninteresse. Menschen wählen aus und wollen mit jeder Handlung den eigenen Nutzen maximieren.⁴⁵⁰ Exemplarisch für den rational-choice-Ansatz steht in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung die Studie von Diekmann/Preisendörfer (1992).⁴⁵¹ Die Autoren differenzieren entsprechend der rational-choice-Logik in Verhaltensbereiche mit ‚hohen Kosten‘ (high-cost) und solchen mit ‚niedrigen Kosten‘ (low-cost). Kostenaufwendige Verhaltensweisen sind demnach schwieriger einzuführen und kommen seltener vor als Verhaltensbereiche mit niedrigen Kosten.

Auch andere Arbeiten gehen in die gleiche Richtung und erklären Verhalten über das Motiv Eigeninteresse.⁴⁵² Welche Merkmale Eigeninteresse überhaupt auszeichnen, veranschaulicht die Auflistung von Dollase (1998). Er benennt neun Punkte, die in der Gesellschaft derzeit vorherrschen und von dem Autor mit selbsterklärenden Redewendungen versehen wurden:

1. *Selektionsprinzip/Wettbewerbprinzip* – ‚Nur der Starke und Gute kann überleben‘
2. *Selbstverantwortungsprinzip* – ‚Jeder ist seines Glückes Schmied!‘

⁴⁴⁶ Vgl. dazu Kap. 3.2 „Geschichte des Gerechtigkeitsbegriffs“

⁴⁴⁷ Vgl. dazu Kals 1999, 268; Montada 1998, 414; Biesecker 1996, 9; Dubiel 1991, 124 f. Über die Werke von Adam Smith vgl. z.B. Thal 1976.

⁴⁴⁸ Vgl. Kals 1999, 271. Die Autorin bezieht sich auf eine Auswertung der Datenbanken „econlit“ und „psylit“ zum Begriff „rational choice“.

⁴⁴⁹ Vgl. ebd. 270

⁴⁵⁰ Vgl. dazu ausführlicher das Forschungs- und Studienprojekt der Rottendorf-Stiftung 1997 sowie Meran 1994

⁴⁵¹ Vgl. dazu auch Kap. 2.4.1 „Gelegenheitsstrukturen“

3. *Leistungsprinzip* – ‚Jeder nach seiner Leistung!‘
4. *Aktivismusprinzip* – ‚Müßiggang ist aller Laster Anfang!‘
5. *Fortschrittsprinzip* – ‚Du musst Dich ändern, Du kannst nicht so bleiben, wie Du bist!‘
6. *Hierarchisierungsprinzip* – ‚Es gibt wertvolle und wertlose Menschen!‘
7. *Adultisierungsprinzip* – ‚Lehrjahre sind kein Herrenjahre!‘
8. *Säkularisierungsprinzip* – ‚Es gibt kein Leben nach dem Tode!‘
9. *Egoismusprinzip* – ‚Du bist Dir selbst der Nächste!‘ (Dollase 1999, 28; 1998, 6f.)

Im Folgenden werden drei Ansätze dargestellt, die m.E. dem rational-choice Ansatz zugeordnet werden können, weil Kosten und Nutzen abgewogen werden. Allerdings wird hier nicht nur von rein ökonomisch-materiellem Nutzen gesprochen, sondern soziale Nutzen und Kosten gehen in einen internen pro- und contra-Vergleich ein.

1. die „*equity-Theorie*“ (Homans 1958, 1961) und „*inequity-Theorie*“ (Adams 1963, 1965),
2. das „*Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns*“ von Schwartz (1977), Schwartz/Howard (1981, 1982) und
3. die „*Theorie des geplanten Verhaltens*“ (TPB) von Ajzen/Fishbein (1980).

In allen drei Theorien wird die Integration und Beachtung von *persönlichen und sozialen Normen* als elementare Bedingung für Verhalten gesehen. In der *equity-Theorie* geht es um die Zufriedenheit bzgl. der Verteilung von materiellen und immateriellen Gütern in sozialen Beziehungen. Im *Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns* und in der *Theorie geplanten Verhaltens* wird von der Annahme ausgegangen, dass Normen prosoziales bzw. altruistisches Verhalten maßgeblich beeinflussen.

4.3.1 Equity und Inequity

In der Agenda 21 wird im Englischen zumeist der Begriff *equity* und *justice* verwendet. Der Begriff *equity* wird, wie die Ausführung über distributive Gerechtigkeit, auch in der Sozialpsychologie zur Erklärung von Allokationsproblemen herangezogen. Equity wird unterschiedlich übersetzt, z.B. mit „*Aufteilungs-gerechtigkeit*“ (Dorsch 1987, 64). Müller/Crott (1984, 219) gehen darauf ein, dass keine zufriedenstellende Übersetzung des Begriffs ‚equity‘ existiert. Bezeichnungen, wie ‚Theorie der Billigkeit und Gerechtigkeit‘ oder ‚Theorie der ausgleichenden, bzw. relativen Gerechtigkeit‘ seien nicht treffend. Lerner (1974) ordnet equity als eine von mehreren möglichen Verwirklichungsformen von Gerechtigkeit ein. Die Begriffe ‚Angemessenheit‘, ‚Gerechtigkeit‘ oder ‚Fairness‘ werden, sofern sie eindeutig zugeordnet werden können, z.B. von Müller/Crott (ebd.) flexibel eingesetzt, wenn die Autoren über die equity-

⁴⁵² Vgl. z.B. Bamberg/Schmidt 1999; Lüdemann 1999; Schröder 1996; Diekmann 1996, 1995; Franzen/Braun 1995

Theorie und Ergebnisse dazu berichten. Das equity-Prinzip wurde schon in der Nikomachischen Ethik des Aristoteles beschrieben und in der ökonomischen Theorie von u.a. John Stuart Mill, Adam Smith und Jeremy Bentham weitergeführt.⁴⁵³ Sowohl der antike Philosoph als auch die Ökonomen stellen heraus, dass zwischenmenschliche Beziehungen auf Geben und Nehmen beruhen.⁴⁵⁴

In der equity-Theorie wird der Anspruch verfolgt, „Voraussagen über das Verhalten von Personen in einer Vielzahl zwischenmenschlicher Beziehungen zu machen“⁴⁵⁵. Die Theorie baut auf dem Prinzip auf, dass Personen in Interaktionen nicht ausschließlich Eigeninteressen verfolgen, sondern ihr Verhalten explizit oder implizit akzeptierten Normen anpassen. Durch diese Normen werden auch die spezifischen Erwartungen von Individuen in Interaktionen und im Hinblick auf das Ergebnis von Interaktionen gesteuert. Soziale Beziehungen werden als Austauschbeziehungen gesehen. Auch hier richtet sich das Verhalten einer Personen in der jeweiligen Beziehung nach (z.T. eigenen) equity-Definitionen. Diese gilt als Bewertungsparameter für die Zufriedenheit oder Unzufriedenheit mit dem Verlauf und den Ergebnissen von Austauschbeziehung.

4.3.1.1 Equity

In der Sozialpsychologie geht Homans (1958, 1961) in seinem *equity-Ansatz* davon aus, dass menschliches Verhalten sich antizipatorisch an seinen Konsequenzen orientiert. In diesem Sinne verfolgen Individuen in Beziehungen das Ziel, sowohl faire als auch lohnende Ergebnisse zu erreichen. Homans (1958, 1961) entwickelte die equity-Theorie sukzessiv in zwei Stufen. Noch 1958 ging er davon aus, dass Individuen an einer absoluten Gewinnleichheit zwischen Interaktionspartnern interessiert sind, selbst wenn die Belohnung und die Kosten, die die Partner/-innen einbringen, unterschiedlich sind.⁴⁵⁶ Für Zweier-Beziehungen galt nach Homans folgende Relationsformel:

$$\text{Gewinn}_{(\text{Person A})} = \text{Belohnung}_{(\text{A})} - \text{Kosten}_{(\text{A})} \quad \text{bzw.}$$

$$\text{Gewinn}_{(\text{Person B})} = \text{Belohnung}_{(\text{B})} - \text{Kosten}_{(\text{B})}$$

Die Annahme, jedes Individuum strebe Gewinnleichheit an, erwies sich allerdings als obsolet, so dass Homans diese Annahme konsequenterweise aufgab und in seiner überarbeiteten Theorie (1961, 1968) durch das *Prinzip der ausgleichenden Gerechtigkeit* ersetzte. Personen erwarten demnach eine Gewinnaufteilung, die proportional zum Einsatz individuell geleisteter Kosten verteilt ist.⁴⁵⁷

Entsprechend seiner theoretischen Korrekturen verfasste Homans eine Formel für Verteilungsgerechtigkeit in Austauschbeziehungen:

⁴⁵³ Vgl. dazu Huseman/Hatfield 1990, 20 f.

⁴⁵⁴ Ebd.

⁴⁵⁵ Müller/Crott, 1984, 218; Walster et al. 1976

⁴⁵⁶ Vgl. dazu auch Gouldner (1960): Reziprozitätsnorm („norm of reciprocity“) als universelles Gerechtigkeitsprinzip, wonach Personen bestrebt sind, Verhaltenweisen ihrer Interaktionspartner zu erwidern (positive wie auch negative).

Gewinn (Person A)	Gewinn (Person B)
Invest. (Person A)	Invest. (Person B)

4.3.1.2 Inequity

Soll die Verhaltensrelevanz von equity und anderen Formen der Gerechtigkeit verstanden werden, so stellt sich die entscheidende Frage ‚was ist, wenn in Beziehungen weder die Bedingungen für absolute noch für proportionale Gerechtigkeit gegeben sind?‘. Nach Adams (1965) findet ein Prozess sozialer Vergleiche statt, in dem das Verhältnis von Einsatz und Nettoeffekt zwischen den beteiligten Person abgeglichen wird.⁴⁵⁸ Kriterien für die Vergleiche sind nach der Ressourcen-Theorie von Foa/Foa (1976) unterschiedliche Behandlungsdimensionen in Bezug auf z.B. Geld, Zuwendung, Anerkennung, Information, Güter und Dienstleistungen. Mit fehlender ‚equity‘, also ‚inequity‘, befasst sich Adams (1963, 1965). *Inequity* erzeugt demnach kognitive Spannung und geht mit der Motivation einher, diese Spannung zu reduzieren. Wenn das equity-Prinzip verletzt wird, resultieren Wut und Ärger bei Benachteiligung und Schuldgefühle bei Übervorteilung.⁴⁵⁹ Individuell unterschiedlich setzen dann (nach Adams) verschiedene Bewältigungsmechanismen ein. Das Spektrum der Strategien reicht dabei von dem Versuch, aktiv etwas zu verändern und dadurch equity wieder herzustellen, über die Veränderung der eigenen Person im Sinne einer Abwehrstrategie.

Dabei wird die eigene Wahrnehmung der Ungerechtigkeit angepasst, sie wird also kognitiv verzerrt. D.h. der geleistete Einsatz und/oder das erwartete Ergebnis wird kleiner oder größer gemacht, als er in Wirklichkeit ist.⁴⁶⁰

Eine Folge von inequity ist, dass Austauschpartner gewechselt werden, um die genannte Spannung aufzuheben. Solche Beziehungsabbrüche werden aber erst dann gewählt, wenn andere Möglichkeiten erfolglos geblieben sind. Dabei gilt auch die Regel, dass die Kognitionen über die eigenen Einsatz- und Ergebniskomponente weniger schnell geändert werden als die Kognitionen über den Interaktionspartner. Zudem sind Einsatzkomponenten, die für das Selbstkonzept zentral sind, resistenter gegenüber einer verzerrten Wahrnehmung als solche, die das Selbstkonzept nur am Rande tangieren.

⁴⁵⁷ Sofern eine dritte Person belohnt, muss sie die Proportionen respektieren. Als Einsatz für die Tauschbeziehung werden unterschiedliche Merkmale verstanden, wie z.B. Alter, Erfahrung, Intelligenz, sozialer Status, Geschlecht, ethische oder soziale Herkunft etc.

⁴⁵⁸ Adams (1965) bezieht hier die „*Theorie der sozialen Vergleichsprozesse*“ von Festinger (1954) ein.

⁴⁵⁹ Vgl. u.a. Huseman/Hatfield 1990, 30 ff.; Müller/Crott 1984, 225 ff. Diese gehen einher mit *psychologischer Reaktanz* und dem Versuch, die Freiheit wiederherzustellen (vgl. u.a. Brehm 1972). Auf Reaktanz als aktive Bewältigungsform folgt *gelernte Hilflosigkeit* (vgl. Seligman 1975) als verinnerlichte Form der Resignation nach mehrfachen Versuchen, equity herzustellen. Zur Übervorteilung vgl. Huseman/Hatfield ebd., 28 f.; Müller/Crott ebd., 228.

Adams 1965 in Müller/Crott 1984, 229 weist auf selbststüchtige Tendenzen hin sowie auf den Versuch, in sozialen Austauschbeziehungen ihren Nutzen zu maximieren. Bei der Verteilung von monetären Mitteln, besonders im Berufsbereich, zeigte sich, dass die Wahrnehmungsschwelle bei Unterbezahlung geringer als bei Überbezahlung ist.

⁴⁶⁰ Verletzung der ausgleichenden Gerechtigkeit kann auch zur Folge haben, dass die eigenen Einsätze verringert oder die Belohnung der anderen Person reduziert wird. Zudem kann die Herstellung von verletzter Gerechtigkeit für den Geschädigten selbst schon eine Belohnung darstellen.

4.3.1.2.1 Geltungsbereiche und Untersuchungen

Der equity-Ansatz gilt nach Ansicht seiner Vertreter/-innen in verschiedenen Lebenssphären. Er dient also als hinreichender Erklärungsansatz für beiden Sphären, der ökonomischen und der sozialen.

In der ökonomischen Sphäre, in der es um die Verteilung materieller Güter geht, kann die von Homans erstellte Berechnungsformel für equity auch sehr einfach und unkompliziert angewendet werden. Hier werden Tauschbeziehungs-Merkmale, wie z.B. Alter, Erfahrung, Intelligenz, sozialer Status, Geschlecht, ethische oder soziale Herkunft etc. berücksichtigt. Sollen dagegen immaterielle Güter wie Anerkennung, Liebe, Beachtung und Rechte verteilt werden, ist es schwieriger, Einflussgrößen und Kriterien ausfindig zu machen, anhand derer die Betroffenen ihre persönliche Rechnung eröffnen. Grau (1997) geht z.B. auf equity in Liebesbeziehungen ein. Dabei wird herausgestellt, dass persönliche Beiträge (soziale Fähigkeiten, Intelligenz, Pflege des Aussehens), emotionale Beiträge (dem Partner zeigen, dass man ihn mag oder liebt, auf persönliche Bedürfnisse reagieren etc.) und tagtägliche Beiträge (Zeit und Anstrengung im Haushalt, Kommunikation leicht machen, Geselligkeit) gegeneinander aufgewogen werden.⁴⁶¹

Diese Messkriterien sind gegebenenfalls für verschiedene Lebensbereiche neu zu bestimmen. Welche Kriterien zur Beurteilung herangezogen werden, divergiert individuell bezüglich der Wertschätzung von Belohnungen und der relativen Gewichtung in Austauschsituationen.⁴⁶²

Während die equity-Theorie direkt über verschiedene Facetten der Verteilungsproblematik informiert, werden in den folgenden Theorien Erklärungstheorien für altruistisches und geplantes Verhalten aufgestellt. ‚Unter welchen Bedingungen setzen sich Personen für andere Hilfsbedürftige ein?‘ lautet die Frage, die im Sinne einer Gemeinwohlorientierung später auch für Umweltverhalten von Bedeutung ist.

4.3.2 Das Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns

Schwartz (1977) und Schwartz/Howard (1982) befassen sich explizit mit altruistischem Verhalten. Vier aufeinander folgende Phasen markieren den Prozess altruistischen Handelns:⁴⁶³

- In der *Aktivierungsphase*, in der eine potentiell hilfeheischende Situation wahrgenommen wird, werden zuerst situationsspezifische Kognitionen und Emotionen aktiviert.⁴⁶⁴
- In der zweiten Phase, der *Motivationsphase*, werden für diese Situation persönliche und soziale Normen bzw. spezifische moralische Verpflichtungen generiert. Zu diesem Zeitpunkt werden Kosten und Nutzen über die erforderlichen ökonomischen, moralischen und sozialen Aufwendungen analysiert.
- In der dritten Phase werden die Folgen des Verhaltens bewertet.⁴⁶⁵

⁴⁶¹ Dazu auch Bierhoff 1998, 132 ff.

⁴⁶² Vgl. Müller/Crott ebd.

⁴⁶³ Vgl. dazu Bierhoff/Montada 1988, 26; Schwartz/Howard 1982

⁴⁶⁴ Vgl. Bierhoff/Montada 1988, 23 ff; Schwartz/Howard 1981

⁴⁶⁵ Vgl. ebd. Beispielsweise wird in dieser zweiten Phase eingeschätzt, ob Handlungsbedarf besteht, ob relevante Handlungsweisen existieren, die die Bedrohungssituation reduzieren könnten und ob die potentiell hilfeleistende Person über die dazugehörigen Fähigkeiten verfügt.

- In der vierten Phase, die als ‚Fazit‘ oder ‚Verteidigung‘⁴⁶⁶ der vorangegangenen Phasen definiert wird, erfolgt eine Redefinition der Problemsituation durch Abwehrmechanismen, wie Leugnen der Notlage, der Fähigkeiten und der Verantwortung⁴⁶⁷.

Die Auswertung der Kosten-Nutzen-Analyse als Bewertungsgrundlage hat wahlweise zur Folge, dass die Situation neu definiert werden muss (Redefinition) und der gesamte Prozess erneut beginnt oder sie führt dazu, dass eine abschließende Entscheidung für oder gegen die Hilfeleistung getroffen wird.

Im Zentrum der Phasen steht die differenzierte Betrachtung von Normen. Sie werden in personale und soziale Normen gegliedert. Wie ethische Normen in eigene Verantwortung transformiert werden, bildet nach der Interpretation von Fuhrer/Wölfling (1997, 78 f.) den Ausgangspunkt der Fragestellung von Schwartz/Howard (1981). Diese abstrakte Wertebene ethischer Normen wird demnach zwar in den kognitiven Strukturen einer Person ausgebildet und internalisiert, nimmt aber nur indirekt Einfluss auf konkrete Handlungen.⁴⁶⁸

Konkrete Handlungsentscheidungen werden nach der Erklärung des Norm-Aktivations-Modells altruistischen Handelns auch indirekt über ethische, gesellschaftliche anerkannte Normen beeinflusst. Diese wirken auf die persönliche Norm ein und werden zudem durch soziale Normen gesteuert.

Im Entscheidungsprozess für oder gegen eine Hilfeleistung ist die spezifische Situation ausschlaggebend für die Entwicklung sozialer Normen. Die Notwendigkeit zu handeln, die eine Person in einer bestimmten Situation wahrnimmt, bestimmt, ob in Erwägung gezogen wird, Hilfe zu leisten und ob das Gefühl der moralischen Verpflichtung aktiviert wird, sich altruistisch zu verhalten.⁴⁶⁹ Im Gegensatz zu ethischen Normen werden soziale Normen nicht internalisiert, sondern von außen, durch andere Personen beeinflusst. Soziale Normen beruhen sowohl auf realen als auch auf antizipierten Erwartungen. Gefühle wie Ärger, Angst, Stolz werden infolgedessen nur zum Teil durch moralisch verpflichtende Situationen ausgelöst, zu einem anderen Teil gründen sie auf den antizipierten Konsequenzen, die entstehen könnten, wenn den Erwartungen von außen nicht entsprochen wird.⁴⁷⁰

Im Gegensatz zu rein ökonomisch ausgerichteten rational-choice-Theorien wird hier die Phase vier der Redefinition bedeutsam. Situations- und personenspezifische Faktoren werden gleichwertig abgewogen. Wenn Zielkonflikte auch im sozialen Sinne entstehen, wiederholt sich die Neueinschätzung so oft, bis eine eindeutige Entscheidung getroffen werden kann.

⁴⁶⁶ Vgl. Bierhoff/Montada 1988, 25

⁴⁶⁷ Vgl. ebd., 29 f. Für die moralischen Implikationen bzw. persönlichen Normen kann festgehalten werden, dass einem Wert umso eher nachgekommen wird, je wichtiger dieser Wert für die Selbstwerteinschätzung einer Person ist.

⁴⁶⁸ Vgl. Fuhrer/Wölfling 1997, 79

⁴⁶⁹ Vgl. über soziale Normen: Hunecke et al. 1999, 14; Fuhrer/Wölfling 1997, 79; Schwartz 1977, 268 ff.

⁴⁷⁰ Vgl. u.a. Fuhrer/Wölfling ebd.

4.3.3 Die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)

Eine zweite Theorie, mit dem sowohl in der Sozialpsychologie als auch in der Umweltpsychologie sehr häufig gearbeitet wird,⁴⁷¹ ist die „*Theorie des geplanten Verhaltens*“ (Ajzen 1991; Ajzen 1988; Ajzen/Fishbein 1980).⁴⁷²

Grundannahme in dieser Theorie, die rationale Abwägungsmechanismen verdeutlicht, ist, dass Handlungsentscheidungen ein Prozess der bewussten Reflexion von Informationen zugrunde liegt.⁴⁷³ Die Theorie des geplanten Verhaltens basiert u.a. auf der Annahme, dass Einstellungen, Normen und Verhaltenskontrolle für einen spezifischen Sachverhalt nur einmal gebildet und dann im Gedächtnis gespeichert werden. Dieser Prozess wird im Falle neuer Verhaltensweisen aktiviert. Bei aktuellen Signalen werden, im Gegensatz zur Redefinitionsschleife des Norm-Aktivations-Modells, die alten Gedächtnisinhalte reaktiviert. Verhaltensveränderungen basieren auf Lernprozessen, die durch Erfahrungen, Wissensverarbeitung und Kommunikation eingeleitet werden.⁴⁷⁴

Das Modell, welches die Theorie geplanten Verhaltens abbildet, stützt sich auf drei situationsspezifisch gewichtete und sich gegenseitig bedingende Faktoren: 1. der Einstellung zum Verhalten, 2. der subjektiven Norm und 3. der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle. Zuerst wird die Intention und dann das Verhalten beeinflusst.⁴⁷⁵

„*Einstellungen*“ werden als „*globale affektive Bewertungen der Verhaltensweisen*“ (Bamberg/Schmidt 1999, 25) definiert. Unter ‚*sozialer Norm*‘ wird, wie auch bei Schwartz und Howard (1977, 1981), die wahrgenommene Erwartung durch bedeutsame Bezugspersonen verstanden, die sich auf die Ausführung bzw. Nicht-Ausführung eines Verhaltens auswirkt. Die ‚*wahrgenommene Verhaltenskontrolle*‘ wird definiert als subjektive Einschätzung des Schwierigkeitsgrades der situativen Bedingungen.⁴⁷⁶ Allein die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beeinflusst das Verhalten direkt, die Einstellung und die subjektive Norm wirken dagegen über die Intention. Intentionen verlaufen nach Ajzen (1991, 181 f.) bewusst, denn sie beinhalten die Entscheidung, psychische und/oder physische Kapazitäten freizusetzen.

Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle eines Individuums, so zeichnet es sich in allen neueren umweltpsychologischen Ansätzen ab, ist eine wesentliche Einflussebene. Kontrolle ist aber ein Faktor, der nicht nur die Verteilungsvorstellungen anbelangt, sondern vor allem die prozedurale Ebene von Gerechtigkeit betrifft. Dieser Aspekt des Modells von Ajzen/Fishbein wird daher im Kapitel 5 ‚Fairness‘ ausführlicher und in Verbindung mit weiteren Aspekten von „Fairness“ diskutiert.

⁴⁷¹ Vgl. Bamberg/Schmidt 1999, 26

⁴⁷² Vgl. das Prozessmodell zur Theorie bei Ajzen 1991, 182; Bamberg/Schmidt ebd.

⁴⁷³ Vgl. Ajzen/Fishbein 1980, dazu auch Lüdemann 1997, Lüdemann/Bamberg 1996

⁴⁷⁴ Vgl. Bamberg/Schmidt 1999, 27

⁴⁷⁵ Ajzen 1991, 182; dazu auch Ajzen/Fishbein 1980; Ajzen 1985

⁴⁷⁶ Ebd. 183, dazu auch Bamberg/Schmidt 1999, 25

4.3.4 Anwendungen und Ergänzungen der Ansätze

Während die equity-Theorien m. K. in der Umweltpsychologie nur wenig Beachtung finden,⁴⁷⁷ wird die Theorie des geplanten Verhaltens und das Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns häufiger in diese Forschung integriert. So basieren z.B. die Ansätze von Bamberg/Schmidt (1999) und Lüdemann (1999, 1997) überwiegend auf der Theorie des geplanten Verhaltens. Auch Homburg et al. (1999) sowie Hunecke et al. (1999) integrieren diesen Ansatz oder nutzen Teilaspekte. Gerade das letztgenannte Autorenteam baut im Wesentlichen auf dem Ansatz von Schwartz (1977)/Schwartz/Howard (1981) auf, der, so zeigte sich für die umweltpsychologische Untersuchung im Bereich der Verkehrsmittelwahl, einer Ergänzung bedurfte. Fuhrer/Wölfling (1997) kommen zu dem gleichen Schluss. In einem *„Integrativen Prozessmodell verantwortlichen Umwelthandelns“* ergänzen die Forscher/-innen das Modell von Schwartz und Howard (1981) und wenden es auf den Bereich des umweltverantwortlichen Verhaltens an.⁴⁷⁸ Durch Umweltkonflikte in täglichen Lebenssituationen wie auch auf globaler Ebene entsteht Stress, so die Autoren. Diese Konflikte werden als Bedrohung wahrgenommen und veranschaulichen zudem eine Diskrepanz zwischen Handlungsanforderungen und individuellen Bewältigungsmöglichkeiten.⁴⁷⁹

Das *„integrative Prozessmodell verantwortlichen Umwelthandelns“* beinhaltet in der Konzeption von Fuhrer/Wölfling (1997, 83 ff.) die Verbindung von Stressbewältigung und Norm-Aktivierung altruistischen Handelns. Während in der letztgenannten Theorie die Stressgenese und deren Bewältigung (coping) zu kurz kommt, fehlt in der kognitiven Stresstheorie die moralische Ebene der Verantwortung, die Handlungen im Umweltbereich auszeichnet.⁴⁸⁰ Durch Copingprozesse entwickelt sich eine veränderte Beziehung zur Umwelt. Nach Lazarus und Folkman (1984) stehen problemorientiertes und emotionsorientiertes Coping nebeneinander.⁴⁸¹ Im Umweltbereich, so Fuhrer und Wölfling (1997, 74), sind hauptsächlich emotionsorientierte Copingstrategien relevant, da komplexe Probleme meist unsicher und damit nicht eindeutig planbar sind.

In ihrem Modellbürden die Autoren dem verantwortlichen Umwelthandelnden nicht den Zwang zur Selbstlosigkeit auf, sondern stellen *„die Bereitschaft, die eigenen Interessen, Rechte und Pflichten gegen diejenigen der Mitmenschen und der Mit-Welt abzuwägen“* (Fuhrer/Wölfling 1997, 88) in den Vorder-

⁴⁷⁷ Sie wird meiner Kenntnis nach nur als Teilaspekt der „equity-Orientierung“ bei Ernst et al. (2000, 86) verwendet.

⁴⁷⁸ Auch die Arbeiten von Hunecke et al. (1999, 13 ff.), die „die Umsetzung einer persönlichen Norm in umweltverantwortliches Handeln“ thematisieren, modifizieren das Norm-Aktivations-Modell für den Umweltbereich. Modifikationen werden u.a. durch die Einführung einer persönlichen ökologischen Norm, das Bewusstsein von Handlungskonsequenzen, aber auch die Verschmelzung mit dem Modell von Ajzen (1991) an einigen Punkten realisiert.

⁴⁷⁹ Vgl. ebd. 71

⁴⁸⁰ In der kognitiven Stresstheorie wird *„Stress [...] als Funktion der Situationsbewertung in Bezug auf die eigenen Bewältigungsressourcen verstanden“*. (ebd. 72) Persönliche Bewältigungsressourcen sind aus diesem Grunde zentral für die Stressbewältigung (vgl. Lazarus/Folkman 1984 in Fuhrer/Wölfling 1997, 71 ff.). In der Stress-Theorie wird in „primary appraisals“ und „secondary appraisals“ unterschieden. Erstere gelten zur Bewertung und Abgleichung motivationaler Inhalte, Relevanz und Kongruenzen mit den persönlichen Zielen. Letztere dienen der Prüfung situativer und persönlicher Bewältigungsmöglichkeiten. Eine Reihe von Prüfungskriterien fließen nach Lazarus und Folkman (1984) in den Konkrektionsprozess ein. Der Aspekt soziale Unterstützung ist für Fuhrer/Wölfling, (1997, 73) einer der wichtigsten Faktoren.

grund. Die Folgen (un-)verantwortlichen Umwelthandelns für die persönliche Befindlichkeit sind Bestandteil des ethischen Urteils, dessen Inhalt auch die „*persönlichen Vor- und Nachteile (Kosten und Mühen), die einem erwachsen könnten, somit die antizipierte Selbst- und Fremdbewertung*“ (ebd. 88) einbeziehen sollte. So entwickelt sich Verantwortung in einem Abwägungsprozess durch verschiedene Elemente und moralische Güter, wie konkurrierende Verantwortlichkeiten und Teilen von Ethiksystemen.

Während Fuhrer/Wölfling mit der Integration des Stressmodells und des Copings schon auf innere Bewältigungsstrategien abheben, setzen rein rational-choice-orientierte Ansätze auf die Veränderung der äußeren Rahmenbedingungen. Wenn Verhaltensveränderungen erfolgen sollen, müssen sich demnach entweder die Bedingungen verändern, d.h. die Gelegenheiten, umweltverantwortlich zu handeln, müssten verbessert werden, oder z.B. Restriktionen müssen erfolgen. Die Erhöhung von Anreizen und Restriktionen sind Mittel, die durch der rational-choice-Ansatz impliziert werden. Für Diekmann/Preisendörfer (1992) kristallisiert sich als Ergebnis ihrer Untersuchung das handlungsrelevante und dominante Motiv ‚*Bequemlichkeit*‘ heraus, wenn es um umweltverantwortliches Verhalten geht.⁴⁸² Lösungen des Umweltkrisse müssten nach Ansicht der Autoren die Bequemlichkeit mit berücksichtigen. Interventionsstrategien im Außen anzusiedeln beinhaltet m.E. gleichzeitig eine Kritik am bestehenden Politiksystem, die in den rational-choice Ansätzen allerdings nicht explizit wird, den staatliches Handeln steht nicht auf dem Prüfstand. Folgt man allerdings der Aufforderung der rational-choice Ansätze zum Umweltverhalten, wird deutlich, dass allein durch staatliche Interventionen Verhaltensveränderungen gefördert werden könnten. Derzeit gibt es offensichtlich zu wenig Handlungsmöglichkeiten, gerade in den High-cost Bereichen (z.B. im Feld des Verkehrsverhalten und der Verkehrsmittelwahl), die Anreize für ein umweltverantwortliches Verhalten sein könnten.

4.3.5 Zusammenfassung

In der (umwelt-)psychologischen Forschung wird die Anwendung des rational-choice Ansatzes, der auf der ökonomischen Theorie basiert, zunehmend populärer. Dieser Ansatz erklärt Verhalten durch eine Hypothese, nämlich, dass Eigeninteressen das Verhalten in sozialer und ökonomischer Hinsicht bestimmen. Der equity-inequity-Ansatz (Homans und Adams) zeigt, wie essentiell die proportionale Verteilung von Gütern und Lasten ist, auch im Bereich persönlicher Beziehungen und bei der Verteilung immaterieller Güter (z.B. Liebe, Zuneigung und Anerkennung). Schwartz/Howard sowie Ajzen/Fishbein gehen auf innerpsychische Abwägungsprozesse ein, die im Fall von Hilfeleistungen und insgesamt bei

⁴⁸¹ Während die coping-Strategie, die am Problem orientiert ist, der Planung konkreter Lösungsschritte und Strategien dient, werden beim emotionsorientierten Coping Aspekte des „primary und secondary appraisals“ relevant. Lazarus/Folkman (1984) nennen diesen Prozess „Reappraisal“.

⁴⁸² Bei näherer Betrachtung der Untersuchung der beiden Forscher ist auch erkennbar, dass die Autoren in ihr ökonomisch gedachtes Modell den Normen und Verhaltensweisen der Bezugsgruppe (z.B. Nachbarn, vgl. ebd. 233) einen Stellenwert einräumen. In Netzwerken, wie z.B. in engen Nachbarschaftsbeziehungen, wird erwartet, dass durch die soziale Kontrolle, die mit (positiven und negativen) Sanktionen einhergeht, Anreize für umweltgerechtes Verhalten gefördert wird. Vgl. ebd.; dazu auch Schütz 1995, 78, der auf die Bedeutung des sozialen Kontextes in der Untersuchung von Diekmann/Preisendörfer 1992 eingeht.

der Planung von Verhalten von Bedeutung sind. Da die natürliche Umwelt in der Umweltpsychologie als schützenswert betrachtet wird, also altruistisches und verantwortungsbewusstes Verhalten erfordert, sind Kenntnisse über diese internen oder psychologischen Abwägungsprozesse von Bedeutung. Eine extreme Position, dass letztlich nur ‚*Bequemlichkeit*‘ handlungsleitend sei, nehmen Diekmann/Preisendörfer (1992) ein. Hunecke et al. sowie Fuhrer/Wölfling nehmen für die Umweltpsychologie eine Erweiterung der Modelle vor, um verschiedene Interventionen zu entwickeln.

4.4 Gerechtigkeitskonzepte in der Moraltheorie

„Während die ökonomische Vernunft alles daran legt, die Barriere (Aufwand) niedrig zu gestalten und die eigenen Interessen (Nutzen) zu maximieren, tut die moralische Vernunft das Gegenteil: Sie mobilisiert die Barriere (Pflicht) auf Kosten der Selbstinteressen (Neigung).“ (Eckensberger et al. 1999, 168)

Eckensberger et al. (1999, 165 ff.) stellen ihre Auslegung der Verbindung zwischen Moral und Ethik dar. In der Ethik gehe es um die Frage des *Guten* (teleologische Ethik) und des *Sollens* (deontologische Ethik).⁴⁸³ In kognitivistischen Annahmen von Moral, wie sie im strukturgenetischen Ansatz zur moralischen Entwicklung entfaltet werden, wird durch das ethische Argument „*Verbindlichkeit aus seiner Verallgemeinerungsfähigkeit, also durch einen Bezug auf die Berücksichtigung aller Perspektiven (Achtung aller Positionen), die in einem Konflikt eingenommen werden können*“ (ebd.) geschaffen. So orientieren sich die im Folgenden dargestellten moraltheoretischen Ansätze im Kern an der Philosophie von Kant (1785) und Rawls (1998), aber auch an der Diskursethik von Habermas (1981) und Apel (1988).⁴⁸⁴

4.4.1 Strukturgenetischer Ansatz zur moralischen Entwicklung

Auf der Basis der Theorie von Piaget (1930) gehen Kohlberg (1984) und Kohlberg/Candee (1984) davon aus, dass Moralvorstellungen ein Element der kognitiven Entwicklung eines Individuums sind. Mit der zunehmenden Auseinandersetzung des Kindes mit seiner Umwelt entwickelt sich auch dessen Moral in dieser deontischen Auffassung.⁴⁸⁵ Kohlberg etablierte Stufen der Moralentwicklung, die hierarchisch angeordnet sind. Moral und damit die spezifischen Gerechtigkeitsprinzipien bestimmen die Ursachen des Handelns und beeinflussen Handlungsentscheidungen. Je höher die moralische Kompetenz eines Individuums ist, desto mehr ist es in der Lage, auch in komplexen sozialen Dilemmata unterschiedliche Perspektiven zu berücksichtigen und zu einem sorgfältig abgewogenen moralischen Urteil zu kommen.

Die *Stufen-Struktur-Theorie* der Entwicklung moralischer Urteilsfähigkeit schließt nach Kohlberg (1984, 621 ff.) drei Ebenen ein: das präkonventionelle, das konventionelle und das postkonventionelle Niveau. Diese Hauptniveaus sind in jeweils zwei Stufen gegliedert, so dass es nach Kohlberg insgesamt sechs Stufen moralischer Entwicklung gibt. Die höchste moralische Reife wird dabei nicht von jeder Person erreicht. Die Moralentwicklung der ersten Stufen bezieht sich vor allem auf Kinder.

Auf dem *präkonventionellen Niveau* moralischer Entwicklung orientiert sich das Verhalten eines Kindes an Strafe und Gehorsam (*Stufe 1*). Moralische Normen werden von außen gesetzt, denn das Kind ist in dieser Phase noch nicht in der Lage, zwischen einer anderen Person (dem Objekt) und sich (als Subjekt) zu unterscheiden. Aufgrund von erfahrbaren Handlungskonsequenzen lernt das Kind Handlungen in ‚richtig‘ und ‚falsch‘, ‚gerecht‘ oder ‚ungerecht‘ einzuteilen. In der *zweiten Stufe* des präkonventionellen

⁴⁸³ Vgl. ebd.

⁴⁸⁴ Vgl. dazu auch Kap. 5 „Diskursethik“

Niveaus gewinnt der ‚andere‘ und die ‚Interaktion‘ an Bedeutung. Die „*Orientierung am individuellen instrumentellen Zweck und am Austausch*“ (Kohlberg ebd.) sowie ein „*naiver instrumenteller Hedonismus*“ (Kohlberg 1984, 26, 51 f., 93, 128 f.) gelten auf dieser Stufe als Regel und moralische Norm. Sie werden in zwischenmenschlichen Beziehungen nur dann befolgt, wenn sie dem eigenen Interesse dienen. Auch Situationen mit gleichwertigem Austausch, in denen beide Parteien profitieren, werden als gerecht wahrgenommen.

Auf dem zweiten, dem *konventionellen Niveau* steht die *Rollenkonformität* im Vordergrund. Auf der *dritten Stufe* der Moraltheorie richten sich die Handlungen einer Person bzw. des Kindes an Erwartungen anderer aus. Diese Stufe ist durch Beziehungen und dem Streben nach Konformität gekennzeichnet. Insofern schlägt das vorangehende, egoistisch dominierte präkonventionelle Niveau auf dieser Stufe ins Gegenteil um. Stereotype und normgerechte Verhaltensweisen dienen dem Individuum nun als Vorbild, um Anerkennung und Zuwendung zu bekommen, so dass als ‚gerecht‘ empfunden wird, was die Bedürfnisse des anderen zufriedenstellt. Auf der *vierten Stufe* wird die ‚angepasste‘ Haltung insofern erweitert, als sie sich nicht mehr nur auf den engen Bezugskreis bezieht, sondern das soziale System, Pflichten, Gesetze und die soziale Ordnung einschließt. Als ungerecht bzw. unmoralisch gilt es jetzt, eigene und partikulare Interessen zu verfolgen. Die Untersuchungen von Kohlberg (1984) hatten zum Ergebnis, dass die moralische Urteilsfähigkeit der Mehrheit der Erwachsenen sich auf diesem Niveau bewegt.

Die höchste Ebene, das *postkonventionelle Niveau* moralischen Urteils wird auch als *Moral der selbst-akzeptierten moralischen Prinzipien* bezeichnet.⁴⁸⁶ Diese Handlungsebene geht über die Beschreibungsmerkmale von Egoismus und Anpassung hinaus. In *Stufe fünf* wird die Basis moralischer Einschätzungen zunehmend abstrakter. Beispielsweise gelten die Menschenrechte oder die Idee des Sozialvertrages als Urteilsgrundlage. Rationale Kalküle des allgemeinen Gesellschaftsnutzens, so wie sie in der sozialen (bzw. demokratischen) Ordnung definiert wurden, werden als gerecht empfunden.⁴⁸⁷ *Stufe sechs* bildet die Spitze der moralischen Entwicklung. Moralische Urteile werden unabhängig von Gesetzen gefällt. Universelle ethische Prinzipien, wie Gerechtigkeit, Fairness, Gegenseitigkeit und Gleichheit sowie die Erhaltung der Würde des Menschen sind die Orientierungsmarken für das individuelle Verhalten.⁴⁸⁸ Kohlberg nimmt die von Kant aufgestellten Handlungsmaxime zum Vorbild.⁴⁸⁹

Die strukturalistische Theorie moralischen Handelns wurde und wird immer wieder kritisch betrachtet. Zwei wesentliche Richtungen kritischer Betrachtung sind dabei m. K. nach auszumachen:

1. Die von Merleau-Ponty (1966) entwickelte und von verschiedenen anderen Philosophinnen interpretierte und weiterentwickelte ‚Phänomenologie der Wahrnehmung‘. Merleau-Ponty kritisiert die

⁴⁸⁵ Vgl. ausführlich zur Begründung deontologischer Urteile auch Spielthener 1996, 20

⁴⁸⁶ Vgl. dazu Spielthener ebd., 84 ff.; Miege 1994, 42 ff.; Kohlberg et al. 1984, 271 f.

⁴⁸⁷ Vgl. auch Janczer/Hoff 1994, 7

⁴⁸⁸ Vgl. Kohlberg 1984, 636

⁴⁸⁹ Vgl. dazu Kap. 3.2.8.1 „Die reine Vernunft“

Grundannahmen und die Methodik der genetischen Epistemologie von Jean Piaget (u.a. 1929, 1937, 1965, 1967). Wahrnehmung sei bei Piaget hierarchisch geordnet. Jedes Alter, Entwicklungsstadium und sogar jede spezifische individuelle Perspektive hat im Verständnis der Leibesphilosophie ihre eigene Berechtigung und stellt einen spezifischen ‚Zugang des subjektiven Leibes zur Welt‘ dar. Verschiedene Entwicklungsstadien und Reifungsgrade, wie bei Piaget oder Kohlberg, zu differenzieren, erscheint aus dem Blick der Leibesphilosophie wertend. Diese Wertung wird in der Leibesphilosophie weder als angemessen noch als zutreffend bezeichnet.⁴⁹⁰

2. Die kritische Betrachtung des strukturalistischen Ansatzes erfolgt systemimmanent aus der Perspektive von Strukturalist/-innen, die die Moralkonzeption weiterentwickeln. Sie erweitern die Konzeption u.a. für die Anwendungsforschung im Bereich des ‚Umwelthandelns‘ aus.

Letztgenannte Kritik bezieht sich vor allem auf die letzte Stufe Kohlbergs, die nach Erachten verschiedener Autoren nie vollständig erreicht werden kann.⁴⁹¹ Von Seiten z.B. der Umweltpsychologie wird die Ausrichtung an den Menschenrechten kritisiert, die Aspekten der Umwelt nicht gerecht werde und insofern einer Ergänzung bedürfe.⁴⁹² Ein weiterer Aspekt an Kohlberg bzw. seiner Theorie wird von Gilligan kritisiert, nämlich, dass er eine männliche Logik verfolge und die weibliche Logik nicht integriere. Dem letztgenannten Kritikpunkt wird in diesem Kapitel ausführlich nachgegangen. Gilligan schlüsselt, wie sich zeigen wird, nicht nur umfassend die frauenfeindliche Haltung des Moraltheoretikers auf, sondern bringt mit ihrer Annahme einer Fürsorgeethik m.E. kommunitaristische Gedanken in die Moraltheorie ein.

4.4.2 Fürsorgeethik

Gilligan (1996/84) kritisiert die Vorannahme in Kohlbergs Ansatz, dass nur ein unabhängiges und autonomes Subjekt zur höchsten Stufe der moralischen Entwicklung gelangen könne.⁴⁹³ Diese Logik basiere auf dem Standpunkt einer Psychologie, die männlich geprägt sei und weibliche Aspekte der Persönlichkeit nicht berücksichtige. Im Gegensatz zum Kohlbergschen Niveau des ‚postkonventionellen moralischen Urteils‘ sind in den Urteilen, die bei Gilligan auf weiblicher *Fürsorgeethik* basieren, sowohl die Dynamik von Beziehungen als auch situative bzw. kontextuelle Faktoren von Relevanz. Die Folge einer ‚männlichen Psychologie‘ sei, dass Frauen sowohl in der Psychologie Kohlbergs als auch in der von Freud und Piaget als unterentwickelt beurteilt werden.⁴⁹⁴

⁴⁹⁰ Vgl. dazu u.a. Meyer Drawe 1986. 258 ff.

⁴⁹¹ Vgl. Jancer/Hoff ebd.

⁴⁹² Vgl. z.B. ebd., 9 sowie Eckensberger/Kern 1986, 4 ff. Die letztgenannten lehnen sich zudem an das Heinz-Dilemma an und erheben auch moralische Vorstellungen für kranke Tiere.

⁴⁹³ Vgl. dazu auch Garz 1996, 107

⁴⁹⁴ Vgl. dazu Gilligan 1996/84 u.a. 62 ff.; 14 ff.; 28 ff.; 63 ff.

Piaget schließt aus seinen Beobachtungen spielender Kinder (er bezieht sich dabei auf das Marmeladenspiel von Jungen), dass der juristische Geist bei Mädchen weniger entwickelt sei als bei Jungen (vgl. Gilligan 1996/84, 96). Ihre Spiele seien weniger komplex, mit weniger zusammenhängenden und modifizierten Regeln ausgestattet (ebd., 97).

Kohlberg selbst untersuchte in seinen Längsschnittstudien erst gar keine Frauen. Die Auswertung anderer Untersuchungen Kohlbergs ergeben, dass Frauen in der Regel Stufe (3) angehören und Männer Stufe (4) der moralistischen Entwicklung.

Nach Gilligan (1996/84) bilden Frauen ein moralisches Urteil auf der Basis verschiedener Ausprägungen einer ‚Fürsorgeethik‘. Demnach übernehmen Personen unabhängig von ihren rationalen Urteilen Verantwortung für schwächere Personen.⁴⁹⁵ In ihrem Buch „*Die andere Stimme*“ (1982, dt. 1984) bringt Gilligan vor allem zwei Kritikpunkte vor, die sich beide auf die systematische Ausgrenzung und Benachteiligung von Frauen und Mädchen beziehen.⁴⁹⁶ Gilligan stellt zum Beispiel fest, dass nach der Logik der Untersuchungsmethodik Kohlbergs Frauen stets die dritten Stufe der moralischen Entwicklung erreichen, während das männliche Entwicklungsniveau meist die vierte Stufe erreicht. Die Kohlbergsche Systematik zeigt demnach, dass Frauen auf der moralischen Entwicklungsstufe von Kindern angesiedelt seien.⁴⁹⁷ Dies veranschaulicht, so Gilligans Schlussfolgerung, dass in der Konzeption und Auswertungslogik des strukturalistischen Ansatzes moralischer Entwicklung geschlechtsspezifische Vorurteile schon verankert sind. Die Forscherin vertritt demgegenüber den Standpunkt, dass die Moral von Frauen *andere* Merkmale aufweist als die von Männern. Sie entwickelt daher spezifisch weibliche Entwicklungsstadien einer Moral als ‚Fürsorgeethik‘. Dem Begriff ‚Gerechtigkeit‘, der bei Kohlberg zentral ist, stellt sie den Begriff der *Moral der Anteilnahme und Fürsorge* (care) gegenüber. Gilligans Ziel ist es, „*der Psychologie ein klares Bild vom Entwicklungsprozess der weiblichen Persönlichkeit zu liefern*“ (Gilligan 1996/84, 12).

Gilligan (ebd.) unterscheidet dabei drei Ebenen der weiblichen Moralentwicklung:

1. Die Ebene der *Orientierung am individuellen Überleben*,
2. die Ebene der *Orientierung an Konventionen* und
3. die Ebene der *Moral der Gewaltlosigkeit*.⁴⁹⁸

Diese Ebenen werden von ihr in verschiedenen Studien empirisch bestätigt.⁴⁹⁹ Die Entwicklungsstadien der Fürsorgeethik bzw. der moralischen Entwicklung sind ähnlich angelegt wie bei Kohlberg. Die erste Ebene der *Orientierung am individuellen Überleben* zeichnet sich durch einen so genannten ‚egoistischen Standpunkt‘ aus. Frauen sorgen auf dieser Ebene bewusst oder unbewusst dafür, dass sie nicht in die Situation geraten, Verantwortung für andere zu übernehmen.⁵⁰⁰ Gilligan interpretiert dieses ‚egoistische Verhalten‘ allerdings anders als Kohlberg, nämlich als ‚selbstbezogenes Verhalten‘. Die Frauen erweisen sich als verantwortlich für sich selbst, indem sie zunächst ihre eigenen Interessen verfolgen und ihre Bedürfnisse sichern. Vom Standpunkt einer gesunden Entwicklung aus gesehen, steht u.a. im psychologischen Sinne folgerichtig die Selbstverantwortung *vor* der Fremdverantwortung.⁵⁰¹

⁴⁹⁵ Senghaas-Knobloch (1996) kommt zu einem ähnlichen Ergebnis, nämlich dass in asymmetrischen Situationen, zum Beispiel im Falle der Krankheit einer Person, die umstehenden Beteiligten als gerecht erachten, Arbeiten für den Kranken zu übernehmen. Individuelle Gerechtigkeitsvorstellungen beinhalten demnach, wenn auch in einem abgesteckten Rahmen, dass die Bedürftigkeit einer Person von ihrem Umfeld ausgeglichen wird.

⁴⁹⁶ Vgl. u.a. Garz 1996, 103

⁴⁹⁷ Vgl. Garz ebd.

⁴⁹⁸ Die Bezeichnungen der Ebenen stammen aus Garz ebd., 104 f.

⁴⁹⁹ Eine Übersicht über die von ihr durchgeführten Studien gibt Gilligan ebd., 10 ff.

⁵⁰⁰ Vgl. Gilligan 1996/84, 96

⁵⁰¹ Vgl. u.a. Garz 1996, 104 f.; Gilligan 1996/84, 94

Auf der zweiten Ebene, der *Orientierung an Konventionen*, wandelt sich die Haltung vom vermeintlichen Egoismus zur Fähigkeit und Bereitschaft, Verantwortung für andere zu übernehmen. Auf der zweiten Ebene treten Normen und Erwartungen der Gesellschaft und anderer Personen in den Vordergrund.⁵⁰² Die gesellschaftliche Partizipation wird eher als Abhängigkeit von der Akzeptanz anderer aufgefasst, infolgedessen passen sich die Frauen im Sinne eines mütterlichen weiblichen Verhaltensstils übermäßig an gesellschaftliche Stereotype an.⁵⁰³ Die *konventionelle Stimme* ist nach Gilligan durch eine „*Tugend mit Selbstaufopferung*“ (ebd. 102) charakterisiert. Frauen in diesem Stadium der moralischen Entwicklung sind unfähig zu handeln, wenn sie jemanden anderen verletzen könnten. Ihrem Verhalten liegt das Gebot der vermeintlichen Rücksichtnahme zugrunde. Charakteristische Aussagen für diese Phase sind z.B.: „*ich möchte niemandem wehtun*“ (Gilligan 1996/84, 101), „*ich glaube, niemand sollte zwischen zwei Dingen wählen müssen, die man liebt*“ (ebd., 102), „*was mir solche Schwierigkeiten macht, ist, dass ich vor der Wahl stehe, entweder meine eigenen Wünsche oder die anderer Leute um mich herum zu ignorieren*“ (ebd.). Der innere Konflikt, der Unwille und auch die Unfähigkeit zu entscheiden, sowie die innere Not, eine andere Person verletzen zu müssen, führen zu Folgekonflikten. Die Frauen haben im ‚konventionellen Entwicklungsstadium‘ zwar eine eigene Meinung, sie können diese aber nicht direkt äußern, weil sie sich verpflichtet fühlen, auf die Gefühle anderer Rücksicht zu nehmen. Durch Abhängigkeitsgefühle geht der eigene Standpunkt verloren, der in der ‚egoistischen‘ Phase noch ausgeprägt war.⁵⁰⁴ ‚Doppelzüngigkeit‘, die als double bind und uneindeutige Aussagen zum Ausdruck kommt, ist mit der antizipierten Forderung nach Rücksichtnahme verbunden, denn „*Selbstbehauptung wird durch ihre Macht, anderen zu schaden, potentiell unmoralisch*“ (Gilligan 1996/84, 101 f.).

Auf der dritten Ebene der *Moral der Gewaltlosigkeit* stehen Abwägungen von Positionen, Gründen und Motiven für moralisches Verhalten im Vordergrund. Das Dilemma, zwischen den eigenen Interessen und Bedürfnissen einerseits und der Verantwortung gegenüber anderen andererseits entscheiden zu müssen, erfordert in der Logik weiblicher Moral, sich selbst gegenüber ehrlich zu sein und die eigene Motivstruktur zu kennen.⁵⁰⁵ Ein moralisches Urteil zu finden, wird als Herausforderung erlebt, so dass das Gefühl von Freude mit der Suche nach dem verbunden ist, was der ‚Wahrheitsfindung‘ dient. Die weibliche Moral entfaltet sich nun losgelöst von egoistischen und konventionellen Zwangsentscheidungen. Sie wird universellen Kriterien gerecht. Dabei gelingt der Spagat, andere Personen zu berücksichtigen, ohne (wie in der konventionellen Phase) sich selbst schädigen zu müssen. Ehrliche und realistische Lösungen werden durch Abwägungen erreicht.⁵⁰⁶ „*Dieser moralische Imperativ ist allerdings nicht abstrakt, sondern den kontextuellen Umständen und der Fürsorge verpflichtet*“ (Garz 1996, 106).

⁵⁰² Vgl. Gilligan 1996/84, 100 f.

⁵⁰³ Vgl. ebd.; Garz 1996, 105

⁵⁰⁴ Diese Phase erinnert m.E. an Schmidtbauers (1977) Ausführungen über „*Die hilflosen Helfer*“. Bei den Helfern existiert eine ausgeprägte Identifizierung mit dem Über-Ich und mit idealisierten Werten und Normen. Die Helfer fühlen sich nur geliebt und anerkannt, wenn ihr Verhalten den idealisierten Vorstellungen (z.B. der Eltern) entspricht.

⁵⁰⁵ Vgl. Garz ebd., 105

⁵⁰⁶ Vgl. ebd., 106 f.; Garz 1996, 105 f.

Gilligan orientiert sich sehr an den Vorgaben der Kohlbergschen Moraltheorie. Auch sie geht von hierarchisch organisierten Entwicklungsstufen aus, sie behält die Einteilung in die drei wesentlichen strukturellen Niveaus (egoistisch, soziozentrisch und universell) bei, und sie verwendet ähnliche Beschreibungsmerkmale wie Kohlberg. Der Unterschied liegt vor allem in der Wertschätzung der Autorin, die für Personen auf jeder Stufe explizit Verständnis aufbringt, sowie in der Tatsache, dass der Ansatz für Frauen, nicht für Männer, definiert wird.

Gilligans Ansatz der „Fürsorgeethik“ hat sehr viele Reaktionen von Kritikern und vor allem Kritikerinnen hervorgerufen. Pauer-Studer formuliert sogar, dass durch Gilligans Buch *„die theoretische Blickrichtung auf Moral schlagartig verändert“* (1996, 88) wurde. Von feministischer Seite wird ihr vorgehalten, dass ihre Trennung in männliche und weibliche Moral die Idee des Geschlechterdifferenzansatzes befördert und somit nicht aufrecht erhalten werden kann.⁵⁰⁷ Abgesehen von dieser m.E. berechtigten Kritik liegt der Wert von Gilligans Ansatz für die vorliegende Arbeit m.E. in anderen Bereichen. Erstens unterscheidet sich Gilligans Arbeit methodisch, nämlich in der Konstruktion ihrer sozialen Dilemmata, von den Arbeiten Kohlbergs. Kohlberg konstruiert hypothetische Dilemmata, Gilligan bezieht sich zusätzlich auf real zu bewältigende, also moralische Konflikte mit hoher Betroffenheit der Beteiligten. Zweitens bewertet Gilligan das Datenmaterial anders als Kohlberg.⁵⁰⁸ Seine Interpretationen beruhen sehr einseitig auf dem Rechtsverständnis einer überwiegend juristisch gedachten Logik. Gilligan lehnt diese Auslegung von Gerechtigkeit (nämlich die juristische), die an eine bestimmte Form der sprachlichen Argumentation gebunden ist, ab. Im Verständnis der Fürsorgeethik sprechen beziehungs- und interaktionsorientierte Argumentationen, die auf *„Einsicht, Empathie und Eingehen auf die Besonderheit der Situation“* (Pauer-Studa ebd., 89) basieren, ebenso für eine reife Moral.

Mieg (1994) macht diesbezüglich darauf aufmerksam, dass Kohlberg (1984, 184) im Gegensatz zu Gilligan die Kategorien ‚Gerechtigkeit‘ und ‚Fairness‘ in den Vordergrund stellt. Aspekte bzgl. ‚Fürsorge‘ und ‚Verantwortung‘ seien auch bei Kohlberg vorhanden, allerdings nicht so zentral wie in Gilligans Moralkonzeption. Mit ihrer Konzeption der Fürsorgeethik führt Gilligan m.E. dennoch eine neue Ebene ein und lässt zudem (auch in der Auswertung) verschiedene sprachliche Varianten zu. Die Logik sprachlicher Argumentationen erschließt sich bei ihr aus dem Kontext und muss nicht wie bei Kohlberg auf abstrakt-logischen Argumentationsmustern basieren. Sowohl in dem größeren sprachlichen Interpretationsspielraum, den Gilligan vorgibt, als auch in der Erweiterung der Ethik der Rechte und Prinzipien (Gerechtigkeitsverständnis von Kohlberg) um die Fürsorgeethik liegt m.E. der Wert dieses Ansatzes.

⁵⁰⁷ Vgl. dazu u.a. Jancer/Hoff 1994, 7 f; Benhabib 1986; Döbert/Nunner-Winkler 1986. Nunner-Winkler 1991, 149 ff. weist in einer Untersuchung nach, dass (bei männlichen wie bei weiblichen Befragten) der Grad der Betroffenheit über die Argumentation entscheidet.

⁵⁰⁸ Dieser Aspekt wird im Kap. 7 „Methodologie und Methodik“ der vorliegenden Arbeit ausführlich reflektiert.

4.4.3 Anwendungen der Moraltheorie im Bereich Umwelthandeln

Die Relevanz des Ansatzes von Gilligan für den strukturalistischen Forschungszweig zum Thema ‚Moral‘ wird insbesondere dann deutlich, wenn neuere Forschungsarbeiten im Bereich des Umwelthandeln beleuchtet werden. Hier existieren zwei Forschungsrichtungen, die Untersuchungen über ‚ökologische Moralvorstellungen‘ von der Arbeitsgruppe um Ernst Hoff und die Arbeiten von Lutz Eckensberger et al. über alltagsweltliche (ethisch-)moralische Urteile, deren Erweiterungen im Folgenden dargestellt werden. In beiden Forschungsschwerpunkten werden die Aspekte ‚Fürsorge‘ und ‚Verantwortung‘ konzeptionell eingeflochten.

4.4.3.1 Ökologische Moralvorstellungen

Hoff et al. (1995) bringen in ihren Arbeiten zum „ökologischen Verantwortungsbewusstsein“⁵⁰⁹ drei Aspekte zusammen: *ökologische Moralvorstellungen*, *ökologische Kontrollvorstellungen*⁵¹⁰ und *ökologisches Denken*⁵¹¹. Von Interesse ist im Zusammenhang mit der Erforschung von Gerechtigkeitsvorstellungen die Betrachtung der *ökologischen Moralvorstellungen*. In Verbindung mit der Ebene prozeduraler Gerechtigkeit bzw. der Kategorie Fairness ist die Kategorie *ökologischer Kontrollvorstellungen* von Relevanz, die im fünften Kapitel ‚Fairness‘ herangezogen wird.

Jancer/Hoff (1994) beziehen sich in Arbeiten über ökologische Moralvorstellungen auf Corstens/Lempert (1992) Ansatz. Diese Autoren greifen Gilligans Kritik an Kohlberg auf und integrieren beide Sichtweisen, indem sie gerechtigkeits- und verantwortungsbezogene ethische Aspekte in einer Konzeption der Moral verknüpfen. Sie teilen die Ebene des ‚postkonventionellen Niveaus‘ nach Kohlberg noch einmal in Teilebenen auf:

- empathisches Eingehen auf Individuen (Prinzip der universellen Achtung)
- kasuistisches Ernstnehmen situativer Aspekte (Gerechtigkeitsprinzip) und
- realistische Einschätzung von Handlungsfolgen (Prinzip der Fürsorge und Verantwortung)⁵¹²

Die Arbeitsgruppe um Ernst Hoff versuchte mit dieser Erweiterung, den Kohlbergschen Ansatz einerseits um die von Gilligan eingeführten Aspekte der Fürsorge zu ergänzen und andererseits für ein spezifisches Anwendungsfeld, nämlich die Umweltforschung, fruchtbar zu machen und empirisch umzusetzen.⁵¹³ Zur Erhebung ökologischer Moralvorstellungen definieren die Autoren verschiedene prototypische Antworten hinsichtlich des Themas ‚ökologisch problematische Produkte und Stoffe im Arbeitsbe-

⁵⁰⁹ Vgl. dazu auch Walter et al. 1996

⁵¹⁰ Z.B. Jancer/Hoff 1994

⁵¹¹ Vgl. Eckensberger/Kern 1986

⁵¹² In Anlehnung an Kohlbergs Konzept wurden die Entwicklungsniveaus wie folgt mit Zusatzbezeichnungen versehen: Niveau I: präkonventionell-egozentrisches Niveau, Niveau II: konventionell-soziozentrisches Niveau und schließlich Niveau III: postkonventionell-äquiliertes Niveau (vgl. Hoff et al. 1995, 13).

⁵¹³ Vgl. u.a. Jancer/Hoff 1994, 10 f.

reich'.⁵¹⁴ Im Zentrum der Kritik stehen dabei Kohlbergs Kriterien z.B. der Sequenzialität, des Stufenaufbaus, der Entwicklungsabfolge und das ‚postkonventionelle Niveau‘ der universellen Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen. Während Kohlberg (1984) formuliert, dass sich die unterschiedlichen Stufen u.a. qualitativ voneinander unterscheiden, irreversibel aufeinander aufbauen und eine strukturierbare Ganzheit darstellen, treten nach Lempert (1982, 116) Sprünge und Regressionen auch bei der Entwicklung des moralischen Urteils auf. Infolgedessen sei es erforderlich, *interaktionistische und situationsbedingte Aspekte* in einer Moralthorie zu berücksichtigen.⁵¹⁵ Eine Differenzierung in stabile persönliche Grundauffassungen und sich verändernde Situationsbedingungen, in der der strukturierten Ganzheit die Vermittlungsfunktion zukommt, sei ein passenderes Konzept.

4.4.3.2 Alltagsweltliche (ethisch-) moralische Urteile

Auch der Psychologe Eckenberger setzt sich in verschiedenen Forschungsteamkonstellationen mit der Anwendung und Erweiterung der Kohlbergschen Stufenkonzeption auseinander.⁵¹⁶ Eckenberger et al. beabsichtigen, *Handlungen von Subjekten* zu erklären, die *Verantwortung* übernehmen oder auch nicht. Kern des Ansatzes zur Erklärung alltagsweltlicher moralischer Urteile ist die These, dass „*moralisch-ethische[n] Kategorien‘ sowohl in der ‚Beurteilung der Fakten‘ als auch bei technischen, politischen und wirtschaftlichen ‚Entscheidungen über die Zukunft‘ eine zentrale Bedeutung*“ (Eckenberger et al. 1999, 165) zukommt. So basiert in dieser Konzeption das Eingehen auf Risiken, Verantwortungs- und Interessensfragen auf ethisch-moralischen Aspekten.

Der vorliegende Ansatz wird auch unter dem Titel „*Ethik und Barriere in umweltbezogenen Entscheidungen*“⁵¹⁷ zusammengefasst, weil dem Umgang mit *Handlungsbarrieren* eine zentrale Bedeutung beigemessen wird.⁵¹⁸ Moralische Dilemmata werden auf *Alltagskontexte* ausgeweitet und handlungstheoretisch umgesetzt.⁵¹⁹

⁵¹⁴ Auf dem Niveau des „präkonventionell-egozentrischen Urteilsvermögens“ werden die eigenen Interessen verfolgt, indem andere Gefährdete nicht wahrgenommen werden. Die Arbeitnehmer befinden sich beispielsweise beim Umgang mit gefährlichen Produkten in dem Dilemma, entweder ihre Gesundheit (und indirekt auch die von anderen) zu erhalten oder ihren Arbeitsplatz (vgl. Jancer/Hoff 1994, 10).

Moralische Urteile auf dem „konventionell-soziozentrischen Urteilsniveau“ lassen Fürsorge für den nahen Bezugskreis, z.B. die Familie, erkennen. Die Wahrnehmung der Konsequenzen, die es mit sich bringt, ökologisch bedenkliche Produkte zu verwenden, bleibt diffus und indifferent (vgl. ebd.). Zweifel an und Problematisierungen von ökologisch bedenklichen Produkten werden geäußert und basieren auf Sorge um andere Personen. Dem gesellschaftlichen Wert des Produktes wird dennoch Priorität eingeräumt (Beispiel: Produktion von Pkws).

Auf dem „postkonventionell-äquilibrierten Urteilsniveau“ werden schließlich moralische Abwägungen getroffen. Konsequenzen für Mensch, Betrieb und Natur werden sorgfältig gegeneinander abgewogen und Urteile werden situationsspezifisch gefällt. So unterscheiden sich „Egozentriker“ bzw. „Soziozentriker“ einerseits und Personen auf dem postkonventionell-äquilibrierten Niveau andererseits zwar in ihrem Weg der moralischen Urteilsfindung - das letztendliche (Handlungs)-Ergebnis kann aber durchaus das gleiche sein (vgl. Jancer/Hoff 1994, 11).

⁵¹⁵ Lempert (1982) in Anlehnung an den interaktionistischen Ansatz von Hoff 1981

⁵¹⁶ Zu den Arbeiten von Eckenberger sind zahlreiche Veröffentlichungen erschienen. Vgl. u.a. Eckenberger et al. 1999; Eckenberger et al. 1992; Eckenberger/Kern 1986

⁵¹⁷ Vgl. Eckenberger 1999. Titel des Artikels.

⁵¹⁸ Vgl. ebd., 165. Dabei stellen die Autoren heraus, dass auch Risiken und deren Wahrnehmung mit ethisch-moralischen Aspekten einhergehen, also durch diese determiniert werden. Vgl. dazu auch Kap. 2.3 „Verhältnisanalysen – Risikobewusstsein“

⁵¹⁹ Vgl. z.B. ebd.; Eckenberger et al. 1992; Eckenberger/Reinshagen (1980) und Eckenberger/Burgard (1986) bilden Idealtypen, die auch allgemeine Konzeptionen von menschlichen Handlungen (allgemeine Weltbilder und Deutungsmuster) be-

Der genetischen Erkenntnistheorie der Basistheorien folgend, analysieren auch Eckensberger et al. (1999, 171) die Argumentationsstrategien von Personen. Die Komplexität und der Begründungszusammenhang für moralische Urteile sind demnach entscheidend für das ethisch-moralische Niveau einer Person. So macht es einen Unterschied, „im Hinblick auf die Erwartbarkeit zukünftigen Handelns, ob man schonend mit Ressourcen umgeht, weil dies mit monetärer Entlastung verbunden ist, weil man damit dem Vorbild der Nachbarn folgt oder weil man das seinem Gewissen schuldig ist oder man gar damit eine generelle Achtung vor der Natur zum Ausdruck bringen möchte“ (ebd., 171). Die unterschiedlichen Handlungsmotive, die aus den moralischen Argumenten herausgelesen werden können, werden in Bezug zu verallgemeinernden philosophischen Positionen gesetzt. Sie enthalten daher schon eine „*normative Ordnung*“ (ebd.).

Die Autoren erhöhen die Anzahl der Stufen von sechs auf elf und erhalten am Ende vier Niveaus, die auf der Argumentationsanalyse von zwei Deutungsräumen basieren: Erstens des *(inter)personalen* und zweitens des *transpersonalen* sozialen Raums.⁵²⁰ Während der Begriff ‚(inter)personal‘ zwischenmenschliche Argumentationen meint, werden im transpersonalen sozialen Raum abstraktere und weitreichendere Urteile gefällt.⁵²¹ Zusätzlich differenzieren Eckensberger et al. (1999, 171; 1992, 154 f.) die sozialen Räume dann in ‚heteronome‘ (regelgeleitete) oder ‚autonome‘ (Folgeabwägungen treffende, Ableitungen herstellende) *Orientierungen*.⁵²²

Barrieren haben in den Theorien einen besonderen Stellenwert. Eckensberger et al. (1999, 171) beziehen sich auf die ‚reflektierende Abstraktion‘ von Piaget (1970). Dies beinhaltet einen konstruktiven Prozess der Veränderung auf einem neuen Niveau. Durch auftretende Barrieren und den Versuch, diese zu bewältigen, werden Veränderungen des Niveaus eingeleitet. Bewältigungsversuche kennzeichnen in der Regel schon einen Sprung oder Übergang in ein neues höheres Niveau.⁵²³

Zudem werden *drei Ebenen der handlungstheoretischen Konzepte* differenziert: primäre, sekundäre und tertiäre Handlungsebenen.⁵²⁴

Auf der *primären Handlungsebene* sind Aspekte des Tuns/Nicht-Tuns oder Unterlassens von zentraler Bedeutung. Alle Handlungen orientieren sich an der Welt. Sie werden in „*die, instrumentellen Handlungen*‘ (*umwelt-orientiert*) und *die, verstehensorientierten*‘ bzw. *die, sozialen Handlungen*‘ (*mitwelt-orientiert*)“ (Eckensberger et al. 1999, 172) unterschieden. Die jeweilige soziale Welt entsteht dabei durch Konstruktion bzw. Eigeninterpretation, die von ethisch-moralischen Typen abhängt.⁵²⁵

rücksichtigen. Diese gehen über die streng strukturbezogenen Stufen moralischer Urteile hinaus (vgl. Eckensberger et al. 1999, 170 f.).

⁵²⁰ Vgl. ebd., 171, 179; Eckensberger et al. 1992, 154 f.

⁵²¹ Vgl. ebd.

⁵²² Vgl. ebd. 1992, 155

⁵²³ Vgl. dazu auch Copingprozesse nach Haan (1977). Eckensberger et al. (1999, 171) beziehen sich diesbezüglich auch auf Kesselring (1981). Die Bewältigung von Barrieren oder Widersprüchen bedarf einer Reflektion, die markiert, dass die reflektierende Person sich inhaltlich auf Stufe *n+1* bewegt.

⁵²⁴ Vgl. Eckensberger et al. 1999, 172 ff. sowie Eckensberger 1995

⁵²⁵ Konkreter dazu vgl. Abbildung 3

Die zweite Ebene der *sekundären Handlungen* zeichnet sich durch *Handlungsorientierung* aus. Durch Regulationen werden Barrieren beseitigt und Lösungen konstituiert. Eckensberger et al. (1999, 173 f.) unterscheiden in ‚*Umweltbarrieren*‘ und ‚*soziale Barrieren*‘. Erstere werden durch Effekte (z.B. technische) eliminiert, während die letzteren einer *Verständigungsorientierung* bedürfen.⁵²⁶

Auf der Ebene *tertiärer Handlungen* sind die Personen „*aktororientiert*“ (ebd.). D.h. der Akt der Selbstreflexion und Selbstverwirklichung (Identitätsarbeit) steht im Vordergrund.

Die folgende Abbildung Überblick über die alltagweltlichen Typen moralischer Urteile und Zusammenfassung der typenspezifischen Barrieren“ bietet eine Übersicht über die diffizile Zusammensetzung der Merkmale und Kategorisierungen, die Rahmen der Forschungen zum alltagweltlichen (ethisch-) moralischen Urteil vorgenommen werden.

⁵²⁶ Zu einer weiteren Differenzierung von Barrieren vgl. Eckensberger 1995.

Handlungsebenen		interpersonal-heteronom	interpersonal-autonom	transpersonal-heteronom	Transpersonal-Autonom
H III	Identität	Konformität mit der eigenen Gruppe (Ähnlichkeit)	Beziehung, Tradition, Fürsorge, soziale Rolle	funktionale Rolle (Beruf), institutionelles Selbst	"gutes Leben"
	Solidarität	Interessengemeinschaft	Loyalität zur Gemeinschaft, Natur als Mitwelt	rechtlich geregelte Beziehungen	Achtung der Weltgesellschaft und der Natur
	Affekte				Hoffnung
H II	Kontrollvorstellungen	Regelbefolgung, Anpassung	Ko-Kontrolle, normativ	technokratische Machbarkeit	Reflexion von Zielsetzungen
	Verantwortung	Delegation an Machtautorität	individuelle Verantwortung für die Gruppe	legale Verantwortung der Expertenautorität	Moralische Verantwortung aller für alle potentiell Betroffenen
	Affekte		Empörung	(Sachlichkeit)	
BARRIERE	Instrumentell	Machtlosigkeit	nicht-intendierte Handlungsfolgen	Dysfunktionalität des Systems	Normative Kraft des Faktischen
	Sozial-kommunikativ	Nonkonformismus	Interessenorientierung (Struktur I)	lebensweltliche Naivität (Struktur II)	Verdinglichung (Struktur III)
H I	Faktenwahrnehmung	konkrete individuelle Wahrnehmung	Interessenabhängigkeit	Objektivität	Reflexion auf Erkenntnisgrenzen
	Risiko	individuell, Besitzstand, Existenz	soziale Gemeinschaft, Lebensstil	System, Wohlstand	Weltgesellschaft, Gerechtigkeit
	Verhalten	Klarheit äußerer Handlungsregeln	soziale Erwünschbarkeit, Konventionen	Effizienz inklusive Folgenabschätzung	Auch bei niedriger Erfolgserwartung
	Affekte	Zorn/Wut			

Abbildung 3

"Überblick über die alltagweltlichen Typen moralischer Urteile und Zusammenfassung der typenspezifischen Barrieren" (Eckensberger et al. 1999, Tabelle 4, 179)

Mit Blick auf Gilligan einerseits und auf die im vorausgegangenen Kapitel dargestellten Kommunitaristen andererseits ist m.E. hervorzuheben, dass Eckensberger et al. (1999) verschiedenste Ebenen der Gerechtigkeit auf der interpersonal-autonomen Ebene einbezieht. Auf dieser Ebene spielen Beziehungen, Traditionen und Fürsorge eine Rolle. Auf der Handlungsebene III definieren die Autoren im Sinne der kommunitaristischen Idee mit dem Aspekt der ‚Solidarität‘ eine Entsprechung zur interpersonal-autonomen Ebene. Allerdings ist die interpersonal-autonome Ebene nicht auf der höchsten Ebene angesiedelt. Auch der Aspekt Solidarität auf der Handlungsebene III wird auf dem höchsten Niveau (transpersonal-autonom) abstrakt. Zudem bleiben auch Eckensberger et al. (ebd.) dabei, dass autonome mora-

lische Urteile als hochwertiger einzuordnen seien als das Selbst, welches sich nicht nur autonom, sondern auch in Abhängigkeit, Verbindung und somit auch in Beziehung zu anderen definiert.

4.4.4 Zusammenfassung

Die moraltheoretischen Ansätze basieren auf den entwicklungspsychologischen und strukturgenetischen Grundlagen der Arbeit von Piaget. Kohlberg/Candee geben eine Grundstruktur zur Einordnung und Entwicklung des moralischen Urteils vor, die hierarchisch organisiert ist und in der jede Stufe (irreversibel) aufeinander aufbaut. Wie weit eine Person in der Lage ist, ein gerechtes Urteil zu fällen, hängt im Sinne der Autoren erstens von dem Stand der kognitiven Entwicklung einer Person ab. Vereinfacht ausgedrückt, sind Personen, die viele komplex zusammenhängende Aspekte berücksichtigen können, zu einem ‚gerechteren‘ Urteil in der Lage als andere.

Gilligan kritisiert, dass diese Logik rein männlich gedacht ist, eher männliche Strukturen erfasst und somit in ihrem Sinne charakteristisch weibliche Moralvorstellungen ausblendet. Verschiedene Stadien der ‚Fürsorge‘ seien zu berücksichtigen. Die Fähigkeit, vollständig autonome Urteile zu fällen, repräsentiere nicht ein *reifes moralisches Urteil*. Nach Gilligan ist die Kontextabhängigkeit, d.h. z.B. auch das Einbeziehen der Bindung an andere, Teil eines reifen moralischen Urteils.

Dass beide Aspekte, die immer komplexer werdende, vernunftbezogene Seite wie bei Kohlberg und die beziehungsorientierte, kontextabhängige Seite wie bei Gilligan für beide Geschlechter anzunehmen sind, kommt sowohl in der Erhebung ökologischer Moralvorstellungen bei Hoff als auch im alltagsweltlichen (ethisch-)moralischen Urteil von Eckensberger zum Tragen. Beide Aspekte werden miteinander verbunden. Corsten/Lempert lösen sich von der hierarchischen Struktur des strukturgenetischen Modells, welches aber bei Eckensberger beibehalten wird.

4.4.5 Verantwortung, Gerechtigkeit, Moral

Auch in sozialpsychologischen Forschungsarbeiten zu verantwortungsbewusstem bzw. umweltverantwortlichem Handeln wird das Ziel verfolgt, durch handlungsorientierte Modelle Verhalten zu untersuchen. Die Ansätze, die im Folgenden dargestellt werden, zeichnen sich durch ein hohes Maß an Integration aus. In ihnen sind verschiedenste sozialpsychologische Theorien integriert und gleichzeitig die im Vorfeld beschriebenen Denkrichtungen (rational-choice-Theorie, Moral bei Kohlberg und Fürsorge bei Gilligan) eingearbeitet worden. Wie sich zeigen wird, scheint dabei derzeit, gerade in der deutschen umweltsychologischen scientific community, die Abgrenzung zu rational-choice-Ansätzen auf der einen und zur strukturgenetischen Moraltheorie auf der anderen Seite darauf zu basieren, dass nicht *ein* Motiv individuelles Handeln leitet. Mehrere Motive werden wirksam, wenn das Zusammenspiel zwischen Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral erklärt werden soll. Die Erfassung des Konstruktes ‚Verantwortung‘ bildet den Rahmen, auf dem Gerechtigkeitsansätze und Moral aufgebaut werden.

4.4.6 Verantwortung

So ist für Auhagen (1994, 241) Verantwortung: „*wenn ein Mensch unter Berücksichtigung ethisch-moralischer Gesichtspunkte handelt und bereit ist, für die Konsequenzen einzustehen.*“ Verantwortung ist auch nach Mieg (1994, 11 f.) eine Form des moralischen Handelns. Kaiser (1996, 43 ff.) geht auf unterschiedliche Motive ein, die das Erleben und die Übernahme von Verantwortung bestimmen und benennt Motive, die Moral, Gruppenzugehörigkeit und rationale Elemente verbinden.

Fasst man alle Elemente, die in den unterschiedlichen sozialpsychologischen Arbeiten ausgearbeitet wurden, zusammen, so ergibt sich die von Kaiser (ebd.) angebotene *Struktur der Einflusskriterien*. Seine Erklärung für die Entstehung von subjektiver Verantwortlichkeit, die wie bei Mieg fest an Moral gekoppelt ist, basiert auf einer Motivationsmischung, die die unterschiedlichsten theoretischen Aspekte einpasst, um ein Gesamtkonzept zu erstellen. Dabei kritisiert Kaiser (ebd.), dass die deontische Auffassung in der strukturalistischen Moraltheorie Handlungsmotive nicht berücksichtigt.⁵²⁷ Die auf der Dominanz von Kognitionen beruhende deontische Auffassung beinhaltet, das Erkennen von Werten, Prinzipien und Idealen mit Handlung gleichzusetzen. Folgt man, wie Kaiser, der genetischen Auffassung nicht, spielt die Handlungsmotivation eine bedeutende Rolle. Drei Aspekte sind für das Erleben von Verantwortung nach Kaiser (1996, 43) relevant:

1. *Rollenverpflichtung (soziale Bindungen, denen sich Personen verpflichtet fühlen),*
2. *Emotionalität (Reflexion von Schuldgefühlen) und*
3. *Rationalität (Verlassen auf das eigene Vernunfturteil).*

Die Zusammenschau, die Kaiser bietet, ist im Wesentlichen von der These geprägt, dass das Erleben persönlicher Verantwortung nicht allein rational zu erklären ist, sondern dass der soziale Kontext, d.h. Rollenverpflichtungen im sozialen Bezugssystem zu berücksichtigen ist.⁵²⁸ Er integriert zudem emotionale Aspekte, wie die Empfindung von Schuld und Scham, die mit dem rationalen Urteil konkurrieren und oftmals letztlich Oberhand gewinnen.⁵²⁹

Ob sich eine Person verantwortlich fühlt, determiniert danach, ob sie sich tatsächlich auch verantwortlich verhält. Drei Faktoren beeinflussen die subjektive Sicht auf Verantwortung maßgeblich:

- *Kausalität,*
- *Intentionalität und*
- *Freiwilligkeit*⁵³⁰

⁵²⁷ Vgl. ebd., 44. Der Autor bezieht sich auf verschiedenste Kritiker, z.B. Light Shields/ Light Bredemeier 1994, Haste 1990

⁵²⁸ Kaiser 1996; Montada 1987; Auhagen 1994

⁵²⁹ Vgl. Kaiser 1996, 49 f.

⁵³⁰ Vgl. u.a. Kaiser 1996, 45

Von verschiedenen Autoren wird insbesondere in der Sozialpsychologie das Kontrollurteil als zentrale Determinante betrachtet, die beeinflusst, ob Verantwortung übernommen wird oder nicht.⁵³¹ Im Sinne des Kriteriums *Kausalität*, aber auch im Hinblick auf das Kriterium *Freiwilligkeit*, scheint es ein Grundbedürfnis jeden Individuums zu sein, die Wirksamkeit seines Denkens und Verhaltens mitbestimmen zu können.

Auch die *Intentionalität* einer Handlung bietet nach Kaiser (ebd.) eine hinreichende Voraussetzung für Verantwortung, denn Personen fühlen sich im Wesentlichen für intendierte Handlungen verantwortlich. Dieser Grundsatz gelte vor allem im Strafrecht. Vertraut man der Theorie von Lerner (1980) des ‚*Glaubens an eine gerechte Welt*‘, ist abzuleiten, dass Personen sich oftmals auch dann verantwortlich fühlen, wenn sie eine bestimmte Handlung nicht intendiert haben.⁵³² Die Kausalität und z. T. auch die Intention wird im Fall fehlender Zusammenhänge im Nachhinein konstruiert.

4.4.6.1 Rollenverpflichtung / Schuld und Scham

Der Aspekt *Rollenverantwortung* nach Kaiser (ebd., 45) geht u.a. auf das Postulat der Fürsorge von Gilligan (1996/84) zurück. Rollenverpflichtungen schließen sowohl die Empathiefähigkeit von Individuen in ihrem sozialen Kontext ein als auch die Fähigkeit, die Erwartungen von anderen zu antizipieren.⁵³³

Nach Montada (1987) geht jede persönliche Erfahrung mit Verantwortlichkeit mit dem Wissen einher, welche Normen und Wertvorstellungen in der sozialen Bezugsgruppe zu erfüllen sind.⁵³⁴ Diese *Rollenverantwortlichkeiten* werden z.T. empathisch erahnt und mit der Angst vor sozialem Druck oder dem Einvernehmen mit den Normen einer Gruppe assoziiert.⁵³⁵ Der Wunsch nach Anerkennung und Geltung in einer sozialen Gemeinschaft, der auch die kommunitaristische politisch-philosophische Schule markiert, hat auch eine Kehrseite: die Angst vor Vergeltung und Ausgrenzung durch andere oder gar von der Gesellschaft. Dollase (1998, 8) warnt diesbezüglich auch vor der Macht von sozialen Gruppen gegenüber dem Einzelnen.

Mieg (1994, 11 ff.) beleuchtet die Rollenverantwortlichkeit von einer anderen Seite. Das Basiselement von Verantwortung begreift er als „*Fürsorge oder allgemeiner Verantwortung als Leistung, [dies] bezeichnet eine Form des Handelns für andere Menschen*“ (ebd., 11). Verantwortung richtet sich zuerst nach der „*Perspektivabhängigkeit*“ (ebd., 14), dann erfolgt die „*soziale Reflexion*“ (ebd.) von Moral. *Perspektivabhängigkeit* lässt sich durch den Standpunkt einer Person zu einer anderen Person definieren. Dieser subjektive Standpunkt bzw. die individuelle Perspektive bestimmt den Bezug zwischen Personen. Handelnde haben in dieser Beziehung eine bestimmte Rolle, aus der bestimmte Verantwortlichkeiten für andere Personen, Dinge oder Handlungen resultieren. Die Perspektiven, die Personen einnehmen, brin-

⁵³¹ Vgl. dazu ausführlich in Kap. 5.4 „Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie“

⁵³² Vgl. dazu ebd.

⁵³³ Vgl. Kaiser 1996, 45 f.

⁵³⁴ Vgl. dazu in diesem Kap. 4.3.2 „Das Norm-Aktivations-Modell altruistischen Handelns“

⁵³⁵ Kaiser 1996, 46; vgl. dazu in diesem Kap. 4.4.2 auch „Fürsorgeethik“

gen *soziale Reflexion* zum Ausdruck, deren Umfang sich aus dem spezifischen Verantwortungsbereich herleiten lässt.

Rollenverpflichtungen werden im jeweiligen sozialen Bezugssystem auch durch Vergleiche mit anderen erschlossen. Regeln und Abfolgen von sozialen Vergleichsprozessen basieren auf einer etablierten Theorie von Leon Festinger (1954).⁵³⁶ Dabei werden nicht nur die Rollenerwartung und Rollverpflichtungen durch Vergleiche mit anderen festgelegt, sondern auch, ob und inwiefern Personen sich gerecht behandelt oder benachteiligt fühlen. Linneweber (1999, 134 f.) stellt heraus, dass Personen erstens nicht (wie im rational-choice-Ansatz vermutet und auf der höchsten Stufe der Kohlbergischen moralischen Skala manifestiert) ‚autistisch‘, also unabhängig von den Urteilen anderer handeln, sondern im Gegenteil, „*sie verhandeln mit Konkurrenten, konfrontieren diese mit Erwartungen und deren Begründung. Insbesondere bewerten sie eigene Nutzungsanteile sowie Umweltschutzaufwendungen komparativ*“ (ebd., 134). Dabei zeichnet sich die Tendenz ab, so vermutet Linneweber (ebd., 135), sich selbst als benachteiligt zu sehen und daraus Begründungen für z.B. unterlassene Umwelthandlungen abzuleiten. Dieses Phänomen bezeichnet der Autor als „*Benachteiligungssyndrom*“ (ebd. 1999).

4.4.6.2 Emotionalität

Emotionen gehen mit der Rollenverpflichtung einher. Die Betrachtung moralischer Emotionen gibt wichtige Hinweise, um Urteile über Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral psychologisch nachzuvollziehen.⁵³⁷ Moralische Emotionen sind nach Schmitt (1998) und Maes (1998) ein Motiv für prosoziales Handeln. Kaiser bezeichnet dahingehend „*Schuld- und Schamgefühle*“ (1996, 47 ff.) als Indikatoren für Verantwortlichkeit. Kenntnisse über das Erleben von Schuld, Scham und Empörung erlauben einerseits Vorhersagen bzgl. der Reaktionen auf moralische oder unmoralische Handlungen (eigene oder fremde) und geben andererseits Auskunft über die Normen, Werte und Gerechtigkeitsvorstellungen einer Person.⁵³⁸

In verschiedenen Arbeiten des psychologischen Gerechtigkeitsforschers Leo Montada und seiner Mitarbeiter wird in zweierlei Arten von Schuldgefühlen unterschieden: 1. *Existenzielle Schuld* und 2. *Handlungsschuld*.⁵³⁹ Handlungsschuld, die im Wesentlichen auch für die Erhebung von Daten im Bereich des Umwelthandelns von Bedeutung ist, resultiert oder wird zugeschrieben, wenn eine Handlung mit schädlichen Folgen erfolgt oder eine (hilfreiche) Handlung unterlassen wird.⁵⁴⁰ Ob und in welchem Maße Schuldgefühle empfunden werden, hängt von verschiedenen (Einfluss-)Faktoren ab. Dazu gehören beispielsweise das Ausmaß der erlebten Verantwortlichkeit, die Frage, welche Person geschädigt wird (nahestehende

⁵³⁶ Vgl. dazu in diesem Kap. 4 auch 4.3.1.2 „Inequity“

⁵³⁷ Vgl. Reichle/Schmitt 1998, 13

⁵³⁸ Vgl. dazu auch Reichle 1998, 47 ff.

⁵³⁹ Vgl. dazu u.a. Albs 1998, 163; Montada et al. 1986; Montada 1981; Montada/Reichle 1983.

⁵⁴⁰ Vgl. dazu z.B. Albs ebd.; Montada 1983, 1993

oder unbekannt Person), ob und inwiefern sie unter der Handlung leidet, der Grad und die Reichweite des Schadens und, ob weitere Handlungen (bzw. Unterlassungen) Schäden hervorgerufen haben.⁵⁴¹

Das Erleben von Schuldgefühlen kann in Anlehnung an die den state-trait-anger-Skala von Spielberger (1972) und Spielberger et al. (1983) als *state-Schuldgefühl* eingeordnet werden, d.h. als vorübergehendes, spezifisches und kontextabhängiges Schuldgefühl, z.B. als Reaktion auf eine bestimmte Situation oder Interaktion. Das Schuldgefühl kann ebenso als *trait-Schuldgefühle*, d.h. als zeitübergreifende, generelle Erlebenstendenz und somit als stabile Facette der Persönlichkeitsstruktur eines Individuums verstanden werden. Eine Person mit trait-Schuldgefühlen bezeichnet Albs (ebd., 167) als „*moralischen Menschen*“ mit den „*Eigenschaften eines moralischen Charakters*“.

Das Erleben und die Antizipation von Schuld und Scham wirken sich nach Kaiser (1996, 49) ebenfalls auf das Verantwortungsurteil aus. Schuld beinhaltet, dass z.B. ein Täter die Leiden des Opfers (emphatisch) mit empfindet. Scham beschreibt, dass das Bild einer Person, die sich ins schlechte Licht gerückt fühlt und so die tatsächliche (oder antizipierte) Erscheinung nicht mehr dem (Selbst)Bild entspricht.⁵⁴² Welche Emotionen gezeigt werden, sind abhängig von der jeweiligen Rolle: So würden Täter/-innen Schuldgefühl empfinden, Beobachter/-innen sich empören und Opfer sich ärgern, wenn eine Handlung als unmoralisch oder ungerecht eingeordnet wird.⁵⁴³

Sowohl in Macht- als auch in Vertrautheitsbeziehungen, wie es z.B. bei der Mutter-Kind-Dyade oder im Verhältnis von Politiker/-innen zu ihren Bürgern der Fall ist, löst das Wissen um die Abhängigkeit der/des anderen Verantwortlichkeit und prosoziales Verhalten aus.⁵⁴⁴ Kaiser (1996, 48) formuliert: „*dass Macht verantwortlich macht*“. Die Notwendigkeit des Zusammenwirkens von Macht und Vertrautheit besagt nicht, dass Verantwortung nur für verwandte oder befreundete Personen übernommen wird. Da allerdings Vertrautheit eine entscheidende Rolle für die Übernahme von Verantwortung spielt, ist zu vermuten, dass weder für große Gruppen noch für weitestgehend anonyme Personen ein Handlungsbedarf geweckt wird.⁵⁴⁵

⁵⁴¹ Vgl. dazu Montada 1993

⁵⁴² Vgl. dazu ausführlich auch Wilson 1994, Bischof 1980 sowie verschiedene Arbeiten von Montada 1987, 1983, 1978

⁵⁴³ Vgl. Reichle/Schmitt 1998, 13

⁵⁴⁴ Vgl. dazu in diesem Kap. 4.4.2 „Fürsorgeethik“

⁵⁴⁵ Vgl. auch Wilson 1994

4.4.6.3 Rationales Urteil und Rechenschaft

Ein „rationales persönliches Verantwortlichkeitsurteil“ (Kaiser 1996, 47) unterscheidet sich von den o.g. motivationalen Einflussfaktoren, weil ein bewusst agierender Mensch bzw. ein reflexiver Akteur vorausgesetzt wird. Im Sinne der universellen Urteilsbildung muss solch ein Akteur in der Lage sein, sein Verhalten vor sich und anderen zu rechtfertigen bzw. zu legitimieren.⁵⁴⁶

Fuhrer (1995, 14) bringt den Gedanken der ‚Rechtfertigung‘ bezüglich verantwortlichen Handelns ins Spiel. Verantwortliches Handeln bewegt sich in der Bedingungstriade von Personen, ihren Handlungen und den Konsequenzen der Handlungen. Verantwortliches Handeln als Rechtfertigungsprozess beinhaltet, Rechenschaft abzulegen vor einer anerkannten inneren oder äußeren Instanz, gleichgültig, ob diese das Gewissen oder z.B. eine Rechtsinstanz ist.

Bezüglich komplexer ökologischer Probleme sind solche Zuschreibungen von Verantwortung vielfältig und daher nur uneindeutig zuzuordnen, weil Handlungsfolgen nicht eindeutig eingeschätzt werden können. Dennoch müssen gerade wegen der fortschreitenden Schädigung der Umwelt Fragen nach Verantwortung und Verantwortlichen gestellt werden, die in diesem Bereich „die Begrenztheit und die Kontingenz unseres Handelns sowie die mögliche Produktivität unseres Wissens in die ethische Reflexion [mit]“ (Fuhrer 1995, 14 f.) einbeziehen.

Verantwortung, Moral und Rechtsempfinden sind dabei höchst notwendige Bedingungen, um Wege aus der ökologischen Krise zu beschreiten.

4.4.6.3.1 Anwendungsforschung: ‚Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral‘

Umfassend zum Schwerpunkt ‚Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral‘ forschen Montada und seine Mitarbeiter/-innen an der Universität Trier/Potsdam-Institut. Sie verbinden aus sozialpsychologischer Perspektive verschiedene Aspekte von Gerechtigkeit. Sowohl Montada (1998) als auch seine Mitarbeiterin Elisabeth Kals (1999) kritisieren, dass der rational-choice-Ansatz (Umwelt-)Verhalten mit nur einem Motiv, nämlich der Verfolgung von Eigeninteressen, erklärt. Sie verpflichten sich also weder dem rational-choice Ansatz noch dem strukturalistischen Ansatz, sondern machen verschiedene Handlungsmotive ausfindig, wenn es um die Erhebung von Gerechtigkeit geht. Für die Fragestellung der vorliegenden Arbeit (wie Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Konfliktfeld Straßenraum erhoben werden können) sind insbesondere die Gerechtigkeitsuntersuchungen zum Thema Verkehr von Bedeutung.⁵⁴⁷ Montada/Kals (1995, 309) entwerfen in ihrer quantitativ ausgerichteten Studie umfangreiche Variablen

⁵⁴⁶ Vgl. dazu auch Graumann 1994; Kohlberg/Candee; Kant und Rawls; vgl. dazu auch in diesem Kap. 4.4.1 „Strukturalistischer Ansatz zur moralischen Entwicklung“ und in Kap. 3.3 „Liberalismus und Kommunitarismus“ sowie „Die reine Vernunft“

⁵⁴⁷ Vgl. dazu ausführlich Becker 1998; Montada/Kals 1995; Kals 1994; Kals/Becker 1994

und Kriterien, um die Bedeutung von Gerechtigkeit nachzuweisen.⁵⁴⁸ In diesen sozialpsychologischen Gerechtigkeitsansatz gehen u.a. folgenden Aspekte ein:

Grundrechte und Gerechtigkeit: Dazu gehört das Recht, in einer nicht verschmutzten Umwelt zu leben, sowie konfliktträchtige Rechte auf Freiheit, Profitmaximierung und Garantie von Arbeit.

Einschätzungen bzgl. Umweltverschmutzung beinhalten *kognitive und emotionale Urteile* über Gefahreinschätzungen für die Umwelt auf lokaler und globaler Ebene sowie für die eigene Gesundheit. Zur Erfassung der Emotionen wurden z. B. Angst, Empörung und Zuversicht thematisiert.

Effektivität von Maßnahmen zur Kontrolle von Umweltverschmutzung: Dazu gehört die Beurteilung von Gerechtigkeitsurteilen über Umweltpolitik und spezifische Maßnahmen, Beurteilung der Notwendigkeit und der Kosten der Umweltpolitik sowie Beurteilung von Kosten für fehlende Umweltpolitik, über die Verteilung der Kosten für Umweltschutzmaßnahmen, Umweltpolitik im allgemeinen und für die Erhebung von Steuern. Letztlich wurde auch nach Urteilen für die Bereitstellung von Subventionen und die Einschätzung von Appellen als politische Maßnahme gefragt.

Kontroll- und Verantwortungszuschreibungen sowie Lokalisierungen von Verursachungsaspekten für die Umweltverschmutzung: Dazu gehört z.B. die Einschätzung der Bereitschaft von Bürgern, Wirtschaft etc., suffizient zu agieren im Sinne eines finanziellen oder materiellen Verzichts.

Inwiefern der Einfluss des Subsystems einer Person deren individuelles Verhalten beeinflusst, wird in der Untersuchung über Straßenverkehr und Umweltschutz durch die Unterscheidung der befragten Personengruppen differenziert: aktive Mitglieder einer Umweltschutzgruppe, Mitglieder in einem Automobilclub sowie eine Kontrollgruppe. Wie Littig (1995) untersuchen die Forscher/-innen den Zusammenhang zwischen den Motiven ‚Gesundheit‘ und ‚Verkehrsverhalten bzw. –beurteilung‘.

Aus den Ergebnisse der Studie ziehen Montada/Kals (1995, 322) den Schluss, dass Bürger/-innen konsistente persönliche Urteile in Bezug auf den Respekt für Ökologie und Umweltpolitik vertreten. Weitere wichtige Ergebnisse und Schlussfolgerungen der vorliegenden Studien über die Erhebung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum sind:

1. In Abhängigkeit von der jeweiligen Gruppenzugehörigkeit (Umweltschutzgruppe versus Automobilclub) und vom individuellen Standpunkt konnten in der Untersuchung verschiedene Grundrechte und Gerechtigkeitsurteile ausfindig gemacht werden. Gerechtigkeit stellte sich also als Streitfrage dar.
2. Es zeigte sich, dass umweltpolitische Maßnahmen einheitlich bewertet wurden. Mehrheitlich wurden restriktive Maßnahmen wie Verbote und Einschränkungen befürwortet. Eine Umweltpolitik, die auf Appellen basiert, wurde abgelehnt und als uneffektiv beurteilt.⁵⁴⁹

⁵⁴⁸ Vgl. dazu auch Kals/Becker 1994, 4

3. Zudem zeigte sich ein bedeutender Zusammenhang zwischen Emotionen (bezogen auf die Umweltverschmutzung sowie auf die wahrgenommene Praxis der Umweltpolitik) und der Wahrnehmung von Grundrechten und Gerechtigkeitsbeurteilungen bzgl. Umweltpolitik sowie spezifischer Maßnahmen.⁵⁵⁰
4. Letztlich ist erwähnenswert, dass die Befragten das *Verursacherprinzip* befürworten und in der Regel vertreten. Demnach sollen Kosten und Verantwortung proportional an die Akteure verteilt werden, die Schäden verursacht haben. Die befragten Bürger/-innen beziehen sich und wirtschaftliche Akteure als Verursacher ein. Dabei existiert allerdings eine Tendenz, die Wirtschaft häufiger als Verursacher zu bezeichnen.

Aus den Ergebnissen der Untersuchung leiten die Forscher/-innen ab, dass Gerechtigkeit eine Streitfrage ist, wenn es um die Beurteilung der Umweltpolitik geht. Die Analyse der Daten bestätigt weiterhin, dass umweltgerechte Verpflichtungen mehr auf Gerechtigkeit (bezüglich der kognitiven und der emotionalen Variablen) und auf Moral (bezüglich der Wahrnehmung von Risiken, Verantwortungszuschreibungen) basieren als auf der Motivation, sich selbst zu schützen (Gesundheit). Angst und persönliche Affekte sind den o.g. Motiven nachgestellt.

4.4.6.4 Zusammenfassung

Die Übernahme von Verantwortung, moralisches Verhalten und das Fällen von Gerechtigkeitsurteilen werden in den oben dargestellten sozialpsychologischen Ansätzen multimotivational betrachtet. So kann von verschiedenen Einflussebenen gesprochen werden, die das Gerechtigkeitsurteil determinieren. Die soziale Bezugsgruppe, der eigene Standpunkt, die wahrgenommenen Emotionen und rationale Abwägungen fließen ein, wenn Gerechtigkeitsurteile gefällt werden. Anders als im rational-choice-Ansatz ist die Verfolgung von Eigeninteressen nur ein Motiv, zu dem weitere hinzukommen. Im Gegensatz zum strukturgenetischen Ansatz wird das Entwicklungsniveau der befragten Personen nicht im Hinblick auf die Beeinflussung durch die soziale Bezugsgruppe bewertet. Dass die Bindung an andere individuelle Gerechtigkeitsvorstellungen beeinflusst wird (wie im kommunitaristischen Ansatz) zugrundegelegt. Auch Emotionen werden einbezogen und analysiert. Diesbezüglich zeigen die Ergebnisse von Montada und seinen Mitarbeiterinnen einen Zusammenhang zwischen Emotionen und Gerechtigkeitsurteilen.

⁵⁴⁹ Fehlende Gerechtigkeit und uneffektive Appelle wurden also in Zusammenhang gebracht, weil Personen, die Appellen auf der Basis von Freiwilligkeit folgen, Nachteile in Kauf nehmen, die den Nicht-Befolgern erspart bleiben.

⁵⁵⁰ Vgl. Montada/Kals ebd., 323. Ärger (emotional response) über Überverschmutzer korreliert beispielsweise positiv mit der Forderung nach Rechten, die Umweltverschmutzung zu beheben, und nach Maßnahmen wie restriktiveren Gesetzen und ökologischen Steuern bei den Mitgliedern einer Umweltschutzgruppe. Die Mitglieder der anderen Gruppe zeigt ebenfalls Emotionen, aber in andere Hinsicht. Sie kritisieren, dass zu viele Kontrollen von Seiten staatlicher Akteure stattfinden.

4.5 Zusammenfassendes Fazit

Für die Erhebung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen, die später im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit anhand von Verteilungskonflikten im Straßenraum dargestellt werden, sind verschiedene Aspekte dieses Kapitels von Bedeutung. Zunächst gibt die umweltpsychologische Forschung über Verteilungskonflikte, die unter den Stichworten ‚Allmende-Klemme‘ und ‚ökologisch-soziale Dilemmata‘ erforscht werden, Aufschluss. Die Forschungslandschaft und Möglichkeiten, komplex angelegte Anwendungsfelder empirisch zugänglich zu gestalten, werden dargestellt. Das Forschungsinteresse kreist in diesem Zusammenhang, wie auch in der Untersuchung über Verteilungskonflikte im Straßenraum, um die Frage ‚Wie können komplexe ökologisch-soziale Dilemmata zufriedenstellend bewältigt werden?‘. Optimale Lösungen wären, wenn weder der Einzelne zu kurz käme noch die Gemeinschaft, sondern beide gewinnen würden. Das Anstreben solcher win-win-Konstellationen bezieht auch die Entität ‚Natur‘ ein, d.h. die langfristige Erhaltung natürlicher Ressourcen.

Des weiteren werden zentrale Elemente fokussiert, die für ein Verständnis von Gerechtigkeit, wie es in der Psychologie abgebildet wird, von Bedeutung ist. Ob und inwiefern komplexe ökologisch-soziale Dilemmata bewältigt werden, hängt nach Lantermann/Döring-Seipl (1990) beispielsweise mit den spezifischen Werten und Werthaltungen im allgemeinen und gegenüber der natürlichen Umwelt zusammen. Diese determinieren in verschiedenen Ausprägungen, das (Umwelt-) Verhalten.

Werte, Werthaltungen sowie Verhaltenweisen, die im Rahmen des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ und der Agenda 21 wünschenswert und erforderlich sind, beruhen nach Dollase (1999) u.a. auf Bescheidenheit, Wertschätzung der Natur und der Anerkennung, dass sowohl die eigenen Fähigkeiten begrenzt sind als auch die natürlichen Ressourcen. Für die Umsetzung der Agenda 21 sei also ein Wertewandel im Sinne einer Tugendethik erforderlich, der die Grundannahmen einer liberalistischen Gesellschaft in Frage stellt. Die von Dollase entwickelten Kernkompetenzen eines nachhaltigen Menschen werden in der psychologischen Forschung nicht in jeder Hinsicht geteilt.

Daher werden geeignete Kategorien, die zur Analyse der Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum nützlich sein könnten, erst einmal geprüft. Diesem Ziel diene die Darstellung verschiedener Theorien, die im Folgenden zusammengefasst werden.

Zunächst wurden die in der (umwelt-)psychologischen Forschung angewendeten Arbeiten, die auf der rational-choice Theorie basieren, beleuchtet. In dieser Theorie wird Verhalten durch eine Hypothese, nämlich, dass Eigeninteressen das Verhalten in sozialer und ökonomischer Hinsicht bestimmt, erklärt. Der

equity-inequity-Ansatz (Homans und Adams) zeigt, wie essentiell die proportionale Verteilung von Gütern und Lasten ist, auch im Bereich persönlicher Beziehungen und bei der Verteilung immaterieller Güter (z.B. Liebe, Zuneigung und Anerkennung). Schwartz/Howard sowie Ajzen/Fishbein gehen auf innerpsychische Abwägungsprozesse ein, die im Fall von Hilfeleistungen und insgesamt bei der Planung

von Verhalten von Bedeutung sind. Da die natürliche Umwelt in der Umweltpsychologie als schützenswert betrachtet wird, also altruistisches und verantwortungsbewusstes Verhalten erfordert, sind Kenntnisse über diese internen oder psychologischen Abwägungsprozesse von Bedeutung. Eine extreme Position, dass letztlich nur *Bequemlichkeit* handlungsleitend sei, nehmen Diekmann/Preisendörfer (1992) ein. Hunecke et al. sowie Fuhrer/Wölfling nehmen für die Umweltpsychologie eine Erweiterung der Modelle vor, um verschiedene Interventionen zu entwickeln. Fraglich ist, ob sich auch in der Untersuchung über Verteilungskonflikte im Straßenraum die Motivation auf Kosten-Nutzen-Kalkülen basiert oder dieses Erklärungsmuster nur für Teilbereiche gilt.

Für die Bildung von Analysekatégorien zur Einordnung von Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum wird daher ein mehrdimensionaler Erklärungsansatz herangezogen. Spezifische Gerechtigkeitsvorstellung und deren Entwicklung findet sich in Moraltheorien, die auf den entwicklungspsychologischen und strukturalgenetischen Grundlagen der Arbeit von Piaget basieren. Kohlberg/Candee geben eine Grundstruktur zur Einordnung und Entwicklung des moralischen Urteils vor, die hierarchisch organisiert ist und in der jede Stufe (irreversibel) aufeinander aufbaut. Wie weit eine Person in der Lage ist, ein gerechtes Urteil zu fällen, wird erstens differenziert und hängt zweitens im Sinne der Autoren von dem Stand der kognitiven Entwicklung einer Person ab. Vereinfacht ausgedrückt, sind Personen, die viele komplex zusammenhängende Aspekte berücksichtigen können, zu einem *gerechteren* Urteil in der Lage als andere.

Diese Auffassung wird von Gilligan kritisiert und ergänzt, da es sich ihrer Meinung nach in dieser Logik um eine rein männlich gedachte handelt. Verschiedene Stadien der ‚Fürsorge‘ seien, um auch weibliche Perspektiven einzuführen, zu berücksichtigen. Die Fähigkeit, vollständig autonome Urteile zu fällen, repräsentiere nicht ein *reifes moralisches Urteil*. Nach Gilligan ist die Kontextabhängigkeit, d.h. z.B. auch das Einbeziehen der Bindung an andere, Teil eines reifen moralischen Urteils. Wie Kohlberg/Candee bleibt aber auch Gilligan bei einer Stufenkonzeption.

Dass beide Aspekte, die immer komplexer werdende, vernunftbezogene Seite wie bei Kohlberg und die beziehungsorientierte, kontextabhängige Seite wie bei Gilligan für beide Geschlechter anzunehmen sind, kommt sowohl in der Erhebung ökologischer Moralvorstellungen bei Hoff als auch im alltagsweltlichen (ethisch-)moralischen Urteil von Eckensberger zum Tragen. Beide Aspekte werden miteinander verbunden. Corsten/Lempert lösen sich sogar von der hierarchischen Struktur des strukturalgenetischen Modells, welches aber bei Eckensberger beibehalten wird. Die Berücksichtigung der Moralforschung dient für die Untersuchung der Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum nicht nur als Differenzierungsraster in verschiedenen Stufen der moralischen Entwicklung. Daher wird auch geprüft, ob sich – entsprechend der im Strukturmodell angenommenen These - die Gerechtigkeitsvorstellungen der Befragten konsistent auf einem Entwicklungsniveau festlegen lassen.

Diese Annahme wird in der sozialpsychologischen Forschung kritisiert. In dieser dritten Forschungslinie werden gerechtigkeitsrelevante Facetten beider o.g. theoretischen Linien integriert und ergänzt. Die

Übernahme von Verantwortung, moralisches Verhalten und das Fällen von Gerechtigkeitsurteilen werden in den dargestellten sozialpsychologischen Ansätzen multimotivational betrachtet. So wird von verschiedenen Einflussebenen gesprochen, die das Gerechtigkeitsurteil determinieren. Die soziale Bezugsgruppe, der eigene Standpunkt, die wahrgenommen Emotionen und rationale Abwägungen fließen demnach ein, wenn Gerechtigkeitsurteile gefällt werden. Anders als im rational-choice-Ansatz wird die Verfolgung von Eigeninteressen nur als ein Motiv, zu dem weitere hinzukommen, betrachtet. Im Gegensatz zum strukturalistischen Ansatz wird das Entwicklungsniveau der befragten Personen nicht im Hinblick auf die Beeinflussung durch die soziale Bezugsgruppe bewertet. Dass die Bindung an andere individuelle Gerechtigkeitsvorstellungen berührt, wird (wie im kommunitaristischen Ansatz) zugrundegelegt. Auch Emotionen werden einbezogen und analysiert. Diesbezüglich zeigen die Ergebnisse von Montada und seinen Mitarbeiter/-innen einen Zusammenhang zwischen Emotionen und Gerechtigkeitsurteilen. Die Facetten von Gerechtigkeit, die in der Sozialpsychologie ausgearbeitete wurden, ergänzen die Analyse-kategorien der Untersuchung über Gerechtigkeit und Fairnessvorstellungen im Straßenraum.

5 Fairness

5.1 Kapitelüberblick

Im vorliegenden Kapitel 5 ‚Fairness‘ werden Ansätze dargestellt, die die prozedurale Ebene der Gerechtigkeit in den Vordergrund stellen. Die Begriffe ‚Fairness‘, ‚prozedurale Gerechtigkeit‘ und ‚Verfahrensgerechtigkeit‘ werden synonym verwendet, weil sie, wie sich zeigen wird, im Kontext der dargestellten Ansätze das Gleiche meinen. Im ersten Kapitel ‚Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung‘ - Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem wurden bereits zwei Ebenen der Gerechtigkeit eingeführt, die distributive und die prozedurale Gerechtigkeit, die, wie auch immer geartet, nach Meinung der Kommissionen und Autoren (vgl. Kap. 1), zusammenwirken müssen. Für die Fragestellung der vorliegenden Arbeit ist die prozedurale Ebene der Gerechtigkeit, also Fairness, von Bedeutung. Erstens werden Querbezüge zum dritten und vierten Kapitel hergestellt (nämlich welche prozeduralen Gerechtigkeitsideale hinter den verschiedenen Gerechtigkeitstheorien stehen). Zweitens wird im empirischen Teil der Arbeit der Frage nachgegangen, welche Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen zwischen verschiedenen Interessengruppen im Straßenraum auszumachen sind. Die vorliegenden Ansätze werden sich in der Fragestellung und der Entwicklung der Untersuchungsmethode niederschlagen.

Im *ersten Teil* dieses Kapitels werden *Definitionen von Verfahrensgerechtigkeit* dargestellt. So wird zwischen rechtlichen und außergerichtlichen, kooperativen Verfahren unterschieden. Zudem wird der Stellenwert von Verfahrensgerechtigkeit im Vergleich mit der distributiven Gerechtigkeit im Hinblick auf die Forderungen, die im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ formuliert wurden, eingeordnet.

Im *zweiten Teil* werden *Grundzüge der Diskursethik* von Habermas (1981) und Apel (1988) eingeführt, die maßgeblich und aktuell die soziologische Sichtweise bestimmen. Sie bilden auch heute noch die Grundlage der Methode und des Selbstverständnisses von Bürgerbeteiligungsverfahren. Erweiterungen und Anwendungen der Diskursethik in verschiedenen Konfliktfällen und durch verschiedene Verfahren (vor allem im Umweltbereich) sind Thema der folgenden Abschnitte.

Im *dritten Teil* dieses Kapitels werden *(sozial)psychologische Grundlagen der Forschungen zum Thema prozedurale Gerechtigkeit* beschrieben. Die Darstellung und Abwägung verschiedener Ansätze der procedural-justice-Forschung (Lind/Tyler 1988) basiert auf der Vorstellung, dass das Ausmaß des Kontrollerlebens auf der einen Seite oder (zusätzlich) die Anerkennung von (persönlichen) Normen und Moralvorstellungen auf der anderen Seite für das Erleben von Fairness von Bedeutung sei. Beide Richtungen zu integrieren ist Ziel der Leventhal-Skala (vgl. Leventhal 1980/Bierbrauer 1982).

Wie zentral der Gedanke - Kontrollerleben sei einer der wesentlichsten Faktoren, der die subjektive Beurteilung eines Verfahrens als fair oder unfair beeinflusst - die psychologische und auch die soziologische Forschung bestimmt, wird an zwei Stellen in diesem Kapitel herausgearbeitet. Erstens werden Querbezüge zum vierten Kapitel ‚Psychologische Gerechtigkeitstheorien‘ hergestellt und verschiedene

Stadien des Kontrollerlebens dargestellt, die den Stand der persönlichen Entwicklung markieren. Zweitens werden im *vierten Teil* dieses Kapitels die *soziologischen und psychologischen Ansätze mit einander verglichen*. Kritische Stimmen zum grundsätzlichen Kontrollbedürfnis des Menschen, wie sie z.B. bei dem Psychoanalytiker Horst-Eberhard Richter (1986) laut werden, bilden eine Art Reflexion. Dabei wird die Genese des angeblich natürlich existierenden menschlichen Kontrollbedürfnisses im historischen Zusammenhang gedeutet. Das Kapitel schließt mit einem zusammenfassenden Fazit.

5.2 Begriffsbestimmung: Verfahrensgerechtigkeit

Ein weiterer wesentlicher Faktor zur Erhebung von Gerechtigkeitsvorstellungen ist die Dimension ‚Fairness‘, die im Kapitel 1 ‚Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung - Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem‘ schon als prozedurale Ebene der Gerechtigkeit eingeführt wurde.⁵⁵¹ Eine Definition von Döbert (1996) bringt den Begriff des Verfahrens auf den Punkt:

„Verfahren sind herausgehobene, „inszenierte“ Prozessabläufe, die die Funktion haben, Ungewissheit zu bearbeiten und abzubauen; und zwar dadurch, dass ein Satz von Regeln die ablaufenden Ereignisketten zwar nicht im einzelnen determiniert, aber doch beschränkt, dass das ‚freie Spiel der Kräfte‘ auf ein wünschenswertes oder zumindest akzeptables Resultat hinausläuft, an das das weitere Handeln dann anschließen kann.“ (331).

Verfahren setzen sich also aus verschiedenen Merkmalen zusammen: Sie werden inszeniert, d.h. organisiert durchgeführt bzw. beabsichtigt eingeleitet, und zwar in Situationen, die sich durch Unsicherheit und Ungewissheit auszeichnen. Für solche Situationen werden durch das Verfahren bestimmte übergreifende Regeln festgelegt, nach denen der Verlauf der Entscheidungsfindung bestimmt wird. Verfahren sollen dazu führen, dass Übereinkünfte herausgearbeitet werden, die weiteres Handeln ermöglichen, um die Ungewissheit der Situation zu überwinden.

Im juristischen Sinne sind Verfahren ein *„Korrelat des Rechts“* (Simons 1985, 55), weil sie als *„Mechanismen der Geltendmachung von Recht“* (ebd.) fungieren. Auch im juristischen Verständnis stehen hinter den Verfahren bestimmte Regeln. Sie gelten im Weber’schen Sinne als Legitimation der ‚rationalen Herrschaft‘⁵⁵². Das Recht legitimiert sich durch sich selbst, dadurch, dass im juristischen System Maßstäbe aufgestellt werden, an dem sich dieses System dann selbst misst. Dies beinhaltet die Idee, durch das Recht sei die einzige richtige Entscheidung zwischen Recht und Unrecht gewährleistet. Allerdings werden heute Verfahren, die nur auf juristische Auslegungen ausgerichtet sind, in Frage gestellt und erweitert.

In der antiken Philosophie von Platon und Aristoteles waren die Verläufe und Regeln von Verfahren eindeutiger vorgegeben als heute. Den ‚Herrschern‘ kam die Aufgabe und Macht zu, über Verteilungen zu entscheiden. Herrscher waren von Geburt an dazu bestimmt, ihre Autorität geltend zu machen und im Zweifelsfall nicht nur die Verteilung der materiellen Güter zu regeln, sondern auch über ‚Leben und Tod‘ zu richten. Die Macht dazu war in der kosmischen und später auch göttlich bestimmten ‚Weltordnung‘ vorbestimmt.⁵⁵³

Max Weber (1922, 124 ff.) differenziert drei Herrschaftsformen, die er als *rationale*, *traditionelle* und *charismatische Herrschaft* bezeichnet. Rationale Herrschaft legitimiert sich durch die gesetzliche Ord-

⁵⁵¹ Vgl. dazu Kap. 12.5 „Verfahrensgerechtigkeit“

⁵⁵² Vgl. Weber 1922, 124 ff.

⁵⁵³ Vgl. dazu Kap. 3.6.1 „Stände, Klassen, Schichten. Über Herrscher durch, Stände- und Klassengesellschaft.“

nung. Traditionelle Herrschaft basiert auf Heiligkeit, steht also im Kontext religiöser bzw. spiritueller Gemeinschaften.⁵⁵⁴ Weber betont, dass das, was er als modernes Recht seiner Zeit versteht, moralfrei, also zweckrational sei. Die Entkoppelung des Rechts von Moral stellt sicher, dass Rechtsentscheidungen befolgt werden und ihnen gegenüber Vertrauen aufgebracht werden kann. Recht basiert auf Vernunft, die wiederum in formalen Verfahren ihre Umsetzung findet. In Webers Lehre wurden nachtraditionelle Formen von Gemeinschaften, wie sie heute für plurale Gesellschaften angenommen werden, noch nicht berücksichtigt.

In vielen heutigen Studien und theoretischen Ausführungen wird eine zunehmende Politikverdrossenheit der Bürger/-innen gegenüber dem Staat diagnostiziert.⁵⁵⁵ Das Symptom ‚Politikverdrossenheit‘ scheint Ausdruck einer sich verändernden Gesellschaftsstruktur im Zuge der Individualisierung in einer pluralen Gesellschaft zu sein. Nach Dubiel (1991) herrscht eine instrumentelle Einstellung gegenüber staatlichen Institutionen vor, die er als Auswüchse früherer zweckrationaler Dogmen bezeichnet.⁵⁵⁶ Renn/Oppermann (1998, 354) formulieren u.a., dass soziale Verständigungsprozesse verkümmern und Solidarität in vielen Lebensbereichen nicht selbstverständlich vorauszusetzen sei. Soziales Vertrauen beziehe sich meist auf Bekannte und Verwandte, während die anderen (die Außenwelt) als anonym und bedrohlich erlebt werden. In einer gesellschaftlichen Struktur mit fehlendem Vertrauen z.B. zwischen Bürger/-innen und staatlichen Akteuren,⁵⁵⁷ zunehmender Unsicherheit hinsichtlich fundamentaler Entscheidungen⁵⁵⁸ und einem erheblichen Ausmaß an Grenzen und Nachteilen, die entstehen können, wenn allein juristische Konfliktbewältigungsverfahren eingesetzt werden⁵⁵⁹, stellen Alternativen zum rechtlich juristischen Verfahren Möglichkeiten zum Interessenausgleich dar.

Ob und inwiefern Verfahrensgerechtigkeit und distributive Gerechtigkeit einander bedingen, ist allerdings bis heute nicht eindeutig geklärt.

5.2.1 Stellenwert der prozeduralen Gerechtigkeit

„Menschen sind im Alltag für die Frage der prozeduralen Gerechtigkeit hochgradig sensibilisiert. Der entschlossene Widerstand der Öffentlichkeit gegen Korruption und ‚Mauschelei‘, insbesondere in staatlichen Stellen, gibt dafür ein beredtes Beispiel.“ (Bierhoff 1993, 167)

Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ wird angestrebt, dem derzeit als defizitär erlebten Verhältnis zwischen Bürger/-innen und Staat entgegenzuwirken.⁵⁶⁰ Eine Kernthese in der Agenda 21 ist daher die

⁵⁵⁴ Die charismatische Herrschaft hebt diejenige Autorität hervor, die im Gegensatz zu anderen eine bestimmte Ausstrahlung besitzt und durch ihre Fähigkeiten als berufen gilt. Allen drei genannten Formen liegt die Herrschaft als Ungleichheit zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Einflussebenen zugrunde.

⁵⁵⁵ Vgl. dazu z.B. in Kap. 3 „Gerechtigkeit: historisch, politisch philosophisch und soziologisch“ sowie z.B. Renn/Oppermann 1998, 354

⁵⁵⁶ Vgl. dazu auch Beck 1986

⁵⁵⁷ Vgl. ebd.

⁵⁵⁸ Vgl. z.B. Epp 1998, 21 ff.; Luhmann 1993, 558

⁵⁵⁹ Vgl. z.B. Niesen et al. 1992, 26 f.

⁵⁶⁰ Vgl. dazu auch Politikverdrossenheit in Kap. 3.5 ü.a. „Bindende Werte und Freiheit“, Dubiel 1991 sowie Hoffmann/Lange 1996

Annahme, dass distributive Gerechtigkeit und die Ebene der prozeduralen Gerechtigkeit zusammenwirken sollen, um eine dauerhaft sozial und umweltverträgliche Entwicklung zu gewährleisten. Dollase (1999, 19 ff.) arbeitet heraus, dass im Leitbild im Kern die Methode vertreten wird, durch Bewusstseinswandel, partizipative und diskursive Verfahren könne dieses Ziel erreicht werden.

In diesem Sinne bestätigt Bierhoff (1998, 149), dass in Verfahren Beurteilungen im Wesentlichen auf der Ebene der *prozeduralen Gerechtigkeit* (ebd.: prozedurale Fairness) und der *interaktiven Gerechtigkeit* (ebd.: interaktive Fairness) erfolgen. Während bei der ‚prozeduralen Gerechtigkeit‘ das Verfahren und die Verfahrensregeln beurteilt werden, geht es bei der ‚interaktiven Gerechtigkeit‘ um die Einordnung und Bewertung des Interaktionspartners. Über den Stellenwert von distributiver Gerechtigkeit und prozeduraler Gerechtigkeit herrscht allerdings nach Bierhoff (ebd. 167) - im Gegensatz zu den Annahmen in der Agenda 21 - Einigkeit: Sie sind nicht vergleichbar. Wenn schon keine Einigkeit über die Verteilung von Gütern besteht, so „*kann ein Konsens doch wenigstens im Hinblick auf das Verfahren der Entscheidungsfindung erwartet werden*“ (ebd. 167).⁵⁶¹ Wesentlich ist hierbei, dass die Einigkeit bezüglich der Regeln und des Weges zu einem Verteilungsergebnis zur Folge hat, dass die Praxis von Institutionen legitimiert wird.⁵⁶² Ob die Beteiligten eines Verfahrens als ungerecht oder ungleich empfundene Ergebnisse dann akzeptieren, wenn sie die Regeln des Verfahrens für gerecht erachten, wird kontrovers diskutiert.

Thibaut/Walker (1975) legen fest, dass kein Zusammenhang zwischen distributiver und prozeduraler Gerechtigkeit existiert.⁵⁶³ Auch Schmidt (1993, 81) macht den fehlenden Zusammenhang deutlich. Wenn distributive Gerechtigkeit fehlt, d.h. wenn Güter (gleichgültig ob es sich um materielle oder immaterielle Güter handelt) in den Augen der Beteiligten ungerecht verteilt werden, dann gleicht die Ebene der prozeduralen Gerechtigkeit, d.h. der Einsatz fairer Verfahren nicht zwingend eine ungerechte Verteilung aus. Verfahren gelten zwar als neutral gegenüber dem Inhalt, sie lenken aber dennoch die Blickrichtung der Beteiligten auf ein bestimmtes Verteilungsergebnis.⁵⁶⁴ In diesem Sinne formuliert Schmidt, „*Verfahren sind nicht für sich genommen ‚unschuldig‘ und dadurch zwingend*“ (ebd.). Über den Wert, den die prozedurale Gerechtigkeit dennoch für die Akzeptanz von Verteilungsergebnissen hat, arbeitet Schmidt heraus: „*Prozedurale Ungereimtheiten können die Abnahme ohnehin ‚harter‘ Entscheidungen zusätzlich erschweren [...]. Umgekehrt erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass auch ungünstige Ergebnisse hingenommen werden, wenn die Verfahren, aus denen sie hervorgehen, fair sind (genauer: als fair perzipiert werden)*“ Schmidt (ebd. 93).

Bodzenta (1993) weist demgegenüber für den Prozess der Stadtplanung nach, dass Bürger/-innen in partizipativen Verfahren zufriedener mit den Ergebnissen sind als es in anderen Verfahren der Fall ist.

⁵⁶¹ Vgl. Renn 1996. Ein Kompromiss würde im Gegensatz zu einem Konsens bedeuten, dass die Parteien in ausgehandeltem Maße von ihrer eigenen Position abweichen. Ein Konsens allerdings erfordert auf Basis der ausgeführten Regeln, dass Offenheit gegenüber den Positionen der anderen besteht, so dass der erreichte Konsens u.U. wenig mit den Eingangsvorstellungen einer Partei gemein hat.

⁵⁶² Vgl. dazu Bierhoff ebd.; Schmidt 1992, 1993.

⁵⁶³ Vgl. dazu in diesem Kap. 5.4 auch „Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie“

Senghaas-Knobloch (1996) belegt, dass Personen in Kommunikationsprozessen das Bedürfnis haben, gleichberechtigt beteiligt und anerkannt zu werden.⁵⁶⁵ Schmidt (1995) spricht an anderer Stelle sogar davon, dass im Falle der Verteilung knapper Ressourcen die Transparenz der Entscheidungskriterien und die Überzeugungsfähigkeit verantwortlicher Akteure ausschlaggebend ist. Dem nachgestellt sei das Ergebnis einer Verteilung.

Für die Beurteilung des Zusammenwirkens von fairen Verfahren und dem Ergebnis einer Verteilung kann nach Sichtung der widersprüchlichen Forschungsergebnisse und Erfahrungen m.E. keine abschließende Bewertung für oder gegen die Effizienz fairer Verfahren vorgenommen werden. Deutlich wird allerdings, dass faire Verfahren keinen Schaden verursachen, wenn sie auch nicht immer der Gerechtigkeit des Verteilungsergebnisses dienen. M.E. kann auch nicht über das faire Verfahren an sich geurteilt werden. Ob und inwiefern die Durchführung eines Verfahrens tatsächlich fairen Regeln folgte oder sinnvoll und sachdienlich eingesetzt wurde, kann nur durch die Betrachtung und Analyse konkreter Fälle beurteilt werden.⁵⁶⁶

So heterogen wie die Prinzipien der Verteilungsgerechtigkeit, so heterogen sind auch die Kriterien die auf der Ebene prozeduraler Gerechtigkeit zur Geltung kommen. Einen besonders ausführlich bearbeiteten Ansatz für faire Verfahren ist die Diskursethik.

5.2.2 Zusammenfassung

Verfahrensgerechtigkeit ist Teil jedes Verteilungsprozesses. Welches Verfahren zur Verteilung von Gütern gewählt wird, ist von der Gesellschaftsform und den Präferenzen der jeweiligen Gesellschaft abhängig. Für die vorliegende Arbeit ist die Unterteilung in juristische Verfahren auf der einen Seite und außergerichtliche Verfahren auf der anderen Seite von Interesse. Außergerichtliche Verfahren, die auf einer partnerschaftlichen und kooperativen Kommunikation zwischen verschiedenen Interessengruppen basieren, sollen nach den Vorgaben des Leitbildes Nachhaltige Entwicklung auch für eine zukunftsfähige Entwicklung befördert werden. Ob und inwiefern solche Verfahren erfolgreich im Sinne einer gerechteren Güterverteilung sind, wird kontrovers diskutiert und ist somit nicht eindeutig zu belegen.

⁵⁶⁴ Vgl. dazu Schmidt 1993, 81

⁵⁶⁵ Vgl. Honneth 1993

⁵⁶⁶ Vgl. zu solchen Kriterien aus psychologischer Sicht z.B. Dollase ebd.; Stern 1995

5.3 Diskursethik

„Mündigkeit ist die einzige Idee, derer wir im Sinne der philosophischen Tradition mächtig sind.“
(Habermas 1968, 163)

Die Diskursethik gründet auf dem kritischen gesellschaftstheoretischen, universalpragmatischen Arbeiten von Habermas (1981) und dem transzendentalpragmatischen Ansatz von Apel (1988). Beide Theoretiker wenden sich gegen strukturell und gesellschaftlich manifestierte Herrschaftsverhältnisse. Störungen in Dialog zwischen verschiedenen Interessengruppen seien Resultat strukturell manifestierter Herrschaftsverhältnisse. Die Beherrschten werden dabei durch die Herrschenden unterdrückt und entmündigt.

Ziel der Diskursethik ist, diese Interessengegensätze und Konflikte zu überwinden. Dazu sollen im Diskurs Konflikte und Ursachen benannt werden, d.h. der autoritäre Charakter der gesellschaftlichen Ordnung einerseits und die unterdrückten Bedürfnisse sowie Interessen der Beherrschten andererseits. In der kommunikativen Auseinandersetzung, sprich der Konfrontation der Beherrschten mit den Herrschenden über das Medium Sprache, werden Interessendifferenzen ausgetragen. Nach Dahlke (1997, 445 ff.) lassen sich im rein zweckrational ausgerichteten Sprachgebrauch, der auf der absoluten rationalen Vernunft basiert, machbezogene und (sogar) gewalttätige Aspekte aufdecken.⁵⁶⁷ Sozioökonomische und soziokulturelle Ungleichheiten der Diskursteilnehmer/-innen werden im Diskurs auf der kommunikativen Ebene gleichgestellt. Denn die Konstruktion von ‚Gleichheit‘, ‚Machtfreiheit‘ und Möglichkeiten zur Kooperation im Diskurs basiert in diesem Ansatz einer kommunikativen Ethik auf Verständigungsorientierung und nicht auf Erfolgsorientierung.⁵⁶⁸ Der Diskurs stellt nach Habermas (1981) einen symbolischen herrschaftsfreien Raum dar, in dem Regeln gemeinsam erarbeitet werden und alle Beteiligten gleiche Rechte und Pflichten haben.

Für Adelheid Biesecker (1996, 11) bedeutet dieses Gebot der Fairness, *„... andere trotz ihrer Ungleichheit als gleichberechtigt anzuerkennen, d.h. sie als eigenständige Zwecke, nicht als Mittel der eigenen Maximierungshandlungen, zu respektieren“*. Gesellschaftliche Normen und Werte sowie objektive Kriterien hinsichtlich des Lebensstandards und die Abwesenheit von Ausbeutung gelten bei ihr als Aspekte von ‚Fairness‘.⁵⁶⁹ Solche Werte müssten in nachtraditionellen Gesellschaften im Sinne der Habermasschen Verständigungsorientierung und des kommunikativen Handelns situationsspezifisch und in Abhängigkeit von der Zusammensetzung der Personen immer wieder neu ausgehandelt werden.⁵⁷⁰ Im Diskurs beinhaltet das Gebot der Fairness für Renn (1996, 176), *„... alle Werte und Normen, die von den jeweiligen Parteien vorgetragen werden, so weit wie möglich zu berücksichtigen“*.

⁵⁶⁷ Z.B. Loos/Schäffer 2001; Leithäuser/Volmerg 1988. Vgl. dazu auch Kap. 7 „Methodologie und Methodik.“

⁵⁶⁸ Vgl. Habermas 1973, 332 ff., Dazu auch Pfordten 1996, 25; Schulze 2001, 2.2.3

⁵⁶⁹ Vgl. ebd., 12. Diese Teilaspekte basieren auf den Ausführungen von z.B. Rothschild 1992, Kap. 9 (gesellschaftliche Normen), Etzioni 1988, 83 (Werte) und Lutz/Lux 1988, 121 ff. (Lebensstandard oder Abwesenheit von Ausbeutung).

⁵⁷⁰ Vgl. Habermas 1981/88, Bd. 1, u.a. 141 ff u. 369 ff., Dazu auch Biesecker 1996; Renn 1996.

5.3.1.1 Regeln der Fairness im verständigungsorientierten Diskurs

Verständigungsorientierte Diskurse werden in öffentlichen Auseinandersetzungen (z.B. Partizipationsverfahren, Beteiligungs- und Entscheidungsfindungsprozesse) eingesetzt. Im Verständnis von Habermas (1981) ist die Berücksichtigung der kommunikativen Rationalität, d.h. sind die im Folgenden dargestellten Grundtypen von Aussagen von Relevanz.⁵⁷¹ Alle Aussagen in einem Dialog werden im Hinblick auf ihre Geltungsansprüche (hilfreich, wahr, wahrhaftig oder angemessen) überprüft. Die Aussagen können nach Habermas entweder kommunikative, kognitive, expressive oder normative Sprachebenen beinhalten, die in Verbindung mit folgenden Geltungsansprüchen (bzw. Gütekriterien) zu betrachten sind:⁵⁷²

- **Verständlichkeit** ist die Grundlage jeden Diskurses. Definitionen von Begriffen, Klassifikations-schemata, Übersetzungen und analytische Sprachwerkzeuge werden im Hinblick auf ihre Zweckmäßigkeit für den spezifischen Dialog beurteilt.⁵⁷³
- **Evidenz:** Evidenz wird auch mit ‚Wahrheit‘ übersetzt. Die Diskursteilnehmer/-innen entscheiden gemeinsam (und je nach Thema), inwiefern (kognitive) Sachverhalte sowohl aus den Wissensbereichen ‚Expertenwissen‘ (z.B. systematisches oder wissenschaftlich fundiertes Wissen) als auch personalem Wissen (z.B. anekdotische Erfahrungen oder intuitive Aussagen) als Grundlage für Wahrheit akzeptiert werden.⁵⁷⁴
- **Wahrhaftigkeit:** Affektive Aussagen wie Gefühle, Zukunftsprognosen (z.B. Versprechungen, Beteuerungen und Appelle an das Vertrauen der Dialog-Teilnehmer/-innen) sowie Ahnungen und Ängste werden dem Gütekriterium ‚Wahrhaftigkeit‘ zugeordnet. Sie werden im Hinblick auf die Aufrichtigkeit überprüft.
- **Normative Angemessenheit:** Werturteile, Präferenzen und Beurteilungen von verschiedenen Optionen werden geprüft. Auch dieses Kriterium lässt in seltenen Fällen eine Beurteilung in wahr oder falsch (Evidenzkriterium) zu.

Das Besondere in einem verständigungsorientierten Diskurs gegenüber rein ‚rechtlichen Verfahren‘ ist die Verbindung zwischen rationalen und emotionalen Aussagen. Die letztgenannten Aussagen sind Teil der Gütekriterien der ‚Wahrhaftigkeit‘ und der ‚normative Angemessenheit‘. Sie sind alltagsnah und -relevant für die Entscheidungen von Bürger/-innen. In rechtlichen Verfahren (z.B. Vertrags- und Gerichtsverhandlungen sowie Anhörungen) fehlen diese Kriterien, weil sie nicht objektiv überprüft werden

⁵⁷¹ Habermas (1981) unterscheidet zwischen *kognitiv-instrumenteller* und *kommunikativer Rationalität*. Während die kognitiv-instrumentelle Rationalität sich auf die Veränderung der Welt bezieht, geht es bei der kommunikativen Rationalität darum, andere z.B. mit Argumenten zu überzeugen.

⁵⁷² Folgende Ausführungen beziehen sich auf Austin 1969. Vgl. dazu auch Renn (1996, 166): Er hat die Geltungsansprüche, die genannten Aussagetypen und die Kriterien zur Überprüfung in einer Tabelle anschaulich zusammengefasst.

⁵⁷³ Vgl. dazu z.B. Renn ebd. Wenn Verständlichkeit gefragt ist, kann dies mit dem Kriterium der „Wahrheit“ kollidieren. Letztere gilt auch nicht als Bewertungsmaßstab, denn die Gültigkeit von Verständlichkeit kann nur dann beanstandet werden, wenn Unklarheiten und Inkonsistenz zwischen Aussagen existieren.

⁵⁷⁴ Regeln für die Nachprüfbarkeit und Beurteilung in richtige und falsche Aussagen werden im Konsens unter den Beteiligten vereinbart. In der Regel werde bei alltagsfernen Themen (z.B. neue Technologien im Umweltbereich, bei der Gentechnik, Atomkraft etc.) methodologische Normen aus der Wissenschaften zugrunde gelegt. Bei alltagsnahen Themen (z.B. über die Wohnqualität im Stadtteil, Auswirkungen von Hauptverkehrsstrassen etc.) wird personales Wissen einbezogen.

können.⁵⁷⁵ Damit erhöht sich die Möglichkeit z.B. verschiedener Schichten, Personen und lebensweltliche Dimensionen in Entscheidungsprozesse zu integrieren, die in formalen Verfahren weitestgehend ausgeklammert werden.

In verständigungsorientierten Verfahren wird ein Universalitätsanspruch erhoben. Um diesen gewährleisten zu können, werden alle Aussagen der Diskursteilnehmer/-innen (d.h. z.B. auch Sprechakte auf affektiver und normativer Ebene sowie alltagsbezogene Erfahrungen) im Hinblick auf ihre Verallgemeinerungsfähigkeit bezüglich der Kriterien der *Widerspruchsfreiheit* (Kohärenz), der *logischen Folgerichtigkeit* (Konsistenz), der *Verallgemeinerungsfähigkeit* (Reziprozität) und der *Vergleichbarkeit* (Kompatibilität) mit Gesetzen und anerkannten Normen geprüft. Renn (1996, 168) führt an, dass es bei der Prüfung um logische Folgerichtigkeit und um Grundforderungen der Gerechtigkeit geht.

Der Prozess, durch Verständigung gemeinsam Normen und Werte zu befürworten, vollzieht sich nach Habermas (1983, 172 ff.) in den drei von Kohlberg für die moralische Entwicklung definierten Niveaus.⁵⁷⁶ Auch von Rawls wird diese ‚höhere Entwicklung‘ von der ersten bis zur dritten Stufe angenommen. Erst am Ende einer Entwicklung steht das universelle moralische Urteil. Während auf der letzten Stufe der Kohlbergschen Skala das Individuum einen verinnerlichten diskursiven Prozess (im Verständnis von Habermas) entwickelt, um zu einer Urteilsfindung zu kommen, verlegt Habermas diesen inneren Prozess des reifen Individuums nach außen. Die Beteiligten in einem Diskurs müssen sich nicht notwendiger Weise auf der höchsten Stufe der Kohlbergschen Skala befinden. Stattdessen bedient sich Habermas der äußeren Rahmenbedingungen, d.h. der Gütekriterien und Regeln, die eine reife und prozesshafte Auseinandersetzung der beteiligten Interessengruppen gewährleisten sollen.⁵⁷⁷

Kant, Rawls, Kohlberg sowie Habermas und Apel verfolgen ein ähnliches Ideal der Urteilsbildung. Am deutlichsten wird dies, wenn der von Rawls verwendete Zustand des ‚Schleiers des Nichtwissens‘ in Erinnerung gerufen wird. Individuen im Zustand des Nichtwissens fehlen Informationen über die soziale Einbettung der Interaktionspartner. Deswegen sind die beteiligten Personen, z.B. in einem Diskurs, frei(er) von vorgefassten Meinungen über z.B. Stand und Status der Beteiligten. Sowohl bei Kant als auch bei Kohlberg wird dem Individuum (bzw. bestimmten Individuen) zugesprochen, dass sie zu Handlungen im Sinne des kategorischen Imperatives, also grundsätzlich zur vernünftigen Handlung fähig sind. Diese Auffassung ist vergleichbar mit der von Rawls angenommenen Entscheidungsfindung unter der Prämisse des Schleiers des Nichtwissens oder der Herstellung eines machtfreien Raumes bei Habermas.

Benhabib (1989, 467 ff.) kritisiert die in der Diskursethik vertretene Auffassung, dass Individuen Vernunftwesen seien, die über gleiche Rechte und Pflichten verfügen. In diesem abstrakt-universalistischen Ansatz wird die Person als ‚verallgemeinerter Anderer‘ gesehen. Benhabib (ebd.) vertritt eine These, die

⁵⁷⁵ Vgl. dazu Habermas 1983, 302 LIT; Renn ebd.

⁵⁷⁶ Kohlberg. Vgl. dazu auch Kap. 4.4.1 „Strukturgebietischer Ansatz zur moralischen Entwicklung“

⁵⁷⁷ Anwendungen der Diskursethik verdeutlichen, wie elementar die Steuerung des diskursiven Prozesses durch eine dritte (neutrale) Person ist, die sich u.a. für die Einhaltung der Regeln verantwortlich zeigt.

auch im Kommunitarismus vorausgesetzt wird, nämlich, dass in Begegnungen (d.h. auch im Diskurs) der ‚konkrete‘ Andere als Wesen mit Geschichte, Identität und affektiv-emotionaler Verfassung präsent ist.⁵⁷⁸ Biesecker (1996, 11) kritisiert, dass Gleichheit im Diskurs nur formal, nicht aber real vorhanden ist.⁵⁷⁹ Renn (1996, 168) kritisiert Habermas’ Umgang mit dem emotionalen Kriterium der Wahrhaftigkeit. Die Wahrhaftigkeit von affektiven Äußerungen sei intersubjektiv schlecht zu beurteilen und müsse daher durch die Anwendung der Verständlichkeitsregeln erst in kognitive und normative Aussagen ‚übersetzt‘ werden.⁵⁸⁰ Fehle dieser Transfer, so seien affektive Äußerungen für die Konsensfindung nicht nutzbar, denn die Betroffenheit von Beteiligten führe zu extremen Lösungen.⁵⁸¹ Diesbezüglich differenziert Renn (ebd., 173) zwischen Moralisierung und der moralischen und ethischen Bewertung von Aussagen. Letztere gehören durchaus in den Diskurs.

5.3.1.2 Veränderungen und Anwendungen der Diskursethik

Renn (1996, 170 ff.) erweitert die Regeln des verständigungsorientierten Diskurses auf der Basis von Praxiserfahrungen in Beteiligungsprojekten für den Bereich von Umweltkonflikten. Für Renn spielt die Zeit eine Rolle sowie die Offenheit der Verhandlungsergebnisse. Weiterhin sei grundlegend, dass für alle am Diskurs beteiligten Parteien gleiche Rechte und Pflichten bestehen, dass alle die Bereitschaft zum Lernen mitbringen und dass mit Hilfe der Moderation die Übersetzung von affektiven Aussagen in kognitive oder normative Aussagen übersetzt werden. In Bezug auf eine interaktive Gerechtigkeit gilt das Verbot der moralischen Verurteilung von Positionen und Parteien.

Schmidt (1993) sucht im Zuge einer Theorie der lokalen Gerechtigkeit ebenfalls Gütekriterien für Verfahrensgerechtigkeit zu optimieren.⁵⁸² „*Der Begriff der lokalen Gerechtigkeit bezeichnet die in den einzelnen institutionellen Sektoren jeweils vor Ort sich einstellende Praxis der Bewältigung der dabei auftretenden Abwägungsschwierigkeiten und Dilemmata*“ (Schmidt 1995, 177). Schmidt geht es darum, Gütekriterien für die Verteilung von (knappen) Gütern und für die Auswahl der Personen, denen ein Gut durch Institutionen zugeteilt wird, transparent zu machen. Bislang sind, so Schmidt (ebd., 178), nicht genügend überprüfbaren Kriterien für die prozedurale Ebene der Gerechtigkeit vorhanden. Der Ermessensspielraum, der Akteuren in Institutionen zur Verfügung steht, nimmt einen zu großen Raum ein, der für die Betroffenen von Güterverteilungen nicht (immer) nachvollziehbar ist. Deshalb fehle es häufig an Akzeptanz von Entscheidungen, die durch Institutionen getroffen werden. Gütekriterien der Fairness sind nach Schmidt (1993, 94 f.):

⁵⁷⁸ Vgl. dazu auch Pauer-Studa 1996, 103 ff.

⁵⁷⁹ In einem Artikel über „Kooperation, Netzwerke, Selbstorganisation - Prinzipien für eine faire und vorsorgende Ökonomie“ zeigt die Wirtschaftswissenschaftlerin Adelheid Biesecker (1996, 11) zwei Typen der Ungleichheit. *Ungleichheitstyp I* besteht zwischen wirtschaftlich handelnden Menschen in der Gegenwart, während der *Ungleichheitstypus II* die Asymmetrie zwischen Menschen und ihrer Mitwelt beinhaltet. Im Sinne der Agenda 21 beinhaltet der zweiten Ungleichheitstypus auch zukünftige Generationen.

⁵⁸⁰ Vgl. dazu Renn 1996, 168 und 172 f.

⁵⁸¹ Man stelle sich vor, dass in einem Diskurs über Bodenkontamination in einem Wohngebiet die Betroffenen natürlich gefühlsorientierter reagieren und extremere Lösungen vorschlagen als Nicht-Betroffene. Vgl. dazu auch Kap. 7 „Methodologie und Methodik“

⁵⁸² Er bezieht sich dabei auf die Arbeiten von Jon Elster (1992) zur lokalen Gerechtigkeit.

1. *Vollständigkeit* der Informationen
2. *Offenheit* für neue Informationen auch im Entscheidungsprozess
3. *Voice*, alle Betroffenen (direkt oder indirekt) haben eine Stimme
4. *Transparenz* der Regeln, die Entscheidungen zugrundegelegt werden
5. *Rechenschaftspflicht* für Entscheidungsträger
6. *Reversibilität*, Korrekturen der Entscheidungen sollen prinzipiell möglich sein.

Überschneidungen und Erweiterungen zur Diskursethik von Habermas und Apel sind m.E. auszumachen, auch Schmidt bemüht sich um die Beteiligung verschiedenster Gruppen von Betroffenen, die im herrschaftsfreien (Diskurs-)Raum von Habermas eine Stimme haben sollen.

Faire Verfahren, die auf der Diskursethik basieren, werden auch heute in verschiedensten Konfliktvermittlungsprozessen eingesetzt, die mit dem Ziel antreten, außergerichtliche kooperative Lösungen zu finden. Sie wurden vor nahezu 20 Jahren in der amerikanischen Familien- und Umweltforschung entwickelt und werden in Deutschland seit geraumer Zeit angewendet sowie weiterentwickelt. Für die vorliegende Arbeit sind Anwendungen im Bereich der Entscheidungsfindung und Konfliktvermittlung zwischen unterschiedlichen Akteurskonstellationen, insbesondere zwischen Staat und Bürger/-innen sowie verschiedenen Gruppen von Bürger/-innen untereinander von Bedeutung.

Egalität ist der zentrale Baustein verständigungsorientierter Verfahren. Zentral scheint auch zu sein, dass Dialoge und Diskurse zwangsläufig außergerichtlich, d.h. nicht durch Gesetze legalisiert und durchsetzbar sind.⁵⁸³

5.3.2 Zusammenfassung

Die Diskursethik nach Habermas (1981) und Apel (1988) beinhaltet den Gedanken, dass in einem machtfreien Raum Einigungen nach bestimmten Gütekriterien und Regeln erreicht werden. Im Gegensatz zu rechtlich ausgerichteten Verfahren werden emotionale Inhalte zugelassen. Beteiligte aus verschiedenen sozialen Gruppen und Statusgruppen erhalten eine Stimme. Ihre Aussagen, werden gemeinsam und (so zeigt es die Anwendungsforschung) mittels einer dritten neutralen Person übersetzt. Ziel ist es, eine objektive und ‚universell gültige‘ Urteilsbildung möglich zu machen, die im Interesse aller Beteiligten konsensfähig ist. Sprache ist dabei das zentrale Medium.

⁵⁸³ Vgl. dazu u.a. Hadden 1989 über öffentliche Anhörungen; Jungk/Müllert 1994/89 über Zukunftswerkstätten; Dienel 1992 zur Planungszelle; Crosby 1995, Crosby et. al. 1986 über das Verfahren citizen juries. Zum Bereich Mediation vgl. u.a. Claus/Wiedemann 1994, Wiedemann 1994, Fietkau 1994, 1991, Fiorino 1990. Ein hybride Form zwischen drei Verfahrenstypen das Verfahren des kooperativen Diskurses entwickelten Renn et al. 1993 und Renn/Webler 1994. Vgl. dazu Kap. 7 "Methodologie und Methodik" ausführlicher über Verfahren, die im Rahmen der empirischen Untersuchung der vorliegenden Arbeit eingesetzt und diskutiert werden.

5.4 Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie

In der psychologischen Forschung wird der Aspekt ‚Fairness‘ vor allem in der sozialpsychologischen procedural-justice-Forschung untersucht. Dieser Forschungszweig wird überwiegend in den USA verfolgt und beinhaltet zwei theoretische Ansätze mit unterschiedlichen Grundannahmen. Thibaut/Walker (1975) sind Vertreter des *self interest model*, einer Theorie, die den rational-choice-Ansätzen zugeordnet werden kann, weil die Durchsetzung von Eigeninteressen als zentrales Motiv (langfristig) von Bedeutung ist. Hingegen beinhaltet das *group value model* von Tyler (1988, 1990) und Lind/Tyler (1988) eine internalisierte, auf Gruppen bezogene und moralische Dimension. Die procedural-justice-Forschung geht davon aus, dass die Einhaltung bestimmter Verfahrenbedingungen dazu führt, dass Entscheidungen und Lösungen von den Betroffenen eher akzeptiert werden, auch wenn das Ergebnis zu Ungunsten der Betroffenen ausfällt. Hingegen führen auch positive Ergebnisse zum Erleben von Frustration, wenn das Verfahren als unfair erlebt wird.⁵⁸⁴ Untersuchungen der procedural-justice-Forschung wurden im Feld von Gerichtsverhandlungen vorgenommen. In Gerichtsverhandlungen existieren unterschiedliche Verfahrensweisen, die den Betroffenen verschiedene Einflussmöglichkeiten bieten, d.h. sich z.B. zu Wort zu melden oder über Anwälte ihre Interessen einbringen zu können.⁵⁸⁵ Die beiden o.g. Modelle beinhalten unterschiedliche Grundannahmen über den Menschen und halten u.a. deswegen verschiedene ergänzende Variablen zu den Verfahrensregeln für bedeutend.

5.4.1 Kontrolle als primäres Motiv

Thibaut/Walker (1975) bauen ihr Modell auf der Grundannahme auf, dass instrumentelles Handeln durch aufgeklärte Individuen erfolgt, die an der Maximierung ihres Nutzens Interesse zeigen. Um den Nutzen zu steigern, sind Personen darauf angewiesen, mit anderen zu kooperieren. Die zentrale Größe, die im *self interest model* hervorgehoben wird, ist die Kontrollmöglichkeit, die einer Person mit bestimmten individuellen Nutzungsinteressen zur Verfügung steht. Das Erleben von *Kontrollmöglichkeiten* wird hier, so wird in der sprachlichen Verwendung deutlich, mit dem Ausmaß erlebter *Einflussmöglichkeiten* gleichgesetzt. Erlebt eine Person, dass sie Einfluss im Verfahren hat, also z.B. ihre Anliegen einbringen kann, so erlebt sie die Möglichkeit der Kontrolle. Ist dies nicht der Fall, so wird das Verfahren als unfair wahrgenommen.⁵⁸⁶ Sowohl die Kontrolle über das Ergebnis als auch über das Verfahren spielen für Individuen eine Rolle. Bei letzterem besteht ein indirekter Einfluss auf das Ergebnis und die Entscheidungen, die zum Ergebnis führen.

Thibaut/Walker (1975) untersuchten das Kontrollerleben in unterschiedlichen Gerichtsverfahren. Im sogenannten adversary-Verfahren besteht beispielsweise die gerichtliche Strategie darin, dass die Parteien zahlreiche Schritte selber gestalten und mitbestimmen können (z.B. die Sachverhaltsermittlung sowie

⁵⁸⁴ Vgl. Paternoster/Bachman/Brame/Shermann 1996

⁵⁸⁵ Näheres darüber in Thibaut/Walker 1975

⁵⁸⁶ Vgl. ebd., 2

deren Beendigung). Im inquisitorial-Modell hingegen wird die Verantwortung für die o.g. Entscheidungen dem Gericht bzw. den Verantwortlichen in der Verwaltung übertragen. Mitbestimmung durch die Betroffenen ist also nicht eingeplant. Die Ergebnisse der Untersuchung von Thibaut/Walker zeigen, dass letzteres Verfahren ohne Mitbestimmung, die von Thibaut/Walker auf den Begriff ‚Kontrolle bzw. Kontrolleinfluss‘ zusammengezogen wird, schlechtere Ergebnisse bezüglich der Gerechtigkeitsbeurteilung aufweist.

Um ein faires Verfahren zu gestalten, so lässt sich schließen, benötigen die Betroffenen strukturell die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. Auch wenn dies sich nicht kurzfristig im Ergebnis einer Verhandlung ‚rentiert‘, so wird doch durch faire Regeln individuell eine langfristige Perspektive eröffnet. Personen berücksichtigen, dass sie auf lange Sicht von (fairen) Regeln profitieren und nehmen deswegen auch unerfüllte Eigeninteressen in Kauf, sofern das Verfahren als fair erlebt wird.

Der Stellenwert des Kontrollerlebens für den Menschen, wird in Lerner (u.a. 1980) Ansatz des *Glaubens an eine gerechte Welt* (im englischen Original „*the belief in a just world*“) deutlich. Meg (1994, 77) spricht in diesem Zusammenhang von der „*Fiktion der Gerechtigkeit*“. Diese Fiktion beinhaltet nach Lerner (ebd. 11) den Glauben, dass jeder Mensch über kurz oder lang das bekommt, was er verdient. Dieser feste Glaube wird einerseits auf die Verteilung von Gütern und Anforderungen angewendet, aber auch auf alle anderen Lebensbereiche. Erhält eine Person in einer Situation z.B. nicht den angemessenen Gewinn, so wird z.B. im Glauben an die gerechte Welt angenommen, dass die benachteiligte Person zu einem anderen Zeitpunkt entlohnt wird. Dieser Glaube an die grundsätzliche Existenz kausaler Verbindungen wird als eine Art ‚Mythos‘ oder sozial geteiltes Wissen verstanden, welches auch für die Regelung von sozialen Beziehungen gilt.⁵⁸⁷ Dem Glauben an die gerechte Welt liegt zugrunde, dass Geschehnisse prinzipiell kontrollierbar sind, also nichts auf der Welt zufällig, schicksalhaft und unbegründet geschieht.⁵⁸⁸

5.4.2 Group Value Model

Untersuchungen im Rahmen des group value models von Lind et al. (1983, 1985) nähern sich aus normorientierter Perspektive der Verfahrensgerechtigkeit. Kern dieses Ansatzes ist der Stellenwert von Kontrollerleben im Vergleich zum Erleben von Würde und Respekt. Zudem sei die Vollständigkeit von Informationen in der Situation von Bedeutung.

Lind/Tyler (1988, 3 f.) konstatieren einen Unterschied zwischen objektiver und subjektiver Verfahrensgerechtigkeit. Als *objektive Verfahrensgerechtigkeit* bezeichnen die Autoren jenen Teil der Verfahrensgerechtigkeit, der mit den normativen Standards (z.B. des Rechtes im juristischen Sinne) einhergeht,

⁵⁸⁷ Vgl. dazu auch Lerner (1980, 27) über andere Mythen, z.B. der rationale Mensch.

⁵⁸⁸ In Untersuchungen belegt Lerner die Folgen, die dieser Glaube mit sich bringen kann. Vermeintlich schuldlosen Opfer von z.B. Verkehrsunfällen wird zuweilen von den Zeugen (Teil-)schuld zugesprochen weil keine andere Erklärung existiert, wird diese Schuld konstruiert, um den Glauben an Gerechtigkeit aufrecht zu erhalten. Experimentell hat sich erwiesen, dass diese Zeugen in so einem Fall mit ihrer *Fehlwahrnehmung* Kontrolle über eine Situation herstellen, in der sie (die Zeugen)

während *subjektive Verfahrensgerechtigkeit* dann gegeben sei, wenn die individuellen Vorstellungen der Betroffenen zum Zuge kommen.

Im group value model von Tyler (1988, 1990) und Lind/Tyler (1988) wird angenommen, dass Personen Normen, die sie internalisiert haben und aus denen sie ihre Gerechtigkeitsurteile ableiten, auf die Beurteilung der Fairness von Verfahren anwenden. In diesem an Normen orientierten Modell gehen die Autoren davon aus, dass Menschen vor allem *würdevoll und respektvoll* behandelt werden wollen.⁵⁸⁹ Kontrollerleben sei ein notwendiger, aber nicht ein hinreichender Aspekt. Den Autoren geht es um grundlegende Annahmen über Moral und Gerechtigkeit, die sie als universell geltende und moralisch einwirkende Normen bezeichnen.⁵⁹⁰ Dass Eigeninteressen erfüllt werden, steht nach Ansicht der Autoren hinter den moralischen Aspekten zurück oder spielt gar keine Rolle. Dementsprechend wird die Bedeutung des Kontrollerlebens lediglich als Teilaspekt in das group value model aufgenommen. Nach Lind/Tyler (1988) existieren vier Kriterien für die Beurteilung von Verfahren als gerecht (bzw. fair):

- *Anerkennung* (standing), d.h. dass die Betroffenen als vollwertig akzeptiertes Mitglied der Gesellschaft beachtet bzw. geachtet werden (wollen)
- *Vertrauen* (trust), dass diejenigen, die Entscheidungen fällen, auch alle wichtigen Belange der Betroffenen (vor allem die persönliche Lage) mitberücksichtigen
- *Neutralität* (neutrality) bezieht sich auf das Vertrauen darauf, dass in Entscheidungssituationen vollständige Informiertheit besteht und
- *Kontrolle* (control), die von Thibaut/Walters (1975) als einziger und wichtigster Punkt hervorgehoben wird, nämlich, dass sowohl Verfahrens- als auch Verteilungsergebnisse beeinflusst werden können.

Lind/Tyler (1988) hebt, wie auch in seinen früheren Arbeiten angedeutet, hervor, dass für das subjektive Gerechtigkeitsurteil die Emotionen in einem Verfahren bedeutender sind als die Kontrollkomponente. Anhand einer Untersuchung zu Schlichtungen in Gerichtsverfahren zeigte sich, dass der Faktor ‚Anerkennung‘ (44 %) und der Faktor ‚Vertrauen‘ (35 %) weitaus mehr Einfluss auf das subjektive Gerechtigkeitsurteil hatten als die Faktoren ‚Kontrolle‘ (15 %) und ‚Neutralität‘ (1 %). Nichtinstrumentelle Aspekte sind demnach maßgeblicher als instrumentelle. Auch ein nachfolgender Untersuchungsschritt belegte, dass in der subjektiven Einschätzung der Verfahrensablauf (mit 63 % Wichtigkeit) gegenüber dem subjektiven Ergebnis (mit 35 % Gewichtung) als sehr viel bedeutender beurteilt wurde, wenn Gerechtigkeitsurteile gefällt wurden. Dies ließ sich auch für die Variable ‚Akzeptanz‘ zeigen, die eher vom Verlauf des Verfahrens (41 %) als vom Ergebnis des Verfahrens (17 %) abhing.

hilflos waren. Als Ausgleich zum erleben von Hilflosigkeit werden dann kausale Verbindungen zur Persönlichkeit oder zum Verhalten des Opfers hergestellt (vgl. Lerner 1980, 40).

⁵⁸⁹ Vgl. Lind/Lissak/Coulon 1983; Tyler/Rasinski/Spodick 1985

⁵⁹⁰ Vgl. Lind/Tyler 1988 in Epp 1998, 33

5.4.3 Integrativer Ansatz

In der Leventhal-Skala⁵⁹¹ werden beide o.g. Modelle integriert und erweitert. In dieser Skala werden die verschiedenen Einflusskriterien für Fairness erfasst und skaliert, die zur Messung subjektiver Einschätzung der Verfahrensgerechtigkeit dienen. Die sechs Bedingungen sind:

- *Konsistenz*, d.h. dass soziale und zeitlich beständige Prinzipien (etwa bei der sozialen Dimension die Gleichbehandlung) gegeben sein müssen, wenn es um Verteilungen geht
- *Unvoreingenommenheit* beschreibt, dass die Entscheidungspersonen das Verfahren neutral durchführen, ohne bestimmte Personen oder Sachverhalten zu bevorzugen oder zu benachteiligen
- *Genauigkeit* bezieht sich auf die sorgfältige Sammlung von Informationen und deren Integration in den Entscheidungsprozess
- *Korrigierbarkeit* beinhaltet, dass z.B. durch ein Berufungsverfahren im Nachhinein Berichtigungen möglich sind
- *Repräsentativität* ist auf die Kontrollvariable von Thibaut/Walker (1975) rückführbar, weil gemeint ist, dass alle Betroffenen ihren Standpunkt einbringen können bzw. sollen, ggf. auch stellvertretend durch ein Person des Entscheidungsgremiums, und
- *Moralische Angemessenheit*, die auf das Konstrukt von Lind/Tyler (1988) zurückgeht, weil die ethischen Wertvorstellungen und die moralischen Grundvorstellungen der Betroffenen im Verfahren berücksichtigt werden sollen.

Tylers (1988, 110 ff.) Untersuchungen wurden auf der Basis der Leventhal-Skala durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger wurden telefonisch nach ihren Erfahrungen mit Gerichten oder ihrem Kontakt mit der Polizei befragt. Die subjektive Einschätzung der Verfahrensgerechtigkeit wurde mit einfachen skalierten Fragen (1-2 pro Bedingung) erhoben. Eine Frage lautete z.B. ‚Wieviel Gelegenheit hatten Sie, Ihr Problem oder Ihren Fall zu schildern, bevor die Entscheidung gefällt wurde?‘. Bezüglich der Variablen ‚Repräsentativität‘ befanden sich 62 % im oberen positiven Bereich und 39 % im unteren negativen Bereich. 80 % erlebten ‚Genauigkeit‘ und 83 % hielten ‚Moralität‘ für gewährleistet. Auch die weiteren Variablen standen in einem ähnlichen Verhältnis.⁵⁹² Um die abhängige Variable zu erheben, wurde nach der Leventhal-Skala das Urteil der Interviewten über die Verfahrensgerechtigkeit abgefragt, wieder mit einer vierstufigen Skala, die von ‚sehr fair‘ bis ‚unfair‘ reichte. 78 % lagen im oberen positiven Bereich (sehr fair/etwas fair), gleiches galt für die Beurteilung der Autoritäten mit 81%.

Fazit aus den Ergebnissen dieses Forschungszweiges ist nicht nur für Tyler (1988, 1990), dass der Verlauf eines Verfahrens mindestens ebenso bedeutend ist wie das Ergebnis. Neue Studien dazu liefern ähnliche Ergebnisse.⁵⁹³ Wie der Verlauf eines Verfahrens beurteilt wird, setzt sich allerdings aus den o.g. verschiedenen Variablen zusammen. Eine einordnende Schlussfolgerung auf der Basis der Leventhal-

⁵⁹¹ Vgl. Leventhal 1980; Bierbrauer 1982

⁵⁹² Genauer darüber Tyler 1988, 1990

Skala könnte lauten, dass sowohl Prinzipien von Menschen, die eine Nutzen-Maximierung verfolgen, als auch die im Kommunitarismus vertretene Auffassung des moralisch gebundenen Individuums mit Geschichte Berücksichtigung finden.

Diese Forschungslinie beansprucht für sich, dass die Ergebnisse auch auf die gesellschaftliche Makroebene übertragbar sind. Diese Übertragbarkeit vorausgesetzt, wäre es beispielsweise so, dass als gerecht erlebte Verfahren positive Auswirkungen darauf haben, dass Autoritäten, Organisationen und Regierungen als legitim wahrgenommen werden, weil durch diese Verfahren Vertrauen aufgebaut werden konnte.⁵⁹⁴

5.4.4 Fairness und Kontrollvorstellungen als Persönlichkeitsdeterminante

Die wahrgenommene Kontrolle und das Kontrollerleben stellen einen zentralen Aspekt in den psychologischen Ansätzen über Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral dar, die im vorhergehenden Kapitel

4
,Psychologische Gerechtigkeitstheorien' entfaltet wurden. Nach Ajzen (1991, 183 ff.) beeinflussen beispielsweise „Überzeugungen über verhaltensbezogene Ressourcen bzw. Barrieren“ und „Verhaltens erleichterungen durch diese Kontrollfaktoren“ (Bamberg/Schmidt 1999, 26) das geplante Verhalten. Die Existenz von Kontrollmöglichkeiten werden auch in dem Modell von Schwartz (1977) zur Erklärung prosozialen Verhaltens andeutungsweise integriert. In der erweiterten ‚Theorie des geplanten Verhaltens‘ durch Hunecke et al. (1999, 13) wird das Kontrollerleben als eine von vier zentralen Determinanten zur Verhaltensbeeinflussung eingearbeitet. Auch im Zuge der Forschungen über ‚Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral‘ der Arbeitsgruppe um Montada wird (gerade in den umweltpsychologischen Studien) erhoben, ob und inwiefern Personen Kontrolle erleben, d.h. welche Verantwortungszuschreibungen sie z.B. zur Bewältigung der umweltbezogenen Verkehrsmisere vornehmen. Für die Parameter der wahrgenommenen Kontrolle, des Kontrollbedürfnisses und Kontrollerlebens interessiert sich auch der Moralforscher Hoff (et al. 1999).⁵⁹⁵ ‚Ökologische Kontrollvorstellungen‘ bilden in seiner Konzeption eine von drei Teilkonstrukten des ökologischen Verantwortungsbewusstseins. Die Forschungsgruppe um Hoff geht davon aus, dass über ökologische Kontrollvorstellungen die Brücke zwischen Denken und Handeln gebildet wird, weil subjektive Vorstellungen über z.B. Ziele, Ursachen, Kontexte und Realisierungschancen von Handlungen aus der Vergangenheit und der Zukunft direkt in konkrete Handlungen übergehen können.⁵⁹⁶

Die Differenzierungen verschiedener Ebenen des Kontrollerlebens gehen auf Rotter (1966) zurück, dessen Ansatz zur Erhebung von Kontrolle in der Sozialpsychologie als grundlegend gilt. Zur Erhebung ökologischer Kontrollvorstellungen erweitert die Hoff-Forschungsgruppe Rotters Ansatz und arbeiten in ihrer umweltpsychologischen Untersuchung heraus, ob und inwiefern die Befragten sich in der Lage

⁵⁹³ Vgl. z.B. Tyler 1993; Vidmar 1993; Haller/Machura 1995 und Wemmers 1996

⁵⁹⁴ Vgl. Paternoster/Bachman/Brame/Shermann 1996; Lind/Tyler 1988

⁵⁹⁵ Eckensberger et al. (1999) integrieren Kontrolle als einen wichtigen Aspekt ihres Ansatzes. Vgl. dazu in Kap. 4.4.3.2 „Alltagsweltliche (ethisch-) moralische Urteile“

fühlen, in bestimmten Problemsituationen ökologisch zu handeln. Geprüft wird, ob die Handlungsfähigkeit beispielsweise internal oder external attribuiert wird. Wenn eine Fähigkeitsattribution auf die Person, also internal, positiv beantwortet wird, folgte die Frage nach der Einschätzung der Effektivität einer Handlung, um Kontrollvorstellungen zu erfassen.

Entsprechend ihrem Konzept der ‚ökologischen Moralvorstellungen‘⁵⁹⁷ werden die ‚ökologischen Kontrollvorstellungen‘ in einem Stufenmodell unterschiedlicher Entwicklungsniveaus gegliedert.⁵⁹⁸ Kontrollvorstellungen werden demnach als entwicklungspsychologisch erfassbares Konstrukt definiert, dass sich auf verschiedenen Stufen bewegt. Eine Weiterentwicklung der jeweiligen Kontrollvorstellung von z.B. externaler Verantwortungsattribution (z.B. ‚der Staat, die Wirtschaft oder andere Bürger/-innen sind für die Behebung von Umweltschäden verantwortlich‘) zu internalen Attribuierungen (‚ich kann etwas tun‘) ist also gleichbedeutend mit einer Weiterentwicklung der Persönlichkeit.

Nach Hoff (et al. ebd.) dienen Kontrollvorstellungen nicht nur in konsistenten Situationen der Orientierung, d.h. nicht nur in Situationen, in denen der Wunsch zu handeln mit den Handlungsmöglichkeiten übereinstimmt, sondern auch in Konfliktsituationen, in denen die Handlungsbereitschaft mit den Möglichkeiten kollidiert. In solchen Situationen werden (ökologische) Moralvorstellungen reflektiert, um den Konflikt zwischen ‚Wollen‘ und ‚Sollen‘ zu bewältigen (ebd. 74 f.). Die Reflexion solcher Diskrepanzen im moralischen Sinne setzt voraus, dass Kontrollvorstellungen über den Verlauf der Handlungen vorhanden sind.

Das am weitesten entwickelte Niveau ist das interaktionistische Niveau, das in die Stufen (5) „einfach“ und (6) „komplex interaktionistisch“ unterteilt ist (ebd. 76, 79 f.). Kollektiv kooperatives Handeln in Interaktion steht im Mittelpunkt der ersten Stufe des dritten Niveaus. Auf der sechsten Stufe, der komplex interaktionistischen Stufe, wird zusätzlich zwischen konkreten und globalen Handlungsebenen unterschieden (vgl. ebd. 76). Handeln wird als Teil kollektiven Handelns verstanden, die Entscheidungen für oder gegen bestimmte Handlungen werden dabei immer wieder neu ausgehandelt. Ein Prozesscharakter sowie kommunikative und interaktionale Prozesse stehen im Zentrum dieses Niveaus, das in der letzten Stufe sogar über die Akteurs- und Instanzenebene hinausgeht und auch globale Handlungsebenen umfasst.

Die letzte Ebene ist m.E. mit der Diskursethik von Habermas und Apel vergleichbar. Auf dem letzten Niveau verliert das Individuum seine Kontrolle wieder, so könnte man meinen, denn die eigenen Vor-

⁵⁹⁶ Vgl. Hoff et al. 1999, 73; aber auch Ajzen 1991; Hunecke et al. 1999

⁵⁹⁷ Vgl. dazu auch Kap. 4.4.1 „Strukturgenetischer Ansatz zur moralischen Entwicklung“

⁵⁹⁸ Vgl. Hoff et al. 1999, 76 ff. Die drei Niveaus ökologischer Kontrollvorstellungen werden jeweils in zwei Stufen differenziert. Im Folgenden werden die ersten vier Stufen zusammengefasst. Das erste Niveau „Indifferent“ beinhaltet die Stufen eins „indifferent-fatalistisch“ und „indifferent-individualistisch“. In beiden Stufen fehlen die generelle Problemsicht und kollektive Strategien. Während in der ersten Stufe Einflussmöglichkeiten generell negiert werden, weil Probleme zufallsabhängig und unlösbar erscheinen, können in der zweiten Stufe Einzelprobleme konkret und in manchen Fällen sogar sinnvoll gelöst werden. Das zweite Niveau „Deterministisch“ gliedert sich in die Stufen „deterministisch-monokausal“ und „deterministisch-multikausal“. Auf diesem Niveau werden Umweltprobleme zwar wahrgenommen, allerdings werden konkrete Ursache-Wirkungszusammenhänge angenommen, die auf der ersten Stufe beispielsweise monokausal und auf der zweiten

stellungen werden in einen Prozess eingebunden, dessen Ausgang (z.B. in einer Aushandlungssituation) zunächst unklar ist. Obwohl diese Phase also Unsicherheit bezüglich der Ergebnisse beinhaltet, wird die Fähigkeit, sich in einen interaktiven Prozess zu begeben und im Verständnis des kategorischen Imperatives zu handeln, als höchste Entwicklungsstufe ökologischer Kontrollvorstellungen begriffen. Vollständig entwickelt sei ein Individuum also erst dann, wenn es in der Lage ist, Ergebnisunsicherheit, d.h. in gewissem Maße Kontrollverlust auszuhalten, sich in Beziehung zu anderen zu setzen sowie diese Beziehung in einem kommunikativen Aushandlungsprozess aufrecht zu erhalten. Die letzte Stufe der ökologischen Kontrollvorstellungen bei Hoff et al. (vgl. u.a. 1999) beinhaltet m.E. die Kompetenz zur Konfliktbewältigung, die mit der Fähigkeit einhergeht, Distanz zu persönlichen Ansichten und Interessen zu entwickeln. Dennoch bleibt dieser theoretische Ansatz der vernunftorientierten philosophischen Grundauffassung der Vertragstheorie verschrieben. Ein Ansatz, der sich gerade gegen diese Auffassung richtet und bezüglich der bislang genannten Grundannahmen aus dem Rahmen fällt, wird im nächsten Abschnitt eingeführt.

5.4.5 Zusammenfassung

Verfahrensgerechtigkeit wird in den Ansätzen der psychologischen Forschung vor allem mit Blick auf die Auseinandersetzung um den Stellenwert von Kontrollmöglichkeiten und Kontrollerleben in einem laufenden Verfahren betrachtet. Thibaut/Walker (1975) sowie verschiedene Ansätze im dritten Kapitel (z.B. zum prosozialen und geplanten Verhalten) betrachten schwerpunktmäßig, welche Kontrollmöglichkeiten in einer Situation gegeben sind und wie sich dies auf die Wahrnehmung und Bewertung eines Verfahrens durch die Person auswirkt. Je mehr Kontrollmöglichkeiten vorhanden sind, desto fairer wird das Verfahren erlebt. Hoff et al. (1999) arbeiten mit einem anderen Aspekt der psychologischen Kontrollforschung. Die Erweiterung der Kontrolltheorie von Rotter (1966) wird als persönliche Tendenz in einer Logik (z.B. deterministische Kontrollvorstellungen zu vertreten) in Zusammenhang mit dem Stand der persönlichen Entwicklung betrachtet. Aus dem Rahmen fällt diesbezüglich der Fairnessansatz von Lind/Tyler (1988) und die Leventhal-Skala (Leventhal 1980). In diesen Ansätzen wird sowohl dem menschlichen Kontrollbedürfnis Beachtung geschenkt als auch dem Bedürfnis, von anderen anerkannt und gewürdigt zu werden (dies ist auch in der kommunitaristischen Auffassung von zentraler Bedeutung).

Stufe multikausal begründet werden. Diese Gesamtstufe vier ökologischer Kontrollvorstellungen beinhaltet „das Wissen, dass voneinander unabhängige Akteure und Instanzen mit ungleichen Handlungen ein Ziel erreichen können“ (ebd., 78).

5.5 Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur

Dass Kontrollerleben nicht die einzig wichtige Erfahrung ist, die das menschliche Fairnesserleben prägt, wird in philosophischen und psychologischen Theorien über das Mensch-Natur-Verhältnis deutlich. Wenn im Folgenden Thesen über *Leiblichkeit*⁵⁹⁹ und die *Abhängigkeit des Menschen von der Natur*⁶⁰⁰ zusammengefasst werden, steht die phylogentisch und ontogenetisch präsente Zugehörigkeit des Menschen zur Natur im Vordergrund. Es soll deutlich werden, dass Menschen sich immer im Spannungsverhältnis zwischen Abhängigkeit und Autonomie, zwischen der Möglichkeit, etwas zu kontrollieren und Kontrollverlust bewegen.

Sowohl in der Leibesphilosophie von Merleau-Ponty (1966) als auch in psychologischen Ansätzen zum Mensch-Natur-Verhältnis von z.B. Seel (1993), Kuckherrmann (1993) und Preuss (1993) wird davon ausgegangen, dass der Mensch Teil der Natur ist. Die Autoren beziehen sich dabei im Wesentlichen auf die physische, d.h. die körperliche und biologische Zugehörigkeit. So wird schon bei Marx (1951) die Stofflichkeit des Menschen im Produktionsprozess hervorgehoben. Searls (1960) betont, dass der Mensch, phylogenetisch betrachtet, sich in der Natur entwickelt hat und sich in der ontogenetischen Entwicklung die Phylogenese wiederholt. Die Naturzugehörigkeit des Menschen wird vor allem in der körperlichen, sinnlichen Zugehörigkeit spürbar. Körpererleben ist heute daher auch mit Emotionen, dem Erleben von Eigendynamik und damit einhergehend Unkontrollierbarkeit besetzt.⁶⁰¹ Das Gespür für Etwas, die Intuition oder allgemein die Sinneswahrnehmungen werden nach Böhme (1992, 1993) heute weitestgehend nicht mehr als verlässlich empfunden.⁶⁰² Beck und Wellershoff (1989) bestätigen diese These für die Entfremdung von der sinnlichen Wahrnehmungsfähigkeit. Sie schlussfolgern zudem, dass Aspekte der sozialen Kompetenz in zwischenmenschlichen Interaktionen unter einer Sinnentfremdung leiden.⁶⁰³

Im Verständnis von Preuss (1993) und Seel (1993) löst die Naturzugehörigkeit beim Menschen eine existenzielle Angst vor (körperlicher) Vergänglichkeit und Tod aus. Der These, der Mensch sei ein vorwiegend rational entscheidendes Wesen, wird im Zuge dieser Ansätze als manifeste Angstabwehr gedeutet. Sie gründet auf einer Abwehr der Naturzugehörigkeit, die z.B. verleugnet, vergessen und abgespalten wird, weil sie an Endlichkeit und Tod erinnert. Auf der konkreten Ebene (wie m.E. auch an den vernunft- und rationalorientierten Ansätzen zum Thema Gerechtigkeit und Fairness z.B. bei Kant, Rawls etc. deutlich wird) wird die leibliche Zugehörigkeit sowohl im Alltag als auch in theoretischer Hinsicht weitestgehend ausgegrenzt.

⁵⁹⁹ Vgl. u.a. Becker 1998; Merleau-Ponty 1966

⁶⁰⁰ Vgl. u.a. Seel 1993; Kuckherrmann 1993; Preuss 1993; Richter 1986; Latour 1987, 1992, 1996

⁶⁰¹ Vgl. u.a. Merchant 1987; Heiland 1992; Bernds 1994

⁶⁰² Vgl. dazu ausführlicher Bernds 1998, 47 ff. Ein Trend, wieder Verantwortung für und Kontakt zum Körpererleben aufzunehmen, wird in einigen Forschungsansätzen (z.B. zur Erlebnispädagogik) weitentwickelt.

⁶⁰³ Vgl. zum Thema sinnliche Wahrnehmung und den o.a. Parallelen sozialen Kompetenz auch Kückelhaus/zur Lippe u.a. 1992.

Nach Seel (1993) hat der Mensch (der Industriegesellschaft) das Bestreben, Kontrolle herzustellen und Angst abzuwehren.⁶⁰⁴ Richter (1986) schlüsselt die ‚*Genese von Kontrollvorstellungen*‘ in seinem Buch „Der Gotteskomplex“ aus psychoanalytischer Sicht auf. Er geht davon aus, dass westliche Menschen sich im Verlauf der Geschichte zuerst abhängig fühlten von der Natur, im Christentum von Gott. Ihr Selbstbild war von Ohnmacht und Abhängigkeit geprägt, dem der Versuch folgte, sich von diesem unangenehmen, unbefriedigenden und beängstigenden Zustand zu emanzipieren. Der Versuch, sich aus der Abhängigkeit zu befreien, mündete nach Richter in Allmachtsphantasien, nämlich, dass Menschen z.B. durch Technik, Wissen und Fähigkeiten in der Lage sind, die Natur zu kontrollieren. Während im Zustand der Ohnmacht die eigene Handlungskompetenz abgegeben wird, zielt eine Allmachtsphantasie auf das Gegenteil. Beide Zustände sind Folge des gleichen Problems. Der irrationale Glaube an vollkommene Kontrollierbarkeit, Verantwortung und Machbarkeit tritt an die Stelle von Verantwortungsabgabe.

Nach Richter (ebd.) lassen sich beide Seiten nicht aufrecht erhalten, denn Personen, Personengruppen und Gesellschaften sind sowohl abhängig von der Natur als auch fähig zu handeln. Die Allmachtsphantasie befreit demnach nicht von der Abhängigkeit. Immanente Abhängigkeit geht mit der Angst vor Kontrollverlust einher und beinhaltet gleichzeitig das Erleben permanenter Unkontrollierbarkeit, so dass die Möglichkeiten, Kontrolle zu wahren, ‚unmöglich‘ erscheinen.

Nach Preuss (1993, 217) ist eine ignorierende (in Sinne einer angstabwehrenden) Haltung gegenüber der Umwelt sowohl individuell als auch gesamtgesellschaftlich verankert. Diese Angstabwehr, so Preuss, erzeugt psychopathologische Symptome, die auch auf gesellschaftlicher Ebene erkennbar sind. Richter (1986) vergleicht die Gesellschaft beispielsweise mit einer Person, die unter einer narzisstischen Entwicklungsstörung leidet. So strebe jeder Einzelne nach Allmachtsphantasien gegenüber der Natur. Bauriedel (1989) stellt Parallelen zu Abhängigkeitserkrankungen her, weil Menschen in Industriegesellschaften sich unablässig des Suchtmittels ‚Fortschritt‘ bedienen, obwohl sie sich der Schädlichkeit bewusst sind. Dieckmann/Springer (1988) sprechen von einer Borderline-Störung, denn durch die selbstdestruktive Art von Menschen der Industriegesellschaft befinden diese sich kontinuierlich am Rande der Psychose. Preuss (1991) führt an, dass typische Merkmale massiver psychosomatischer Störungen feststellbar sind und macht dies an dem Versuch aus, die Umweltkrise wie ein Magengeschwür mit technischen Mitteln statt mit Bewusstseinsveränderung zu bewältigen. Die Autorin der vorliegenden Arbeit hat in einer Studie zum Naturbewusstsein im Alltag empirisch nachgewiesen, dass die Befragten sich als getrennt von der nichtmenschlichen Natur erleben.⁶⁰⁵

Die Bindung des Menschen an die Natur ist in den Augen der o.g. Autoren Tatsache. Callon/Latour (1992, 347 ff.) sprechen in der actor-network-theory diesbezüglich von Hybriden zwischen Mensch und nicht-menschlicher Natur (z.B. Dingen). Deswegen werden bei Callon/Latour (ebd.) auch alle Begriffe (für Menschen und Nicht-Menschen) symmetrisch verwendet. Es sind also hybride Begriffe. Jeder Ge-

⁶⁰⁴ Dazu auch die Megamaschine von Mumford (1977).

⁶⁰⁵ Vgl. Bernds (1994)

genstand und jedes Phänomen hat bei Latour den gleichen Stellenwert wie ein menschlicher Akteur. Gegenstände agieren eigenständig und eigendynamisch, sie steuern auf ihre (unkontrollierbare) Weise das menschliche Verhalten und wirken auf Wahrnehmung, Denken und Emotionen ein. Die Wirkung von Gegenständen auf den Menschen hat demnach moralischen Charakter. So bestimmt beispielsweise die Art und Weise eines mechanischen Türschließers (Festigkeit der Federung etc.) das Verhalten derjenigen, die die Tür nutzen. Latour (1992, 232) schließt für die Forschung, dass zur Untersuchung sozialer Beziehungen und Regeln nicht die sozialen Beziehungen betrachtet werden müssen, sondern die Objekte und ihre Wirkung auf soziales Verhalten.

Auch für Kuckhermann (1993) ist diese Perspektive einer *nicht* vorhandenen Trennung zwischen Mensch und Natur Thema. Seine Arbeit geht auf die Marxsche These des Stoffwechselprozesses zwischen Natur und Kultur zurück⁶⁰⁶ und setzt an der Tätigkeitstheorie Leontjews (1982) an. Mensch und Natur sind demnach durch Arbeit (bzw. Tätigkeit) verbunden, ein Prozess, in dem Umformung sowohl des Menschen als auch der nichtmenschlichen Natur kontinuierlich stattfindet. „Stoffwechsel findet dabei zweifach statt: als Austausch zwischen innerer und äußerer Natur und als Entwicklung von Naturstoff zu Kulturstoff“ (Kuckhermann 1993, 41). Dabei, und dies verbindet die beiden Ansätze, stößt „die menschliche Tätigkeit ... immer auch auf die Eigengesetzlichkeit und Selbstbewegung ihres Gegenstandes und ihres Subjektes, die sich dem gestaltenden Zugriff entziehen – auf äußere und innere Natur“ (Kuckhermann 1993, 45).

Im Sinne dieser Theorien wird davon ausgegangen, dass vernunftgeleitetes Handeln, also der Wissende im Sinne Kants obsolet wird. So wird auch in der Leibphilosophie von Merleau-Ponty (1966) davon ausgegangen, dass dem leiblichen Zugang zur Welt eine besondere Bedeutung in jeder Handlung zukommt. Dabei ist ‚Leiblichkeit‘ kein Ersatzkonzept, sondern eine ergänzende Kategorie zum vernunftsozialen, rationalen Denken.⁶⁰⁷ Denn Leiblichkeit ist nach Becker (1998, 32) eine Kategorie, die „sprachlich und reflexiv nicht völlig eingeholt werden kann“.⁶⁰⁸ Auch in diesem Ansatz wird davon ausgegangen, dass das leibliche Subjekt Teil eines Ganzen, der Welt, ist, in der sich alle Elemente gegenseitig bedingen, weil sie in ihrer Stofflichkeit zusammengehören.⁶⁰⁹

⁶⁰⁶ Vgl. dazu ausführlicher Schürmann 1987

⁶⁰⁷ Vgl. Becker 1998, 29 ff. Durch die Integration der Leiblichkeit soll auf diese Weise die Leib-Seele-Thematik aktualisiert werden.

⁶⁰⁸ Für die differenzierte Auseinandersetzung mit dem Begriff Leib und Körper vgl. Ritter 1980, 188 ff. Die Begriffe „Leib“ und „Körper“ benutzt die Philosophin Barbara Becker (1998) synonym, weil – wie die folgenden Ausführungen veranschaulichen – eine leibphilosophische Betrachtung beinhaltet, dass der physische Leib Teil der Seele ist. Becker (ebd., 32) führt beispielsweise wie folgt aus: „Die Inblicknahme des Leiblichkeit oder des Körpers implizieren“

⁶⁰⁹ Merleau-Ponty verwendet für diese Wechselbeziehung zwischen passivem „geprägt werden“ und aktivem „prägen“ des Leibes den Begriff Chiasmus (1980), der sich immer wieder und in den unterschiedlichsten Handlungsfeldern entfaltet. Becker (1995, 35) führt als Beispiel den Prozess von künstlerisch-kreativer Intuition an. Das fertiggestellte Kunstwerk bildet eine Synthese zwischen der subjektiven Intention (dem Wollen und Können der/des Künstlers/in) und der Eigendynamik und Begrenztheit des Materials. Der (Handlungs-)Sinn ergibt sich situations- und milieuspezifisch und immer wieder neu. „Das Subjekt ist von daher nicht zentrales Element, sondern selber ein Faktor des Subjekt-Objekt umgreifenden Sinngeschehens“ (Waldenfels 1983, 194).

5.5.1 Zusammenfassung

Im Verständnis der Leibesphilosophie und der Theorien zum Mensch-Natur-Verhältnis ist ein diskursethischer Prozess zwar denkbar, wenn es darum geht, mit anderen Menschen zu einem gemeinsamen Schluss bzw. einer Handlungsentscheidung zu kommen. Eine grundsätzliche Unterscheidung zur Diskursethik liegt m.E. allerdings in den Basisannahmen: Ob ein Individuum für sich entscheidet oder eine Gruppe von Individuen sich im Diskurs trifft - die Subjektivität der Perspektive(n) bleibt erhalten. Universelle Urteile zu fällen ist demnach weder im Rahmen der Zielsetzung noch der Möglichkeiten der o.g. Theorien enthalten. Zudem hat die These, dass die leibliche Stellung (bzw. Perspektive) des Menschen zum Raum einer reflexiven Wahrnehmung vorgeschaltet ist, m.E. Konsequenzen im Aushandlungsprozess. Nach Latour (1992) wäre auch die Beobachtung des Umgangs miteinander und mit den Gegenständen, die spezifisch für einen Bereich sind, von Bedeutung. Die Annahme der Wechselwirkung zwischen Mensch und Ding (nicht-menschlicher Natur), der Latour (ebd.) hinzufügt, dass auch Gegenstände moralischen Charakter haben, ist m.E. für den Prozess der fairen Auseinandersetzung folgenreich. In Abhängigkeit vom Thema, welches in einem Verfahren erörtert wird, müssen diese Aspekte berücksichtigt bzw. einbezogen werden. Dies hat für die vorliegenden Arbeit methodische Konsequenzen. Für die Untersuchung von Verteilungskonflikten im Straßenraum, reicht nicht aus Interaktionen zwischen Personen zu beobachten. Die dingliche Umwelt wird, wie es im Kapitel 7 ‚Methodologie und Methode‘ dargestellt wird, anhand einer gegenständlichen Nachbildung des Konfliktfeldes Straßenraum einbezogen.

5.6 Zusammenfassendes Fazit

In diesem Kapitel über Fairness wurden die diskursethischen Annahmen mit den Ansätzen zum Mensch-Natur-Verhältnis verglichen. Dass in Verfahren sowohl dem Kontrollbedürfnis als auch dem Bedürfnis nach Beachtung und Würdigung Rechnung getragen werden muss, damit ein konkretes Verfahren als fair erlebt wird, steht m.E. außer Frage. Verschiedene Kriterien für Fairness, wie Transparenz, Kontrollmöglichkeiten und die Vollständigkeit von Informationen die sowohl von Schmidt (1993), von Lind/Tyler (1988) als auch von Leventhal (1980) ausformuliert werden, sind für die Auswertung der Untersuchungsergebnisse relevant. Diese Kriterien werden zudem im Prozess der Entwicklung des Erhebungsinstrumentes einbezogen. Wie im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit entfaltet wird, basiert die Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ auf einem diskursiven Verfahren. Dieses Verfahren wird um die in diesem Kapitel dargelegten Erkenntnisse zum Mensch-Natur Verhältnis erweitert indem gegenständliche Umwelt anhand der Nachbildung eines Straßenmodells einbezogen wird.

Diese methodische Konsequenz resultiert aus den dargestellten Ansätzen im letzten Teil des vorliegenden Kapitels. Beleuchtet wurden die Handlungen von Menschen im Kontext der Bindung Mensch-Natur. Auch wenn diese Ansätze in Bezug auf die Kategorie Verfahrensgerechtigkeit erst einmal aus dem Rahmen fallen, bringen sie maßgebliche Neuerungen für die Methodik und die Beurteilung von Verfahren. Erstens werden Ansätze, die implizit oder explizit auf Vernunftorientierung bauen (wie z.B. bei Kant, Rawls, Kohlberg, Hoff et al., Habermas und Apel der Fall) angezweifelt. Stattdessen werden der emotionale Zugang auf der einen Seite und das (Mit-)Wirken des Leibes in jeder konkreten Handlung auf der anderen Seite in den Vordergrund gestellt. In der Diskursethik wird diesem Aspekt nicht Rechnung getragen. Im Diskurs soll die Distanz zum subjektiven Gehalt emotionaler Beiträge gewonnen werden, so dass am Ende verallgemeinerungsfähige Aussagen getroffen werden können. Es werden zwar sowohl subjektive als auch emotionale Aspekte zugelassen, sie bilden aber nur einen temporär akzeptierten Teil des Diskurses. Als Konsequenz für den empirischen Teil der verwendeten Studie über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ wurden, wie oben angesprochen, Elemente der Diskursethik berücksichtigt und um leibliche Aspekte ergänzt.

In diesem Kapitel über Fairness wurde auch die inhaltliche Seite, d.h. verschiedene Facetten von Fairness ausgeführt. In der psychologischen Forschung stehen diesbezüglich verschieden Kontrollvorstellungen im Vordergrund. Ajzen stellt diesbezüglich die Überzeugungen über Ressourcen und Barrieren in den Vordergrund. In der vorliegenden Studie über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ wird eingehend geprüft welche Überzeugungen diesbezüglich im Straßenraum vorliegen. Vom Kontrollerleben hängt schließlich nach den Ergebnissen der Arbeitsgruppe um Montada ab, welche Verantwortungszuschreibungen getroffen werden. Eine Einordnung der Ergebnisse der Studie in das mögliche Spektrum von Kontrollvorstellungen wird daher in Anlehnung an die von Hoff et al. (1999) definierten Entwicklungsniveaus ‚ökologischer Kontrollvorstellungen‘ vorgenommen. Charakteristische Maßnahmen bzw.

die Kombination von Maßnahmen zeichnen demnach ein spezifisches Entwicklungsniveaus aus und werden für das Anwendungsfeld Straßenraum entwickelt. Inwieweit im Rahmen der empirischen Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ die persönlichen Kontrollvorstellungen erhoben werden, wird ausführlich in Kapitel 8 und 9 erörtert.

6 Zusammenfassung und Fragestellung für die Erhebung von ‚Verteilungskonflikten im Straßenraum‘

6.1 Zusammenfassung des theoretischen Teils

Den Ausgangspunkt der vorliegenden Studie ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum - Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen‘ bildet die nähere Untersuchung der Gerechtigkeitsprinzipien und Forderungen des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘. Bei der Aufarbeitung dieser Prinzipien nach sozial- und geisteswissenschaftlichen Gesichtspunkten wurden verschiedene Forschungsdesiderate dargelegt. Als ein Ergebnis ist festzuhalten, dass bei der Interpretation nationaler Umsetzungen und Leitbilder weder die psychologische, die soziologische noch die pädagogische Umweltforschung ausgewogen berücksichtigt wurden. Ferner wurden zwar die im Leitbild ausgewiesenen Ziele wie die Verwirklichung von Gerechtigkeit und Fairness auf nationaler Ebene und für künftige Generationen formuliert, jedoch mangelt es an einer differenzierten Aufarbeitung verwendeter Begriffe. Diese differenzierte Auseinandersetzung war Inhalt des theoretischen Teils der vorliegenden Untersuchung.

Um die Fragestellungen für die empirischen Studie über Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum zu entwickeln, wurden

1. umweltpsychologische und soziologische Forschungsrichtungen und Ergebnisse zum Umweltbewusstsein und -handeln vorgestellt (vgl. Kap. 2, z.T. auch Kap. 4) und
2. ausgewählte Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien, der Politischen Philosophie, der Soziologie und der (Umwelt-)Psychologie diskutiert (vgl. Kap. 3, 4, 5).

Als Ergebnis der Auseinandersetzung divergierender Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien innerhalb der verschiedenen Disziplinen lassen sich drei Strömungen benennen, die auf unterschiedlichen Grundannahmen menschlichen Zusammenlebens und Handelns beruhen und die divergierende Verständnisse von Gerechtigkeit geprägt haben.

1. *Der Mensch ist ein vernunftgeleitetes Wesen. Er entscheidet rational. Gerechtigkeitsurteile und Handlungen werden im Wesentlichen auf der Basis entweder einer rationalen, durch Eigeninteresse motivierten Wahl oder einer vernünftigen, letztlich am kategorischen Imperativ ausgerichteten Abwägung getroffen.*
2. *Die zweite Strömung bildet den Gegenpol zur Annahme des wissenden, vernünftigen und rationalen Wesens. Grundlegung dieses Menschenbildes ist dabei die Tugendethik, insbesondere die Nikomachische Ethik von Aristoteles ist hier zu nennen, die im Kommunitarismus aufgegriffen wird. Darin ist die Annahme leitend, dass Personen die Normen und Werte einer Gemeinschaft beachten und deren Regeln befolgen. In sozialpsychologischen Theorien wird diese Gemeinwohlorientierung in den*

Begriff Bezugsgruppenorientierung übersetzt (vgl. Kap. 4 ‚Psychologische Gerechtigkeitstheorien‘). Gerechtigkeitsurteile werden demnach auf der Basis emotionaler Zugehörigkeit zur Gemeinschaft mit Blick auf das Gemeinwohl getroffen. Werden dabei verantwortliche Entscheidungen getroffen, die Handlungen evozieren, steht das Gemeinwohlinteresse im Vordergrund.

3. *Die dritte Strömung stellt eine Überschneidung beider vorher genannte Konzeptionen dar. Demnach werden Gerechtigkeitsurteile und Handlungen sowohl auf der Basis rationaler, emotionaler als auch gemeinwohlorientierter (oder für diese Untersuchung bezugsgruppenorientierter) Entscheidungen getroffen. Welcher Stellenwert einer der genannten Einflusskriterien zukommt, ist abhängig von den jeweiligen Strömungen und Theorieansätzen. (z.B. u.a. den verschiedenen „Sphären der Gerechtigkeit“ (Walzer 1993, 1992).*

Anhand der Differenzierung wird deutlich, dass jene Forschungsarbeiten - beispielsweise die der Psychologie - die als Bezugsgruppen- und emotionszentrierte Ansätze eingeordnet werden - das Vorhandensein rationaler Anteile, die der Urteilsbildung dienen, nicht in Frage stellen. Jedoch wird die Bedeutung der Bezugsgruppen sowie emotionale Aspekte im Gegensatz zu rationalen Präferenzen in den Vordergrund gestellt. Im Verständnis einer integrierenden Auffassung, die sowohl rationale als auch emotionale Argumentationen aus allen o.g. Auffassungen berücksichtigt, werden für die im empirischen Teil der vorliegenden Studie entfaltete Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ Forschungsfragen erarbeitet.

6.2 Leitende Forschungsfragen

In der Auseinandersetzung mit verschiedenen Theorien zu Gerechtigkeit und Fairness wurde im theoretischen Teil der vorliegenden Studie ferner deutlich, dass diesen Dimensionen zentrale Bedeutung zukommt, wenn Handlungsentscheidungen getroffen oder Urteile gefällt werden. In Anlehnung an die oben dargestellte Differenzierung in Gerechtigkeits- und Fairnesstheorien leiten folgende Forschungsfragen die Untersuchung im Anwendungsfeld ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘. Es wird überprüft, welche dieser eben dargestellten Pole in dem ausgewählten Anwendungsfeld von Bedeutung sind, um Gerechtigkeitsprinzipien auf lokaler Ebene verstehen zu können.

Die begriffliche Untersuchung des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ weist die Differenzierung in die Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales auf. Für den Kontext dieser Untersuchung wird zunächst die Säule ‚Soziales‘ berücksichtigt. Die Säule ‚Umwelt‘ wird durch die Eruiierung von Motiven, Themenschwerpunkten, die in der Untersuchung von Relevanz sind und durch die Differenzierung in Nachhaltigkeitsstrategien eruiert. Dazu wird in Forschungsfragen zum Thema Gerechtigkeit, zwischen Verteilungsprinzipien, Fairness und Nachhaltigkeit unterschieden.

Den Ausgangspunkt für die Untersuchung bildet die Frage, welche Facetten im öffentlichen Straßenraum für die Bereitschaft zu ökologischem Verhalten auf der einen Seite und sozialverträglichem Verhalten auf der anderen Seite erkennbar sind. Dem schließen sich die im Folgenden dargelegten Forschungsfragen an, die der Eruiierung von Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im ‚Straßenraum‘ zugrunde gelegt werden:

6.2.1 Nachhaltigkeitsfragen

In der vorliegenden Untersuchung wird geprüft, welche Nachhaltigkeitsstrategien von den Befragten eingesetzt werden und welche Motive dem Handeln der Befragten zugrunde liegen.

Den Rahmen der Untersuchung bilden die im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ dargestellten Forderungen. Im ersten Kapitel ‚Leitbild Nachhaltige Entwicklung – Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Soziales‘ wurde als zentral für die vorliegende Arbeit herausgestellt, den Zusammenhang zwischen den Säulen ‚Umwelt‘ und ‚Soziales‘ zu beleuchten.⁶¹⁰ Zu diesem Zweck wurden im zweiten Kapitel ‚Umweltbewusstseinsforschung‘ die Ergebnisse und Forschungsansätze dargestellt und diskutiert. Es ist fraglich welche ‚Aspekte der Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität‘ für die Befragten von Bedeutung sind, um Motive für bestimmte Handlungen zu ergründen. Nach Littig (1995) führen verschiedene Motive – eben auch solche, die nicht der Kategorie umweltbewusstere Idealtypus zugeordnet werden können – zu umweltgerechtem Handeln.

⁶¹⁰ Vgl. dazu Kapitel 1.4 „Zusammenfassung und Fragestellung“

Im ersten Kapitel dieser Studie wurden die Rechte auf Lebensqualität dargestellt, die als Grundlage dienen, um die Motive der Befragten zu eruieren.⁶¹¹ Von weiterer Bedeutung ist, welche Nachhaltigkeitsstrategien bei den Befragten bereits bevorzugt antizipiert werden. Dazu bedient sich die sozialwissenschaftliche Umweltforschung der Beförderung suffizienter Denk- und Handlungsweisen. Personen die Konsumverzicht üben und gleichzeitig die Qualität des ‚weniger ist mehr‘ schätzen, sind demnach umweltbewusste Zielpersönlichkeiten.⁶¹² Die Entwicklung von Determinanten des Umweltbewusstseins orientierte sich an diesem – bewusst umweltgerecht handelndem Zieltypus. Nachhaltigkeit zu verwirklichen, erfordert nach sozialwissenschaftlichen Richtwerten eben diese Bereitschaft zu dieser Form des Verzichts. Der Einsatz effizienter Maßnahmen erscheint dann legitim, wenn dabei die Änderung der Werte und Bewusstseinsstruktur in Richtung Suffizienz oder Konsistenz nicht vergessen wird.

6.2.2 Gerechtigkeitsfragen

Sphären der Gerechtigkeit

Es wird geprüft, ob in verschiedenen Handlungsfeldern unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien gelten oder ob in allen Handlungsfeldern die gleichen Prinzipien herangezogen werden.

Zur Prüfung der von Walzer (1993, 1992) aufgestellten Thesen, dass in unterschiedlichen Lebenssphären unterschiedliche Gerechtigkeitsvorstellungen existieren, werden die formulierten Gerechtigkeitsvorstellungen in verschiedene Themenbereiche untergliedert. Unter dieser Voraussetzung wird davon ausgegangen, dass widerstreitende Prinzipien, d.h. sowohl liberalistische Prinzipien (Nutzenmaximierung, Recht auf Freiheit) als auch kommunitaristische Prinzipien (den nahen Bezugskreis, d.h. für den Straßenraum die Nachbarschaft) in einer Lebenssphäre zum Tragen kommen. Statt der nach Walzer in Sphären der Gerechtigkeit differenzierten Phasen werden in der Untersuchung eigene Handlungsfelder entwickelt. Die auf der rational-choice-Theorie basierende Untersuchung von Diekmann/Preisendörfer (1992), deren Ergebnis es ist, dass sich verschiedene Handlungsfelder im Umweltbereich durch unterschiedliche Handlungsschwierigkeiten auszeichnen, wird parallel dazu geprüft. Die Forscher argumentieren aus einer anderen Perspektive, sie beschreiben m.E. ein ähnliches Phänomen – nämlich, dass die Sicht von Personen abhängig von den Erfordernissen ist, die durch das jeweilige Handlungsfeld vorgegeben sind. Danach existieren Handlungsfelder mit hohen Kosten, d.h. diejenigen die bezüglich Verhaltensänderungen hohen Aufwand erfordern und Handlungsfelder mit niedrigen Kosten, die geringen Aufwand erfordern, wenn Verhaltensveränderungen gefragt sind.

Im gegenständlichen Straßenmodell - dem Erhebungsinstrument, welches im empirischen Teil der vorliegenden Studie (vgl. Kap. 7, 8) vorgestellt wird - werden u.a. die Bereiche ‚Rund ums Auto‘, ‚Rund um Müll und Straßenreinigung‘, ‚Rund ums Fahrrad‘ und ‚Rund um den Gehweg‘ unterschieden. Die Themenschwerpunkte werden von den Teilnehmer/-innen im Workshop gesetzt. Handlungsbereiche mit hohen Kosten werden in Anlehnung an die Untersuchung von Diekmann/Preisendörfer (1992) in der

⁶¹¹ Vgl. dazu Kapitel 1.2.2.2 „Die Säule „Soziales“

vorliegenden Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ durch Themen ‚Rund ums Auto‘ und Handlungsbereiche mit niedrigen Kosten u.a. durch Themen ‚Rund um Müll und Straßenreinigung‘ symbolisiert. In der vorliegenden Untersuchung wird analysiert, ob sich unterschiedliche Schwierigkeitsgrade in den Handlungsbereichen auch auf die Flächenproblematik in Wohn- und Nebenstraßen übertragen lassen. Ob aus Sicht der Befragten high-cost oder low-cost Bereiche ausfindig zu machen sind, wird Gegenstand der inhaltsanalytischen Auswertung sein.

Ambivalenz:

Es wird geprüft, ob einheitliche Gerechtigkeitsvorstellungen im Verständnis der Stufentheorie zur moralischen Urteilsbildung von Kohlberg (1984), die von Hoff et al. (1999, 1995), Eckensberger et al. (u.a. 1999) und zum Teil auch Gilligan (1996/84) modifiziert worden sind, bestätigt werden können. Oder ob sich bei Gerechtigkeitsvorstellungen subjektive und divergierende Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen nachweisen lassen, die die Bereitschaft beeinflussen, Verantwortung für die Gestaltung des Straßenraumes zu übernehmen.

Dies beinhaltet, dass in den Gerechtigkeitsvorstellungen der Befragten, wie es von Heine/Mautz (1996) herausgefunden wurde, *Ambivalenzen* zwischen dem Bedürfnis, Eigeninteressen zu verfolgen, die Interessen der Gemeinschaft (kollektive/partikulare Interessen) in den Vordergrund zu stellen und/oder die Bedürfnisse anderer im Verständnis der Fürsorgeethik zu berücksichtigen, nachzuweisen sind.

Einfluss von Kontextbedingungen und Bezugsgruppen

Es wird zudem untersucht, ob Gerechtigkeitsvorstellungen in Abhängigkeit vom Kontext formuliert werden. Fraglich ist, ob die Gerechtigkeitsvorstellungen der Befragten abhängig von situativen Faktoren und den Werten oder Normen der Bezugsgruppe – also partikularen Interessen – sind, oder ob Varianten rational abgewogene Urteile in den Äußerungen der Befragten zur Geltung kommen.

Dabei wird die Annahme, dass Gerechtigkeitsvorstellungen kontextabhängig sind (im Verständnis von z.B. Hoff et al. (1999, 1995) und Gilligan (1996/84) in verschiedener Hinsicht untersucht. Diese beinhaltet, dass *Gerechtigkeitsvorstellungen* nicht nur *themenspezifisch variieren*, sondern durch *verschiedene Motive bedingt* (z.B. Gesundheit, Ästhetik etc.) sind. Dieses Ergebnis stellt Littig (1995) für die Bereitschaft zum Umwelthandeln heraus. Zudem wird die Abhängigkeit von *situativen Faktoren* geprüft, die durch das jeweilige spezifische Thema konstituiert werden.

Eine Abhängigkeit von der Bezugsgruppe wird von Sozialpsycholog/-innen (vgl. Kap. 4 ‚Psychologische Gerechtigkeitstheorien‘) als wichtiger Einflussfaktor für Gerechtigkeitsurteile festgeschrieben. Die eingangs formulierte Forschungsfrage gründet auf ihren Annahmen, die beinhalten, dass - explizite oder implizit geltende - gesellschaftliche Normen, Regeln und Gesetze Bezugs- und Orientierungsrahmen für individuelle Gerechtigkeitsvorstellungen sind. Dies wird in der vorliegenden Studie für die Raumverteilung in einer Straße, die von den Befragten vorgenommen wird, geprüft. Abwägungen über Normen set-

⁶¹² Vgl. dazu Kapitel 2 „Umweltbewusstseinsforschung“

zen diesen sozialpsychologischen Theorien zur Folge parallel - meist aber noch vor den rationalen Urteilen - ein. Die Bindung an das soziale Bezugssystem wird im Kommunitarismus – folgend der Annahmen Sandels (1982) und McIntyres (1987) - als zentral erachtet. Demnach werden zuerst ‚partikulare Interessen‘ verfolgt.

Im Gegensatz dazu steht die Universalismusthese, die in Kohlbergs (1984) letzter Stufe moralischer Urteilsbildung, dem ‚postkonventionellen Niveau‘ entspricht. Hiernach entscheidet das Individuum unabhängig von egoistischen Motiven, von gesellschaftlichen Konventionen und von dem Bedürfnis nach Anerkennung durch andere. Auf dieser Stufe dominiert die rationale Abwägung, bei der ein universalistisch geltendes Urteil Vorrang vor der Vertretung partikularer Interessen hat. Kohlberg (ebd.) lokalisiert hier den höchsten Reifegrad, den eine Individuum erreichen kann. Diese Annahmen beinhaltet, dass ein Individuum auf einer übergreifenden Ebene das Gemeinwohl im Sinne der Menschenrechte bei ihrer Entscheidungsfindungen berücksichtigt.

Fragen nach dem Einfluss sozio-ökonomische Ungleichheit oder der Lebenslage

In Anlehnung an die in Kapitel 3 ‚Gerechtigkeit: historisch, politisch philosophisch und soziologisch‘ entfalteten soziologischen Theorien wird untersucht, ob und inwiefern in den Gerechtigkeitsvorstellungen über die Verteilung des Straßenraums auch sozio-ökonomische Ungleichheit - z.B. im Hinblick auf Alter, Status, Geschlecht und Einkommen und/oder Unterschiede der Lebenslage (z.B. Aspekte der Lebensphasen, wie die berufliche Situation) in Argumentationen einbezogen werden.

Bourdieu (1982/87) und Georg (1998) gehen im Kern von der Abhängigkeit des Individuums von seiner sozialen Lage aus und berücksichtigen damit sozio-ökonomischen Unterschiede. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Benennung von Bedingungen für Chancengleichheit und -ungleichheit innerhalb verschiedener Lebensbereiche. Das Individuum wird nach Bourdieu (ebd.) demnach auch bezüglich seiner Lebensstilplanung auf seine Herkunft aus einem bestimmten Klassen zurückgeworfen. Nach der ‚Gentrificationsthese‘ (vgl. Kapitel 3 ‚Der Begriff Gerechtigkeit in der (politischen) Philosophie‘, Dangschat 1994/1996) wirken sich sozio-ökonomische Ungleichheiten auch auf die Wohnlage von Individuen aus. Sozio-ökonomisch benachteiligte sind in ihrer Wohnumgebung sehr viel mehr (Umwelt)Belastungen ausgesetzt als Individuen besser gestellten sozio-ökonomischen Kontextes.

Nach dem Verständnis von Georg (1998) sind das Geschlecht, die Zugehörigkeit zu einer Kohorte und Stigmatisierungsmerkmale wie Obdachlosigkeit oder Behinderungen⁶¹³ weitere Aspekte der sozialen Lage, die die Chance zur Verwirklichung einer positiven und qualitativ hohen Lebensweise beeinflussen. Ausgewählte Aspekte der sozialen Lage werden auch in der Agenda 21 berücksichtigt. Darin wird die Beteiligung von verschiedenen Gruppen, wie Frauen, Kinder und Jugendliche sowie Behinderte in Planungsprozessen gefordert.

⁶¹³ Vgl. dazu ausführlich Kapitel 3.6.2.3 „Aspekte der sozialer Lage“

Gegen sozio-ökonomische Erklärungsmuster für soziale Ungleichheit argumentieren Theoretiker/-innen die sich mit der Lebensstilforschung befassen.⁶¹⁴ Die Chance, die Lebensqualität zu verbessern, sei demnach zunehmend unabhängig von sozio-ökonomischen Faktoren. Der Einfluss kultureller Faktoren nehme hingegen zu. Der Stellenwert der individuellen Lebensgeschichte und die darin enthaltenen Wahlmöglichkeiten beinhalten Wahlmöglichkeiten und Freiheiten. Grenzen dieser Chance zur Selbstverwirklichung werden aber – und dies weist Parallelen zu den o.g. Aspekten der sozialen Lage auf – durch Kategorien wie Geschlecht, Alter und Status gesetzt.

Fairnessfrage

Um Fairnessvorstellungen zu differenzieren, wird geprüft, ob die Ergebnisse der Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ eine Einordnung bezüglich vorhandener oder fehlender Kontrollmöglichkeiten auf der einen Seite und vorhandene oder fehlende Anerkennung auf der anderen Seite zulassen. Dies wird insbesondere in Hinblick auf die Akzeptanz von Bürger/-innen gegenüber staatlichen Maßnahmen geprüft. Zudem wird untersucht, ob die Befragten kooperative und faire Verfahren präferieren.

Thibaut/Walker (1975) gehen davon aus, dass ein individuelles Bedürfnis nach Kontroll- und Handlungsspielräumen existiert. Kontrollvorstellungen werden von Hoff et al. (1999), in Anlehnung an Rotters (1966) Attributionstheorie, in die drei Kontrollniveaus indifferent, deterministisch und interaktionistisch gegliedert. Je nach dem, welche Maßnahmen und Verfahren (restriktive, kooperative etc.) zur Verhaltensregulierung beispielsweise verschiedener Mobilitätsgruppen im Straßenraum bevorzugt werden, kann eine Einordnung in diese Kontrollvorstellungen vorgenommen werden. Fraglich ist, welchen Akteursgruppen die maßgebliche Verantwortung zugewiesen wird. Hieraus lässt sich im Hinblick auf die Forderungen im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ herausarbeiten, inwiefern Grundlagen für den Einsatz ‚kooperativer und fairer Verfahren‘ bereits ersichtlich sind. Darüber hinaus wird überprüft, ob Unterschiede zwischen Handlungsbereichen, die sich für Kooperationen eignen und solchen, die sich als ungeeignet erweisen, existieren.

Nach Kohlberg (u.a. 1984) erfordert die Wahrnehmung vielfältiger Bedingungen eine reife moralische Entwicklung. Nach dem Verständnis von Montada/Kals (1995) sind Personen in der Lage, verantwortungsbewusst zu handeln, d.h. verschiedene Wege zur Lösung von Konflikten zu finden und komplexe Verantwortlichkeiten unterschiedlicher Akteursgruppen (z.B. Bürger/-innen, Staat, wirtschaftliche Akteure) zu erkennen. Auch im Verständnis von Lind/Tyler (1988), Leventhal (1980) sowie Schmidt (1993) umfasst Fairness mehr als das Erleben von Kontrolle. Erst wenn Personen sich anerkannt fühlen und verschiedene Gütekriterien, wie Transparenz und Unvoreingenommenheit gewährleistet sind, empfinden sie ein Verfahren als fair. Diese Gütekriterien finden sich auch in der Diskursethik von Habermas (1981) und Apel (1988). In der vorliegenden Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ wird in der Auswertung der Ergebnisse berücksichtigt, inwieweit diese Kriterien von den

⁶¹⁴ Vgl. Kapitel 3.6.2 „Lebensstilforschung“

*Kapitel 6 – Zusammenfassung und Fragestellung für die Erhebung
von ‚Verteilungskonflikten im Straßenraum‘*

Befragten angesprochen werden. Ferner leiten die Kenntnisse, die über Fairness erarbeitet wurden, die Erstellung der Untersuchungssituation und des Erhebungsinstrumentes. Dies wird im nächsten Kapitel 7 ‚Methodologie und Methodik‘ eingehend erläutert.

7 Methodologie und Methodik

Das vorliegende Kapitel ‚Methodologie und Methoden‘ ist in drei übergreifende Teile gegliedert.

Im *ersten Teil* wird die *Wahl eines qualitativen Verfahrens* als Methode für die Untersuchung *begründet*. Diesbezüglich wird auf die Untersuchungspraxis in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung und der Gerechtigkeitsforschung zurückgegriffen. Die für die Untersuchung wesentlichen Ergebnisse der Moralforschung in der Tradition Kohlbergs werden herausgearbeitet und für die Untersuchungsmethode fruchtbar gemacht.

Der *zweite Teil* beinhaltet die *Auseinandersetzung mit diskursiven Verfahren*, die heute in partizipativen Verfahren beispielsweise in der Bürgerbeteiligung angewendet werden. Die Gruppendiskussion ist ein Instrument zur Erhebung der nicht-öffentlichen kollektiven Meinung, der ein diskursives Verständnis im Sinne von Habermas (u.a. 1981) und Apel (1988) zu Grunde liegt. Diese qualitative Methode wird u.a. um Kenntnisse aus der phänomenologischen Philosophie ergänzt. Diese fassen die Auseinandersetzung des Menschen mit seiner Umwelt als Interdependenz zwischen Menschen und dem – sie umgebenden – dinglichen Milieu auf. Der Zugang des Menschen zu seiner ‚Umwelt‘ wird über den Leib hergestellt. Dieser leibliche Zugang wird bei der Entwicklung der Untersuchungsmethode – einem gegenständlichen Straßenmodell – berücksichtigt. Ergebnisse neuerer Forschungsprojekte aus dem Fachgebiet Informatik mit gegenständlichen Modellen belegen, dass solche Modelle u.a. die Kooperation zwischen den beteiligten Akteuren fördern. Die Entwicklung eines gegenständlichen Modells als Untersuchungsmethode beinhaltet also gleichzeitig einen Lern- und Kooperationsprozess.

Die ersten beiden Teile dieses Kapitels werden von dem dritten Teil über die Konstruktion des Erhebungsinstrumentes eines gegenständlichen Straßenmodells durch einen *Exkurs* abgegrenzt. Inhalt dieses Exkurses ist die Darstellung einiger Ergebnisse (*stadt-)soziologischer und (umweltpsychologischer-)psychologischer Studien über das Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘*. Verteilungskonflikte, die aus der Literatur hervorgehen, werden aufgearbeitet und dienen als Grundlage für die Konstruktion des Erhebungsinstrumentes.

Im *dritten Teil* dieses Kapitels wird schließlich die *Konstruktion des gegenständlichen Straßenmodells* konkretisiert. Dieses Modell wurde eigens für die Erhebung der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum entwickelt. Die Konstruktion erfolgte theoriegeleitet. Den Orientierungsrahmen für die Konstruktion des Modells bilden sowohl methodologische und methodische Grundlagen aus der qualitativen Forschung als auch das Verständnis der Diskursethik. Die einzelnen Schritte im Entwicklungsprozess werden dargelegt, die Auswahl der Versuchspersonen sowie die Auswertungsmethodik werden

beschrieben.

7.1 Begründung für die Wahl eines qualitativen Verfahrens

Die in Kapitel 1-6 dargelegten theoretischen Ansätze verdeutlichen, dass die Auseinandersetzung um das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ in den Teildisziplinen Ökonomie, Ökologie und Soziales auf unterschiedlichen Deutungen des Begriffs basieren. In Bezug auf den Begriff ‚Gerechtigkeit‘ existieren zwischen den Disziplinen der politischen Philosophie, der Soziologie und der Psychologie unterschiedliche normative Verständnisse des Begriffs, die sich z.T. nur im Gegensatz und nicht im allgemein akzeptierten und ausgehandelten Kompromiss verstehen. Diese Diskrepanz zwischen der Auffassung des Nachhaltigkeitsbegriffs auf der einen Seite und der normativen Differenzen bezogen auf den Gerechtigkeitsbegriff auf der anderen Seite legen nahe, die empirischen Daten durch ein qualitatives Verfahren zu erheben. Auf diese Weise kann der Kontext der Begriffe und Wertentscheidungen, die im konkreten Lebensfeld ‚Straßenraum‘ getroffen werden, berücksichtigt werden.⁶¹⁵

7.1.1 Quantitative oder qualitative Methode

Wie im Kapitel 2 der vorliegenden Arbeit dargelegt wurde, orientiert sich der mainstream der Untersuchungen zur Erhebung von Determinanten des Umwelthandelns bzw. der Einstellungen an einem quantitativen Forschungsparadigma. Im Kapitel 4 ‚Psychologische Gerechtigkeitstheorien‘ wird gezeigt, dass auch in der sozialpsychologischen Forschung ein großer Teil der Untersuchungen über prosoziales Verhalten und Gerechtigkeit mittels qualitativer Methoden erhoben wird. Auch Montada/Kals (1995), die Umwelthandeln und Gerechtigkeit verbinden, forschen quantitativ. Eine Ausnahme bildet die entwicklungspsychologische Moralforschung über Moral in der Tradition Piagets und Kohlbergs, der ein gesonderter Abschnitt an spätere Stelle gewidmet wird.⁶¹⁶

In der quantitativen Forschungstradition wird der Mensch als Objekt gefasst, die Forschenden sind objektiv und die Forschungssituation (z.B. Fragebogensituation oder Laborexperiment) wird neutral konstruiert, so dass das ‚Forschungsobjekt‘ (die Versuchspersonen) möglichst wenig beeinflusst wird. Dabei geht die Ganzheitlichkeit, d.h. auch das Wissen über spezifische Sinnstrukturen verloren.⁶¹⁷ Der rein quantitativen Forschung wird häufig vorgeworfen, dass das Individuum keine Rolle spielt und sich in einzelne künstlich eingeordnete Merkmale auflöst.⁶¹⁸ Der Geltungsbereich der quantitativen Forschung wird aus der Sicht qualitativer Forscher/-innen auf Aussagen *für den Moment* eingeschränkt. Zu den Aufgaben der ökologischen Psychologie und der Umweltpsychologie gehört aber: die Weiterentwicklung holistischer Forschungsmethoden, die Erweiterung der Konzepte zum Umweltbewusstsein, -verhalten, zur Umwelterziehung und zur Interaktion von Person und Umwelt sowie die Erweiterung der Forschung in den Mikro-, Meso- und Makroumweltbereichen.⁶¹⁹ Der explorative Charakter, der von

⁶¹⁵ Vgl. dazu auch Schulze 2001, Kap. 5

⁶¹⁶ Vgl. in diesem Kap. 7.1.3 „Qualitative Methodik in der Moralforschung“

⁶¹⁷ Vgl. Lamnek 1993, 20 f.

Pawlik/Stapf (1992) der umweltsychologischen Forschung zugeschrieben wird, wurde im Zuge der zunehmenden Forschungsarbeiten zum Umweltbewusstsein und -verhalten bis in die 90'er Jahre hinein reduziert.

Für die Erhebung von Gerechtigkeitsvorstellungen können Erfahrungen über die Methodik der Werteforschung als Orientierungsrahmen herangezogen werden. Rath (1983, 728) weist darauf hin, dass die Werteforschung generell der qualitativen Forschung zuzuordnen ist, weil sich sprachliche Indikatoren in diesem Forschungsbereich durch Instabilität ausweisen und jede Interpretation daher mit so weitreichenden Problemen verbunden ist, dass sie durch Fragebogen nicht erfasst werden kann. Lantermann/Döring-Seipel (1990, 636 ff.) gehen auf den Erkenntnisgewinn durch Prozessanalysen im Bereich der Werteforschung umweltbezogener Handlungen ein. Umweltbezogene Handlungen und Entscheidungen seien bislang nicht genügend analysiert worden, obwohl Prozessanalysen auch auf unbewusster Ebene die Wirkungen von Werten erkennen lassen. Habermas (1981) betont, dass empirische Untersuchungen zur Erhebung von Gerechtigkeit auf einem subjektiven und normativen Werteverständnis basieren. Das Werteverständnis sei daher nicht quantitativ messbar. Auch Bortz/Döring (1996, 284) empfehlen für die Erhebung subjektiver Theorien und mentaler Modelle eine offene Vorgehensweise. Diese lege Ursache-Wirkungs-Verknüpfungen offen und lasse auf Motive und Konsequenzen schließen.⁶²⁰

Nur wenige Forschungsarbeiten in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung basieren auf einem qualitativen Ansatz. Exemplarisch dafür stehen in der vorliegenden Arbeit die umweltsoziologischen Studien von Pöferl et al. (1997) und Littig (1995) zum Umweltbewusstsein. Die Vorgehensweise in beiden Untersuchungen basiert auch der Methode von u.a. Alfred Schütz (1971/27). In seiner Philosophie stellt er den Alltag von Personen in den Vordergrund.⁶²¹ Gemäß der Methode einer interpretativ verfahrenen Soziologie des Alltags arbeiten sowohl Littig (1995) als auch Pöferl/Brad generative Strukturen, Normalität bzw. Handlungsmuster des Alltags heraus.⁶²² Die ‚Determinanten von ‚Umweltbewusstsein‘ werden nicht, wie in der quantitativen Forschung, im Vorfeld definiert, sondern durch die Befragten selbst konstruiert. Der Stellenwert, den die Befragten dem Umweltbewusstsein im Alltag beimessen, steht im Zentrum dieser soziologischen Interpretation und Analyse. Diese qualitative Forschungslinie beinhaltet die Annahme, dass die Handlungsmuster, die in solchen Befragungen explizit werden, Deutungsmuster der Weltsicht und Lebensweise von Individuen, Gruppen und Gemeinschaften repräsentieren.⁶²³ In beiden Forschungsarbeiten wird vorausgesetzt, dass Kenntnisse über handlungsleitende Kate-

⁶¹⁸ Vgl. u.a. Lamnek 1993, 21

⁶¹⁹ Vgl. Fietkau 1994; Pawlik & Stapf 1992

⁶²⁰ Vgl. Schulze ebd.

⁶²¹ Ausführlicher zur Analyse des Alltagslebens Schütz, 1971/72 und Söffner 1989.

⁶²² Vgl. dazu Littig 1995, 9, Söffner 1989, 15, Oevermann 1973.

⁶²³ Vgl. Oevermann 1973; Söffner 1989, 18; Littig 1995, 10. „Handlungsmuster“ werden als „im Prinzip gleichbleibende, zeichenhaft repräsentierte Reaktionen innerhalb von Interaktionsprozessen verstanden“ (Söffner 1989, 18). „Handlungsmuster repräsentieren Deutungsmuster, und Deutungsmuster generieren ihrerseits Handlungsmuster (vgl. hierzu Oevermann 1973)“.

gorien durch die Erfassung von Sinnstrukturen erhoben werden und nicht, wie in quantitativen Ansätzen zum Umweltbewusstsein Einstellungen gemessen werden.

Lamnek charakterisiert die qualitative Forschung folgendermaßen: „*Die soziale Realität wird als gesellschaftlich, ihr Sinn also durch Interpretation und Bedeutungszuweisung konstruiert und nicht objektiv vorgegeben aufgefaßt*“ (Lamnek 1988, 41). Im Interpretationsprozess erschließt sich die Bedeutung, die im kommunikativen Prozess zwischen Forschenden und den beteiligten Individuen stattgefunden hat.⁶²⁴ Mayring (1996, 116 f.) formuliert diesbezüglich „*Menschen (also auch Versuchspersonen) entwickeln sich kontinuierlich, situative Bedingungen verändern sich, unterliegen dem sozialen Wandel*“. Diese Dynamik wird in die vorliegende Erhebung eingezogen. Wegen dieses Anspruchs auf Singularität und lebensgeschichtlicher Einordnung wird in der qualitativen Forschung der Anspruch auf Reliabilität nicht erhoben. Die Auswertung in der qualitativen Forschung basiert auf einer alltagsweltlichen Deutung. Die Bedeutungszuweisung im wissenschaftlichen Vorgehen dieses qualitativen Ansatzes findet als Typisierung und Interpretation der sozialen Realität statt. Auch in der vorliegende Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ sind Ergebnisse gefordert, die sich im Alltag bewähren müssen und in denen die Komplexität erhalten bleiben soll. Im gesamten Forschungsprozess wird deswegen gemäß des qualitativen Forschungsansatzes das Individuum als Subjekt mit Individualität und Ganzheitlichkeit angesehen.

7.1.2 Gütekriterien in der qualitativen Forschung

Qualitative Forschungen orientieren sich an einem methodologischen Verständnis, das grundsätzlich auf der subjektspezifischen Sichtweise basiert und sich dadurch von den Gütekriterien der quantitativen Forschung unterscheiden. Dieses methodologische Verständnis lässt sich beispielsweise durch die Prinzipien der Offenheit, der Kommunikation und der konsensuellen Validierung charakterisieren.

Das *Prinzip der Offenheit* beinhaltet, dass Theorie- und Hypothesenbildung im Prozess der Erhebung sukzessiv und angepasst an den Gegenstand der Forschung erfolgen. Damit ist die Offenheit (Lamnek 1993, 17 ff.) der forschenden Person gegenüber den Vorannahmen, die sie gebildet hat (bzw. herausgearbeitet hat) und gegenüber den Personen, die sie untersucht und mit denen sie in einem engen Austausch (bzw. kommunikativer Auseinandersetzung) steht, gemeint.⁶²⁵ Der Forschende ist weder naiv noch gänzlich festgelegt durch seine Vorarbeiten. Er ist unvoreingenommen und gibt den Untersuchungspersonen die Chance, authentisch zu sein, d.h. sich soweit wie möglich unbeeinflusst und natürlich zu äußern. In diesem Zusammenhang spielt die *Lebenswelt des Individuums* eine Rolle.⁶²⁶ „*Die Lebenswelt ist also einerseits der Handlungsraum meiner alltäglichen Lebenspraxis, andererseits stellt sie eine Struktur meines Bewußtseins dar*“ (Schütz, zit. nach Legewie 1987, 301).

⁶²⁴ Vgl. Lamnek, ebd., 20 f.

⁶²⁵ Vgl. Lamnek, ebd. 19 ff.

⁶²⁶ Hierzu auch Habermas 1981; Bernds 1994, 74

Das *Prinzip der Kommunikation* schließt die Ebene der Kommunikation zwischen Forschenden und Beforschten ein. Diese Ebene wird als konstitutive und reflexionsbedürftige Ebene im Prozess des Verstehens angenommen.⁶²⁷ Die Wertschätzung und Interpretation subjektiver Elemente ist im Gegensatz zum Objektivitätsanspruch in der quantitativen Forschung Teil der Auswertung. Dies beinhaltet Eingriffe während der Erhebungssituation und in der Auswertung, die den Anspruch auf Objektivität, z.B. durch immer gleiche Wiederholbarkeit, obsolet werden lassen. Denn mit der Annäherung an den Untersuchungsgegenstand ändern sich auch die Eingriffe.

Die qualitative Forschung basiert auf Einzelfallstudien. Das bedeutet nicht, dass nur ein ‚Fall‘ geprüft und analysiert wird, sondern beinhaltet die Betrachtung mehrere Fälle. Durch die Standardisierung der Erhebungstechnik, die sich im Forschungsprozess erweitern und verändern kann, ist die Vergleichbarkeit der Daten gewährleistet. Ähnlichkeiten und Unterschiede sowie typische Muster zwischen den Äußerungen der Befragten werden herausgestellt.⁶²⁸

Die Validierung der Ergebnisse wird in der qualitativen Sozialforschung, im Sinne einer *konsensuellen Validierung*, meist im gemeinsamen Prozess der Konsensbildung mit den interpretierenden Forscher/-innen und den Befragten durchgeführt. Gängige Praxis ist der gemeinsame interpretative Prozess (argumentative Validierung) mit Außenstehenden (z.B. Kolleg/-innen oder Expert/-innen).⁶²⁹

Eine Erweiterung des Gütekriteriums der Validität findet sich für die qualitative Sozialforschung im Begriff der *ökologischen Validität* wieder. Ökologische Validität bedeutet, dass Aussagen über Menschen und deren Verhalten, Einstellungen, Kognitionen und Emotionen in ihrer sozialen und materiellen Umwelt erfasst werden. Dieses Gütekriterium steht in enger Verbindung mit dem Kriterium der ‚Natürlichkeit‘, weil eine Annäherung des Verhaltens in einer natürlichen Situation (ohne Versuchleiter/in) in der qualitativen Forschungssituation angestrebt wird.⁶³⁰ In möglichst ausgeweiteten Teilen sollen Untersuchungen also *natürliches* Verhalten unter *natürlichen* Bedingungen einbeziehen und erklären.

7.1.3 Qualitative Methodik in der Moralforschung

Die qualitative Methode, die in der Regel durch narrative oder leidfadengestützte Interviews realisiert wird, wird in der vorliegenden Untersuchung um methodische Elemente der Moralforschung in der Tradition Kohlbergs ergänzt. Diese Moralforscher/-innen bevorzugen eine methodische Kombination, die den qualitativen Verfahren zugeordnet werden kann. Um letztlich das moralische Urteil von Personen zu erheben, verwendet Kohlberg zwei Methoden, die er miteinander verknüpft.⁶³¹ Zuerst konzipiert er *hypothetische Dilemmata* (z.B. das ‚Heinz-Dilemma‘), die zwei konkurrierende moralische Werte

⁶²⁷ Vgl. Mruck 2000

⁶²⁸ Vgl. Lamnek 1993, 17

⁶²⁹ Vgl. Mruck 2000, Abs. 53; Mayring 1996, 116; Schulze ebd.

⁶³⁰ Vgl. zu dieser Definition u.a. Patry 1986, Oerter 1979, Pawlik 1976, Snow 1974, Willems 1969, Bracht & Glass 1968 und Brunswik 1943.

⁶³¹ Vgl. Garz 1996, 76ff

beinhalten und den Befragten zur Entscheidung für einen Wert vorgelegt werden. Im ‚Heinz-Dilemma‘ konkurrieren beispielsweise die Werte ‚Aufrechterhaltung des Lebens‘ und ‚Gesetze befolgen‘.⁶³²

Im Anschluss an diesen Untersuchungsschritt, Beurteilung von Dilemmata, wird mit den Befragten ein *strukturelles Interview* durchgeführt. Ziel dieses Interviews, das hohe Anforderungen an die Fragekompetenz und Geschicklichkeit der Interviewer stellt, ist, die Bedeutung der Begriffe herauszuarbeiten, die die Befragten im Vorfeld zur Beschreibung der Dilemmata verwendet haben.⁶³³ Anhand von zwölf standardisierten Sondierungsfragen, wie z.B. ‚Sollte Heinz das Medikament stehlen?‘ oder ‚Wenn Heinz stiehlt, verstößt er gegen das Gesetz. Ist sein Tun deshalb moralisch falsch?‘ (Garz 1996, 78 f.), wird der Argumentationsstruktur der Befragten auf den Grund gegangen. Diese ‚kompetenzbezogene Methodik‘ dokumentiert die Motivation des von Kohlberg angeleiteten Forschungsteams: nicht eine beliebige Stufe des moralischen Urteils soll eruiert werden, sondern es sollen Kenntnisse über die tiefen Strukturen bzw. die höchst mögliche Stufe moralischer Entwicklung herausgearbeitet werden.⁶³⁴ In Analogie zu Chomskys (1973) Grammatik der Sprache wird die logische Analyse des moralischen Denkens angewendet, die Aufschluss über generalisierbare Stadien der Moral von Personen geben soll.⁶³⁵

Gilligan (1996/84) entscheidet sich auf der Basis ihrer Kritik an Kohlberg bewusst dazu, methodisch anders vorzugehen. Sie sagt, sie will „die Art und Weise, wie Menschen über ihr Leben sprechen ...“ (ebd. 10) analysieren. Gilligans Untersuchungen zeichnen sich durch lebensnahe und praktisch relevante Forschungsweise aus, während Kohlbergs Forschung vergleichsweise abstrakt bleibt.⁶³⁶ Kohlberg konstruiert hypothetische Dilemmata, also ‚Als-ob-Situationen‘, deren Relevanz für die Lebenswelt der Befragten unklar bleibt. Gilligan dagegen setzt bei der Lebenswelt der Befragten an und lässt diese selbst Dilemmata definieren. Die Befragten bestimmen das Thema bzw. wählen die Situationen, die sie besprechen möchten, und setzen Prioritäten auf der Basis ihrer momentanen Lebenssituation.

Ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal der Wissenschaftlerin zu den Arbeiten Kohlbergs ist allerdings die sprachanalytische Aufschlüsselung der inneren Logik der Aussagen. Gilligan zeigt, dass zwei Sprachlogiken, die von Jungen und Mädchen, existieren; während bei Kohlberg diese geschlechtsspezifische Argumentationsstruktur vernachlässigt wird, wird sie bei Gilligan berücksichtigt.⁶³⁷

⁶³² Vgl. Garz 1996, 80. Um eine kulturübergreifende, über die Zeit stabile Gültigkeit der Untersuchungsergebnisse zu gewährleisten, konzipierte die Arbeitsgruppe um Kohlberg das Untersuchungsdesign beispielsweise als Längsschnittuntersuchung, die im Kindesalter begann und bis ins Erwachsenenalter hineinreichte (vgl. ebd. 77).

⁶³³ Die Interviewer sollten durch Zusatzfragen, z.B. Warum-Fragen, die Bedeutung zentraler Begriffe wie Vertrauen, Gerechtigkeit etc. für die Befragten eruieren. Kohlberg nennt dies die „mätische Befragung“.

⁶³⁴ Diese Forschungsmethodik nennt Kohlberg das *mätische* Prinzip der hermeneutisch-rekonstruktiven Forschung, das der Datenerhebung und Auswertung dient (Garz ebd.) und auf einem sehr umfangreichen Auswertungsmanual basiert (vgl. ebd., 82 f.).

⁶³⁵ Vgl. Garz 1996, 85 über James 1986, 459 f.

⁶³⁶ Vgl. u.a. Garz 1996, 106

⁶³⁷ Vgl. ebd., 47 ff.. Erwähnenswert ist, dass Gilligan (1996/84) in zwei ihrer Studien mit Fällen und nicht mit einem breitgefächerten statistisch repräsentativen Sample arbeitet. In der „Studentenuntersuchung“ sind es 25 Studentinnen und Studenten, in die „Abtreibungsentscheidungsuntersuchung“ gehen die Interviews von 24 Frauen in die Auswertung ein (vgl. ebd., 11). Lediglich die 144 Personen, die in der „Untersuchung über Rechte und Verantwortung“ (vgl. ebd., 12), befragt wurden, bildeten eine größere Stichprobe. Allerdings wurden auch dort lediglich 36 Personen intensiver befragt. Die beiden erstgenannten Untersuchungen, die ausschließlich qualitativ durchgeführt und ausgewertet wurden, können als Einzelfallstudien betrachtet werden, die der Hypothesenbildung und -generierung gelten. Die Gültigkeit der Abtreibungserhebungsuntersu-

Kohlberg (1984) geht davon aus, dass mit seinem methodischen Vorgehen Handlungsmuster und nicht lediglich Einstellungen erfasst werden. Das von ihm entwickelte Manual zur Messung von Vorstellungen setzt sich zum Zweck der Verhaltensmessung aus zentralen Elementen zusammen, die schließlich der Einordnung in Stufen der Moralentwicklung dienen. Demnach fallen die Befragten in der Untersuchungssituation Handlungsentscheidungen,⁶³⁸ wenn sie sich z.B. für bestimmte Normen entscheiden. Diese Normen werden aus Begründungen, Überlegungen und spontanen Äußerungen der Befragten geschlossen.⁶³⁹

Obwohl Kohlberg et al. (u.a. 1984) beanspruchen, konkretes Verhalten einzuordnen und voraussagbar zu machen, und die Methode der ‚standardisierten Themenauswertung‘ zu einer hohen Objektivität und Reliabilität der Auswertung im Hinblick auf moralisches Verhalten führen soll, bleibt es dennoch bei diese Methode dabei, kommunikative Einstellung anstelle von konkretem Verhalten zu erheben.⁶⁴⁰ Kohlberg erhebt zudem den Anspruch, dass die von ihm entwickelten Dilemmata für bestimmte Stufen moralischer Urteile repräsentativ und universell gültig sind. Bezogen auf verschiedene Anwendungsfelder im Bereich der sozial- und geisteswissenschaftlichen Umweltforschung hat sich aber gezeigt, dass nicht abstrakte, sondern Äußerungen in einem konkreten Handlungsfeld tendenziell eher zu einer tatsächlichen Handlung führen. Dies wird für die vorliegende Untersuchung berücksichtigt.

Zudem ist spätestens seit Diekmann/Preisendörfer (1992) in der sozial- und geisteswissenschaftlichen Umweltforschung leitend, dass sich die unterschiedlichen Handlungsfelder im Umweltbereich, z.B. Altpapier sammeln im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl durch unterschiedliche Merkmale (nach den Autoren auch Schweregrade) charakterisieren lassen. Demnach macht es einen Unterschied, ob moralische Urteile bezüglich der Frage nach Leben und Tod in Abgrenzung zur unbedingten Einhaltung von Gesetzen beurteilt werden (Heinz-Dilemma) oder ob, wie in der vorliegenden Untersuchung, Fragen der Regulierung der Verkehrssituation, der Flächenknappheit und Raumteilung angesprochen werden.

Gilligan (1996/84) kritisiert, dass die Theorien von Kohlberg (u.a. 1984) und Piaget (u.a. 1972) auf vernunftgeleiteten Denktraditionen, z.B. der Logik und des Glaubens an unabhängig entscheidende Individuen gründet. Moralische Urteile sind nach Gilligan (1996/84) kontextabhängig und variieren situationspezifisch, weil sie mit der Fähigkeit und dem Willen einhergehen, andere einzubeziehen und gleichzeitig sich selbst zu berücksichtigen. Moralisches Denken und Handeln geht auch im Verständnis z.B. der Leibphilosophie über die rein kognitive Kategorisierung hinaus, die im Sinne der o.g. Autoren für die

chung ist mit dem Argument in die Kritik geraten, dass die Befragung als Intervention im Hinblick auf die Situation und Betroffenheit der befragten Frauen Einfluss auf deren Urteil nehmen könne. Diese kritische Haltung, trifft m.E. nicht zu, denn die Forscherin hat sich vor, nach und selbst in der Studie auch auf andere Dilemmatasituationen bezogen, die zum Teil von den Befragten selbst genannt wurden oder auf den Arbeiten von Kohlberg (1984) basieren.

⁶³⁸ Vgl. ausführlicher dazu Garz 1996, 88; dazu auch Habermas 1983/99, 29 ff.. Auswahlbare Normen sind: 1. Leben: (a) Erhaltung, (b) Qualität/Quantität, 2. Eigentum, 3. Wahrheit, 4. Bindung/Affiliation, 5. Autorität, 6. Recht, 7. Vertrag, 8. Gewissen, 9. Strafe.

⁶³⁹ Vgl. Garz 1966, 86

⁶⁴⁰ Vgl. Kap. 4.4.6 „Verantwortung“, hier kritisiert Kaiser 1996, die Moraltheorie.

Bewältigung komplexer Situationen von Bedeutung ist.⁶⁴¹ Die Auswirkungen, die die Integration der Leiblichkeit für die Entwicklung der Untersuchungsmethode beinhaltet, wird in einem späteren Abschnitt des Kapitels ‚Methoden zur Integration der Kategorien Emotionalität und Leiblichkeit‘ ausführlich begründet.

Auch die Vorannahmen, die Kohlberg und Gilligan bei ihrer Konstruktion der Dilemmata leiteten, werden für den Entwicklungsprozess des eigenen Erhebungsinstrumentes - dem gegenständlichen Straßenmodell gegeneinander – berücksichtigt.⁶⁴² Der Aufbau des gegenständlichen Straßenmodells und das Ziel, kein konkretes Dilemma – wie etwa Kohlberg es vorgab – zum Ausgangspunkt zu nehmen, wird durch Abgrenzung der Vorgehensweisen von Kohlberg und Gilligan definiert.

Im Hinblick auf seinen Anspruch, kulturübergreifende Gültigkeit zu verwirklichen, berücksichtigt Kohlberg bei der Konstruktion der Dilemmata die möglicherweise (zu) hohe persönliche Betroffenheit der Befragten - etwa, wenn eine problematische Situation aus dem persönlichen Leben angesprochen wird - und die ‚Beliebtheit‘ der Aussagen. Die konstruierten Dilemmata bilden eine Mitte zwischen persönlicher Betroffenheit und der Möglichkeit, sozial erwünscht zu antworten.

Gilligan (1996/84) dagegen wählt kein neutrales Dilemma aus, sondern stellt die persönliche Betroffenheit der Befragten in den Vordergrund.⁶⁴³ Betroffenheit definierte sie als ‚persönliche‘ und ‚fremde‘ Betroffenheit.⁶⁴⁴ Möglichkeiten, jemand anderen zu verletzen, waren in Gilligans methodischer Konzeption Indikator für kritische moralische Fragen.⁶⁴⁵ Persönliche Krisen wurden zum Ausgangspunkt für die Untersuchung. Solche Krisen beinhalten gleichzeitig neue Möglichkeiten, weil sie Entwicklungsschübe mit sich bringen können und so Übergangsphasen in ein neues Stadium der moralischen und persönlichen Entwicklung markieren.⁶⁴⁶ Die Befragten setzten sich in den Interviews mit Abwägungen und Alternativen eines Themas auseinander, das für sie in der Befragungssituation von zentraler Bedeutung ist. In der

⁶⁴¹ Vgl. dazu Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an die Natur“ und in diesem Kap.7.2.3 „Methoden zur Integration der Kategorien Emotion und Leiblichkeit“

⁶⁴² Vgl. in diesem Kap.7.4.2.1 ‚mittleres Dilemma‘

⁶⁴³ 29 Frauen, die im dritten Monat schwanger waren und vor der Entscheidung für oder gegen einen Schwangerschaftsabbruch standen, wurden interviewt. Zwei Interviewzeitpunkte wurden zur Grundlage der Auswertung genommen: der erste bis dritte Monat der Schwangerschaft und ein Jahr nach der Entscheidung für oder gegen einen Abbruch. Auch in ihren Untersuchungen an Studentinnen und Studenten über die „Identität und moralische Entwicklung in den frühen Erwachsenenjahren“ und einer Studie über „Rechte und Verantwortung“ eruierte Gilligan die moralische Entwicklung. In einer Reihe unterschiedlicher Studien entwickelte Gilligan (1996/84) Hypothesen für ihr „Konzept der weiblichen Moral“. Ihr zentrales Werk, die „*Abtreibungsentscheidungsuntersuchung*“, die den o.g. Studien folgt, ausschließlich an Frauen durchgeführt wurde und das Spezielle an ihrer Arbeitsweise charakterisiert, soll hier im Hinblick auf die Methode beleuchtet werden.

⁶⁴⁴ Im Falle der Abwägungen bzgl. eines Schwangerschaftsabbruchs als krisenhafte Situation waren die schwangere Frau und das Embryo von der Entscheidung betroffen.

⁶⁴⁵ Vgl. 1996/84, 87 f.. Die Hypothesenbildung bzw. Bestätigung erfolgte durch die Erhebung von Aussagen über Selbstkonzepte und Moral. Erfahrungen in moralischen Konflikt- und Entscheidungssituationen und Urteilen über hypothetische moralische Dilemmata, die zum Teil den Kohlbergschen Untersuchungen entnommen wurden, wurden ebenfalls berücksichtigt (vgl. Gilligan 1996/84, 11 f.).

⁶⁴⁶ Piaget (1972) und Erikson (1968) zeigten, dass in Krisensituationen Energien freigesetzt werden, die Entwicklung und Wachstum fördern. Die Ergebnisse der Analyse ließen tatsächlich auf eine Weiterentwicklung der moralischen Entwicklung nach dem zweiten Erhebungszeitpunkt schließen. Als zu diesem Zeitpunkt den Befragten ein hypothetisches Dilemma (wie bei Kohlberg) vorgelegt wurde, zeigte dies im Sinne Kohlbergs ein höheres Niveau des moralischen Urteils. Vgl. Gilligan (1996/84, 135 ff.) über den „Fall Betty“, in dem eine Übergangsphase moralischer Entwicklung anhand von Textpassagen aus den Interviews lebhaft veranschaulicht wird.

zweiten Interviewphase wurden die Befragten zusätzlich mit hypothetischen Dilemmata wie bei Kohlberg konfrontiert.⁶⁴⁷

In der vorliegenden Studie wird kein extremes sozial-ökologisches Dilemmata vorgegeben. Der Aufbau des Straßenmodells beinhaltet Spielraum für verschiedene Entscheidungen. Die Teilnehmer/-innen definieren Schwerpunkte und Dilemmata.⁶⁴⁸ Dies entspricht in Teilen dem Vorgehen von Gilligan (1996/84). Sie wählt für ihre Untersuchung zwar einen äußerst problematischen Konflikt, der mit den Konflikten der vorliegenden Untersuchung nicht vergleichbar ist. Gilligan (ebd.) lässt dann aber den Ausführungen der Befragten freien Lauf, so dass vergleichbar mit der vorliegenden Untersuchung, Schwerpunkte im Prozess entstehen.

⁶⁴⁷ Vgl. Gilligan 1996, 84, 92)

⁶⁴⁸ Vgl. in diesem Kap. 7.4.2.1 ‚mittleres Dilemma‘

7.2 Diskursive Verfahren

Um die Verteilungskonflikte im Straßenraum und die darin enthaltenen Gerechtigkeits- und Fairness-Vorstellungen konkurrierender Interessengruppen adäquat zu erheben, werden verschiedene Methoden integriert. Kenntnisse aus partizipativen Verfahren, dem Gruppendiskussionsverfahren und Erfahrungen mit Kooperationsprozessen, die an gegenständlichen Modellen durchgeführt werden, fließen ein. Alle Verfahren sind diskursiv angelegt und bieten im Gegensatz zum Einzelinterview die Möglichkeit, Einsicht in die Strukturen und Prozesse individueller und kollektiver Stellungnahmen zu sozialen, politischen und familiären Ereignissen zu gewinnen sowie Kooperation zu fördern. Für die Untersuchung über Nachhaltigkeit und Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum ist dies zentral, um das Moralverständnis auf der kollektiven und auf der Ebene des Wertebewusstseins der befragten Personen abzubilden.

7.2.1 Partizipative Verfahren

Kennzeichnend für partizipative Verfahren ist ihre Ausrichtung an der Diskursethik. Renn/Oppermann (1998) befassen sich ausführlich mit den Vor- und Nachteilen von partizipativen Verfahren. Ihr Augenmerk liegt auf den darin enthaltenden Möglichkeiten der Beteiligten, Egalität zu verwirklichen. Um diese Unterschiede herauszustellen, unterscheiden Renn/Oppermann (1998, 355 ff.) vier Verfahren diskursiver Beteiligung am politischen Prozess:

- *Öffentliche Anhörungen*
- *Mediation*
- *Bürgerforen*
- *Kooperative Diskurse*

Öffentliche Anhörungen (Hearings) sind nach Hadden (1989) wenig egalitär. Sie werden meist in planungs- und verwaltungsverfahrenrechtlichen Anhörungen eingesetzt und dienen dem Informationsaustausch, der durch Experten sowie behördliche Vertreter/innen den Bürger/innen meist vom Podium aus vermittelt wird. Dies beinhaltet einen hierarchischen Aufbau des Verfahrens und widerspricht dem Egalitätsprinzip.

In *Mediations- oder Konfliktvermittlungsverfahren* wird dagegen Egalität insofern gewährleistet, als ein neutraler Vermittler eingesetzt wird. Die Vermittlungsperson ist für die kommunikationsfördernde Atmosphäre und die Zusammenführung der Konfliktparteien zuständig.⁶⁴⁹ Den Kompetenzen des Vermittlers

⁶⁴⁹ Vgl. einschlägige Anwendungen und Fallbeispiele dazu bei Fietkau 1994, Claus/Wiedemann 1994

oder Moderators kommt dabei eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die Realisierung der Egalität zu.⁶⁵⁰

Während in Mediationsverfahren Repräsentanten für einen spezifischen Konflikt ausgewählt und zusammengeführt werden, ist in *Bürgerforen* die Meinung der allgemeinen Öffentlichkeit gefragt. Entscheidungen müssen erarbeitet, glaubwürdig vertreten und im Vorfeld durch eine Selbstverpflichtung der Entscheidungsträger gestützt werden, die besagt, dass die Empfehlungen auch umgesetzt werden. Einschlägig für Bürgerforen werden auch derzeit noch das von Jungk/Müllert (1994/89) entwickelte Verfahren der *Zukunftswerkstatt* und die *Planungszelle* von Dienel (1992) eingesetzt sowie das im anglo-amerikanischen Raum entwickelte und eingesetzte Verfahren der *citizen juries* (Crosby 1995; Crosby et al. 1986), welches durch die Idee getragen wird, dass eine Art Schöffengericht für politische Entscheidungen eingesetzt wird.

Renn/Oppmann (ebd.) formulieren die Grenzen aller drei bisher genannten Verfahren: sie sind demnach entweder nicht genügend egalitär (wie im Falle der Anhörung), beziehen sich nur auf klar definierte Fälle mit festumrissenen Zielen und geringer emotionaler Dynamik (wie im Mediationsverfahren)⁶⁵¹, oder sind mit einem umfassenden Spektrum an Wirkungs- und Legitimationsbarrieren verbunden (wie es nach Ansicht der Autor/innen auf Bürgerforen zutrifft). Um einerseits die Vorteile der einzelnen Verfahren zu nutzen und andererseits die aufgeführten Nachteile zu verringern, entwickeln u.a. Renn et al. (1993) und Renn/Webler (1994) das Verfahren des *kooperativen Diskurses*. In diesem „Hybrid-Modell“ werden drei Stufen und die drei o.g. Verfahren miteinander verbunden. Die erste Stufe dient der Entwicklung von *Kriterien* durch das Verfahren Mediation mit den wichtigen Interessengruppen. Auf der zweiten Stufe werden *kognitive Konflikte* durch ein Experten-Delphi geklärt. Auf der dritten und letzten Stufe werden durch Planungszellen *Handlungsoptionen* mit den Beteiligten ermittelt.

Die Liste partizipativer Verfahren lässt sich noch um vielzählige Methoden und Praxisbeispiele ergänzen, in denen Beteiligung - mehr oder weniger - erfolgreich umgesetzt wurde und wird. Für die Wahl der Methode zur Erhebung von Verteilungskonflikten im öffentlichen Straßenraum sind verschiedene Aspekte zentral. Wie im kooperativen Diskurs sollen für alle Beteiligten möglichst egalitäre Voraussetzungen geschaffen werden. Dies beinhaltet die in Kapitel 5 ‚Fairness‘ entfalteten Kriterien für eine faire Kommunikation, die einschlägig von Schmidt (1993), Thibaut/Walker (1975), Lind/Tyler (1988) und Leventhal (1980) entwickelt wurden. Diese werden bei der Entwicklung der Untersuchungsmethode berücksichtigt.⁶⁵²

Für die Entwicklung von Vorstellungen über die Verteilung des Straßenraumes ist nach Jungk/Müllert (1994/89) der Ablauf wesentlich. Der Blick von den Beteiligten eines partizipativen Verfahrens für Handlungsoptionen wird erst frei, wenn Ärger und Konflikte im Vorfeld dargelegt werden können. Im Verfahren des kooperativen Diskurses von Renn/Weber (1994) wird dieser Grundsatz berücksichtigt.

⁶⁵⁰ Vgl. u.a. Wiedemann 1994, Fietkau 1991, 1994

⁶⁵¹ Vgl. dazu auch Fiorino 1990

⁶⁵² Vgl. dazu Kap. 5.3 „Diskursethik“

Diese Reihenfolge wird auch für die Durchführung der vorliegenden Untersuchung einbezogen. Zuerst wird den Befragten die Aufgabe gestellt, Konflikte im Straßenraum zu definieren, um erst im nächsten Schritt Lösungsmöglichkeiten - d.h. Handlungsoptionen - zu erarbeiten.⁶⁵³

7.2.2 Gruppendiskussionsverfahren

Zentral für die Wahl der Methode ‚Gruppendiskussion‘ ist ihr enger Zusammenhang zum Interesse an nicht-öffentlichen politischen Ideologien und transsubjektiven Faktoren. Der Begründer dieses Verfahrens, Pollock (1955), interessierte sich für nicht-öffentliche Meinungen im Kontext politischer Ideologien. Er erweiterte die erstmals 1936 in sozialpsychologischen Kleingruppen-Experimenten angewendeten Beobachtung von Gruppenprozessen.⁶⁵⁴

Synonym mit *Gruppendiskussion* werden oftmals die Bezeichnungen ‚Kollektiv-Interview‘, ‚Gruppenexperiment‘, ‚Gruppenbefragung‘, ‚Gruppengespräch‘ oder ‚Gruppeninterview‘ verwendet.⁶⁵⁵

Interessant für die vorliegende Untersuchung ist der Begriff *Gruppendiskussions-Verfahren*. Nach Loos/Schäffer (2001, 13) wird die Gruppendiskussion verstanden als ein Verfahren, „in dem in einer Gruppe fremdinitiiert Kommunikationsprozesse angestoßen werden, die sich in ihrem Ablauf und der Struktur zumindest phasenweise einem normalen Gespräch annähern.“

Die Gruppendiskussion wird heute selten eingesetzt. Dort, wo kollektiv geteilte Meinungen im Vordergrund stehen und informelle Gruppenmeinungen herausgearbeitet werden, ist die Gruppendiskussion allerdings von Interesse.⁶⁵⁶

Bohnsack (1999) erweitert die Methode des Gruppendiskussionsverfahrens. Die folgenden Aspekte sind demnach von Bedeutung:

1. ein veränderter Zugang zur Textinterpretation
2. der erklärende Gehalt von Gruppendiskussionsverfahren für das Verstehen von kollektiven Phänomenen
3. der Zugang zu Meinungen von Realgruppen.

Loos/Schäffer (2001) legen zwei grundlegende Kriterien an, die gültig sind, wenn Gruppendiskussionsverfahren durchgeführt werden: Das erste Kriterium ist, dass die Gruppendiskussion aufzeichnenbar sein muss, zentral ist außerdem das zweite Kriterium, dass nicht individuelle Biografien, Einstellungen und Meinungen, sondern kollektive Orientierungen erhoben werden.

⁶⁵³ Vgl. dazu in diesem Kap.7.4.2.3 „Durchführung“

⁶⁵⁴ Mangold (1960) untersuchte informelle Meinungen von Gruppen im Kontext von u.a. der Markt- und Kommunikationsforschung. Seine Konzeption wurde durch Nießen (1977) erweitert um die Priorität interaktionistischer Aspekte. Nießens Fokus lag auf der Analyse der inhaltlichen Ergebnisse, nicht auf der Analyse von Gruppenprozessen.

Vgl. dazu auch Bohnsack 1999, 123; Loos/Schäffer 2001, 15; Lamnek 1995, 125 ff.

⁶⁵⁵ Vgl. Loos/Schäffer 2001, 12

⁶⁵⁶ Vgl. Loos/Schäffer 2001, 22

Gruppendiskussionen finden meist auf Basis eines verbalen Austausches zwischen den Beteiligten statt. Dieser Zugang kann, vor allem, wenn Personen aus unterschiedlichen sozialen Kontexten und verschiedenen Lebenswelten beteiligt sind, m.E. optimiert werden. Die Methodik der Gruppendiskussion wird daher, um eine weitere Ebene, dem leiblichen Zugang zu einer Thematik ergänzt. Nach Hopf (1995, 186) ist die Dynamik der Diskussion unter den Gruppenmitgliedern entscheidend. Hierin findet eine wechselseitige Stimulation der Gruppenmitglieder untereinander statt, die das wesentlich Gemeinte zur Sprache bringt. Als Vorteil führt die Autorin zudem an, dass in Gruppendiskussionen eine höhere Realitätsnähe zur realen Situation, über die diskutiert wird, entsteht, und hierin Äußerungen der einzelnen Beteiligten als spontaner zu werten sind.

Auch Mayring (1996, 58) unterstützt die Ansicht von Hopf. Auch er ist der Meinung, dass individuelle Meinungen im gegenseitigen Austausch deutlicher hervorkommen und die eigenen Werte, Normen, Ideologien und Philosophien im Prozess verdeutlicht werden. Mayring (ebd.) will darauf hinaus, dass in der Diskussion durch die Gegenseitigkeit psychische Sperren und Rationalisierungen leichter durchbrochen werden. Dies führt nach Meinung des Autors dazu, dass die Einstellungen der beteiligten Gruppenmitglieder tendenziell eher offen gelegt werden und somit ein naher Zugang zum Denken, Handeln und Fühlen des Alltags gewährleistet ist.

Auch Loos/Schäffer (2001, 103) betonen den kollektiven Gehalt von nicht-öffentlichen Meinungen der durch Gruppendiskussionsverfahren erhoben wird. Dadurch ergibt sich in diesem Verfahren die Möglichkeit - mehr, als es in Einzelerhebungsverfahren der Fall sein kann - milieu-, generations- und geschlechtsspezifische Orientierungsmuster zu rekonstruieren.

Für Anwendungen von Gruppendiskussionsverfahren steht heute beispielsweise Nießen (1977). Seine Erweiterungen der Methode Gruppendiskussionsverfahren besteht in der Einarbeitung von Grundlagen des symbolischen Interaktionismus und des phänomenologischen Ansatzes. Hiernach sind situative, aktuelle und gesellschaftliche Aspekte relevant für die Interpretation.

Die Methode der Gruppendiskussion ist diskursiv angelegt. Es ist davon auszugehen, dass normative Vorstellungen geäußert werden und im Diskussionsprozess neue subjektive Standpunkte über ethische der Fragen zu Gerechtigkeit und Fairness entstehen. Der kreative Gehalt von Gruppendiskussionen, der aus der Interaktion der Beteiligten resultiert, wird durch gemeinsame Handlungen mit den Gegenständen der Umwelt - also Aspekten der von Emotionen und Leiblichkeit ergänzt. Die Beteiligten an der vorliegenden Untersuchung reden demnach nicht *nur* miteinander, sondern ihre Beiträge werden durch *tatsächliche Handlungen* - hier am Modell – ergänzt. Die visuelle und taktile Ebene der Wahrnehmung wird daher ergänzt. Das Gesagte kann am Modell demonstriert und überprüft werden. Um welche Mög-

lichkeiten hier der Gruppenprozess erweitert wird, ist Thema des Abschnittes über ‚Charakteristische Merkmale gegenständlicher Modelle‘ der Teil des vorliegenden Kapitels ist.

7.2.3 Methoden zur Integration der Kategorien Emotion und Leiblichkeit

Wie bereits an verschiedenen Stellen der vorliegenden Arbeit angedeutet, wird die phänomenologische Sichtweise - die Bedeutung des subjektiven Leibes und der Sinne als Bindeglied zwischen Innen und Außen,⁶⁵⁷ Natur und Mensch, Subjekt - weder in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung noch in der Moralforschung berücksichtigt. Für die Erhebung der Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum und hierin der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen ist der leibliche Zugang zum Straßenraum von Bedeutung.

Die Verwendung des Begriffs Umwelt in der sozial- und geisteswissenschaftlichen Umweltforschung spiegelt eine Außenperspektive, die in der Methodik der Forschenden ihren Ausdruck findet.⁶⁵⁸ Der Mensch wird darin als Subjekt konstruiert, welches sich Objekten, d.h. den Gegenständen der nicht-menschlichen Natur sowie anderen Personen gegenüber stellt. Auf diese Weise werden Emotionen ausgegrenzt. Flade (2000) greift auf, dass die Emotionalität in der umweltpsychologischen Forschung zu wenig berücksichtigt wird. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sei beispielsweise unterschiedlich emotional besetzt. Kenntnisse über den emotionalen Gehalt von Handlungen sind nur in geringem Maße erforscht. Auch Otto et al. (2001) heben hervor, dass der Kategorie Emotionalität eine besondere Bedeutung zukommt. Seit neuestem liegen Ergebnisse vor, die belegen, dass Personen mit ‚emotionaler Klarheit‘ komplexe Situationen eher erfassen als Personen, die sich durch ‚emotionale Unklarheit‘ ausweisen. Wenn Emotionalität berücksichtigt wird, geraten rein kognitive theoretische Abwägungen in den Hintergrund, weil die erlebten Emotionen das Wissen, die Einstellung und die Handlungsbereitschaft überlagern.⁶⁵⁹

Die Abhängigkeit des Menschen von der nicht-menschlichen Natur, die u.a. in der Actor-network-theory Latours (1987, 1992) und dem tätigkeitstheoretischen Ansatz von Kuckhermann (1993) als konstituierendes Element jeder Handlung vorausgesetzt wird, wird in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung vernachlässigt. Insbesondere in der quantitativen Forschung werden Wechselwirkungen zwischen Mensch und nicht-menschlicher Natur nicht einbezogen. In dem vorliegenden Untersuchungsansatz wird diese Interdependenz durch die Integration des ‚dinglichen Milieus‘ berücksichtigt.⁶⁶⁰

Der Umgang mit verschiedenen Bereichen der ‚Umwelt‘ und verschiedenen Interessengruppen untereinander bildet eine Interdependenzbeziehung, die sich aus der historischen Logik des gewachsenen Verhältnisses Mensch-Natur entwickelt hat.⁶⁶¹ Der Zusammenhang, d.h. die physische und psychische Abhängigkeit vom Menschen zur Natur bildet die Basis dieser Theorien. Unter diesem Blickwinkel verän-

⁶⁵⁷ Vgl. Bernds 1994, Kükelhaus/zur Lippe 1984, Beck/Wellershoff 1989

⁶⁵⁸ Vgl. dazu Kap. 22.1 „Umweltbegriff“

⁶⁵⁹ Vgl. dazu Kap. 4 „Verantwortung, Gerechtigkeit, Moral“

⁶⁶⁰ Vgl. dazu Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an Natur“

dert sich die anthropozentrische Sichtweise, wie sie sowohl im Leitbild der ‚Nachhaltigen Entwicklung‘ als auch in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung derzeit vertreten wird. Die Stofflichkeit, der Gegenstand, das Umweltmedium, mit dem wir es zu tun haben, wenn Gerechtigkeitsfragen gestellt werden, wird im Folgenden als eine zentrale Dimension herausgestellt.

Der theoretische Hintergrund - ein gegenständliches Modell zu entwickeln - stammt zudem aus lernpsychologischen, erlebnisorientierten und philosophischen Theorien. Eine erste Plattform für den Gedanken, mit Gegenständen zu arbeiten, ist u.a. die phänomenologische Leibesphilosophie (Merleau-Pontys 1966, Becker 1998). Ihr liegt zugrunde, dass dem körperlichen bzw. ‚leiblichen Sein‘ eine wesentliche Bedeutung zukommt, wenn Handlungsprozesse verstanden werden sollen. Leiblichkeit und Emotionalität sind zwei Ebenen die nicht getrennt von einander betrachtet werden können und in solchen wissenschaftlichen Linien, die sich der Objektivität, Rationalität und der sprachlichen Erhebung verschreiben, vernachlässigt werden. Handeln findet im Sinne der Leibesphilosophie zuerst auf einer agierenden, unbewussten, vorrationalen Ebene statt, in der der subjektive Leib mit dem Gegenstand (d.h. anderen Personen und Dingen) interagiert. Die Reflexion erfolgt erst im Nachhinein (Becker ebd.). Handeln ist hier nach von der Situation und den beteiligten Dingen sowie Personen und dem Umfeld abhängig. Lernpsychologische Ansätze beziehen in gewisser Weise die Leibesphilosophie ein, indem vor allem die Sinnesmodalitäten in den Vordergrund gestellt werden. Die Entwicklung von Möglichkeiten z.B. zur Bewältigung von Konflikten im Straßenraum erfordert demnach, dass möglichst viele Sinnesempfindungen eingebunden werden, weil Erkenntnisse so multidimensional, auf körperlicher, geistiger und seelischer Ebene gefestigt werden. In rein sprachlich orientierten Erhebungsverfahren wird der Tastsinn und damit die Ebene des Tastens und Empfindens nur vermittelt über die Sprache einbezogen. Auch soziales Lernen wird auch über die Sinne vermittelt⁶⁶². Kooperation zu fördern bedarf daher einer Integration verschiedener Sinne (ebd.).

Es ist davon auszugehen, dass die Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen von Personen über Verteilungskonflikte im Straßenraum sowohl auf einer rationalen als auch auf einer leiblich erfahrbaren und emotionalen Ebene repräsentiert sind. Die Interdependenz zwischen Mensch und Ding einzubeziehen, muss demnach methodisch Rechnung getragen werden. Zumal in der Forschung über Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen die Integration dieses Aspekte noch nicht umgesetzt wurde.

7.2.3.1 Charakteristische Merkmale gegenständlicher Modelle

Von besonderem Wert ist die Methode, mit Gegenständen in einer Gruppe zu arbeiten u.a. für die Erhebung von Gruppenprozessen, die Kooperation erfordern, für komplexe Systeme mit hoher Dynamik und für Entwicklungen mit hohem Unsicherheitsgehalt, in denen kreative Potentiale gefragt sind. Für den Gruppenprozess ist entscheidend, dass die Sprache nur Teil, nicht Mittelpunkt des Erhebungsverfahrens

⁶⁶¹ Vgl. dazu Kap. 5 „Fairness“

⁶⁶² Vgl. Kükelhaus/zur Lippe 1984, Beck/Wellershoff 1989

ist.

Als Erhebungsmethode wird die Arbeit mit Gegenständen in der Psychologie vor allem im projektiven diagnostischen Verfahren, beispielsweise im Sceno Test von Stabbs (1951), verwendet.⁶⁶³ Dort wird mit einem Set von Figuren gearbeitet, um u.a. Familienkonstellationen in ihrem Umfeld abzubilden. Psychische Inhalte, Strukturen und Funktionen werden danach auf die Figuren ‚projiziert‘, so dass informelle und nicht bewusst verlaufende Prozesse registriert und analysiert werden können. Einschlägiger in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung ist aber die Abbildung des dinglichen Milieus durch im Computer simulierte Modelle.

Die Arbeiten mit Computersimulationsmodellen zur Bewältigung komplexer Umweltkonflikte werden u.a. von Lantermann/Döring-Seipl (1990), Dörner (u.a. 1999) und auch Ernst/Spada (1993) umgesetzt. In Computersimulationsmodellen fehlt zwar die anfassbare bzw. greifbare Gegenständlichkeit als Aspekt, so dass die leibliche Seite des Menschen unintegriert bleibt. Dafür werden durch Computersimulationen Möglichkeiten, Komplexität zu erweitern und nahezu unzählige Handlungsoptionen per Mausklick auszuprobieren, befördert. Durch die computersimulierte Methode ist es möglich, langfristige Entwicklungen in Zeitsprüngen darzustellen und auf diese Weise den Versuchspersonen Handlungskonsequenzen aufzuzeigen. Außerdem können weitaus mehr dynamische und für die Zukunft relevante Entwicklungen erprobt werden, als es mit dem Straßenmodell möglich ist. Ein Nachteil der Methode ist allerdings, dass die Bedingungen einer Laborsituation gleich kommen.

Die Arbeit an greifbaren gegenständlichen Modellen ermöglicht zwar auch die Probehandlung, erschwert diese im Vergleich zu computersimulierten Verfahren aber gleichzeitig durch manuelle Handhabung. Die Vorteile von gegenständlichen Modellen für die Kooperation wägen für die vorliegende Untersuchung die Nachteile auf. Das gegenständliche Modell wird als handhabbarer Detailausschnitt der Realität entwickelt, in dem exemplarische Konflikte und Lösungen dargestellt werden können, die auf größere Ausschnitte der Realität übertragbar sind.

In der Informatik werden gegenständliche Modelle schon vereinzelt berücksichtigt, weil sich dort herauskristallisiert, dass computersimulierte Verfahren durch leibliche Präsenz und den Umgang mit Gegenständen zu ergänzen sind, um Kooperationsprozesse zu fördern. Die Informatikerin Eva Hornecker (2001) arbeitet in einem Artikel über „greifbare (Computer)Schnittstellen – Werkzeuge zum Kooperativen Modellieren“ den Wert vom gegenständlichen Modell für Gruppendiskussion sehr genau heraus. In ihrem Beitrag bezieht sich die Autorin auf greifbare gegenständliche Modelle im Gegensatz zur ausschließlichen Tätigkeit am Computer. Die hier aufgestellten Vor- und Nachteile gelten auch für das gegenständliche Straßenmodell, welches für die vorliegende Untersuchung entwickelt wurde.

⁶⁶³ Auswertungen werden in Bezug auf die Struktureigentümlichkeiten der im Test dargestellten Gruppe vorgenommen.

Hornecker (ebd.) kommt nach Durchsicht einer Vielzahl fachlicher Literatur über die Vorteile für die Kommunikation an gegenständlichen Modellen zu den im Folgenden dargestellten Ergebnissen. Die von Hornecker referierten Ziele und Inhalte, die mit der Arbeit an gegenständlichen Modelle transportiert werden sollen, variieren. Der Bezugspunkt ‚Kooperation in Gruppenprozessen an gegenständlichen Modellen‘ ist allerdings für alle gleich.

Die Kommunikation an gegenständlichen Modellen unterstützt, insbesondere in Situationen mit hohem Konfliktpotential, die Kommunikation zwischen Fremden, z.B. Fachleuten, heterogenen Gruppen und sich unbekannten Akteuren.⁶⁶⁴ Dieses unterstützende Potential gilt für Planungs- bzw. Entwurfsituationen, in denen durch die greifbaren Modellierungswerkzeuge – dies sind im Straßenmodell der vorliegenden Untersuchung die Gegenstände - die ungestörte Diskussion ermöglicht und die Kooperation zwischen den Akteuren gefördert wird. Hornecker/Schäfer (1999) und Schmutlach (2000) weisen in einem Modellprozess mit Schüler/-innen sogar eine Verbesserung des Lernprozesses nach.

Ein Vorteil, den greifbare bzw. gegenständlichen Modelle gegenüber rein verbalen Gruppendiskussionen oder für die Arbeit mit dem Computer haben, ist nach Hornecker (2001) die spiel- und erfahrungsorientierte Vorgehensweise. Die Gegenstände symbolisieren die Alltagswelt. Durch die bildliche Sprache - die in dem gegenständlichen Straßenmodell der vorliegenden Untersuchung sehr konkret gestaltet wird - werden Erinnerungen und Erfahrungen aktualisiert. Handlungen setzen also an bekannten Abläufen an.

Dieser Vorteil gilt vor allem für heterogene Gruppen, für die ein abstrakt theoretischer Zugang ungewohnt ist. Mit Hilfe des anschaulichen Materials im Modell können sie ihr Denken demonstrieren.⁶⁶⁵ Dieser anschauliche Zugang verringert – nach Hornecker (ebd.), die sich täglich mit abstrakten Modellen befaßt - die Hemmschwelle für Fachleuten - z.B. für Bürger/-innen im Vergleich zu Stadt- und Verkehrsplaner/-innen. Intuitives Handeln wird durch den gewohnten Umgang mit Gegenständen gefördert, weil diese Gegenstände im Modell beispielsweise an früheres Kinderspiel erinnern oder an das Hantieren mit den Dingen im täglichen Handeln. An dieser Stelle hindern die möglicherweise fehlenden Kenntnisse von Fachbegriffen nicht daran, sich an Planungen zu beteiligen, denn die Beiträge der Fachleuten werden durch konkrete Handlungen und durch Gestiken (zeigen auf etwas) in die Gruppendiskussion eingebracht. Diese übersprachliche Ebene führt auf der einen Seite zu einer prozessorientierten Begriffsentwicklung. Während zu Beginn der Tätigkeit an einem Modell die Begriffswelten der Beteiligten noch nebeneinander stehen, werden im Gruppendiskussionsprozess - durch das Zeigen beim Vormachen und Erklären mit Hilfe der Gegenstände – Unterschiede und Ähnlichkeiten der subjektiven Begriffsdefinitionen anschaulich. Auf der anderen Seite wird durch das Zeigen auf Etwas der jeweilige Beitrag gestützt, denn der sichtbare Beweis macht ausschweifende Erklärungen obsolet. Robertson

⁶⁶⁴ Vgl. dazu auch Macaulay 1999, Streitz 1997.

⁶⁶⁵ Vgl. dazu auch Dahmer 1994

(1997) fasst zusammen, dass die Kommunikation an und mit gegenständlichen Modellen robuster wird.

Arias, Eden und Fischer (1997) weisen ihr gegenständliches Modell als Methode aus, die eine hohe Beteiligung gewährleisten kann, weil auf der Handlungsebene introvertierten Personen Raum gegeben wird und Statusunterschieden sowie hierarchischen Strukturen, die nachweislich verbal demonstriert werden, entgegengewirkt wird.

Gleichzeitig bringt diese Arbeit an gegenständlichen Modellen Vorteile für die Gruppenkonstellation und -dynamik. Hornecker (ebd.) siedelt diese an verschiedenen Stellen an. Verschiedene Handlungen unterschiedlicher Akteure sind demnach gleichzeitig möglich und können dennoch aufeinander bezogen sein. Durch die peripheren Wahrnehmung werden z.T. parallel verlaufende Handlungen der jeweils anderen Gruppenmitglieder ‚nebenbei‘ zum Teil auf einer unbewußten Ebene registriert und bei Bedarf eingebunden. Die jeweilige Aktion der Akteure bleibt dabei konzentriert. Jede Handlungen und deren gestische Andeutung bleibt – und dies entspricht den Grundsätzen der Fairness – transparent, weil sie unmittelbar sichtbar ist. Die Wirkung einer Tätigkeit auf den Gesamtzusammenhang wurden anschaulich. Dieser Vorteil für die Gruppendynamik wird im konkreten Miteinander der Gruppenmitglieder durch deren leibliche Präsenz noch erweitert. Durch leibliche Präsenz in einem physikalisch begrenzten Raum wird soziale Nähe geschaffen.⁶⁶⁶

Die Arbeit mit gegenständlichen Modellen wirkt sich nach Hornecker (ebd.) auch auf den Inhalt einer Diskussion aus. Die Beteiligten diskutieren eng entlang des Themas, weil am Modell ihre Ausführungen konkretisiert werden müssen.⁶⁶⁷ Dass die Beiträge konkret und oftmals gegenständlich sichtbar bleiben bzw. werden, ermöglicht zudem, das konkret Gesagte zu diskutieren und ggf. zu kritisieren. Durch diese Konkretion werden sowohl Widersprüche in den Aussagen als auch Probleme prägnant.

Gleichzeitig dienen gegenständliche Modelle den Beteiligten als externes Gedächtnis. Im Diskussionsprozess kann auf vorher Gesagtes zurückgegriffen werden.⁶⁶⁸ Die Teilnehmenden werden durch die Bilder gelenkt, eng am Thema und ihrem logischen Faden zu bleiben.⁶⁶⁹

Die vorliegende Untersuchung bestätigt diese Argumente. In den durchgeführten Workshops zeigte sich, dass die Zuschauer – d.h. jene Personen die gerade nicht am Modell handelnden – dennoch beteiligt waren. Sie förderten den Gruppenprozess beispielsweise durch Diskussionsbeiträge. Die Beiträge flossen in die Handlungen der aktiv tätigen Gruppenmitglieder ein. Auch in den Workshops, in den die spielerische Aktion am Modell nicht so beliebt war – z.B. in Workshop 2 – diente das Modell als Referenz. Durch Gestik wurden Handlungen angekündigt, aus dem Körpersignalen der Zuhörenden ließ sich deren Beteiligung schließen. Die Befragten nutzten das Modell zudem, um sich an vorher Gesagtes zu erin-

⁶⁶⁶ Vgl. dazu auch Brauer 1999. Böhme (1997) befasst sich dezidiert mit der Bedeutung der leiblichen Präsenz. Er weist auf die Wirkung des atmosphärischen hin, die heute immer wieder vergessen wird, aber für Kommunikationsprozesse und deren Ergebnisse bedeutend ist.

⁶⁶⁷ Vgl. z.B. die Projekte von Arias et al. 1997, Muller 1993, Wildman et al. 1993.

⁶⁶⁸ Vgl. Patten 2000

⁶⁶⁹ Vgl. Norman 1994

nern. Herausragend ist auch der thematische Faden der – wie sich in der Auswertung zeigt – stringent beibehalten wurde. Thematische Abschweifungen kamen in allen Workshops nicht vor.

7.3 Exkurs: Anwendungsfeld ‚Straßenraum‘ – Ergebnisse (stadt-)soziologischer und (umwelt-)psychologischer Studien

Da die ökologische Krise eine Reihe von Verteilungskonflikten aufwirft, gewinnen diese heute auch im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung an Brisanz.

Eine zentrale Problematik in den Städten ist die Verschlechterung der Umweltqualität und der Lebensqualität durch den Individualverkehr. Neben einem zunehmenden Ressourcenverbrauch, dem Anstieg des Lärms und der Schadstoffemissionen hat sich die Flächenversiegelung für Verkehrssysteme zwischen 1950 und 1993 fast verdoppelt.⁶⁷⁰ Ausschlaggebend ist der private Autoverkehr, der maßgebliche Veränderungen der inner- und außerstädtischen Infrastruktur verursacht hat und weiterhin verursacht. Ökologische Belastungen⁶⁷¹ und soziale Folgen⁶⁷² gehen Hand in Hand. Zentral ist, den Stellenwert des privaten motorisierten Individualverkehrs, der im Straßenraum überproportional viele öffentliche Flächen in Anspruch nimmt, zu betrachten.⁶⁷³

Eine wesentliche Perspektive in der Untersuchung, ist deswegen die ‚soziale Disparität‘, die das Auto geschaffen hat, zu betrachten. Wie im Folgenden dargelegt wird, verteilt sich derzeit die Chance, mobil zu sein, ungleich zwischen motorisierten und nicht-motorisierte.n Verkehrsteilnehmer/innen.

7.3.1 Situation für motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen

Die umweltsoziologische Literatur gibt Hinweise darauf, dass für städtische Fragen gesellschaftliche Veränderungen im Rahmen struktureller Wandlungsprozesse aufzuzeigen sind. Mit dem technisch-ökonomischen Wandel veränderte sich die städtische Infrastruktur. Die Verfügbarkeit individueller Fortbewegungsmittel führte zu einem Ausbau der Straßen, der Erweiterung des Verkehrsnetzes und einer Trennung der Funktionsbereiche Arbeiten und Wohnen, Leben und Einkaufen etc. in den Städten. Nach Burwitz et al. (1992, 27 ff.) liegt es im Interesse der Politik, dem Automobil den größten Anteil an Fläche auch in den Städten einzuräumen. Harloff (1994, 27 ff.) fasst zusammen, dass der Verkehr der Politik als Mittel zur Realisierung von Macht dient. Heute sind die Grenzen eines Leitbildes einer Vollmotorisierung und eines volkswirtschaftlichen ‚Aufschwungs‘ durch die Automobilindustrie erreicht. Ökologische, ökonomische und soziale Folgekosten übersteigen die Vorteile, die der individuelle Kraftfahrzeugverkehr zunächst mit sich gebracht hat. Um soziale und ökonomische Anforderungen zu erfüllen, ist allerdings immer noch ein erhebliches Maß an Überwindung von Distanzen notwendig. Ohne Auto ergeben sich für einige Bürger/innen bedeutende organisatorische Schwierigkeiten zur Bewälti-

⁶⁷⁰ Vgl. Apel 1995. Die Werte beziehen sich auf die alten Bundesländer.

⁶⁷¹ Vgl. Holzapfel, Traube, Ullrich 1992, 26 ff; Ökologische Folgen der Bodenversiegelungen sind z.B. weniger Grün- und Freiflächen, Verdichtung der Böden, Reduzierung der tierökologischen Vielfalt und Ausgewogenheit.

⁶⁷² Vgl. Fischer 1995; Keul, 1995; Holzapfel et al. 1992, 30 ff; Soziale Folgen erstrecken sich von Erschwernissen der Erreichbarkeit von Wohnungsfolgeeinrichtungen (z.B. Schule, Geschäfte, Institutionen) über Unfallopfer bis hin zu Beeinträchtigungen der Persönlichkeitsentfaltung und -entwicklung durch fehlende öffentliche Lebens- und Erfahrungsspielräume.

⁶⁷³ Vgl. Apel/Lehmbrock 1990; Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 1990; Monheim/Monheim-Dahndorfer 1990; Schmitz 1989.

gung von Entfernungen und damit zur individuellen Lebensgestaltung in beruflicher und persönlicher Hinsicht.⁶⁷⁴

Der technisch-ökonomische Wandel hat zudem eine Reihe sozialer Folgen mit sich gebracht, die ökologisch nicht ohne Konsequenzen bleiben. Die plurale Gesellschaft und die damit verbundene Vielfalt von Lebensformen und -stilen wird nicht nur durch Wahlfreiheiten einzelner Bürger/innen begleitet, sondern auch durch Mobilitätsanforderungen. Biographien zeichnen sich in der pluralen Gesellschaft meist durch eine hohe geographische und soziale Mobilität aus.⁶⁷⁵ Kollektive öffentliche Verkehrsmittel können die Ansprüche an die individuelle Mobilität oftmals nicht erfüllen.⁶⁷⁶ Daher ist davon auszugehen, dass plurale Lebensformen sich sowohl im Mobilitätsverhalten als auch in der Mischnutzung verschiedenster Verkehrsmittel widerspiegeln.

Auf der einen Seite wird die Produktion und Nutzung von Autos als wesentlicher Faktor betrachtet, der dem wirtschaftlichen Wohlergehen in Deutschland nützt.⁶⁷⁷ Auf der anderen Seite verursachen Autofahrer/innen gesamtwirtschaftlich gesehen mehr Kosten als nicht-motorisierte. Verkehrsteilnehmer/innen, denn das Verkehrsnetz und die ökologischen Folgen werden vom Staat und der Allgemeinheit getragen.⁶⁷⁸

Das Auto hat zudem einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert. Trotz Mobilitätseinschränkungen durch Verkehrsstaus bedeutet die Verfügbarkeit eines Pkws nach wie vor einen Gewinn an Status, Freiheit, Individualität und Unabhängigkeit. Damit verbunden ist beispielsweise eine Erweiterung der physiologischen Grenzen des Menschen, die durch eine Überwindbarkeit räumlicher und zeitlicher Distanzen gekennzeichnet ist.⁶⁷⁹

Außerdem erfüllen Autos eine Schutzfunktion, beispielsweise gegen Umwelteinflüsse. Sie bieten einigen sozialen Gruppen Sicherheit sowie die Möglichkeit ihre Lebensqualität zu verwirklichen. Hervorzuheben sind die Vorteile der Autonutzung für diejenigen, die tendenziell eher Opfer von Kriminalitätsdelikten sind, wie es bei Frauen und Senior/-innen der Fall ist. Von zentraler Bedeutung kann ein Auto auch für Menschen mit Behinderungen sein, die sich aufgrund verkehrsbaulicher Einrichtungen sicherer mit dem Auto fortbewegen können als zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

7.3.2 Situation für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen

Besonders in Wohnquartieren reduziert sich allerdings für diejenigen die Chance zur Lebensverwirklichung, die kein Auto haben. Ihre Mobilität bezieht sich meist auf die nahe Wohnumgebung.⁶⁸⁰ Aufgrund der autozentrierten Gestaltung der Straßenräume benötigen nicht-motorisierte. Anwohner/innen

⁶⁷⁴ Vgl. u.a. Harloff 1994 28 f.

⁶⁷⁵ Vgl. Walzer 1990; über die ‚vier Mobilitäten‘ als Hintergrund für einen Gemeinschaftsverlust

⁶⁷⁶ Vgl. Flade 1993.

⁶⁷⁷ Vgl. Harloff 1994, 28 ff.

⁶⁷⁸ Vgl. Day/Diekmann 1995; Burwitz, Koch, Krämer-Badoni 1992, 33 f.; Holzapfel et al. 1992

⁶⁷⁹ Vgl. Flade 1993, 1995; Sachs 1990

⁶⁸⁰ Vgl. Fischer 1995; Keul 1995; Achnitz 1994.

mehr Zeit, um sich fortzubewegen. Mobilitätseinschränkungen in städtischen Wohnquartieren ergeben sich sowohl durch parkende Fahrzeuge als auch durch den Flächenanteil am Straßenraum, der Pkws zur Verfügung steht. Straßenraum als öffentlicher Lebens- und Kommunikationsraum existiert nur noch mit wenigen Ausnahmen. Eine Konsequenz ist, dass das soziale Leben in private Räumlichkeiten verschoben wird. Damit verbunden ist ein Verlust an Lebensqualität beispielsweise durch fehlende Nachbarschaftskontakte, zunehmende Anonymität und vor allem die Einschränkung der Bewegungsfreiheit außerhalb der privaten Räume.⁶⁸¹

Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/innen werden nicht nur durch Umweltschäden privat genutzter Autos finanziell belastet; sie sind beispielsweise durch Unfälle im Straßenverkehr gefährdeter als Autofahrer/innen. Dies sind Aspekte, die für die Eruierung von Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum relevant sein könnten. Sozialwissenschaftlichen Untersuchungen zur Folge bleiben beispielsweise die Bedürfnisse von Kindern in der Stadtplanung weitgehend unberücksichtigt.⁶⁸² Durch fehlenden Bewegungsraum im öffentlichen und halböffentlichen Raum wird die Entwicklung ihrer Persönlichkeit negativ beeinträchtigt.⁶⁸³ Fehlen für Kinder Erlebnis- und Handlungsspielräume, resultieren daraus langfristig gesehen Entwicklungsstörungen in kognitiver, sozialer und emotionaler Hinsicht.⁶⁸⁴ Auch für andere Verkehrsteilnehmer/-innen, wie Senior/-innen, körperlich eingeschränkte Gruppen und Frauen werden in der Literatur verschiedenste Benachteiligungen im Straßenverkehr festgehalten.⁶⁸⁵ Vergleicht man beispielsweise die Fläche im Straßenraum, die Kindern und Jugendlichen in Wohnquartieren zur Verfügung steht, mit den Nutzungsrechten von Autofahrer/innen, zeigt sich ein unausgewogenes Bild zu Ungunsten der erstgenannten Gruppe.⁶⁸⁶ Gleiches gilt für die nicht-motorisierte Verkehrsnutzer/-innen wie Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen.⁶⁸⁷

Gernert (1999, 57 f.) kritisiert, dass das städtische Sozialklima für Behinderte, Kranke, Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger spürbar schlechter wird. Ihre Partizipations- und damit Mitgestaltungsmöglichkeiten werden demnach, entgegen den in der Agenda 21 formulierten Forderungen, weiter eingeschränkt. Dangschatz (1994, 1996) Kritik geht in die gleiche Richtung. Er veranschaulicht am Beispiel der Segregation in Großstädten eine fortschreitende Polarisierung und Verfestigung sozialer Ungleichheit. Die Chance zur Selbstverwirklichung, zur Wahl verschiedener Optionen und zur Beteiligung an Entscheidungen sind für sozio-ökonomisch benachteiligte Gruppen eingeeengt. Dies wirke sich auch auf die Bereitschaft aus, ökologisch zu handeln. Zu diesen Benachteiligten zählen Anwohner/-innen von Hauptverkehrsstraßen. Sie sind besonders belastet. Die gesundheitlichen Schäden, die Beeinträchtigung der

⁶⁸¹ Vgl. Hamm 1996; Lalli 1989, Klockhaus 1986. Über den Verlust der Ortsidentität und dessen Auswirkungen auf die Persönlichkeitsentwicklung.

⁶⁸² Vgl. Burwitz et al. 1992, 32 f.; Hüttenmoser 1994

⁶⁸³ Vgl. u.a. Mitscherlich 1971, 85

⁶⁸⁴ Vgl. u.a. Flade 1994, 168 ff.

⁶⁸⁵ Vgl. Jeschke 1994, 139 ff. fasst Bedrohungspotentiale für diese Gruppen im öffentlichen Raum zusammen.

⁶⁸⁶ Vgl. Day/Dieckmann 1995; Flade 1994a; Holzapfel et al. 1992

⁶⁸⁷ Vgl. Kritisch zum fehlenden Raumbedarf für Fußgänger/-innen u.a. Schlansky 1996. Über den Raumanspruch für Fahrradfahrer/-innen Heine/Guski 1994, 77 ff.

Wohn- und Lebensqualität z.B. durch die Lärm und Geruchsbelästigung ist an Hauptverkehrsstraßen erheblich umfangreicher als in Nebenstraßen.⁶⁸⁸

Das Auto schränkt aber nicht allein die Lebensqualität in den Städten ein. Die Verreckung der Straßen mit Schmutz, Müll und Hundekot ist nur ein weiterer Faktor, auf der die Unzufriedenheit der Bürger/-innen basiert.⁶⁸⁹ Auch die Anwesenheit von Drogenabhängigen, Obdachlosen und Jugendlichen löst Ängste aus, die die Wohn- und Lebensqualität in einigen Stadtteilen erheblich beeinträchtigen und den Ruf nach Präventionsmaßnahmen laut werden lässt.⁶⁹⁰ Der Einsatz von Sicherheitskräften wie der Polizei trifft auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung.⁶⁹¹ Diese sollen demnach für nicht-motorisierte Gruppen, insbesondere für den Schutz von Frauen, Kindern, Senior/-innen und Jugendlichen, eingesetzt werden.⁶⁹²

7.3.3 Verantwortungszuschreibungen im Straßenraum

Für die vorliegende Studie über Verteilungskonflikte im Straßenraum kann vermutet werden, dass allein nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/innen sich - angesichts hoher Kosten ohne adäquaten Nutzen - ungerecht behandelt fühlen könnten. Es könnte auch angenommen werden, dass Autofahrer/innen allein als Verursachende für ‚sozialunverträgliche‘ und ‚umweltschädigende Effekte‘ zu bezeichnen sind. Solche eindimensionalen Zuschreibungen erweisen sich angesichts vielschichtiger Funktionen und des Stellenwertes des Autos meist nicht als erschöpfend.

Betroffen von den Folgen der Flächenknappheit sind auch die Verursacher selber, die Autofahrer/innen. Auch für sie verschlechtert sich die Umweltqualität und damit ihre Wohn- und Lebensqualität. Zusätzlich finden viele Autofahrer/innen heute einen knapp bemessenen Parkraum vor. So ist aus der Sicht konkurrierender Interessengruppen in Wohnquartieren, in denen ein Mangel an Parkraum vorherrscht, nicht klar, in welcher Hinsicht ein Interesse daran besteht, die Situation zu ändern. Eine Umverteilung des Straßenraumes könnte aber sowohl eine Verbesserung der Umweltqualität in städtischen Wohnquartieren bedeuten als auch eine Aufwertung der Wohnumgebung.

Dass durch politisches Handeln im wesentliche die Interessen von Autofahrer/-innen unterstützt werden, wird auch in Studienergebnissen zur Beurteilungen der Umweltpolitik deutlich. Wird die Umweltpolitik beurteilt, gelten nach Befragungen bei den Bürger/innen umweltpolitische Maßnahmen häufig als uneffektiv und die Aussagen von Umweltpolitiker/-innen als unglaubwürdig.⁶⁹³ Eine umweltpsychologische Studie von Montada und Kals (1995) über die Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen durch Bürger/innen belegt beispielsweise, dass nach Meinung der befragten Personen dieser Untersuchung diejenigen, die Umweltschäden verursachen, die Folgekosten tragen sollten. Von Bürger/innen werden in der Umweltpolitik die vier wichtigen Bereiche der Appelle, der Subventionen, der Besteuerung und

⁶⁸⁸ Vgl. Burwitz et al. ebd., 30 f.

⁶⁸⁹ Vgl. Die Polizei im Lande Bremen 1998, 13

⁶⁹⁰ Vgl. Die Polizei im Lande Bremen 1998, 13 f. und 23

⁶⁹¹ Vgl. Jeschke 1994, 152

⁶⁹² Vgl. ebd.

wahrgenommen, weil weder diejenigen bestraft werden, die Schäden verursachen, noch diejenigen belohnt werden, die ökologisch handeln. Da Bürger/-innen gegenüber den anderen nicht als die „Dummen“ dastehen wollen (Montada 1997), können als ungerecht wahrgenommene umweltpolitische Maßnahmen ihrem Engagement entgegenstehen.

In der vorliegenden Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ wird geprüft, inwiefern diese Aussagen auch für politische Maßnahmen in Wohnquartieren zu belegen sind. Die gegenseitige Akzeptanz von Bürger/-innen und staatlichen Akteuren steht dabei auf dem Prüfstand. Mit zunehmenden Allokationsproblemen⁶⁹⁴ finden meist im Denken staatlicher Akteure sukzessiv Veränderungen statt. Der knapper werdende Straßenraum und die Verschlechterung der Umweltqualität in den Städten beschäftigen zunehmend Behörden und Stadtplaner/-innen. Die Stadtfucht ist nur ein Problem, welches durch die politisch-administrative Seite gelöst werden soll. Dabei müssen viele und oft widerstreitende Interessen berücksichtigt werden. Eine Zielsetzung im Rahmen einer ‚Nachhaltigen Stadtentwicklung‘ ist es, ökologische, soziale und ökonomische Anforderungen zu vereinen.⁶⁹⁵ Welche Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Denken von Bürger/-innen und von Stadt- und Verkehrsplaner/-innen (aus Behörden und Verbänden) vorhanden sind und welches Nachhaltigkeitsverständnis daraus resultiert, wird in der vorliegenden Untersuchung herausgearbeitet.

⁶⁹³ Vgl. Bauriedel 1988; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1996; Schluchter 1996; Kals, 1994; Kals/Becker 1994; Diekmann/Preisendörfer 1992.

⁶⁹⁴ D.h. Verteilungsprobleme im Falle knapper Güter

⁶⁹⁵ Vgl. Bergmann et al. 1996; Fuhrich 1996; Kuhn/Zimmermann 1996.



Bild 1

Aufbau des gegenständlichen Straßenmodells in den Workshops

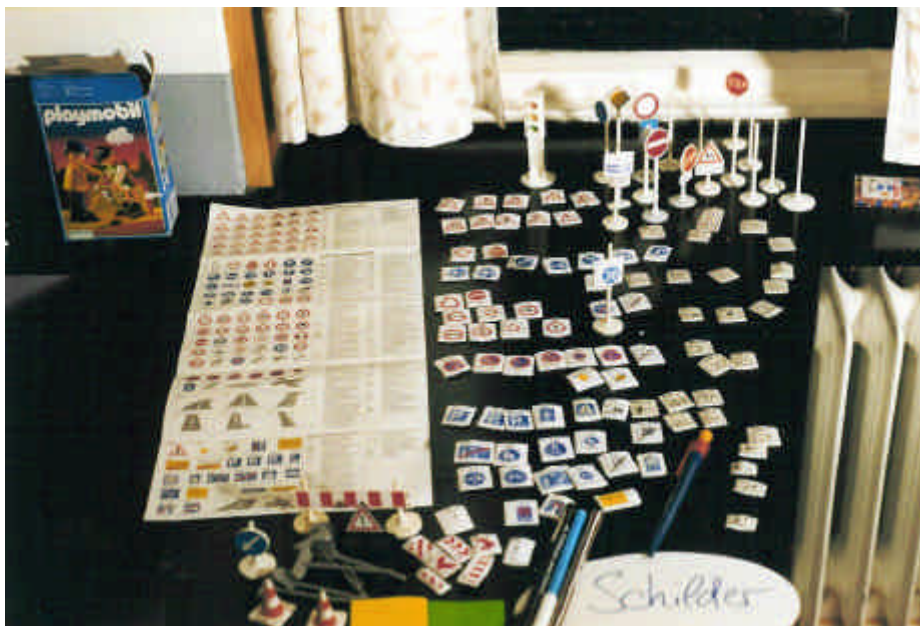


Bild 2

Gegenstände: Menschen, Tiere, Verkehrs- und Transportmittel für die Gestaltung der Konflikt- und Lösungsphase



U-Design 6a – Bild 3



U-Design 4a – Bild 4

7.4 Konstruktion des gegenständlichen Straßenmodells

Um Verteilungskonflikte im Straßenraum, Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessengruppen, bezogen auf das ausgewählte Anwendungsfeld zu erheben, wurde das gegenständliche Modell einer Wohn-/Nebenstraße mit Repräsentanten für alle Akteure eines solchen komplexen sozialen Systems konstruiert. In diesem Abschnitt wird die gestalterische Umsetzung der theoretischen Kenntnisse über Gerechtigkeit dargestellt. Es wird schrittweise gezeigt, wie dieses diskursive Verfahren – Workshops an einem gegenständlichen Straßenmodell durchzuführen – entwickelt wurde, und welche theoretischen sowie methodischen Hintergründe berücksichtigt wurden. Zudem werden die einzelnen praktischen Schritte von der Gewinnung der Teilnehmer/-innen über den Verlauf der Workshops bis hin zur Auswertung beschrieben.

7.4.1 Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells

Für die Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells sind frühere Erfahrungen der Autorin der vorliegenden Studie mit Modellen in der Bildungsarbeit von Bedeutung. Außerdem finden sich Ideen der „Planungszelle“ (Dienel 1978) und des „planing for real“ (Tiggers 1996) in diesem Vorgehen wieder. Zentral für die Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells sind vor allem die in diesem Kapitel über die ‚Methodologie und Methoden‘ entfalteten Kernthesen zur Integration der Kategorien ‚Emotion und Leiblichkeit‘. Ferner besteht eine zentrale Motivation darin, die theoretischen Kenntnisse über Gerechtigkeit und Fairness zu operationalisieren und somit dem komplexen Untersuchungsgegenstand gerecht zu werden.

7.4.1.1 Gegenstände im Modell

Um nach Schmidt (1993) die *Vollständigkeit* aller wesentlichen Informationen zu gewährleisten, werden aus der Literatur die relevanten Gegenstände im Straßenraum, die für Konflikte und Lösungen benötigt werden, gegenständlich dargestellt. Die Befragten werden zudem als Experten im Alltag begriffen, weil sie täglich mit Regeln und Normen umgehen. Für sie wichtige Informationen werden durch dieses Alltagswissen im Workshop ergänzt.⁶⁹⁶ Der Einblick in den Alltag der Anwohner/-innen vor Ort wird durch die Beobachtung des Untersuchungsfeldes im Vorfeld und durch dort angefertigte Fotografien gewonnen. Für die Erstellung des Modells und für die spätere Referenz- und Analyseebene wird zudem verkehrsspezifische Literatur z.B. die Vorschriftenzeichen, Richtzeichen und Verkehrszeichen (StVO§39–43) der Straßenverkehrsordnung, Literatur über Konflikte und Gestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum für verschiedene Mobilitätsgruppen⁶⁹⁷, über Regelungen im Falle von neuen Einrichtungen in Straßen⁶⁹⁸ durchgearbeitet.

⁶⁹⁶ Vgl. dazu die Bilder 2–4

⁶⁹⁷ Vgl. u.a. *für den Fußgängerverkehr*: Ministerium für Umwelt und Verkehr 1997; StVR 1997; Schlansky 1996. Vgl. u.a. *für den Radfahrverkehr*: StVR 1997, Kinder/Schäfer-Breede 1995. Vgl. u.a. *für den Autoverkehr und integrierte Lösungen*: StVR 1997, Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung 1998, Senator für Gesundheit, Jugend und Soziales der Freien

Das dreidimensionale gegenständliche Straßenmodell einer Wohn- und Nebenstraßen wird im Maßstab 1:25 mit einer Gesamtlänge von fast 3 Metern gebaut.

Die Versuchspersonen können den Modellstraßenraum nach ihren Vorstellungen gestalten. Ihnen stehen dazu folgende Elemente zur Verfügung:

- bauliche Elemente,⁶⁹⁹
- Pflanzen,
- Verkehrs- und Transportmittel,⁷⁰⁰
- Verkehrsschilder⁷⁰¹ sowie
- Menschen und Tiere.⁷⁰²

Die Gegenstände bestehen aus unterschiedlichen Materialien. Aus ökonomischen Gründen und Gründen der Realisierbarkeit stammen viele Elemente im Modell aus dem Plastikspielwarenereich. Um die sinnliche Vielfalt zu erhöhen, den Plastikanteil zu kompensieren und den Eindruck einer reinen Playmobilspiellandschaft aufzulösen, werden viele Elemente aus Naturmaterialien (wie z.B. Holz, Kork und Moos) integriert. Es gibt beispielsweise Holzautos, Draht- und Plastikfahrräder, Straßenschwellen aus Kork, Büsche und Bäume aus Moosgummi. Die Menschen, Tiere und die übrigen Verkehrs- und Transportmittel bestehen überwiegend aus handelsüblichen Spielfiguren. Wenn zusätzliche, im Set nicht vorhandene Straßenbestandteile benötigt werden, können die Versuchspersonen mit Knetgummi, Pappe und auf Papier die für sie wichtigen Elemente ergänzen. Die Befragten verwenden in der Untersuchung oftmals Papier, um z.B. neue Straßenschilder zu benennen oder Elemente spezifisch kenntlich zu machen (z.B. ein ‚Auto‘ in ein ‚Taxi‘ zu verwandeln oder eine ‚Mülltonne‘ als ‚Biotonne‘ zu bestimmen).

Besonderer Wert bei dem Bau des Modells wird darauf gelegt, dass die Versuchspersonen sich mit dem Modell identifizieren können. Daher werden die aus Holz gebauten Häuserfassaden z.T. in verschiedenen Stilen der bremischen Häusertypen dargestellt. Die Häuserfassaden und die Gegenstände im Straßenraum werden detailliert und konkret gestaltet. Die enge und dichte Situation in Wohn- und Nebenstraßen soll erfahrbar werden. Aufgrund des Maßstabes 1:25 sind die einzelnen Elemente, insbesondere die Häuserfassaden, sehr hoch gebaut, so dass nicht beide Straßenseiten des Modells mit Häuserfassaden bestückt werden können. Die Versuchspersonen blicken auf eine mit Häuserfassaden bestückte Straßen-

Hansestadt Bremen 1994; Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Abteilung für Raumordnung und Stadtentwicklung 1994. Vgl. *spezifische bremische Ergebnisse und Visionen*: Die Polizei im Lande Bremen 1998; verschiedene Beiträge in Warsewa/Spitzley 1993.

⁶⁹⁸ *Parkplatzregelung für carsharing Fahrzeuge*: Hinweise für diese Thematik wurden im Gespräch mit Mitarbeitern der bremischen Senatsbehörde „Frauen, Gesundheit, Jugend, Soziales und Umweltschutz“ erhalten. Über *Fahrradabstellanlagen im Straßenraum*: ADFC (Landesverband Bremen e.V.): Informationen und Hinweise des ADFC. *Kinder auf der Straße*: Vgl. u.a. Deutsches Kinderhilfswerk e.V. Berlin; Der Bundesminister für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit 1990. *Bürgerengagement in Straßenzügen und die Einführung verschiedener Maßnahmen*: Entnommen aus dem Fragebogen und der Datenanalyse „Wohnwege zur Weser“, Gespräche mit den Kooperationspartnern (BUND Bremen, Wuppertal Institut und Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung) die diese Untersuchung durchgeführt haben.

⁶⁹⁹ Z.B. Bäume, Sträucher, Blumenkübel, Straßenschwellen, Pfähle und Fahrradabstellanlagen.

⁷⁰⁰ Z.B. Fahrräder, Autos, Kinderwagen, Handwagen, Roller, Buggys und ein ‚Stadtauto‘ (car-sharing).

⁷⁰¹ Dazu gehörten alle Verkehrszeichen, die zur Regulierung des Verkehrs in Wohn- und Nebenstraßen notwendig sind.

⁷⁰² Frauen, Männer (alt und jung, zwei verschiedene Hautfarben), Jungen, Mädchen, Babyfiguren, Hunde und Katzen gehörten

seite. Ein großer Maßstab wird gewählt, damit die Teilnehmer/-innen nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Menschenfiguren im Modell anfassen können.

In städtebaulichen Planungsmodellen fehlen die Elemente des Alltags, die die Lebenswirklichkeit der Bürger/-innen maßgeblich bestimmen. Im gegenständlichen Straßenmodell der vorliegenden Untersuchung bilden diese Elemente den Kern, um Verteilungskonflikte und Lösungsansätze darzustellen.

Alle Elemente - sogar die Vorgartenzäune - sind flexibel veränderbar. In der Erhebungssituation besteht die Möglichkeit, die Anordnung der Elemente in der Modellstraße vollständig zu verändern. Dies entspricht dem *Kriterium der Offenheit* für neue Informationen nach Schmidt (1993). Die Befragten werden explizit aufgefordert, Fehlendes zu ergänzen und Neues einzubringen. Zudem wird die Gruppendiskussion so offen moderiert, dass neue Informationen von allen Teilnehmern zu jeder Zeit ergänzt werden können. Die vollständige Instruktion an die Teilnehmer/-innen in den Workshops ist im Anhang nachzulesen.

7.4.1.2 Sozialstruktur

Die Konstruktion des Modells beinhaltet verschiedene Aspekte, die zur Abbildung der Sozialstruktur von Bedeutung sind. Der theoretische Orientierungsrahmen für die Häusergestaltung wird auf dem Lebensstilkonzept Georgs (1998) und der Theorie Bourdieus (1982/87) abgeleitet.⁷⁰³ Bourdieu spricht vom kulturellen Kapital, Georg arbeitet die Ebene des ästhetisch-expressiven Verhaltens heraus. *Ästhetische und kulturelle Präferenzen* bilden demnach Abgrenzungsmerkmale zwischen Lebensstilgruppen und nach Bourdieu auch zwischen Klassen ab. Dieser ästhetisch-expressiven Ebene wird im Straßenmodell durch die Differenzierung in Altbremer Stuckfassaden und 50er-Jahre-Bauten Rechnung getragen.

Als konkretes Vorbild für die Gestaltung der Fassaden wird ein Stadtteil mit einer vermutlich ‚gemischten Sozialstruktur‘ ausgewählt. Die meisten Häuserfassaden, die im Straßenmodell gestaltet werden, existieren in einer realen Bremer Straße also tatsächlich. Lediglich die dargestellten Einfamilienhäuser (zweistöckig) werden nach dem Vorbild anderer Straßen des gleichen Quartiers rekonstruiert, zwei alte Bremer Häuser und zwei 50er-Jahre-Fassaden. Zudem flossen Ideen für die Konstruktion einer sogenannten ‚Musterstraße‘ mit unterschiedlichen Häusertypen von Riedel/Szemeitzke (1992, 36) ein.

Mit ästhetisch-expressiven Aspekten mischen sich *Aspekte der sozialen Lage*. Um ökonomische Differenzen zu symbolisieren, werden die Häusertypen im Modell in verschiedene Besitzstandsverhältnisse differenziert. Die soziale Lage wird auch durch die Fassadengestaltung und zusätzlich durch die variierende Anzahl der Wohneinheiten, die die Häuser kennzeichnet, symbolisiert.

⁷⁰³ Vgl. dazu Kap. 3.6.2.2 „Integrative Ansätze zur kulturellen und sozio-ökonomischen Sphäre“

Die Gestaltung der Fassaden dient für sozio-kulturelle und sozio-ökonomische Merkmale als Projektionsfläche. Es soll assoziiert werden, dass Personen, die in einem Miethaus mit vielen Parteien wohnen, sozio-ökonomisch schlechter gestellt sind als Personen, die in einem 1-2-Familienhaus leben. Außerdem soll dargestellt werden, dass viele Wohneinheiten auf kleinem Raum einen größeren Flächenbedarf, z.B. zum Abstellen von Pkw's und Fahrrädern, benötigen, als kleine Wohneinheiten mit hohem Flächenanteil. In den großen Miethäusern werden tatsächlich Personen mit geringem Einkommen und/oder Bildungsniveau, z.B. Hilfsarbeiter, Sozialhilfeempfänger etc. angetroffen. Das Ergebnis kann durch einen Kurzfragebogen, der an der Haustür der Anwohner/-innen ausgefüllt wurde, empirisch nachgewiesen werden. Auch in den Eckbereichen der Straße, die an einer Hauptverkehrsstraße angrenzen, fanden sich gemischte sozio-ökonomische Strukturen. U.a. wurden Student/-innen und Rentner/-innen angesprochen. In den Häusern mit vielen Wohnungen war das Einkommen der Bewohner/-innen in der Regel gering. Dies bezog sich aber nicht durchgängig auf das Bildungsniveau.

7.4.1.3 Nutzungsgruppen im Modell

Das Kriterium *Repräsentativität und Neutralität* hat einen zentralen Stellenwert.⁷⁰⁴ Für die Auswertung der Fairnessvorstellungen ist von Interesse, ob alle im Straßenraum relevanten Gruppen berücksichtigt werden – unabhängig davon, ob sie in den einzelnen Workshops als Teilnehmer/-innen repräsentiert sind oder nicht.

Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ wird die Notwendigkeit formuliert, verschiedene Gruppen von Bürger/-innen, nämlich Frauen, Jugendliche und Behinderte in Planungen einzubeziehen. Ziel ist, ihre Bedürfnisse angemessen zu berücksichtigen, damit Benachteiligungen vorgebeugt werden kann. Für eine Untersuchung im Straßenraum müssen die Gruppen der potentiell bevor- oder benachteiligten Bürger/-innen spezifiziert werden, weil die Chancen, mobil zu sein, sich auf die Nutzer unterschiedlicher Fortbewegungsmittel vermutlich unterschiedlich verteilt. Deswegen werden im Modell sowohl die verschiedensten *motorisierten und nicht-motorisierten privat genutzten Verkehrsmittel* sowie *gewerblich genutzte Fahrzeuge* abgebildet.

In Anlehnung an Aspekte der sozialen Lage, die in Kapitel 3 ‚Aspekte der sozialen Lage‘ entfaltet wurden, werden die *Menschenfiguren* im Straßenmodell zusammengestellt. Georg (1998, 43 ff.) differenziert hier vor allem die Merkmale ethnischer Herkunft, Geschlecht, Alter, Kohortenzugehörigkeit sowie weitere Stigmatisierungs- und Ungleichheitsebenen.⁷⁰⁵ Die Figuren (Playmobilfiguren) im Modell werden explizit in diese Merkmale unterteilt.⁷⁰⁶ Differenzierungsmerkmale der Figuren im Modell sind Alter, Geschlecht und Hautfarbe. Mögliche andere Charakterisierungen für bestimmte Personengruppen, z.B. ob eine Behinderung vorliegt oder ob eine Figur eine Funktion ausfüllt (z.B. Postbote), werden von

⁷⁰⁴ Vgl. dazu Kap. 5.4.1 „Kontrolle als primäres Motiv“ und 5.4.2 „Group Value Model“

⁷⁰⁵ Vgl. dazu Kap. 3.6.2.3 „Aspekte der sozialen Lage“

⁷⁰⁶ Die erste Überlegung, in der Literatur dargestellte Lebensstiltypen für die Untersuchung zu modellieren, wurde verworfen. Diese Typen werden erstens meist überzeichnet dargestellt und hätten in alltagsweltliche Figuren übersetzt werden müssen. Zweitens sprachen ökonomische Gründe gegen diese Vorgehensweise.

den Befragten vorgenommen. Die Kombination der Gegenstände, z.B. Fahrzeugen mit Menschenfiguren, dient der Darstellung der gewünschten Personen. Die Figuren dienen also als Projektionsfläche für die Zuschreibungen der Befragten. Ihre Identität wird durch sie erst mit Leben gefüllt.

Der Straßenraum ist ein komplexes System, indem die Realisierung von privaten und gemeinschaftlichen Interessen von Bedeutung ist. Belange, die für alle dort lebenden Bürger/-innen von Bedeutung sind, werden im Modell symbolisch abgebildet. Deswegen werden Gegenstände für die *allgemeine Versorgung*, wie Besen für die Säuberung der Straße, Mülltonnen und Wertstoffsäcke sowie Straßenschilder, Telefonzelle etc. verwendet. Stellvertretend für Entsorgungsfahrzeuge, Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge etc. wird ein großes (Entsorgungs-)Fahrzeug eingesetzt.

Nachbarschaftliche Belange können durch die Kombination von Gegenständen dargestellt werden, dazu stehen z.B. Bänke, Tische und Pflanzen zur Verfügung.

Für *Regelungen und Verfahren* im Straßenraum stehen u.a. verschiedene Verkehrsbeschilderungen, die schon Handlungsvorgaben symbolisieren, zur Auswahl. Neue Regelungen können von den Beteiligten kreiert werden..

Ökologische Maßnahmen sind schwer zu symbolisieren, sie ergeben sich aus dem Zusammenhang und können vorgegeben werden. Um zu berücksichtigen, wie nicht-menschliche Lebewesen einbezogen werden, sind Tiere (Hunde und Katzen) und Pflanzen (Bäume, Blumen und Büsche) Bestandteil der im Modell verfügbaren Gegenstände. Ob auf die ökologische Nutzung von Verkehrsmittel im Sinne der Suffizienz eingegangen wird, geht aus den Beiträgen der Befragten hervor, ein Carsharingfahrzeug symbolisiert diese Nachhaltigkeitsstrategie.⁷⁰⁷

7.4.1.4 Modellaufbau

Dem Modell werden die Größenverhältnisse einer realen Straße mit zwei Bürgersteigen (je 2,00 Meter Breite) und der Fahrbahn (mit 6,50 Metern Breite) zugrunde gelegt. Vergleichbar mit fast allen engen und dichtbesiedelten Wohn- und Nebenstraßen alter bremischer Wohnquartiere wird kein Fahrradweg vorgegeben.⁷⁰⁸ Für die Untersuchung wird die Modellstraße beidseitig beparkt. Insgesamt standen 19 Autos und 4 Motorräder auf der Straße. Fahrräder werden in den Vorgärten, an den Zäunen, auf dem Gehweg und an Eckhäusern abgestellt. Die Versuchspersonen schauen aus der Vogelperspektive auf das gegenständliche, dreidimensionale Straßenmodell. Für die Zeit ihrer Aktivität am Modell erhalten sie die Verantwortung für die von ihnen konstruierten Konflikte und Lösungen und werden so automatisch zu Stadt- und Verkehrsplaner/-innen, die ihre Verteilungsvorstellungen nach ihren Verfahrensregeln umsetzen. Am Straßenmodell ist es den Versuchspersonen möglich, die Grenzen der Alltagsbedingungen zu beeinflussen. Sie können verschiedene Möglichkeiten und Varianten ausprobieren und, sofern es ihnen

⁷⁰⁷ Vgl. dazu Kap. 1.2.4 „Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele“

⁷⁰⁸ Vgl. dazu Bild 1

notwendig erscheint, Planungsfehler korrigieren.

7.4.2 Untersuchungsdesign und Gruppenzusammensetzung

7.4.2.1 ‚mittleres Dilemma‘

Der Aufbau des Modells für jeden Workshop ist standardisiert und orientiert sich am Vorbild einer realen Straße. Die Wahl des Wohnquartiers erfolgt dementsprechend nach den Kriterien des knappen Straßenraums, in dem sich Verteilungskonflikte anschaulich entfalten. Einerseits charakterisiert Raumknappheit das Wohngebiet, andererseits ist dennoch Gestaltungsspielraum für die Nutzung durch unterschiedliche Interessengruppen vorhanden. Es ist nicht beabsichtigt, eine extrem enge Straße auszuwählen, wie sie in anderen Stadtteilen Bremens durchaus zu finden sind, sondern die Mitte zwischen genügend Raum und extremer Enge abzubilden.⁷⁰⁹ Die Beteiligten sollen über ein Mindestmaß an Gestaltungsspielraum verfügen. Durch eine Breite von 6.5 m (Fahrbahn) im Maßstab 1:25, wie es in dem realen Wohnquartier auch vorgefunden wird, kann auf beiden Seiten geparkt werden. Entsprechend dem Vorbild der realen Straßen wird diese Raumnutzung auch im standardisierten Modellaufbau eingehalten. Den Workshopteilnehmer/-innen ist es aber möglich, den Raum anders zu nutzen und Handlungsoptionen zu realisieren.

Mögliche Dilemmata im Straßenraum werden durch Andeutungen in der Instruktion der Forscherin offen und beeinflussbar formuliert. Mögliche Dilemmata, die der standardisierte Aufbau beinhaltet, sind z.B. die beidseitige Beparkung der Straße, der Aufbau von Abfalltonnen und gelben Säcken in den Vorgärten sowie die abgestellten Fahrräder an den Gartenzäunen der Modellstraße. Den Befragten ist es aber überlassen, Schwerpunkte zu setzen und herauszuarbeiten, was sie als Dilemma wahrnehmen. Was von den Workshopteilnehmer/-innen als Dilemma im Straßenraum interpretiert wird, entwickelt sich somit im Verlauf der Gruppendiskussion und ist daher Gegenstand der Auswertung.

7.4.2.2 Pretest

Die Pretestphase setzt sich aus zwei Versuchsreihen zusammen. Zuerst wird das Modell auf einem Stadtfest in Bremen eingesetzt. Die Passanten können ihre Verteilungsvorstellungen durch die Gestaltung der Modellstraße verwirklichen.⁷¹⁰ Auf einem Straßenfest in Bremen wird diese Konstellation wiederholt.

In der Pretest-Phase (Straßenfest 1) fehlen die Zäune auf der Häuserseite ohne Fassaden. Die Befragten neigen dazu, die für sie überflüssigen Autos in den Vorgärten abzustellen und sich so Raum zu schaffen, der in der Realität nicht vorhanden ist. Um die Handhabbarkeit des Modells zu gewährleisten und trotz fehlender Häuser auf der zweiten Straßenseite die räumlichen Grenzen zu veranschaulichen, werden die

⁷⁰⁹ Vgl. dazu in diesem Kap. 7.1.3 „Qualitative Methodik in der Moralforschung“

⁷¹⁰ Vgl. Anhang „Artikel Weser-Kurier“

Vorgärten auf beiden Straßenseiten durch Zäune abgegrenzt.

In der zweiten Pretestphase wird ein Workshop mit Mitarbeiter/-innen der Universität Bremen durchgeführt. Das Setting und der Ablauf entsprechen den Workshops der vorliegenden Untersuchung. In der Pretestphase stellt sich heraus, dass sowohl nach der Konflikt- als auch nach der Lösungsphase Diskussionsbedarf entstand. Im Workshop an der Universität entsteht nach jeder Handlungsphasen Diskussionsbedarf. In den Workshops, die für die vorliegende Arbeit ausgewertet werden, wird diese Diskussionsphase optimiert. Die Beiträge der Teilnehmer/-innen in Konflikt- und Lösungsphase werden im Prozess auf Metaplankarten dokumentiert. In der anschließenden Diskussionsphase findet dann die Sortierung und Clusterbildung durch die Teilnehmer/-innen statt.

7.4.2.3 Durchführung

Der Ablauf einer Gruppendiskussion gliedert sich nach Friedrichs (1990, 252) in die Phasen

- Fremdheit
- Orientierung
- Anpassung
- Vertrautheit
- Konformität
- Abklingen der Diskussion⁷¹¹

In den Workshops mit dem ‚gegenständlichen Straßenmodell‘ werden diese Phasen berücksichtigt. Zur Überwindung der Fremdheit und um den Teilnehmer/-innen eine Orientierung zu geben, wird die Eröffnungsphase ausführlich gestaltet. In der ersten Handlungsphase am Modell sind Anpassungseffekte sichtbar. Sie äußern sich vor allem im gruppenspezifischen Tempo, mit den Gegenständen zu arbeiten. In der ersten Handlungsphase stellt sich in der Regel Vertrautheit zwischen den Teilnehmer/-innen ein, weil hier schon abweichende Ansichten eingebracht werden. Die erste Diskussionsphase unterstützt diesen Prozess. Eine Pause zwischen der Konflikt- und Lösungsphase dient ebenfalls der Vertrauensbildung. In den Abschlussphasen der Workshops ist erkennbar, dass die Teilnehmer/-innen zunehmend ihre Meinungen zu einem Gesamtbild bringen wollen. In den großen Gruppen geschieht dies in der Handlungsphase II zum Teil durch den Zusammenschluss von Kleingruppen. D.h. divergierende Ansichten werden im Dialog mit einer ähnlich denkenden Person angeglichen und zum Teil nicht in die große Gruppe eingebracht. Zum Teil werden divergierende Meinungen solange besprochen, bis es zu einem Konsens kommt. Zum Teil wird auch Konformität hergestellt, indem abweichende Meinungen einfach übergangen werden. Das Abklingen der Diskussion wird durch die Moderatorin geleitet. Den Teilneh-

⁷¹¹ Vgl. dazu auch Lamnek ebd., 151; zur Abschlussphase auch Nießen 1977

mer/-innen wird die Möglichkeit gegeben, ihre Eindrücke kurz zu schildern und gemeinsam einen Abschluss zu finden.

Die Workshops werden aufgeteilt in die Phasen:

1. **Einführung / Warming Up**

Vorstellung des Workshop-Themas und -Ablaufs, Vorstellung der Teilnehmer/innen.

In der Eröffnungsphase wird den Teilnehmer/-innen die Möglichkeit gegeben, sich mit den anderen Teilnehmer/-innen bekannt zu machen. Zu diesem Zweck stellen sich die Versuchsleiterin und die an der Untersuchung beteiligten weiteren Personen zuerst vor. Die Befragten werden in einem informellen Gespräch über die im Vorfeld stattgefundene Pretestphase in ihrem Stadtteil informiert.⁷¹² Dann erst stellen sich die Workshopsteilnehmer/-innen vor. Zur Orientierung für den Ablauf des Workshops wird den Teilnehmer/-innen eine standardisierte Instruktion vorgetragen. Da diese auch die Beschreibung der Gegenstände beinhaltet, werden sie aufgefordert aufzustehen, um sich diese anzusehen. Die Aufforderung zur Bewegung schon in der ersten viertel Stunde des Workshops dient der Aufwärmung der Teilnehmer/-innen für die Handlungsphase.

2a. **Handlungsphase I - Konfliktphase**

Darstellen der Konflikte im Straßenraum am Modell.

Der erste Teil der Gruppendiskussion ist durch Handlung am Modell gekennzeichnet. Die Frage lautete: „Welche Konflikte sehen Sie im Straßenraum?“ Generelle Konflikte, und nicht nur solche, die die Teilnehmer/-innen persönlich betreffen, werden am Modell dargestellt. Die Teilnehmenden werden explizit aufgefordert, die Konflikte im Modell gegenständlich aufzubauen.

2b. **Gesprächs- und Diskussionsphase I - Cluster- und Prioritätenbildung**

Sortieren und Systematisieren der genannten Konflikte an einer Metaplanwand, Entscheidung über Konfliktprioritäten

Alle Konflikte werden während der Handlungsphase von einer zweiten Person auf Metaplankarten protokolliert. Da in den Workshops 3 und 5 überwiegend gehandelt und erst einmal wenig gesprochen wird, ist es notwendig, die dargestellten Konflikte erst einmal abzufragen. Diese werden dann auch von den Teilnehmer/-innen systematisch beschrieben.

In vier der Workshops werden alle Metaplankarten (der zur Konfliktphase gehörenden Diskussionsphase) an einer Pinwand sortiert. Thematische Cluster werden gebildet und mit Überschriften versehen. Im Anschluss daran bilden die Teilnehmer/-innen Prioritäten für die Lösungsphase. Jede beteiligte Person bekommt drei Punkte, die sie auf ein oder mehrere Themen verteilen kann.

⁷¹² Vgl. dazu in diesem Kap. 7.4.2.2 „Pretest“

Im fünften Workshop (Stadt- und Verkehrsplaner/-innen) werden so viele Konflikte benannt, dass die Sortierung den Zeitrahmen überschritten hätte. Daher erfolgt in Anlehnung an Seifert (1995) die Clusterbildung nach anderen Regeln. Die Befragten bilden in einer Matrix unmittelbar Überschriften und setzen – wie die Teilnehmer/-innen der anderen Workshops – Prioritäten. Die Frage, die dahinter steht, war ‚Was sind die für Sie wichtigsten Konflikte?‘ So ist es möglich, sowohl alle drei Punkte auf einen Konflikt zu verteilen, als auch die Punkte unter verschiedene Themen zu verteilen.

3a. Handlungsphase II - Lösungsphase

Entwicklung von Lösungsansätzen für den Straßenraum am Modell

Die Fragestellung in der Lösungsphase lautet: ‚Welche Lösungen ergeben sich für diese Konflikte im Straßenraum?‘ Die Aufgabe lautet: ‚Gestalten sie die Lösungen nach ihren Vorstellungen am Modell‘. Der Ablauf der Lösungsphase entspricht dem Ablauf in der Konfliktphase.

3b. Gesprächs- und Diskussionsphase II

Abschließende Diskussion über das Gesamtbild

Der Übergang von der Lösungsphase zur Gesprächs- und Diskussionsphase II ist in der Regel fließend. Die Teilnehmer/-innen setzen sich und besprechen ihr Ergebnis abschließend. In den großen Gruppen (Workshop 3 und 5) werden die Teilnehmer/-innen aufgefordert, der Reihe nach einen abschließenden Kommentar abzugeben.

4. Feedback und Verabschiedung

Zum Ende des Workshops werden die Teilnehmer/-innen verabschiedet und haben die Gelegenheit, ihr Feedback über die Arbeit am Modell einzubringen.

7.4.2.4 Interventionen während des Workshops

Die Interventionen werden in den Workshops der vorliegenden Untersuchung an den Untersuchungsgegenstand und das Design angepasst. Charakteristisch für den Verlauf der Workshops ist, dass in der Konfliktphase schon Lösungsansätze genannt werden und in der Lösungsphase Konflikte aktualisiert werden. Die Moderatorin erinnert die Teilnehmer/-innen in diesen Fällen daran, sich an die Vorgabe zu halten. Wenn ein Thema sehr lange bearbeitet wird und in einen sich wiederholenden Zyklus von Äußerungen übergeht, fasst die Moderatorin im Verständnis von Witzel (ebd.) das Gesagte zusammen und fragt nach ergänzenden Meinungen, um das Thema einzugrenzen.

Der Einsatz von Fragen lehnt sich an den von Witzel (1982, 98) für Interviews festgelegten Einsatz von „Sondierungsfragen“ an. Allgemeine Sondierungsfragen sollen dem narrativen Fluß und der Gewinnung von Material dienen. Dazu können Fragen nach Details, Frage nach den Erfahrungen und Fragen, die die

Sozialisation betreffen gestellt werden. Ziel der allgemeinen Sondierungsfragen ist, den Befragten die Selbstverständlichkeit der Aussagen zu nehmen und damit die Explikationen zu fördern, ohne dass eine spezifische Richtung durch die Moderatorin angegeben wird.⁷¹³

In den Workshops werden auch „spezifische Sondierungsfragen“ (Witzel 1982, 98) eingesetzt. Sie haben eine verständnisgenerierende Funktion. Sie dienen als kognitive Strukturierungshilfe und der Verständniskontrolle. Spiegelungen – spezifische Sondierungsfragen – durch die Moderatorin in den Workshops der vorliegenden Untersuchung vermitteln den Befragten das Gefühl, ernstgenommen zu werden. Nach Mayring (1993) tragen spezifische Sondierungsfragen zu einer angenehmen Gesprächssituation bei und demonstrieren die Verständnisbereitschaft der Forschenden. Nachfragen und Verständnisfragen durch die Beteiligten werden ebenfalls zugelassen.

Das Kriterium *Voice* nach Schmidt (1993) beinhaltet, den Beteiligten in der Untersuchung weitestgehend die Möglichkeit zur gleichberechtigten Kommunikation und Kooperation zu geben, denn alle Beteiligten sollen eine Stimme haben. D.h., im Verständnis von Renn (1996, 11) werden alle an der Untersuchung Beteiligten darin unterstützt, ihre Vorstellungen vorzutragen.⁷¹⁴ Die Moderatorin der vorliegenden Untersuchung begleitet die Gruppendiskussion daher nach der Vorgabe von Lamnek (1995, 154). Sie geht sowohl direktiv als auch non-direktiv vor, denn zurückhaltende Teilnehmer/-innen werden im Verlauf der Diskussion gezielt angesprochen und animiert, ihre Ansicht kund zu tun.

Während der Workshops wird zudem das Fairnesskriterium der *Transparenz* nach Schmidt (1993) berücksichtigt. Regelungen und Entscheidungen über das Miteinander in der Gruppe werden durch die Handlungen der Gruppenteilnehmer/-innen vorgegeben. Die Moderatorin bestimmt nur die Aufgabenstellung, nämlich in der Konfliktphase Konflikte aufzuzeigen und in der Lösungsphase Lösungen zu erarbeiten. Im Rahmen dieser Vorgabe können sich die Teilnehmer/-innen der Workshops frei zueinander verhalten. Beiträge einzelner Teilnehmer/-innen der Workshops können jederzeit von den anderen hinterfragt werden und sind zudem am gegenständlichen Straßenmodell sichtbar.⁷¹⁵

7.4.2.5 Auswahl der Workshop-Teilnehmer/-innen

Für die Auswahl der Workshopsteilnehmer/-innen empfiehlt es sich nicht, Polarisierungen in beispielsweise nicht-motorisierte und motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen, Außenstehende (Nicht-Anwohner) und Betroffene (Anwohner) sowie ‚schwache‘ und ‚starke‘ Verkehrsteilnehmer/-innen als einzige Kriterien zugrunde zu legen. Zentrale soziodemographische Merkmale der sozialen Lage wie Alter, Geschlecht, Bildungsniveau, Besitzstand, d.h. die Verfügbarkeit eines Autos und der Besitz einer Wohnung oder eines Hauses werden berücksichtigt. Die erste Idee, zusätzlich zu den klassischen Kategorien ‚Milieu‘ und ‚Schicht‘ sowie die Kategorie ‚Gender‘ und vor allem eine kulturelle Distinktion zu berücksichtigen,

⁷¹³ Vgl. Witzel 1982

⁷¹⁴ Vgl. dazu Kap. 5.3 „Diskursethik“

⁷¹⁵ Vgl. dazu in diesem Kap. 7.2.3.1 „Charakteristische Merkmale gegenständlicher Modelle“

sichtigen, wird verworfen. Letztere bezieht plurale Lebensstile mit ein. Lebensstile weisen, gerade bezogen auf die Bereitschaft zu ökologischem Verhalten, eine zunehmende Differenzierung im Rahmen gesellschaftlicher Veränderungsmuster auf.⁷¹⁶ Allerdings zeigt sich im Rahmen der Erhebung, dass es nicht möglich bzw. zu aufwendig ist, verschiedenste Lebensstilgruppen im Verständnis von Bourdieu (1982/87), die zudem unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen, herauszufiltern. Dazu wäre entweder eine breiter angelegte Stichprobe erforderlich gewesen oder der Einsatz eines Schneeballverfahrens in den unterschiedlichen sozialen Milieus. Dies entspricht den Empfehlungen von Lamnek (1995). Nach Lamnek (1995) findet die *Auswahl der Personen* in der qualitativen Forschung, im Gegensatz zum Zufallsprinzip in der quantitativen Forschung, anhand von Kriterien statt, die aufgrund von Beobachtungen und wissenschaftlich-theoretischen Vorarbeiten festgelegt werden. Der Forschungsprozess verläuft auch in Bezug auf die Auswahl der Untersuchungspersonen sukzessiv und prozedural, weil sie im Feld, d.h. im Alltagsrahmen oder Alltagssituationen überprüft und erweitert werden. Lamnek (1995, 21 ff.) spricht von einem theoretical sampling der Populationsauswahl. Zuerst wird eine extreme oder ideale Handlungsfigur ausgewählt, die weiteren Handlungsfiguren werden dann nach jeweiligen Kriterien sondiert (z.B. spezifischer Andersartigkeit).

Für die vorliegende Untersuchung wird auch die Idee, zwei Wohnquartiere (bzw. Straßenzüge in unterschiedlichen Stadtteilen) mit sozio-ökonomischen Unterschieden zu wählen, verworfen. Zwar wäre es auf diese Weise möglich gewesen, den Einfluss sozio-ökonomischer Differenzen auf die Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen von Bürger/-innen zu erheben, allerdings wird in der Literatur der Wirkungsraum dieser Kategorie strittig diskutiert.⁷¹⁷ Loos/Schäffer (2001, 44 ff.) empfehlen die Auswahl der Gruppe als Realgruppe. Dabei ist zentral, dass die beteiligten Versuchspersonen und die Forschenden eine empathische Haltung gegenüber dem Inhalt der Befragung haben. Ziel der Gruppendiskussion ist nach Bortz/Döring (1995, 222) die Breite der Variationen und Überzeugungsstärke von einzelnen Meinungen und Einstellungen zu einem bestimmten Thema zu eruieren. Die eben genannten Autoren geben in diesem Sinne die Homogenität der Gruppe als wesentliches Merkmal an (z.B. Status, Sprache). Heterogene Gruppen sind dann zu wählen, wenn bzgl. des Themas ein breites Spektrum an Meinungen vermutet wird. Deswegen werden in der Gruppendiskussion der vorliegenden Untersuchung sowohl homogene als auch heterogene Gruppen zusammengesetzt.⁷¹⁸ Deswegen wird für die vorliegende Untersuchung ein Wohnquartier in der bremischen Neustadt mit einer vermutlich heterogenen Anwohner/-innenstruktur ausgewählt. Ein gemischtes soziales, sozio-ökonomisches und multikulturelles Milieu wird vorgefunden. Dies trifft ebenfalls auf die ausgewählte Nebenstraße, deren Anwohner/-innen für die Teilnahme an der Untersuchung gewonnen wurden, zu. Sie zeichnet sich durch das o.g. Mischmilieu aus.

⁷¹⁶ Dabei wird auf Lebensstil Differenzierungen einerseits nach Bourdieu (1982/87) andererseits nach ökologischen Typisierungen (vgl. Reusswig 1994) zurückgegriffen.

⁷¹⁷ Vgl. dazu Kap. 3.6 „Kategorien sozialer Ungleichheit“

⁷¹⁸ Vgl. ausführlicher zur Zusammensetzung der Gruppe Lamnek 1995, 176 ff.

Durch die Aufgabenstellung sind bestimmte Kriterien, wie unterschiedliche Verkehrsmittelnutzungen, vorgegeben; Personen mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen sollen beteiligt werden. Diese Anforderung beinhaltet für die Beteiligung, dass Personen, die verschiedenen

- Mobilitätsgruppen (Autofahrer/-innen, Fahrradfahrer/-innen und Fußgänger/-innen)
- Lebenspassagen und Haushaltstypen (Eltern, Singles, Rentner etc.)
- Kohorten (Altersgruppen)
- Geschlecht
- Bildungsniveau
- Besitzstandsverhältnisse (,Eigentum' und ,Wohnen zur Miete')

angehören, vertreten sind.

Eindeutige Einteilungen in eine Verkehrsmittelwahlgruppe lassen sich in der Regel nicht vornehmen. Die meisten Befragten geben an, der Gruppe der ,Mischnutzer' anzugehören. Die Verkehrsmittel, die sie nutzen, werden in dem Fragebogen angegeben.

Für die Auswahl der Teilnehmer/-innen steht das Ziel im Vordergrund, Anwohner/-innen einer Straße für das Untersuchungsvorhaben zu gewinnen. Zu diesem Zweck werden Anwohner/-innen einer Wohn- und Nebenstraße an ihrer Haustür über das Untersuchungsvorhaben informiert und zu einem dreistündigen Workshop in ihrem Wohnquartier eingeladen.

Zur Vertrauensbildung wird den Anwohner/-innen zuerst ein Zeitungsartikel über das Untersuchungsvorhaben präsentiert. Im Vorfeld der Untersuchung wird in dem gleichen Stadtteil das Modell eingeführt.⁷¹⁹ Die Besucher/-innen haben auf dem Stadtfest die Möglichkeit, ihre Verteilungsvorstellungen direkt am Modell darzustellen. Da die lokale Presse mit Bild von diesem Ereignis berichtet, bietet es sich an, den potentiellen Workshopteilnehmer/-innen der vorliegenden Untersuchung diesen Artikel zu präsentieren.

Nachdem die Bereitschaft zur Teilnahme an einem dreistündigen Workshop geklärt ist, werden verschiedene Daten der Teilnehmer/-innen aufgenommen.⁷²⁰ Es wird der Termin vereinbart. Zur Erinnerung erhalten die Teilnehmer/-innen ein Anschreiben und im Nachhinein eine Terminbestätigung per Post.⁷²¹ Insgesamt werden 55 Anwohner/-innen an ihrer Haustür angesprochen. Etwa 40 Personen sagen verbindlich zu. Verteilt auf die vier Workshops mit Bürger/-innen erscheinen 30 der Personen, die zugesagt haben.

Die Forscherin geht zu unterschiedlichen Zeiten (vormittags und am späten Nachmittag) in die Wohnstraße. Ziel ist es, Bürger/-innen, die sich in unterschiedlichen Lebenssituationen (Berufstätigkeit, Ar-

⁷¹⁹ Vgl. dazu in diesem Kap. 7.4.2.2 „Pretest“

⁷²⁰ Vgl. Anhang „Kurzfragebogen“; vgl. auch Kap. 8.3.1 „Soziodemografische Daten“

⁷²¹ Vgl. Anhang „Anschreiben an die Teilnehmer/-innen“

beitslosigkeit etc.) befinden, anzutreffen. Bezüglich der soziodemografischen Daten soll ein breites Spektrum angesprochen werden. Deswegen spricht die Forscherin an einem frühen Samstagnachmittag zusätzlich die Bürger/-innen an. Der öffentliche Straßenraum ist zu dieser Zeit belebt, weil dort Anwohner z.B. ihre Autos putzen oder im Vorgarten tätig sind.

Da trotz der Zusage der Anwohner/-innen einige Workshops mangels Teilnehmer/-innen nicht stattfinden können, werden per Schneeballverfahren weitere Workshops initiiert. Die Gruppe der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen werden ebenfalls im Schneeballverfahren sowie durch Weiterempfehlung zusammengesetzt. Somit ergeben sich folgende Workshopkonstellationen:

- 2 Workshops mit Anwohner/-innen einer Bremer Wohn- und Nebenstraße
- 1 Workshop mit Bremer Bürger/-innen aus dem gleichen Stadtteil
- 1 gemischter Workshop mit einer Anwohnerin der obengenannten Straße, Anwohner/-innen verschiedener Bremer Stadtteile und Nicht-Bremer/-innen
- 1 Workshop mit Stadt- und Verkehrsplaner/-innen aus Bremer Verbänden, Behörden und der Wirtschaft

In den Jahren 1998 bis 2000 werden fünf Workshops mit insgesamt 43 Teilnehmer/-innen durchgeführt. An vier der Workshops nehmen Bürger/-innen teil, ein Workshop setzt sich aus Stadt- und Verkehrsplaner/-innen zusammen, die entweder in einer Behörde oder einem Interessenverband tätig sind. Insbesondere werden Akteure aus den Bereichen ‚Umwelt‘ und ‚Soziales‘ sowie Verkehrsplanung einbezogen, deren Verantwortungsfeld einen spezifischen Bezug zur Planung und Bebauung städtischer Wohnquartiere aufweist. Die Ergebnisse der Workshops mit den Bürger/-innen zeigen, dass nicht nur die Straßengestaltung eine Rolle spielt, sondern auch die Aspekte ‚Sicherheit‘ und die ‚Regelungen der (Müll-)Entsorgung‘ von zentraler Bedeutung sind. Vertreter/-innen der Polizei und der Entsorgungsbetriebe werden deswegen ebenfalls zu dem ‚Planer-Workshop‘ eingeladen. Die Gewinnung dieser Gruppe erfolgte durch telefonische Ansprache.

7.4.2.6 Datenmaterial

Zur Einordnung der Ergebnisse des Workshops wird ein kurzer Fragebogen verwendet.⁷²² Darin werden soziodemographische Daten erhoben sowie Daten zur Verkehrsmittelnutzung und zu vorhandenen Fortbewegungsmitteln im Haushalt. Der kurz gehaltene Fragebogen wird für eine Differenzierung der Anwohnerschaft in verschiedene Mobilitäts- und Altersgruppen bereits beim ersten Kontakt an der Haustür ausgefüllt.

Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen erhalten eine längere Fassung des Fragebogens.⁷²³ Zusätzlich zu den persönlichen Daten geben sie z.B. über ihre Verkehrsmittelwahl im beruflichen Kontext Auskunft.

⁷²² Vgl. Anhang

⁷²³ Vgl. Anhang

Diese zusätzlichen Fragen werden erhoben, um Konvergenzen bzw. Diskrepanzen zwischen beruflicher und privater Verkehrsmittelwahl professioneller Planer/-innen auswerten zu können. Außerdem ist es von Interesse, ob die beruflichen Themenfelder (z.B. ‚integrative Verkehrsplanung‘ oder ‚Planung des Straßenleitsystems‘) mit dem privaten Mobilitätsverhalten übereinstimmen oder davon unabhängig sind.

Etwaige Diskrepanzen oder Konvergenzen zwischen beruflichem und privaten Mobilitätsverhalten sollen anschauliche werden, um ggf. in die Interpretation einzufließen.

Für die Auswertung der Ergebnisse der Untersuchung liegt folgendes Datenmaterial vor:

1. Ergebnisprotokoll
der auf Metaplan festgehaltenen Konflikte und Lösungsansätze
2. Transkription der verbalen Äußerungen der Workshops
3. Photographien der Ergebnisse am Modell
4. Videoaufnahmen
5. Fragebogen

Im Wesentlichen wird das transkribierte Textmaterial ausgewertet. Die Photos und das Videomaterial dienen zum Verständnis des Textmaterials. Sie werden zur Veranschaulichung der Konflikt- und Lösungsszenarien genutzt. Ergänzungen, die in den gestalteten Szenarien erkennbar werden, aber nicht aus dem Text hervorgehen, werden bei der Ergebnisdarstellung berücksichtigt.

7.4.3 Inhaltsanalytische Auswertung

Die Auswertung des Textmaterials erfolgt nach den Regeln der inhaltsanalytischen Methode. Die Auswertung des Textmaterials orientiert sich zuerst an Mayrings (1993, 89) „*Ablaufmodell strukturierenden qualitativer Inhaltsanalyse*“. Dies wird um Schritte des Codierungsprozesses nach Kuckartz (1995, 37 f.) ergänzt, dessen methodischer Hintergrund durch die „verstehenden Deutung“ von Weber (1964, 4) geprägt ist.

Da die Autoren die Vorstufen der Auswertung auf unterschiedlichem Niveau darstellen, wird im Folgenden die Zusammenschau der einzelnen Auswertungsschritte dargestellt.

1. *Transskription des Textmaterials* (Kuckartz 1995, 37)
2. *Paraphrasierung* der Texte nach den Regeln der zusammenfassenden Inhaltsanalyse (Mayring 1997, 59 f.). Festlegung thematischer Sequenzen im Text.
3. *Festlegung der Strukturierungsdimensionen und Ausprägungen* theoriegeleitet nach Mayring (1993,

ebd.): Dies wird im Verständnis von Kuckartz (ebd.) viertem Schritt im Codierungsprozess - der Entwicklung von Codes - in ein System thematischer Kategorien und Variablen umgesetzt.

4. *Formulierung von Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln* zu den einzelnen Kategorien und Variablen (Mayring ebd.)
5. *Interpretation jedes Textes durch Zuordnung von Codes zu Textsegmenten* (vgl. Kuckartz ebd.). Bei Mayring (ebd.) wird empfohlen, Fundstellen aus dem gegebenen Material zu selektieren. In der vorliegende Auswertung werden alle Textsequenzen⁷²⁴ den Textsegmenten zugeordnet.
6. *Ergebnisaufbereitung in statistisches Datenmaterial* (Häufigkeitsanalyse) und *Differenzierung des inhaltlichen Materials*: Die Überarbeitung und Revision des Kategoriensystems wurde an verschiedenen Stellen des Codierungsprozesses durch den Diskussionsprozess der Codierer untereinander angestoßen, erfolgte also prozessgesteuert.

Das Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ bietet lediglich Ansätze in Bezug auf die dann erwähnten erforderlichen Kategorien, die nachhaltiges Verhalten idealtypischer Weise ausmachen sollen. Die Kategorien bleiben jedoch schemenhaft. Sie werden probeweise für die Auswertung ausformuliert. Die Herausforderung an die Forscherin besteht darin, für den Codierungsprozess zuerst zu formulieren, wie in idealtypischer Weise nachhaltiges Verhalten in Bezug auf die genannten Aspekte definiert werden kann.

Die Formulierung von Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln erfolgt daher prozesshaft in zwei Schritten. Zuerst werden theoriegeleitet Hypothesen aufgestellt und mit Ankerbeispielen belegt. Die ausgearbeiteten Definitionen und Ankerbeispiele werden im zweiten Schritt durch das konkrete Textmaterial ersetzt und reformuliert.⁷²⁵

Um die Genauigkeit des Codierungssystems zu überprüfen, wird dieser Prozess von zwei unabhängigen und geschulten Personen vorgenommen. Der Vergleich der jeweils vorgenommenen Codierungen bestätigt im Wesentlichen die Genauigkeit der Kategorien und Variablen, die schon im ersten Definitionsschritt erstellt werden. Lediglich einzelne Streichungen von Codes und Ergänzungen sind Ergebnis des Auseinandersetzungsprozesses.

7.4.3.1 Auswertungsschritte

Zur Auswertung der Daten wird ein computergestütztes Textanalyse Programm – Winmax – verwendet.

Der Codebaum wird im ersten Schritt theoriegeleitet entwickelt. Im Codierungsprozess werden die Codes – insbesondere die Variablen der Kategorie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘ - aus den Daten gewonnen.⁷²⁶ In Winmax wurden Textsegmente markiert. Diese wurden nach Themen erstellt. Mehrfachcodierungen werden vorgenommen. Der Wechsel von einem Segment in ein neues wechselte, wenn

⁷²⁴ Wie bei Kuckartz (ebd.) Schritt vier und fünf vorgegeben

⁷²⁵ Vgl. Anhang

⁷²⁶ Vgl. dazu Kuckartz 1995, 26 ff., Mayring 1988, 41 ff.

ein neues Thema angesprochen wird.

Da der Codebaum auf Basis der im erstens bis sechsten Kapitel erörterten Theorie erstellt wird, fehlen konkret thematische Zuordnungen zu einzelnen ‚Umweltthemen‘ im Codebaum. Die spezifischen Themen des Anwendungsfeldes, z.B. die Müll- oder Parkproblematik, werden erstens im Prozess der Paraphrasierung durch Überschriften gekennzeichnet und zweitens als Memos an jedes Textsegment geheftet. Memos haben den Charakter von gelben Post-it’s. Es sind Anmerkungen, die an den Textrand geheftet werden können. Darin werden sowohl die anwendungsspezifischen Überschriften festgehalten als auch besondere Merkmale und Anmerkungen über den Inhalt der Codes und über Zusammenhänge zwischen Codes.⁷²⁷

Das computergestützte Textanalyseprogramm beinhaltet vielschichtige Möglichkeiten z.B. der statistischen Verknüpfung an die soziodemographische Daten.⁷²⁸ Diese Funktion wird nicht in allen Funktionen genutzt, da durch die Methode Gruppendiskussion soziodemografische Einzelzuordnungen nicht hergeleitet werden können. Die Möglichkeit der Gewichtungen von Aussagen - beispielsweise verschiedener emotionale Ausprägungen – wird nicht verwendet, weil einer Skalierung für die Beantwortung der Fragestellung nicht dienlich ist. Zudem ist das Codiersystem komplex angelegt und kann auf diese Weise von zusätzlichen Informationen reduziert werden. Stattdessen werden die Variablen zuerst in die Ausprägungen neutral, positiv und negativ differenziert. Dabei zeigt sich allerdings, dass die Ausprägung ‚neutral‘ – im Sinne von erwähnt aber nicht bewertet – tendenziell mit der Ausprägung ‚positiv‘ als registrierbar übereinstimmt. Diese Ausprägungen ‚neutral‘ und ‚positiv‘ werden für die Ergebnisaufbereitung deswegen in den meisten Fällen zusammengefasst.

Das Textanalyse-Programm dient im Rahmen der Untersuchung als Stütze zur inhaltsanalytischen qualitativen Auswertung. Zusätzlich werden Häufigkeitsauszählungen vorgenommen, um im Verständnis der typologischen Datenanalyse von Weber (1964) und Schütz (1971/27) Muster sowie soziale Regeln, zu erkennen. Die Gesamtauswertung und das Verstehen der Einzelergebnisse der Workshops wird durch die Zahlen systematisiert.⁷²⁹

⁷²⁷ Vgl. ausführlicher zur Memofunktion Kuckartz 1995, 31 f.

⁷²⁸ Vgl. ausführlicher dazu ebd. 32 f.

⁷²⁹ Vgl. dazu ausführlich ebd. 34 ff.

8 Ergebnisse der Untersuchung ,Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘

8.1 Kapitelübersicht

Im vorliegenden Kapitel 8 ,Ergebnisse der Untersuchung Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ werden die Ergebnisse verschiedener Auswertungsschritte dargestellt.

Im *ersten Abschnitt* des vorliegenden Kapitels werden die *Auswertungskategorien* vorgestellt. Sie wurden in Anlehnung an die im theoretischen Teil der vorliegenden Studie erarbeiteten Theorien, entwickelt und bilden das Grundgerüst für die inhaltsanalytische Auswertung.

Im *zweiten Teil ,Teilnahme an der Untersuchung‘* werden die soziodemografischen Daten der Befragten zusammengefasst. Ferner wird eine Übersicht über die Verkehrsmittelnutzung und den –besitz verschiedener Fahrzeuge der Befragten, die unterschiedlichen Mobilitätsgruppen angehören, gegeben.

Im *dritten Teil* des vorliegenden Kapitels erfolgt eine *themenspezifische Auswertung der Ergebnisse*. Im Auswertungsprozess konnten verschieden Schwerpunkte, wie Themen ,rund ums Auto, ,rund um Müll und Straßenreinigung‘ ,rund um den Gehweg‘ herausgearbeitet werden. Charakteristische Aussagen über diese Themen in den Workshops werden dargestellt und Unterschiede zwischen Workshops werden herausgestellt. Eine Einordnung jedes Themas u.a. in die spezifischen Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen findet in Anlehnung an die Auswertungskategorien statt.

Zum *Ende dieses Kapitels* wird eine themenunabhängige Einordnung anhand von Häufigkeitsauswertungen vorgenommen. Die *„Auswertung der Kategorie“* beinhaltet eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse aller Kategorien und Variablen.

Die zusammenfassende Darstellung und theoretische Einordnung der Ergebnisse wird im folgenden Kapitel 9 ,Einordnung der Ergebnisse‘ vorgenommen.

8.2 Auswertungskategorien

In Anlehnung an den in Kapitel 1-6 dargelegten Theorien Verständnis des Leitbildes ,Nachhaltiger Entwicklung‘, der Umweltbewusstseins- und -verhaltensforschung, sowie der Gerechtigkeits- und Fairnessforschung werden zunächst folgende theoriegeleitete Kategorien differenziert:

1. Aspekte der Wohn- Lebens- und Mobilitätsqualität
2. Gerechtigkeitsprinzipien

3. Schuld- und Verantwortungszuschreibungen

- *Leittragende bzw. Betroffene*
- *Schuldige*, d.h. Verantwortliche für die jeweils erörterten Konflikte
- *Verantwortliche für Veränderungen bzw. Retter*,

4. Fairness: Maßnahmen und Verfahren

5. Nachhaltigkeitsstrategien

Innerhalb der Kategorien ‚Aspekte der Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität‘ und ‚Nachhaltigkeitsstrategien‘ werden in der vorliegenden Untersuchung Bezüge zum Umwelthandeln und zur Bewertung der Umweltqualität des Wohnumfeldes hergestellt. Die drei weiteren Auswertungskategorien ‘Verteilungsprinzipien’, ‚Schuld- und Verantwortungszuschreibungen‘ sowie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘ dienen der Einordnung der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen der Befragten in der Untersuchung. Vergleiche zwischen den Ergebnissen der Gruppen werden in der Auswertung dargestellt und interpretiert. Die Variablen der Kategorien werden in positive und negative Bewertung unterteilt.⁷³⁰ Nur wenige Ausnahmen weichen von dieser Differenzierung ab.

Als zentral ist die Kategorie ‚Schuld und Verantwortungszuschreibungen‘ zu verstehen; diese verläuft quer zu allen anderen Kategorien, weil fraglich ist, wem Wohn- und Lebens- und Mobilitätsqualität zugesprochen wird; wer für das Fehlen dieser Kategorie verantwortlich gemacht wird und wer letztlich nach Ansicht der Befragten etwas zur Veränderung beitragen soll.

Für die Auswertung wird anhand der im Kapitel 6 ‚Fazit und Fragestellung für die Erhebung von Verteilungskonflikten im Straßenraum‘ entwickelten Fragen Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen herausgearbeitet. Dazu findet ein Vergleich zwischen allen Workshops, d.h. sowohl der Bürger/-innen untereinander als auch zwischen Bürger/-innen sowie und Stadt- und Verkehrsplaner/-innen statt.

8.2.1 Kategorie: Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität

In der vorliegenden Untersuchung werden Aspekte der ‚Wohn- und Lebens- und Mobilitätsqualität‘ in einer Straße herausgearbeitet. Ziel ist es zu prüfen, wie die Chancen die ‚Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität‘ zu verwirklichen im Straßenraum verteilt sind und welche Motive den Ausführungen der Befragten zugrunde liegen. Diese Kategorie beinhaltet die Variablen:

- Sicherheit und Angstfreiheit (positiv und negativ)
- Physische Gesundheit und Recht auf Leben (positiv und negativ)

⁷³⁰ Ausnahmen bilden z.B. die Variable Gemeinwohl, die Variablen der Kategorie ‚Schuld- und Verantwortungszuschreibungen‘ sowie die meisten kooperativen Maßnahmen der Kategorie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘.

- Sinnlich-ästhetisch anregende Umgebung (positiv und negativ)⁷³¹
- Kommunikationsraum (positiv und negativ)
- Mobilität und (Abstell-)Fläche (positiv und negativ).

Die Auswertungsaspekte orientieren sich an den im Kapitel 1 dargestellten ‚Rechten auf Lebensqualität‘ der International Commission on Life Quality (1998), die auf den Schwerpunkt ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ angepasst wurden.⁷³² Die Aspekte Rechte zur Verwirklichung der Lebensqualität und Bewertungen bezüglich der Umweltqualität sind darin enthalten.

Durch die Variable ‚Sicherheit und Angstfreiheit‘ wird in der Konfliktphase erfasst, welche Personengruppen nach Ansicht der Befragten in ihrer Sicherheit bedroht und welche Gruppen für die Bedrohung verantwortlich sind. In der Lösungsphase wird formuliert, wie und durch wen Sicherheit und Angstfreiheit im Straßenraum hergestellt werden kann. Die Variable ‚physische Gesundheit und Recht auf Leben‘ wird in der vorliegenden Untersuchung auf die *körperliche Gesundheit* und auf das Recht auf Leben beschränkt. Sie überschneidet sich mit der erstgenannten Variable in einigen Fällen, weil durch bestimmte Bedrohungen im Straßenraum nicht nur die Sicherheit beeinträchtigt wird, sondern auch die Gesundheit und das Leben von Personen gefährdet ist. Insofern beziehen sich die Teilnehmer/-innen, wenn diese Variable codiert wird, auf ausgeprägtere Bedrohungen als bei der Variable Sicherheit und Angstfreiheit.

Die Frage der Verteilung der Chance, in einer sinnlich-ästhetisch anregenden Umgebung zu leben, ist ein Aspekt, der die Lebensqualität maßgeblich beeinträchtigt. Die Variable ‚sinnlich-ästhetisch anregende Umgebung‘ beinhaltet alle Aspekte, in denen sich die Teilnehmer/-innen in ihrer sinnlichen und ästhetischen Wahrnehmung beeinträchtigt fühlen, oder diese verbessern wollen. Eine sinnlich anregende Umgebung ist für die Entfaltung der Persönlichkeit und das Wohlbefinden, d.h. für die Wohn- und Lebensqualität von Bedeutung.

Der Aspekt ‚Recht auf Raum‘ bezieht sich in der Untersuchung über Verteilungskonflikte im Straßenraum nicht nur auf die Fläche, die einer Mobilitätsgruppe für ihre Bewegung oder zum Abstellen ihres Verkehrsmittels zur Verfügung steht (wie in der Variable ‚Mobilität und (Abstell-)Fläche‘ codiert wird), sondern auch auf den Raum für Kommunikation als ein soziales menschliches Bedürfnis. Wenn letztgenanntes Bedürfnis geäußert wird, wird dies unter der Variable ‚Kommunikationsraum‘ codiert.

8.2.2 Kategorie: Gerechtigkeitsprinzipien

Die Kategorie ‚Gerechtigkeitsprinzipien‘ bildet den Kern der vorliegenden Untersuchung. Dabei sind die Untersuchungsfragen leitend:

⁷³¹ Diesen Aspekt führe ich ein, weil fraglich ist, inwiefern den Befragten eine sinnlich anregende Umgebung wichtig ist (Zusammenhang mit Leiblichkeitsthese).

⁷³² Vgl. dazu Kap. 1.2.2 „Die Verbindung der Säulen ‚Ökologie‘ und Soziales“ und 1.2.3.1 „Ziele und Indikatoren“.

1. ob konsistente Gerechtigkeitsvorstellungen ausfindig zu machen sind oder ob sich subjektive und divergierende Gerechtigkeitsvorstellungen nachweisen lassen, die die Bereitschaft beeinflussen, Verantwortung für die Gestaltung des Straßenraumes zu übernehmen.
2. ob in verschiedenen Handlungsfeldern unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien auszumachen sind oder ob in allen Handlungsfeldern die gleichen Prinzipien zur Verteilung des Straßenraumes herangezogen werden.
3. ob Gerechtigkeitsvorstellungen in Abhängigkeit vom Kontext, d.h. situativen Faktoren und den Werten oder Normen der Bezugsgruppe formuliert werden oder ob Varianten rational abgewogene Urteile in den Äußerungen der Befragten im Vordergrund stehen.

Folgende Gerechtigkeitsprinzipien werden unterschieden, um die Gerechtigkeitsvorstellungen verschiedener Interessengruppen im Straßenraum herauszuarbeiten.

- Orientierung am Eigeninteresse
- Orientierung an der Fürsorge für Andere
- Gemeinwohlorientierung
- Orientierung am Gesetz und an vorherrschenden Normen
- Partikulare Interessen
- Besitzstandsgerechtigkeit
- Leistungsgerechtigkeit
- Absolute Gleichheit
- Verursacherprinzip
- Freiheitsprinzip

Analog der Theorie Kohlbergs (1984) beinhaltet die Variable ‚*Eigeninteresse*‘ die Orientierung am individuellen instrumentellen Zweck und am Austausch. Dollase (1998/1999) benennt die Orientierung an Eigeninteressen mit dem Begriff ‚Egoprinzip‘. Dieses Prinzip geht mit einer ‚Wettbewerbsorientierung‘ einher. Aussagen, die dieser Kategorie zugeordnet werden, können das ‚Selbstverantwortungsprinzip‘ beinhalten, nach dem jeder für sich eintreten sollte und nicht für die anderen. Auch das Recht der uneingeschränkten individuellen ‚Nutzenmaximierung‘ bzw. das ‚Profitmaximierungsprinzip‘ gehören dieser Variable an. Nach dem Verständnis Adam Smiths steht dahinter, dass dem Gemeinwohl am besten gedient ist, wenn jeder seine eigenen Interessen verfolgen und anstreben, den größten Gewinn für sich erzielen kann. Die eigenen Bedürfnisse (und Interessen) werden mittels dieser Variable in den Vordergrund gestellt. Dabei hat jeder das Recht frei zu agieren, wenn damit andere nicht eingeschränkt wer-

den.⁷³³

Im Gegensatz zum Prinzip der Orientierung an Eigeninteressen steht die Variable ‚Orientierung an der Fürsorge für Andere‘. Das Prinzip, Fürsorge für andere zu übernehmen, dient Personen als Vorbild im Sinne der ‚Orientierung an Konventionen‘ (vgl. Gilligan 1996/84), wonach Personen unabhängig von ihren eigenen Interessen die Bedürfnisse anderer mitdenken. Gilligan (1996/84) bezeichnet diese Orientierung als Phase der ‚konventionelle Stimme‘, die mit der ‚Tugend der Selbstaufopferung‘ einher geht. Die Personen haben im ‚konventionellen Entwicklungsstadium‘ zwar eine eigene Meinung, sie können diese aber nicht direkt äußern, weil sie sich verpflichtet fühlen, auf die Gefühle und Bedürfnisse anderer Rücksicht zu nehmen.

Dollase (1998, 1999) stellt die *erhöhte Bereitschaft, Verantwortung für andere zu übernehmen als Tugend* heraus, die im Sinne des Leitbildes Nachhaltige Entwicklung erforderlich ist. Damit geht einher, dass Personen sich tendenziell als bescheiden und selbstlos gegenüber eigener Bedürfnisse erweisen.

Zur Einordnung der Gerechtigkeitsvorstellungen kommt es auf die Ausprägung der Variable an. Eine extreme Ausprägung dieser Auswertungskategorie ist gegeben, wenn im Sinne selbstlosen (altruistischen) Verhaltens ausschließlich andere berücksichtigt werden. Dieses Ergebnis weist dann u.a. auf sozial erwünschtes Verhalten hin. Eine andere Facette der Orientierung an Fürsorge für andere ist gegeben, wenn die Bedürfnisse anderer, vor allem benachteiligter Personengruppen, wie Kinder, Senior/-innen und Behinderte besondere Berücksichtigung finden. Hier werden Schuld- und Schamgefühle wirksam, die zur Übernahme von Verantwortung führen.⁷³⁴

Im Hinblick auf die Untersuchung ist auch von Interesse, ob und in welchen Bereichen die Variable ‚partikulare Interessen‘ eingeordnet werden kann. Die Einführung dieses Gerechtigkeitsprinzips erfolgt in Anlehnung an die Kommunitaristen Sandel (1982) und McIntyre (1987).⁷³⁵ Wenn partikulare Interessen verfolgt werden, bedeutet dies, z.B. dass die Interessen des nahen Nachbarschaftskreises, der Familie oder anderer Bezugskreise in den Vordergrund gestellt werden. In der vorliegenden Untersuchung wird geprüft, ob die Befragten sich als solidarisch und loyal mit den Interessen und Zielen der Nachbarschaft erweisen und durch diese Solidarität anderen Personenkreise (z.B. Bewohnern anderer Städte oder Wohnquartiere, Pendlern) weniger Rechte im Straßenraum einräumen.

Von der Befürwortung für ‚partikulare Interessen‘ wird die Variable ‚Gemeinwohlorientierung‘ abgegrenzt. Letztere beinhaltet, dass das Wohl z.B. aller Bürger/-innen des Staates etc. in den Vordergrund gestellt wird und nicht einer kleinen Gemeinschaft. Diese gemeinwohlorientierte Ausrichtung entspricht hier dem von Kohlberg (u.a. 1984) definierten *postkonventionellen Niveau*. In Abweichung von der be-

⁷³³ Gilligan nennt diese Stufe „Orientierung am individuellen Überleben“ und interpretiert diese Phase m.E. als Selbstverantwortung: Demnach erweisen sich Frauen als verantwortlich für sich selbst, indem sie zunächst ihre eigenen Interessen verfolgen und ihre Bedürfnisse sichern, weil sie noch nicht in der Lage sind, Verantwortung für andere zu übernehmen.

⁷³⁴ Vgl. dazu Kap. 4.4.6.1 „Rollenverpflichtung / Schuld und Scham“

grifflichen Auslegung der Kommunitaristen werden in dem Verständnis der Definition in der vorliegenden Studie bei der Verteilung des Straßenraumes universelle Kriterien angelegt, denn Verteilungskriterien gehen über das soziale Bezugssystem hinaus. Dahingehend umfasst Gemeinwohlorientierung einen weiteren Radius als der Aspekt ‚Fürsorge für Andere‘. In der Untersuchung wird geprüft, ob die Befragten das *Gemeinwohl* im Blick haben. Im Gegensatz zur Orientierung am Gemeinwohl steht – und dies zeigt sich sowohl in der Kommunitarismus-Liberalismus-Debatte als auch in der Auseinandersetzung Gilligans (1996/84) mit der Theorie Kohlbergs (ebd.) – die Orientierung an partikularen Interessen.

Eine Erweiterung der normgerechten Verhaltensweisen um den Aspekt Orientierung an den Regeln des sozialen Systems heißt, dass Pflichten, Gesetze und die soziale Ordnung verinnerlicht werden. Dafür steht in der vorliegenden Untersuchung die Variable ‚Orientierung an Norm und Gesetz‘, die Anpassung der Befragten an staatlich gesetzte Vorgaben impliziert. Diese Variable beinhaltet, analog der Festlegung Kohlbergs (ebd.) für die Stufe 4 der Stufentheorie moralischer Entwicklung, zudem, dass vorherrschende Normen berücksichtigt werden.⁷³⁶

Zu den gerade beschriebenen Orientierungen kommen weitere Gerechtigkeitsprinzipien hinzu, die als Ergänzung zu verstehen sind. Nach Huber (1995a) kennzeichnet eine ausgewogene Mischung der Gerechtigkeitsprinzipien Besitzstands-, Leistungs- und Bedürfnisgerechtigkeit nachhaltiges Handeln. Die Variablen ‚Besitzstandsgerechtigkeit‘ und ‚Leistungsgerechtigkeit‘ werden in das Codiersystem aufgenommen. Bedürfnisgerechtigkeit wird ausgespart, weil sich im Codierungsprozess die inhaltliche Überschneidung mit der Variable ‚Orientierung an Fürsorge für andere‘ ergeben hat. Die Variable ‚Besitzstandsgerechtigkeit‘ bedeutet für den Straßenraum, dass *wohlerworbene Rechte*, z.B. das Recht auf Parkraum, auf Hausbesitz, etc. und *soziale Besitzstände*, z.B. privilegierte Zuwendungen wie Mineralölsteuerbefreiung, Kilometerpauschale, Dienstwagen etc. geschützt werden. Besitzstandsgerechtigkeit beinhaltet den Schutz von Rechten und Ansprüchen vor Enteignung, Schutz des Eigentums sowie Garantie von Besitzständen. Bezogen auf den Straßenraum bedeutet dies, dass der Privatraum nicht einfach enteignet oder der Parkraum nicht entfernt werden darf. Das Prinzip der ‚Leistungsgerechtigkeit‘ baut auf dem Grundsatz auf, jeder soll entsprechend seiner Leistung belohnt werden. Darunter ist zu verstehen, dass Personen in Austauschbeziehungen einen Gewinn erwarten können, der proportional zum individuellen Einsatz steht.⁷³⁷ Wenn diese Facette des ‚Equity-Prinzips‘ verletzt wird, resultieren Wut und Ärger bei Benachteiligung und Schuldgefühle bei Übervorteilung.

Im Gegensatz zum Leistungsprinzip steht die Variable ‚absolute Gleichheit‘. Demnach wird vertreten, dass jeder absolut das Gleiche bekommt, „ohne dass situative Umstände oder individuelle Unterschiede

⁷³⁵ Vgl. dazu Kap. 3.4 „Kommunitarismus

⁷³⁶ Vgl. dazu Kap. 4.4.1 „Strukturgenetischer Ansatz zur moralischen Entwicklung“

⁷³⁷ Sofern eine dritte Person belohnt, muss sie dieses Verhältnis respektieren (vgl. Grau 1997 in Bierhoff 1998). In Liebesbeziehungen werden z.B. persönliche Beiträge (soziale Fähigkeiten, Intelligenz, Pflege des Aussehens), emotionale Beiträge

de“⁷³⁸ berücksichtigt werden. „Das Prinzip absoluter Gleichheit dient dem Ziel, Kooperation, Solidarität und harmonische Partnerschaft zu fördern, indem der Gedanke der allgemeinen Bürgerrechte zugrunde gelegt wird“⁷³⁹. Dieses Verteilungsprinzip ist starr und steht für das Gegenteil von Chancengleichheit dem Rawlschen (1998) Verständnis nach.⁷⁴⁰ Gleichzeitig wird aber durch dieses starre Prinzip möglichen Ungleichverteilungen vorgebeugt.

In Anlehnung an die Ergebnisse der Untersuchung von Montada/Kals (1995) wird die Variable ‚Verursacherprinzip‘ eingeführt. Diese Variable ergibt sich im Verlauf der Codierung und wird daher ergänzt. Sie beinhaltet diejenigen, die nach Meinung der Befragten einen Schaden verursacht haben auch die Verantwortung für die Behebung eines Schadens zuzuteilen. Eine Möglichkeit ist, den Schaden unmittelbar zu beheben, eine andere Variante ist - falls der Schaden nicht ganz behoben werden kann – den Verursachern eine Ausgleichshandlung aufzubürden.

Als letzte Variable wird das ‚Freiheitsprinzip‘ ergänzt. Freiheit zu gewährleisten ist eine der vorrangigen Tugenden liberaler Staaten. In der vorliegenden Untersuchung wird geprüft, ob die Befragten das Freiheitsprinzip, nach dem jeder z.B. sein Verkehrsmittel frei wählen kann, als gerecht erachtet. Steht das Freiheitsprinzip für sich, entspricht es dem ersten Grundsatz nach Freiheit von Rawls (1998). Ist das Freiheitsprinzip mit der Orientierung an Fürsorge kombiniert, steht es für das zweite Gerechtigkeitsprinzip, dem Differenzprinzip nach Rawls (1998).⁷⁴¹ Jeder ist danach frei, wenn dies gleichzeitig dem Vorteil anderer - insbesondere der Schwächsten eine Gesellschaft - dient.

8.2.3 Kategorie: Fairness: Maßnahmen und Verfahren

Die Einführung der Kategorie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘ dient der Beantwortung der Frage, ob die Ergebnisse der Untersuchung eine Einordnung bezüglich vorhandener oder fehlender Kontrollmöglichkeiten oder Anerkennung zulassen; genauer gesagt, ob Hinweise bezüglich der Akzeptanz von Bürger/-innen gegenüber staatlicher Maßnahmen herausgearbeitet werden können. Zudem soll erhoben werden, ob die Befragten kooperativen und fairen Verfahren den Vorzug geben.

Die Dimension Fairness bzw. Verfahrensgerechtigkeit wurde im Kapitel 5 ausführlich dargestellt. Für die Untersuchung ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ ergeben sich sowohl auf der inhaltlichen Ebene der Ergebnisauswertung als auch auf der methodischen und methodologischen Ebene Anforderungen, die berücksichtigt werden. Auf der methodischen und methodologischen Ebene wird die Konstruktion der Untersuchungsmethode – dem Straßenmodell – und die Gestaltung des Ablaufs der Gruppendiskus-

(dem Partner zeigen, dass man ihn mag oder liebt, auf persönliche Bedürfnisse reagieren etc.) und tagtägliche Beiträge (Zeit u. Anstrengung im Haushalt, Kommunikation leicht machen, Geselligkeit) gegeneinander aufgewogen.

⁷³⁸ Vgl. Müller/Crott 1994, 220 über Gouldner (1960)

⁷³⁹ Bierhoff 1998, 127

⁷⁴⁰ Vgl. dazu Kap. 3.3 „Liberalismus und Kommunitarismus“

⁷⁴¹ Vgl. dazu Kap. 3.3 „Liberalismus und Kommunitarismus“

sion so gestaltet, dass in der Untersuchungssituation ein fairer Diskurs weitestgehend ermöglicht wird.⁷⁴²

Auf der inhaltlichen Ebene werden Variablen der Kategorie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘ festgelegt. Diese stehen als Gütekriterien für Verfahren. Sie werden differenziert um zu prüfen, inwiefern die Befragten faire Verfahren, im Sinne kooperativer oder restriktiver Verfahren für die Verteilung von Gütern im Straßenraum bevorzugen. Um dies zu überprüfen werden drei Schwerpunkte entwickelt:

- Restriktive Verfahren
- Laissez-faire-Verfahren und
- Kooperative + faire Verfahren.

Diese Vorgehensweise wird um die weiteren Aspekte ‚Appelle‘, ‚Resignation‘ und ‚Handlungsanreize‘ ergänzt, die – wie die o.g. Variablen – im folgenden erläutert werden.

8.2.3.1 Restriktive Verfahren

‚Restriktive Verfahren‘ werden durch verschiedene Maßnahmen, die in der Regel durch staatliche Akteure vorgegeben oder ausgeübt werden, repräsentiert. Zur Orientierung für die ausgewählten restriktiven Maßnahmen dient die umweltpsychologische Literatur.⁷⁴³ Die Variable ‚Kontrolle‘ wird beispielsweise codiert, wenn nach Meinung der Befragten Kontrollen durch die Polizei für die Einhaltung von Regelungen im Straßenverkehr vorgeschlagen werden. Allerdings ergeben sich - je nachdem, wer nach Ansicht der Befragten Verhaltensweisen kontrollieren soll (Staat, Wirtschaft, Kontrolle durch Bürger/innen untereinander oder Selbstkontrolle) - verschiedene Interpretationen für die Auswertung der Ergebnisse. Die Variable ‚soziale Kontrolle‘ steht für die Befürwortung von Kontrollen der Bürger/innen untereinander. Weitere restriktive Maßnahmen sind durch die Variablen ‚Verbote‘ und ‚Strafen‘ repräsentiert. Die Variable ‚Zurechtweisungen‘ impliziert zwar keine Norm, sie wird aber dennoch den restriktiven Verfahren zugeteilt, weil diese eine Bevormundung auf informeller Ebene beinhaltet. Obwohl hinter der Erhebung von ‚Steuern und Gebühren‘ unterschiedliche Absichten stehen können, z.B. Geld für tatsächliche Kosten zu erstatten, zählt diese Variable hier ebenfalls zu den restriktiven Verfahren. Die Erhebung von Steuern und Gebühren nehmen in der Regel nicht Bürger/-innen vor, sondern ist ein vom Staat eingesetztes Mittel. Um den Einsatz von Steuern und Gebühren, die von den Befragten befürwortet oder abgelehnt werden zu erklären, werden diese gesondert in der Auswertung erläutert. Hinzu kommt die Variable ‚Vorschriften und Gesetze‘, in der Forderungen der Befragten nach (neuen) Vorschriften und Gesetzen enthalten sind. Diese Variable stellt eine Ergänzung zum Gerechtigkeitsprinzip ‚Norm und Gesetz‘ dar.

⁷⁴² Vgl. dazu Kap. 7.2.2 „Gruppendiskussionsverfahren“ und 7.4.1 „Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells“ sowie Kap. 5 „Fairness“

⁷⁴³ Montada/Kals 1995

8.2.3.2 *Laissez-fairer Verfahren*

Der Einsatz ‚*Laissez-fairer Verfahren*‘ beinhaltet, den Dingen ‚ihren Lauf‘ zu lassen, ohne Einfluss zu nehmen, Darunter ist eine Vorgehensweise non-direktiver Führung zu verstehen, in der die Dinge sich selbst oder den Beteiligten überlassen werden. Die Variable ‚*Laissez-faire Verfahren*‘ wird in den Workshops fast gar nicht codiert; wurde aber im Codiersystem integriert, um die Lücke zwischen den Extremen ‚restriktive und kooperative Maßnahmen‘ zu schließen. ‚*Appelle*‘ an andere können, den *laissez-fairen* Verfahren zugeordnet werden. ‚*Appelle*‘ implizieren im Gegensatz zu restriktiven Maßnahmen freiwillige Handlungen.

8.2.3.3 *Handlungsanreize*

Die Variable ‚*Handlungsanreize*‘ liegt gewissermaßen zwischen den bisher dargestellten Maßnahmen. Belohnung statt Bestrafung durch z.B. Dienstleistungen, Geld, mehr Anerkennung, die Perspektive auf eine bessere Zukunft etc. gelten in der umweltpsychologischen Literatur als eine wirksame Maßnahme.

8.2.3.4 *Faire kooperative Maßnahmen*

Die Variable ‚*faire und kooperative Maßnahmen*‘ bildet den Gegenpol zu restriktiven Maßnahmen. Sie wird im Verständnis der Diskursethik und der letzten beiden Stufen nach Kohlberg (u.a. 1984) codiert, wenn die Befragten die Beteiligung und Kooperation verschiedener Akteursgruppen für die Regelung von Konflikten ‚flexibler Maßnahmen und Regelungen‘ durch die an der Untersuchung Beteiligten an. Diese Variable wurde im Verlauf des Codierungsprozesses eingeführt, weil sie an mehreren Stellen von den Befragten – insbesondere in der Lösungsphase - zur Geltung kommt. Flexible Maßnahmen beinhalten *zeitlich flexible* Maßnahmen, z.B. den Straßenraum morgens anders zu nutzen als abends oder mittags, *räumlich flexible Maßnahmen*, z.B. Müllsammelstellen an wechselnden Orten zu gestalten und *temporäre Maßnahmen* – die z.B. nur für einen bestimmten Zeitraum gelten und dann wieder verändert werden. Flexible Maßnahmen einzusetzen, setzt die Kooperation zwischen verschiedenen Akteurgruppen voraus und wird daher den ‚kooperativen Maßnahmen‘ zugeordnet.

Entsprechend der Darlegung unterschiedlicher Verfahren, die sowohl von Schmidt (1993), Lind/Tyler (1988) sowie Leventhal (1980) als Voraussetzung für das Erleben von Fairness formuliert wurden, kommen folgende Variablen zum Einsatz: ‚*Repräsentativität*‘, ‚*Unvoreingenommenheit*‘, ‚*Vollständigkeit*‘, ‚*Transparenz*‘, ‚*Reversibilität*‘ und das ‚*Recht auf kollektive Selbstbestimmung partikularer Gemeinschaften*‘.⁷⁴⁴

Die Festlegung auf genau diesen Fairnesskriterien erfolgt durch den Vergleich der Kriterien, mit denen die o.g. Forschenden arbeiten; in der Regel wurden die Begriffe von Schmidt verwendet. Überschnei-

⁷⁴⁴ Vgl. Kap. 5 „Fairness“

dungen der Kriterien wurden herausgenommen. Die Variable ‚*Recht auf kollektive Selbstbestimmung partikularer Gemeinschaften*‘ wird in Anlehnung an die Idee des Kommunitarismus, in der dieses Recht letztlich gefordert wird, hinzugefügt.

Die Variable ‚*Repräsentativität*‘ beinhaltet das Vertrauen der Bürger/innen, dass alle von der Entscheidung Betroffenen direkt oder indirekt eine ‚Stimme‘ erhalten, berücksichtigt werden, und auf diese Weise (direkt oder indirekt) Einfluss auf Entscheidungsprozesse ausüben können. Die Variable ‚*Unvoreingenommenheit*‘ bedeutet Vertrauen oder die Forderung, dass die Entscheidungspersonen ein Verfahren neutral durchführen, ohne bestimmte Personen oder Sachverhalte zu bevor- oder zu benachteiligen. Die Variable ‚*Vollständigkeit*‘ entspricht den Regeln, nach denen Verteilungsentscheidungen getroffen werden. Diese sollen gewährleisten, dass *alle relevanten Informationen*, die für die Entscheidung der Verteilung im Straßenraum wichtig sind, angemessen berücksichtigt werden. Irrelevante Informationen können ausgeschlossen werden. Die Variable ‚*Transparenz*‘ wird codiert, wenn Klarheit und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen angesprochen wird. Unter dem Gütekriterium für Fairness ist ‚*Reversibilität*‘ zu verstehen, Maßnahmen und Entscheidungen, die sich nicht als sachdienlich herausstellen, können rückgängig gemacht werden. Die Variable ‚*Recht auf kollektive Selbstbestimmung partikularer Gemeinschaften*‘ kommt der Forderung gleich, partikulare bzw. lokalen Gemeinschaften selbständig über Regelungen entscheiden zu lassen, damit ihnen die Chance gegeben wird, ohne generelle staatliche Regulation auszukommen. Den Hintergrund für dieses Prinzip bildet die kommunitaristische Forderung, soziale Anbindungen und Abhängigkeiten, z.B. durch Verpflichtungen, Netzwerke und Zwänge -, denen Bürger/innen, ausgeliefert sind, nicht, wie in der liberalistischen Staatsform - zu verleugnen, sondern bei Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.

8.2.3.5 Resignation

Die Variable ‚*Resignation*‘ wird den wahrgenommenen Maßnahmen und Verfahren zugerechnet. Darin sind Äußerungen der Befragten enthalten, die auf Resignation schließen lassen. Der theoretische Hintergrund für diese Variable findet sich sowohl in der umweltpsychologischen als auch in der umweltsoziologischen Literatur, in der diese Haltung zum Teil als ‚Fatalismus‘ bezeichnet wird und mit erlernter Hilflosigkeit (Seligman 1975) einhergeht. Nach Ajzen/Fishbein (1980) sowie Schwartz/Howard (1982, 1981) wird nur dann Hilfe geleistet bzw. prosoziales Verhalten gezeigt, wenn einer Person Handlungsoptionen zur Verfügung stehen.⁷⁴⁵ Fehlt die Wahrnehmung solcher Optionen, bleibt die Hilfeleistung aus.

⁷⁴⁵ Vgl. dazu Kap 4..3.3 „Die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)“ und 4.3.2, „Das Norm-Aktivationsmodell altruistischen Handelns“

8.2.4 Kategorie: Schuld- und Verantwortungszuschreibungen

Die Kategorie ‚Schuld und Verantwortungszuschreibung‘ dient der Beantwortung verschiedener Fragen, die sowohl der Konkretisierung der Gerechtigkeits- als auch der Fairnessvorstellungen dienlich sind. In Kapitel 5 ‚Fairness‘ wurde das Kontrollerleben als eine zentrale Determinante für die Wahrnehmung von Fairness, die sich u.U. auch auf die Akzeptanzbereitschaft von Verteilungsergebnissen auswirkt, konstatiert.⁷⁴⁶ In Anlehnung an diese Ergebnisse der umweltpsychologischen Moralforschung wird in der vorliegenden Untersuchung das Kontrollerleben der Befragten berücksichtigt.⁷⁴⁷

Die Zusammenschau der Kontrollebenen, die Hoff et al. (1999) zur Erhebung ‚ökologischer Kontrollvorstellungen‘ konstituieren und die empirische Untersuchung von Montada/Kals (1995) veranschaulichen den Zusammenhang zwischen Verantwortungszuschreibung und Kontrollerleben. Montada/Kals (ebd.) finden heraus, dass dem ‚Verursacherprinzip‘ für die Zuschreibung von Verantwortung eine zentrale Bedeutung zukommt. Anhand der verschiedenen Gruppen die in dieser Kategorie untergliedert werden, wird herausgestellt, welche Verursacher für spezifische Konflikte im Straßenraum von den Befragten benannt werden. Gegenstand der Analyse ist es, den Zusammenhang zwischen Betroffenheit, Schuldzuschreibungen auf der einen Seite und Verantwortungszuschreibungen für Veränderungen auf der anderen Seite zu analysieren. Um die Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen der Befragten einordnen zu können, werden Schuld- und Verantwortungszuschreibungen an verschiedene Interessengruppen für Konflikte und Lösungen auf der einen Seite und Leidtragende auf der anderen Seite systematisch eingeordnet. Dahinter steht die Frage, welche Zuschreibungen die Befragten in den Workshops vornehmen, d.h. welche Personen, Institutionen und soziale Gruppen im Prozess der Konfliktdarstellung und der Erarbeitung von Lösungen als relevante Akteure herausgestellt werden. Dabei wird unterschieden in:

- *Leittragende bzw. Betroffene*
- *Schuldige*, d.h. Verantwortliche für die jeweils erörterten Konflikte
- *Verantwortliche für Veränderungen bzw. Retter*, d.h. diejenigen die nach Meinung der Teilnehmer/-innen etwas tun sollen, um die Situation in der Straße zu verbessern.

Dieses dient der Festlegung der Kontrollebenen die von Hoff et al. (1999) definiert wurden.⁷⁴⁸

Jede der o.g. Variablen beinhaltet eine Vielzahl an Subvariablen. Diese Differenzierung in verschiedene Mobilitäts- und Nutzungsgruppen im Straßenraum, sowie in soziale Gruppen und unterschiedliche Akteursgruppen erfolgt theoriegeleitet. Ziel ist es, auszuwerten, wer nach Ansicht der Workshopteilneh-

⁷⁴⁶ Vgl. dazu Kap. 5.4 „Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie“

⁷⁴⁷ Vgl. dazu Kap. 5.4.1 „Kontrolle als primäres Motiv“

⁷⁴⁸ Vgl. dazu auch Kap. 6 „Zusammenfassung und Fragestellung für die Erhebung von ‚Verteilungskonflikten im Straßenraum‘“

mer/-innen im Straßenraum bevor- oder benachteiligt wird, wenn es um die Chance geht, den Straßenraum zu nutzen. Daher werden theoriegeleitet in Anlehnung Kapitel 3 ‚Der Begriff Gerechtigkeit in der (politischen) Philosophie‘ und Kapitel 1 ‚Leitbild Nachhaltige Entwicklung‘ – Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem‘ für Betroffene, Verursacher und Verantwortliche bezüglich Veränderungen (folgende) Subvariablen gebildet.

Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ wird die Notwendigkeit formuliert, verschiedene soziale Gruppen von Bürger/-innen, nämlich Frauen, Jugendliche und Behinderte in Planungen einzubeziehen. Ziel ist, ihre Bedürfnisse angemessen zu berücksichtigen, damit Benachteiligungen vorgebeugt werden kann. Für eine Untersuchung im Straßenraum werden die beteiligten Gruppen der potentiell bevor- oder benachteiligten Bürger/-innen spezifiziert, weil die Verteilung der Chancen mobil zu sein sich auf die Nutzer unterschiedlicher Fortbewegungsmittel vermutlich auch unterschiedlich verteilt. Für die Darstellung im Modell birgt dies die Konsequenz, sowohl die verschiedenen *motorisierten und nicht-motorisierten privat genutzten Verkehrsmittel* als auch die *gewerblich genutzten Fahrzeuge* abzubilden.

In Anlehnung an Aspekte der sozialen Lage, die in Kapitel 3 der vorliegenden Studie entfaltet wurden, werden die Kategorien für die Auswertung entwickelt. Georg (1998, 43 ff.) differenziert hier vor allem die Merkmale Geschlecht, Alter, Kohortenzugehörigkeit, ethnische Herkunft sowie weitere Stigmatisierungs- und Ungleichheitsebenen.⁷⁴⁹ Daher werden für die Auswertung folgende Variablen differenziert:

- Erwachsene (Frauen und Männer)
- Senior/innen
- Kinder
- Jugendliche
- Ethnische Gruppen⁷⁵⁰

Diese Gruppen werden später auch bei der Konstruktion des Untersuchungsinstrumentes ‚Ein gegenständliches Straßenmodell‘ berücksichtigt.⁷⁵¹

Als weitere Stigmatisierungs- und Ungleichheitsebenen, die im Straßenraum von Bedeutung sind, werden verschiedene ‚Handicaps‘ und weitere Aspekte der sozialen Lage einbezogen. Nach Georg (1998, 48 f.) und Hradil (1987, 31 ff) sind Behinderte beispielsweise nicht nur in ihrer Mobilität, sondern auch

⁷⁴⁹ Vgl. dazu Kap. 3.6.2.3 „Aspekte der sozialen Lage“

⁷⁵⁰ Zur Kennzeichnung werden dunkelhäutige Figuren eingesetzt. Allerdings zeigt sich in der Auswertung, dass dieser Variable, im Gegensatz zu den Ergebnissen der Pretestphase, in der vorliegenden Untersuchung keine Bedeutung beigemessen werden kann.

⁷⁵¹ Vgl. dazu Kap. 7.4.1 „Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells“

strukturellbezüglich der Möglichkeit benachteiligt, soziale Anbindung realisieren zu können.⁷⁵² Aus dieser Überlegung heraus, wurde um die Variablen:

- Behinderte und
- Rollstuhlfahrer/innen ergänzt.

Spezifische Nutzungsansprüche und Handicaps ergeben sich kontextuell. Zu berücksichtigen ist hierbei, insbesondere die jeweilige Lebenslage der Betroffenen; ob Kleinkinder im Wagen geschoben werden müssen, welches Einkommen vorliegt oder inwiefern weitere Aspekt der Lebenslage spezifischen Mobilitäts- oder Raumbedarf erfordern. Um die Relevanz sozio-ökonomischer Bedingungen und die von den Befragten berücksichtigten Aspekten der Lebenslage zu analysieren, werden die Variablen:⁷⁵³

- Kinderwagen
- Einkommen und
- Lebenslage (allgemein) integriert.

Zudem dient die Variable ‚Randgruppen‘ der Überprüfung, ob die Situation von sogenannten ‚Randgruppen‘ (z.B. Drogenabhängige, Obdachlose und sog. Kriminelle) berücksichtigt wird.⁷⁵⁴

Die Literatur über Raumverteilung im Verkehrsbereich sowie verschiedene Untersuchungen, die u.a. im Bremen durchgeführt wurden, dienen als Anhaltspunkt der Differenzierung der *Mobilitätsgruppen* in:⁷⁵⁵

- Fußgänger/-innen
- Fahrradfahrer/-innen
- Autofahrer/-innen
- Skater/-innen
- Versorgungsfahrzeuge.

Eine besondere Gruppe und gesonderte Variable bilden die ‚Hundehalter‘. Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Rückstände von Hunden für viele Bürger/-innen ein Mobilitätshindernis und Ärgernis darstellen. Ferner werden im Leitbild Nachhaltige Entwicklung wesentliche Akteursgruppen, die an der Entwicklung von Zielsetzungen und Entscheidungsfindungen zu beteiligten sind, festgelegt. Diese Akteursgruppen sind:

- Staatliche Akteure
- wirtschaftliche Akteure

⁷⁵² Vgl. dazu Kap. 6

⁷⁵³ Vgl. dazu Kap. 3.6.2 „Lebensstilforschung“

⁷⁵⁴ Vgl. Kap. 3 ebd.

⁷⁵⁵ Vgl. dazu Kap. 7.4.1 „Entwicklung des gegenständlichen Straßenmodells“

- Bürger/-innen.

In der Untersuchung und während der Auswertung hat sich gezeigt, dass die Bremer Entsorgungsbetriebe als wichtiger wirtschaftlicher Akteur erwähnt wurden und somit als gesonderte Kategorie im Auswertungsprozess markiert sind. Dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ folgend, wird zudem die Notwendigkeit Nicht-Regierungsorganisationen (NGO's) zu beteiligen, formuliert. Diese werden bei der Konstruktion der Variablen nicht aufgenommen, weil diese Organisationen die Rechte der Bürger/-innen bzw. spezifische Nutzungsgruppen vertreten. Sind jedoch für die Auswahl der Beteiligten an der Untersuchung von Bedeutung.⁷⁵⁶ Die Akteursgruppen werden nach Durchsicht der spezifischen Problemkonstellationen im Straßenraum und durch theoretische Vorüberlegungen ausdifferenziert. In Anlehnung an den Kommunitarismus-Liberalismus Diskurs ist unter diesem Aspekt zu unterscheiden, ob sich Bürger/-innen für ihr nahes Bezugsfeld einsetzen - dies entspräche der Kommunitarismusthese und psychologischen Theorien über Rollenverpflichtung, Schuld- und Scham sowie der Emotionalität. Ferner, ob⁷⁵⁷ sie sich auf ‚alle Menschen‘ bzw. alle ‚Privaten Akteure‘ beziehen, wenn sie Gestaltungsvorschläge im Straßenraum verwirklichen wollen – dies entspricht dem universalistischen Ansprüchen, die u.a. bei Rawls (1998), Kohlberg (u.a. 1984), und bei Eckensberger et al. (u.a. 1999) und Hoff et al. (1999, 1995) im Sinne der Berücksichtigung der Menschenrechte vorausgesetzt werden.⁷⁵⁸ Relevante Differenzierungen der Gruppe Bürger/-innen ergeben sich daher wie folgt:

- Privaten Akteure (allgemein)
- Anwohner/-innen
- Nicht-Anwohner/-innen sowie
- alle Menschen.

Die Variable ‚Ökologie‘ beinhaltet die Subvariablen ‚Tiere‘, ‚Pflanzen‘ und ‚Ressourcen‘. ‚Ökologie‘ steht für nicht-menschliche Lebewesen, wie Tiere und Pflanzen. Fraglich ist ob diese als Entität mit Eigenwert wahrgenommen werden. Das Verständnis empfindungsfähiger Wesen – auch wenn es sich nicht um Menschen handelt - steht hinter dieser Entscheidung, die Variable ‚Ökologie‘ zu integrieren.⁷⁵⁹

Die Subvariable ‚Konflikt mit Ökonomie‘ wird lediglich der Variable ‚Schuldige‘ zugeordnet. In der Untersuchung sprechen die Befragten häufiger von fehlenden monetären Mitteln. Sie begründen damit warum Gestaltungsideen im Straßenraum nicht realisiert werden können. Die Subvariable ‚Sonstige‘ beinhaltet alle Aspekte, die den anderen Variablen nicht zugeordnet werden konnten.

⁷⁵⁶ Vgl. dazu Kap. 7.4.2.5 „Auswahl der Workshopteilnehmer/-innen“

⁷⁵⁷ Vgl. dazu Kap. 3.4 „Kommunitarismus“ und Kap. 4.4.5 „Verantwortung, Gerechtigkeit, Moral“

⁷⁵⁸ Vgl. dazu Kap. 3.4 „Kommunitarismus“ und Kap. 4.4.1 „Strukturgenetischer Ansatz zur moralischen Entwicklung“

⁷⁵⁹ Vgl. dazu Kap. 5.5 „Unkontrollierbarkeit durch die Bindung an die Natur“

8.2.5 Kategorie: Nachhaltigkeitsstrategien

In Anlehnung an die in Kapitel 1 ‚Das Leitbild Nachhaltige Entwicklung‘ dargestellten ‚Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele‘⁷⁶⁰, werden die nach der Unterscheidung von u.a. Huber (1995 a/b) übernommen, in:⁷⁶¹

- *Effizienzstrategie*,
- *Suffizienzstrategie* und
- *Konsistenzstrategie*.

Diese Strategien zur Umsetzung nachhaltigen Handelns im Hinblick auf die Kategorie Dimensionen, ‚Ökologie‘ und ‚Soziales‘ werden als Analysekategorien verwendet, um zu überprüfen, welche Strategien von den Befragten in welchem Handlungsfeld bevorzugt eingesetzt werden.

Wesentlich für die Einordnung in nachhaltiges Handeln ist, inwieweit eine Mischung der Strategien in den Workshops ausfindig gemacht werden kann. Indem sich die sozialwissenschaftliche Umweltforschung mit der Beförderung der Suffizienzstrategie befasst, wird suffizientes Verhalten als ‚*Genügsamkeit und Bescheidenheit*‘ charakterisiert. Nicht Askese und Verzicht, sondern die Bereitschaft zu teilen und Merkmale einer neuen Lebensqualität stehen im Vordergrund. Dabei ist zu beachten, dass die Verbesserung des Gemeinschaftszusammenhalts bei der Suffizienzstrategie insofern relevant ist, da nicht nur die Verbesserung der Ökologie, sondern auch die Verbesserung der individuellen Lebensqualität im Hinblick auf soziale Komponenten (z.B. durch den Aufbau sozialer Kontakte) eine Rolle spielt. Im Sinne des Leitbildes wird die Bereitschaft zu teilen als besonders wichtig erachtet. Insofern wird geprüft, ob die Befragten das Teilen von ‚Kosten‘ bzw. ‚Lasten‘ und das Teilen ‚positiver Güter‘ als Verteilungsprinzip vertreten oder für wichtig erachten.

⁷⁶⁰ Vgl. dazu Kap. 1.2.4 „Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele“

⁷⁶¹ Vgl. dazu Kap. 1.2.4 „Strategien zur Umsetzung ökologischer Ziele“

8.3 Teilnahme an der Untersuchung

8.3.1 Soziodemografischer Daten

Insgesamt nehmen 43 Personen an den fünf durchgeführten Workshops teil. Frauen und Männer verteilen sich etwa gleich. In Workshop 3 sind 2 Teilnehmerinnen mehr, in Workshop 1 eine Frau, dagegen nimmt in Workshop 5 ein männlicher Teilnehmer mehr als die weiblichen Personen teil.

Die Verteilung der Altersgruppen ist im Gegensatz zur Gleichverteilung der Geschlechter unausgewogener. Die größte Bereitschaft zur Teilnahme findet sich unter den 36-50jährigen. Nur bis zu fünf Teilnehmer/-innen können den Gruppen 21 – 35 Jahre; 51 – 65 Jahre und über 65 Jahre zugeordnet werden.

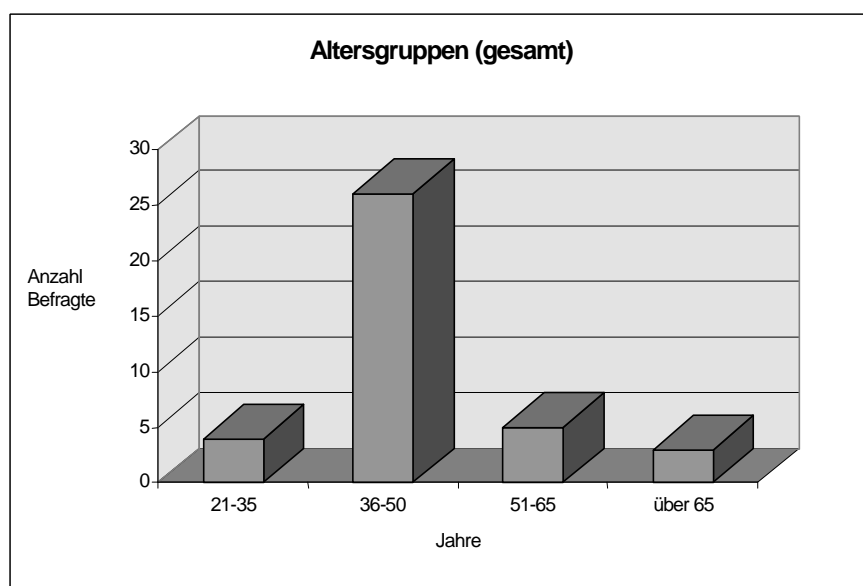


Abbildung 4

Die Auswertung der Schulabschlüsse zeigt, dass insgesamt Personen mit einem hohen Bildungsniveau teilnehmen. Lediglich 18 % der Teilnehmer/-innen schließen ihre Schule mit dem Hauptschulabschluss ab. 61 % verfügen über ein höheres Bildungsniveau, d.h. Fach- bzw. Hochschulabschluss. 21 % verfügen über einen Realschulabschluss.

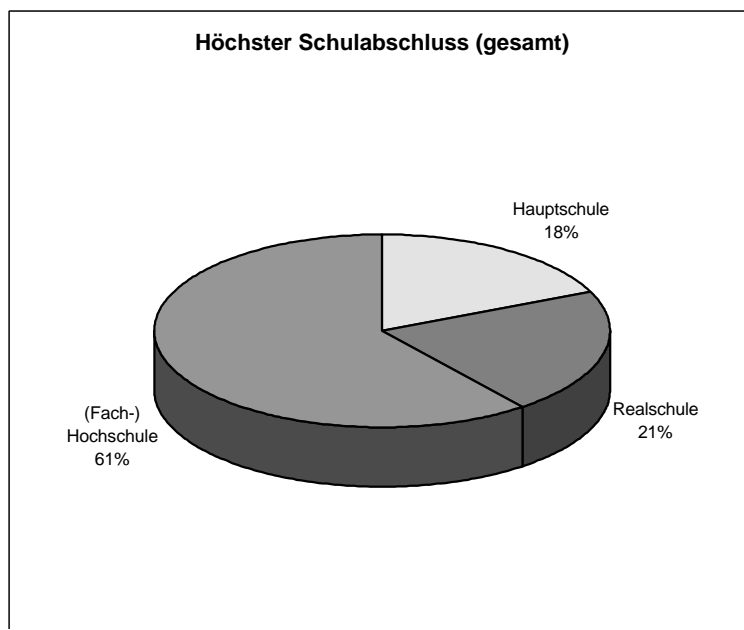


Abbildung 5

Das Netto-Haushaltseinkommen ist im Vergleich zur Verteilung des Bildungsniveaus heterogener, wie die folgende Grafik veranschaulicht.

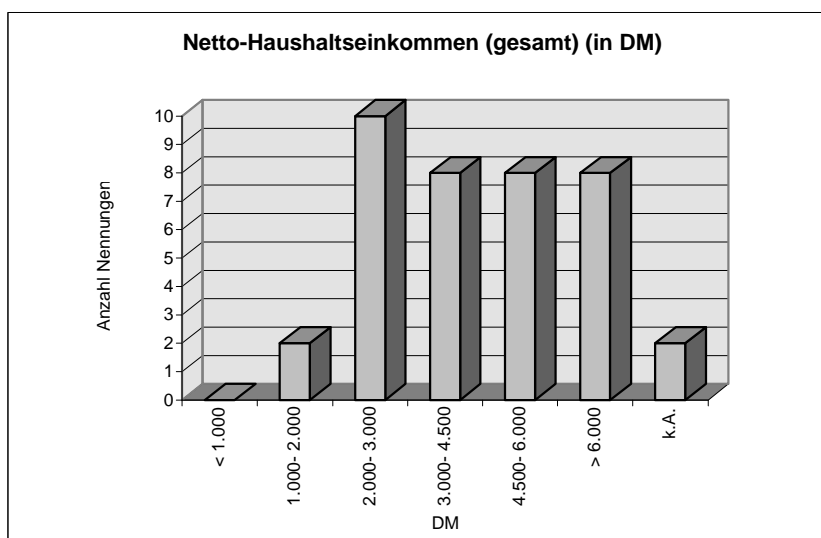


Abbildung 6

Betrachtet man, wie die Teilnehmer/-innen der Workshops leben, stellt sich heraus, 50% wohnen in einer Wohnung und 50 % in einem ganzen Haus. Der Mehrzahl der Teilnehmer/-innen gehört ihre Wohnung bzw. ihr Haus, denn nur 24 % wohnen zur Miete.

Am häufigsten nehmen Personen teil, die in Paarbeziehungen leben (63 %). Davon wohnt etwa die Hälfte der Paare (noch) mit ihren Kindern zusammen. Singlehaushalte und Alleinerziehende sind ebenfalls repräsentiert. Personen, die in alternativen Wohnformen leben, z.B. in Wohn- oder Hausgemeinschaft bzw. einem Wohnprojekt, nehmen an der Untersuchung nur in sehr geringem Maße teil.

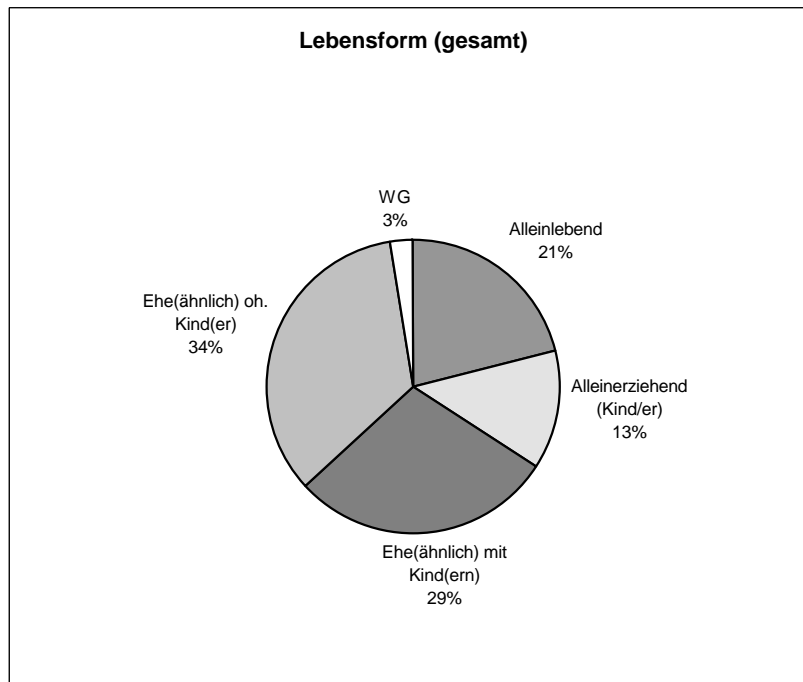


Abbildung 7

Im Gespräch mit den einzelnen Teilnehmer/-innen der Workshops stellt sich allerdings heraus, dass die in Singlehaushalten Lebenden nur bedingt wirklich alleine wohnen. In verschiedenen Fällen lebten die Kinder, ein Verwandter oder Freunde im gleichen Haus, nicht aber in der gleichen Wohnung. Da die Wohn- und Lebensform nicht entscheidend für die Auswertung der Untersuchung ist, wird hier nicht weiter als in der Grafik angegeben differenziert. Die meisten Teilnehmer/-innen (45 %) wohnen zu zweit. 34 % der Teilnehmer/-innen wohnen mit mehr als zwei Personen in ihrem privaten Lebensraum und 21 % geben an, allein zu wohnen.

8.3.2 Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

Eine wesentliche Frage für die Untersuchung ist, ob die Teilnehmer/-innen im Haushalt ein eigenes Auto zur Verfügung haben. D.h. ob sie oder die Lebensgefährtin bzw. der Lebensgefährte ein eigenes Auto besitzt.

Nur 37 % der Befragten besitzen kein Auto. Obwohl die anderen Teilnehmer/-innen ein Auto in ihrem Haushalt zur Verfügung haben, ordnen sich nur 21 % als Autofahrer/-innen ein. Nimmt man diejenigen hinzu, die ein Auto besitzen, die aber in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln nutzen, gehören 37% - also mehr als ein Drittel der Befragten - zu den Autofahrer/-innen. Die folgende Grafik spiegelt das Spektrum der Verkehrsmittelnutzung wider.

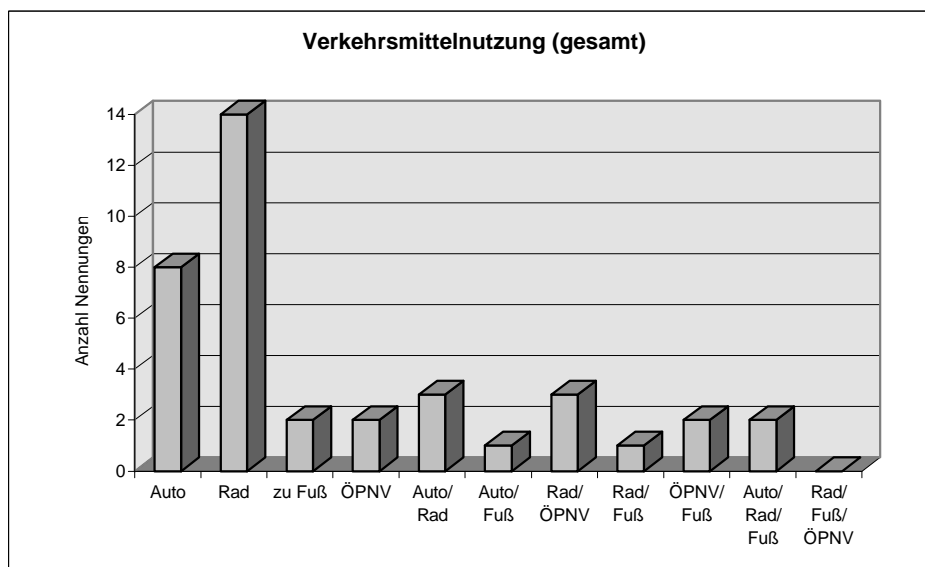


Abbildung 8

Der Vergleich zwischen den Workshops bezüglich der Verkehrsmittelnutzung zeigt, dass im Workshop 2 und 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wenige Teilnehmer/-innen ein Auto nutzen. In den anderen drei Workshops liegt die Nutzungsrate des Pkw's mit 50 % - 60 % durchschnittlich höher.

Die Mehrzahl der Befragten gibt an, sich überwiegend entweder mit dem Rad, zu Fuß oder den öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Die Befragten ordnen sich in den meisten Fällen nicht einer Verkehrsmittelnutzungsgruppe zu. Bei der Auswahl der Versuchspersonen fiel es schwer, Fußgänger/-innen - bzw. Personen, die sich überwiegend zu Fuß fortbewegen – ausfindig zu machen.⁷⁶² Gesucht waren

⁷⁶² Obwohl alle Menschen auch zu Fuß gehen, also immer auch Fußgänger/-innen sind – und wenn dies nur von der Haustür bis zur Autotür geschieht – war dies nicht mit zu Fuß gehen gemeint.

Personen, die die meisten Wege oder weil sie kein anderes Verkehrsmittel nutzen können, bewusst zu Fuß gehen, sich also mit der Bezeichnung ‚Fußgänger/-in‘ weitestgehend identifizieren können. Nur 5 % der Befragten gaben an, sich überwiegend zu Fuß fortzubewegen. In Kombination mit anderen Verkehrsmitteln wurde das ‚Gehen‘ immerhin zusätzlich mit 16 % erwähnt.

Als Radfahrer/-innen bezeichnen sich hingegen sehr viel mehr Teilnehmer/-innen. 37 % können sich mit dem Begriff ‚Radfahrer/-in‘ identifizieren. Zusätzlich sprechen 24 % von Kombinationsnutzungen mit dem Rad. Mit 61 % sind Fahrradnutzer/-innen in der Befragung am meisten repräsentiert.

Für die Gewinnung der Teilnehmer/-innen wurde eine Straße ausgewählt, die bezüglich der soziodemografischen Struktur der Anwohner/-innen auf Heterogenität schließen ließ. Die Zusagen, die für die Teilnahme am Workshop gegeben wurden, wurden jedoch nicht immer eingehalten. Trotz spezifischer Bemühungen durch die Forscherin, gelang es nicht die Altersgruppe 21 – 35 Jahre und über 65 Jahre in ausreichendem Maße für die Untersuchung zu gewinnen. Als Fazit lässt sich die Schwierigkeit festhalten, eine bezüglich des Alters und Bildungsniveaus heterogene Gruppe zu gewinnen. In Folgeuntersuchung wäre es sinnvoll, die Erhebung in verschiedenen Stadtteilen durchzuführen. Dies würde einen Vergleich zwischen den Gerechtigkeitsvorstellungen verschiedener sozio-ökonomischer Gruppen zulassen. Wie im Kapitel 9 ‚Einordnung der Ergebnisse‘ der vorliegenden Studie gezeigt wird, müssten einige dort dargestellten Ergebnisse durch weitere Forschungen noch erweitert werden.

8.4 Themenspezifische Auswertung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der fünf Workshops dargestellt. Die themenspezifische Auswertung beinhaltet verschiedene Themenkomplexe, die schon auf einer Auswahl des ausgewerteten Textmaterials gründen. Es sind im wesentlichen die Themen.

1. Ergebnisse – rund ums Auto
2. Ergebnisse – rund um Müll und Straßenreinigung
3. Ergebnisse – rund um den Gehweg
4. Ergebnisse – rund ums Fahrrad.
5. Ergebnisse – rund um Ökologie und
6. Sonstige Themen

Dem Leser wird in diesem Kapitel ein Gesamtbild über die Themen, wie sie in den Workshops besprochen wurden, vermittelt. In der Regel werden Konflikte und Lösungen beispielsweise zum Themenkomplex ‚Rund ums Auto‘ schon in die Darstellung integriert. Aus den Lösungsszenarien, die die Teilnehmer/-innen in den Workshops entwickelten, resultieren Überschneidungen der Themen. Diese Überschneidungen werden insbesondere dann, wenn autofreie bzw. verkehrsberuhigte Szenarien entwickelt werden, relevant.

Im Anschluss an die Beschreibung der jeweiligen Themenblocks werden die wichtigsten Ergebnisse des Auswertungsprozesses zusammengefasst. Diese inhaltsanalytische Auswertung erfolgt entlang der im vorherigen Teilkapitel beschriebenen Kategorien.

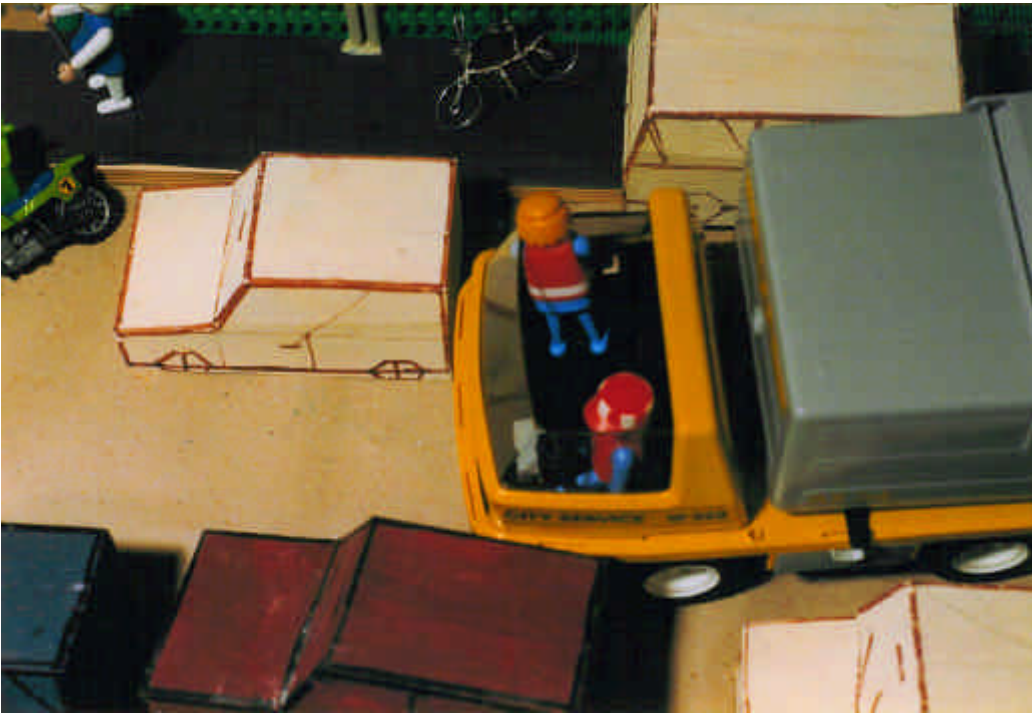


Bild 5

Workshop 3 / Konfliktphase – Bild 7a

Wegen eines falsch parkenden Autos kann das Entsorgungsfahrzeug nicht passieren.



Workshop 3 / Konfliktphase - Bild 8a

Bild 7

Dass zu viele Autos in der Stadt sind, wird auf dem gelben Papier mit der Aufschrift „zu viele Autos“ festgehalten. Auch ‚Raser‘ werden in diesem Workshop auf diese Weise markiert



Bild 6

Workshop 5 / Konfliktphase – Bild 7

Ein Auto parkt hier schräg auf dem Gehweg

8.4.1 Ergebnisse - Rund ums Auto

Mit Abstand die meisten Textsequenzen (98) gehören in den Workshops zu Konflikten und Lösungssätze rund um den motorisierten Kraftverkehr. Fast immer ist das private Auto damit gemeint. Die Themen rund ums Auto beinhalten die folgenden Unterthemen, die hier schon nach Prioritäten geordnet sind:

- Parkprobleme und Parklösungen für Autos
- Autofreies Wohnen
- Öffentliche und gewerbliche Nutzung (Kneipen, BEB, Feuerwehr)
- Fremd- versus Anwohnernutzung der Straße
- Raser
- Sonstige Probleme für Autos.

In Workshop 3 (34) wird insgesamt am häufigsten über das Auto gesprochen. Die Teilnehmer/-innen dieses Workshops (18 Nennungen) befassen sich im Vergleich zu den Teilnehmer/-innen der anderen Workshops (3-8 Nennungen) sehr ausführlich mit verschiedenen Parkregelungen und mit Varianten, die parkenden Autos in einer Straße zu reduzieren.⁷⁶³

8.4.1.1 Parkprobleme und Parklösungen für Autos

W1/246-249: M1: [...] da [in dieser Straße] ist ja auf der einen Seite: Parkverbot. Wo sich viele Leute nicht dran halten.

In bunten Farben schildern die Teilnehmer/-innen aller Workshops Facetten des Falschparkens auf der Straße.⁷⁶⁴ Demnach stehen Autos zu weit auf dem Bürgersteig, parken zu eng aneinander oder parken so schräg ein, dass an ihrem Fahrzeug weder Fußgänger/-innen noch andere Autos (vor allem Lkws) vorbeikommen.

Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen heben das spezifische Problem des Parkens in den Eckbereichen einer Straße hervor:

W5/594-599: [...] So und dann für mich ne ganz typische Situation in der Neustadt, dass es eben nicht so ist wie hier [im Modell], dass einseitig am Bordstein [gemeint ist der Eckbereich] geparkt wird, sondern es wird eben oft beidseitig auf dem Bordstein geparkt. [Es wird] ne große Fläche in der Mitte freigelassen, ob es nun gerade fürs Müllfahrzeug ist [oder für etwas anderes].

⁷⁶³ Workshop 3, 6 Nennungen im Vergleich zu W 1-3 mit 1-3 Nennungen und W5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen mit 0 Nennungen

⁷⁶⁴ Vgl. dazu Bild 6 + 7

Maßnahmen zur Regelung dieses Falschparkens greifen nach Meinung der Teilnehmer/-innen meist nicht. Autofahrer/-innen passen sich – im negativem Sinne - den Maßnahmen an, die zum rechtmäßigen Parken führen sollen. Die meisten Maßnahmen, d.h. Parkverbote, Pfähle, um das Parken unmöglich zu machen oder andere Verfahrensweisen werden als ineffektiv bezeichnet. Keiner hält sich daran, wie die folgenden Beispiele belegen:

W2/9-19: F1: [...] gegenüber ist auch eine Einfahrt. Und damit da größere Wagen reinkommen, stehen da Pfähle. Aber die [Pfähle] respektiert keiner. Da stellen sie sich denn auch noch vor, also wird die Straße dann noch schmaler [...]. [...] F2: Und das passiert oft. F1: Sehr oft passiert das, ja.

W1/246-251: M1: [...] da [in dieser Straße] ist ja auf der einen Seite Parkverbot. Wo sich viele Leute nicht dran halten, weil die da nur eben kurz einkaufen wollen. Die parken da, aber weil sie wissen, dass die [Autos] von zwei Seiten kommen, werden die [eigenen Autos] noch weiter an die Wand ran gestellt, so dass man wirklich teilweise nicht einmal zu Fuß durchkommt.

oder etwa die Aussage in Workshop 2:

W2/1135-1138: F3: Von Beschilderungen, ja gut, sie können Beschilderungen aufstellen und sagen, wie ein Bürgersteig freizuhalten ist, klar. Aber sie können nur anordnen, wie die Autos zu parken haben, aber weg kriegen sie die auch nicht, denke ich mal, oder ein eingeschränktes Halteverbot, damit haben sie das Problem ja auch nicht gelöst, wenn die Leute da wohnen.

In vielen Workshops kommt zum Tragen, dass die Anwohner/-innen keinen Parkplatz finden, wie hier im Workshop das Problem des Parkplatzmangels ausgeführt wird:

W1/216-217: F1: Ja, aber der Konflikt war ganz provokativ, ich habe ein Auto und mich regt es auf, wenn ich irgendwo in der Straße keinen Parkplatz finde.

W2/220: M2: [...] ich habe in meiner eigenen Straße einen [Strafzettel] bekommen.

An einigen Stellen wird in den Workshops der Konflikt von Autofahrer/-innen mit Normen und Gesetzen thematisiert. Demnach reicht die Befolgung des Gesetzes nicht aus, wenn alle Mobilitätsgruppen zu ihrem Recht kommen sollen.

W1/153-157: F1: Mit dem Parken, das ist natürlich per Schilder so geregelt in der Nebenstraße 1, glaube ich, dass die Autos eigentlich auf der Straße parken sollen, aber nicht tun, weil sonst eben diese großen Transportmittel nicht durchkommen. Der Vorteil, wenn so geparkt wird, ist halt, dass [...] diese Transportmittel durchkommen. Der Nachteil ist, dass dann die Pkws die Möglichkeit haben, etwas schneller zu fahren, weil mehr Platz ist, nicht.

8.4.1.2 Öffentliche und gewerbliche Nutzung

8.4.1.2.1 Gewerbetreibende stören

W2/327-328: F3: [...] und wenn in der Hauptstraße 'ne Kneipe ist und da ist kein Platz, dann gehen sie auch in die Nebenstraßen, dass die Anwohner [keinen Parkplatz] kriegen.

Gewerbetreibende lassen ihre Kunden auf Kosten der Anwohner parken, dies ist eine generelle Auffassung, die in den Workshops anschaulich wird, wie beispielsweise in Workshop 2:

W2/321-332: F4: Und dann gibt es auch viele Kneipen hier, dass abends die Parkplätze vielleicht weg sind, also bei uns ist das so, wenn man später kommt, dass man keinen Parkplatz findet. F3: Ja, ja natürlich, das ist - denn da sind ja viel [...]. F3: [...] das ist überall, das Problem, und wenn in der Hauptstraße 'ne Kneipe ist und da ist kein Platz, dann gehen sie auch in die Nebenstraßen, dass die Anwohner das nicht kriegen. [...]

F1: Sicher, das ist überall, und das ist genauso wie da, wenn Fußball ist.

Die Befragten plädieren in diesem Sinne für die Durchsetzung von Eigeninteressen und die Besitzstandswahrung der Parkplätze für anwohnende Autofahrer/-innen. Diesen werden mehr Rechte zugesprochen, als Autofahrer/-innen, die nicht in einer Straße wohnen. Zitate der Workshops belegen diese Tendenz, wie beispielsweise die Aussage in Workshop 4:

W4/364-366: F1: Und das andere Problem ist, dass oftmals dadurch, dass da irgendwelche Geschäftsstraßen [in der Umgebung] sind, diese Wohnstraßen von anderen Leuten so zugeparkt sind, dass man selber nicht mal mehr einen Parkplatz findet ...

W2/226-228: M2: Es wird bei uns relativ viel abgeschleppt, weil natürlich das Weserstadion in der Nähe ist und [...] F3: Ja, das ist klar. M2: Ich meine, die [Besucher des Weserstadions] stehen dann aber auch wirklich so, dass nichts mehr geht.

Es bleibt undeutlich, ob mit Nicht-Anwohnern auch Personen aus dem Quartier gemeint sind. Davon ist allerdings nicht auszugehen, weil am häufigsten von ganz anderen Personen, die vermutlich aus räumlich entfernten Stadtteilen stammen oder aber nicht in Bremen wohnen, gesprochen wird.

Für diese Nicht-Anwohner werden auch Lösungen gesucht. Ihr Raum wird in der Regel vor der Türe der Stadt bzw. in städtischen Randregionen angesiedelt, wie es am Beispiel eines verbesserten Park und Ride-Systems des Teilnehmers von Workshop 4 anschaulich wird:

W4/508-511: M1: [...] also gerade die ganzen Pendler [...], die nach Bremen reinkommen und jetzt noch mit dem Pkw fahren, müsste man sehr viel dichter von zu Hause abholen. Ich denke, es gibt einigermaßen gute Angebote im Bereich hier, Sielhof und so, mit diesen Parkplätzen, die relativ voll sind und auch gut angenommen werden [...].

Nur an wenigen Stellen wird – wie in folgendem Beispiel – angesprochen, dass auch die Anwohner/

-innen in anderen Stadtteilen parken wollen.

W3/628-631: M1: Wenn sie von der Neustadt nach Walle fahren zum Arbeiten, dann ist das der gleiche Konflikt, also Anliegerparken ist da auch nicht möglich. F2: Ja, das glaube ich. M1: Das ist schwierig.

Die Stellen an denen dennoch die Gleichbehandlung zwischen Anwohnern und Nicht-Anwohnern verdeutlicht werden, werden nicht weiter diskutiert.

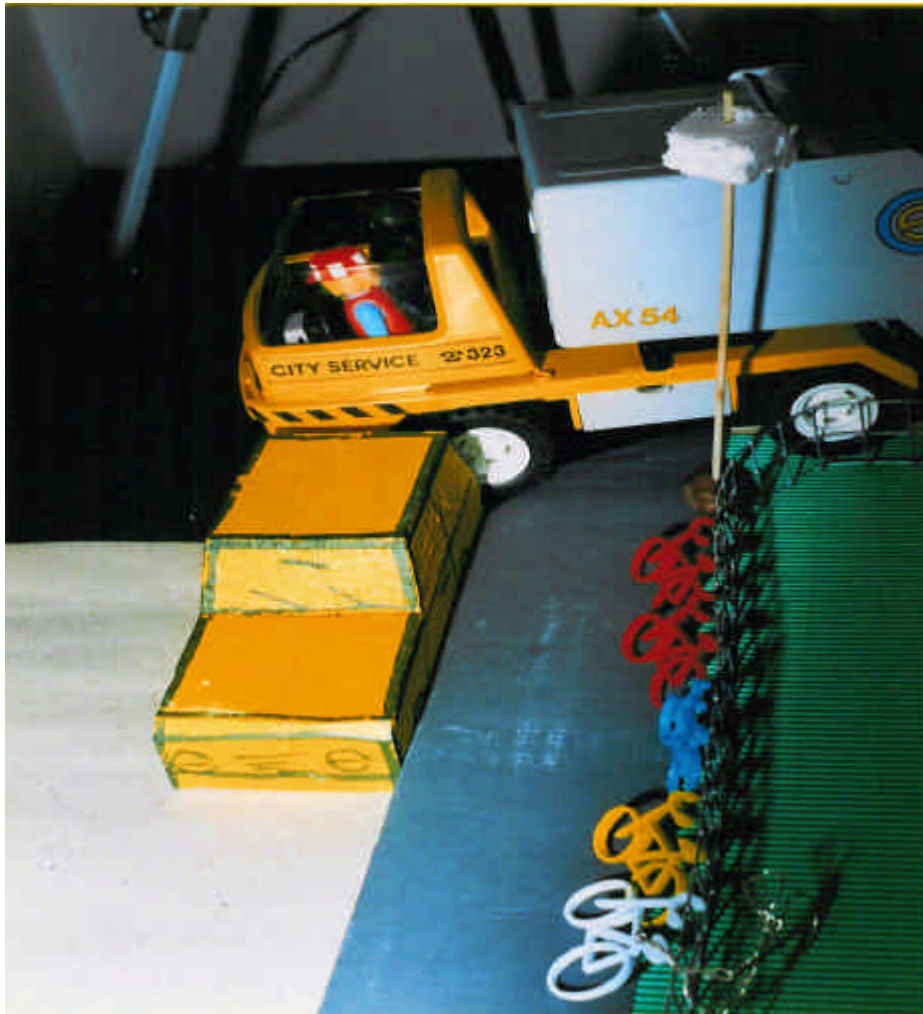


Bild 8

Workshop 4 / Konfliktphase – Bild 8

Ein Entsorgungsfahrzeug kann wegen eines Autos, dass falsch parkt (Eckbereich), nicht in die Straße einbiegen.

8.4.1.2.2 Durchkommen für Versorgungsfahrzeuge

In allen Workshops wollen die Teilnehmer/-innen die allgemeine Versorgung gewährleistet wissen. Vor allem Entsorgungsfahrzeuge und die Feuerwehr sollen durchkommen. Dass die Feuerwehr und Krankenwagen in engen Straßen derzeit nicht passieren könnten, wird als großes Problem für die Sicherheit betrachtet. Im Modell steht ein LKW als Entsorgungsfahrzeug symbolisch für alle großen Fahrzeuge. Dieses Fahrzeug wird von den Teilnehmer/-innen eingesetzt, um die Konflikte auch für die Feuerwehr darzustellen.

Dass Versorgungsfahrzeuge für Abfall nicht passieren können, wird in den Bildern der Modellstraße anschaulich.⁷⁶⁵ Besonders, wenn die Ecken einer Straße eng beparkt sind, was in vielen Straßen der Fall ist, kommen die Müllautos meist gar nicht in die Straße rein.

Besonderes gefährlich erscheint den Teilnehmer/-innen die Tatsache, dass durch regelwidriges oder zu enges Parken, Leib und Leben der Bürger/-innen gefährdet ist:

W3/293-300: M3: Und wenn diese Fläche frei bleibt. Also da, wo jetzt das Halteverbot ist, nicht. Wenn es frei bliebe, dass man halt ein bisschen weiter, dass man mehr Platz hat. [Die] Feuerwehrzufahrt z. B. wäre ein wichtiger Aspekt, nicht, oder hier [die] Müllwagen, Lastwagen, was immer da notwendig ist. [Die Freie Fläche] wird aber natürlich sofort genutzt, um Autos hinzustellen. Das kann man überhaupt nicht in den Griff kriegen, in das Bewusstsein der Menschen. Würde ich auch machen, mache ich auch, also mich dann dort nicht hinstellen und da 100 m weiterzufahren, das macht keiner, ja, ich bleib da stehen, weil ich da hinwill, das dauert vielleicht nur eine halbe Stunde.

Durch Falschparken wird die Sicherheit und die Versorgung der Bürger/-innen also verhindert. Dies ist den Falschparkern nicht bewusst. Sie folgen kurzfristige Eigeninteressen auf Kosten der Sicherheit und des Wohles der Allgemeinheit. Dass Falschparker damit Leib und Leben anderer Mitbürger gefährden, wird nicht realisiert.

Ein Beitrag, der Unterschied zwischen Feuerwehr und Abfallentsorgung verdeutlicht, findet sich im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen zeigen Konsequenzen für Falschparker auf:

W5/360-369: F1: Bloß, die Feuerwehr, die macht ja alles platt, die muß ja auch durch dort, wenn die Einsatz haben. Die fahren da durch, da kennen die nichts. [...] M1: Es geht um Leib und Leben [...] - ja natürlich. [...] F2: [mir] hat [...] mal jemand von der Feuerwehr erzählt, der nicht reinkam in die Straße und der hat gesagt: „wenn wir jetzt richtig Einsatz hätten, wir würden da so durchfahren.“

⁷⁶⁵ Vgl. dazu Bild 5 + 8

371-375: M1: *Steht auch da: Wenn Leib und Leben in Gefahr ist, haben die das Recht, da zu fahren. Und versicherungstechnisch hat derjenige mit seinem Auto, der ein bisschen weiter in die Straße geparkt hat, dann Pech gehabt, nicht.*

Über dieses Recht, das, was ihnen im Wege steht ‚platt zu machen‘, verfügen die Entsorgungsbetriebe nicht. Sie sind auf Abschleppdienste angewiesen.

8.4.1.3 Raser

In vielen Beiträgen wird deutlich, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen von der Gestaltung des Straßenraumes, d.h. von der Gelegenheit motorisierter Verkehrsteilnehmer zu ‚rasen‘ abhängt. Diese Ansicht kommt in den Workshops an verschiedenen Stellen zum Ausdruck.

W3/264-266: F4: *Es geht um die Diskussion über die Motorräder, dass die da ganz schön durchheizen, wenn frei ist. [...] Weil das nicht beruhigt ist oder [...]weil es schon so eine Geradeausstraße ist [...].*

Ohne Maßnahmen zur Temporeduktion, kann dem schnellen Fahren in der Straße kein Einhalt geboten werden. In Workshop 2 (Z: 136) will ein Befragter deswegen auch in der Nebenstraße eine Ampel einführen. Die meisten Maßnahmen zur Temporeduktion erfüllen nach Ansicht der Workshopteilnehmer/-innen nicht ihren Zweck. Ob nun eine Ampel eingeführt wird, Beschilderungen, Kopfsteinpflaster oder Verkehrsberuhigungsschwellen, alle Maßnahmen werden in gewisser Hinsicht als ineffizient wahrgenommen. Jede Maßnahme bringt für sich genommen Nachteile mit sich, die ihrem Zweck entgegenlaufen. Die Ineffizienz wird durch folgende Zitate aus den Workshops belegt:

W1/1185-1187: M3: *Das ist hochgesetzt [hier auf der Straße]. Das ist gepflastert, also in diesem Fall Verbundpflaster. M2: Aber da braucht man keine Angst zu haben [ironisch], da fahren die Leute jetzt auch schneller wie 30.*

In Workshop zwei wird in diesem Sinne auch ausgeführt:

W2: (280 ff) *Schwellen sind uneffektiv, weil die Leute schneller fahren. Die Autofahrer/-innen legen auch schon ihre Autos nicht mehr tief, um bei den Schwellen nicht anzustoßen.*

Zweifel bezüglich der Steuerungsfähigkeit staatliche Ausführungsorgane werden gehegt, die in der folgenden Aussage zum Ausdruck kommen:

W1/1795: [...] *wenn sie da [auf der Autobahn] 60 fahren, man denkt, ich habe nun keine Angst, weil ich selbst lange Bus gefahren hab. Da sitzen Lkws einen Meter hinter einem und wollen einen schieben. Das interessiert mich gar nicht - und von daher lässt sich alles von Polizei ja kaum durchsetzen, die sagen ja selbst schon im Fernsehen, wenn da irgendwie was ist, ja 20 km blitzen die erst oder wird erst geahndet. Denn wissen die Leute doch schon, 20 km kann ich schneller fahren - auf Autobahnen ab 100 und so oder dann sagen die, 20 km Toleranzgrenze.*

Aus der letztgenannten Aussage geht hervor, dass Autofahrer/-innen sich den Maßnahmen zur Temporeduzierung anpassen wie Insekten, die mit der Zeit immun gegen ein Gift werden. Den Teilnehmer/-innen aller Workshops erscheint es schwer, Verhaltensveränderungen zu bewirken, bei rasenden Auto- und Motorradfahrer/-innen.



Bild 9

Workshop 1 / Lösungsphase – Bild 10a

Ein Polizeiauto symbolisiert, dass mehr Präsenz der Polizei gewünscht ist
in Workshop 1

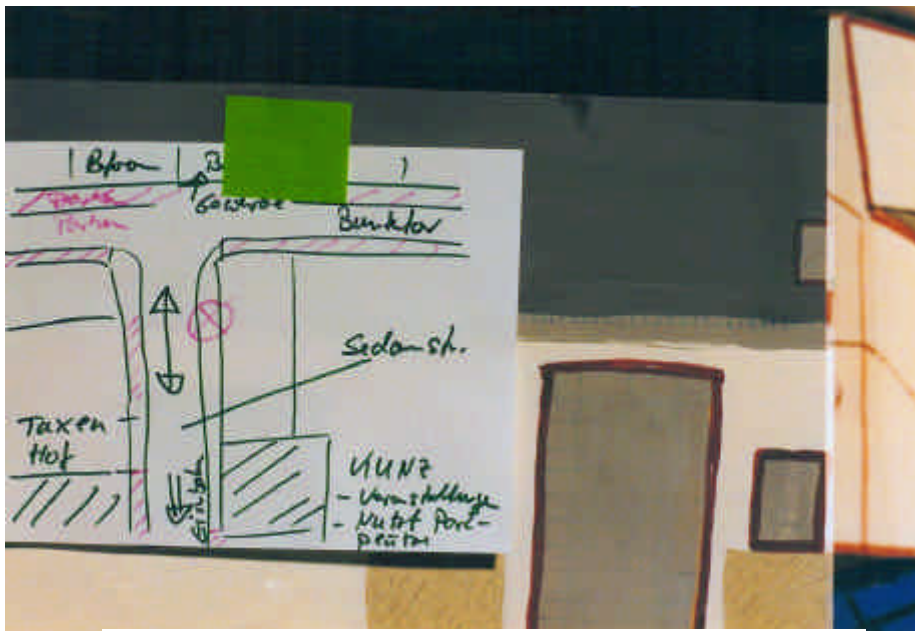


Bild 10

Workshop 3 / Konfliktphase – Bild 16

Eine eigene Zeichnung veranschaulicht die als ungerecht wahrgenommene Park-
situation. Maßnahmen orientieren sich an Gewerbetreibenden, nicht
an Anwohnern.



Bild 11

Workshop 3 / Lösungsphase – Bild 29a

Autos werden in Workshops mit Anwohnerparkplätzen gekennzeichnet.

Symbolisch für diese Maßnahme steht auf dem blauen Auto ,Anwohnerparken‘



Bild 12

Workshop 4 / Lösungsphase – Bild 26

Die Autos in der Modellstraße werden in den Workshops reduziert.

Das Bild zeigt, wie viel Autos in Workshop 4 herausgestellt wurden.



Bild 13

Workshop 1 / Lösungsphase – Bild 13a (carsharing-Fahrzeug) wird integriert. Ein öffentlicher Parkplatz wird dafür zur Verfügung gestellt. Zudem parken die Autos – ein Lösungsszenario – auf einer Seite. Die ‚Parkseite‘ soll von Zeit zu Zeit gewechselt werden (flexible Parkordnung).

8.4.1.4 Lösungen - rund ums Auto

W1/1279: ... ihr [Pendler] müsstest normalerweise an der Ochtum alle Zoll bezahlen.

Die bevorzugten Verfahren und Maßnahmen zur Lösung der Problemkonstellation unterscheiden sich in den einzelnen Workshops. Während in Workshop 1 mit den Worten:

W1/651: M2: Mehr Präsenz der Polizei, das würde ich auch sagen.

Da der Ruf nach staatlichen Maßnahmen vorzugsweise durch Kontrollen gefordert wird, werden in Workshop 3 Abwägungen zwischen verschiedenen Maßnahmen diskutiert.⁷⁶⁶ Abgewägt werden hier die Vorzüge und Nachteile von partikularen Interessen:

W3/982-986: F1: Ja, aber guck mal, dieser Parkplatz bei dir hinterm Haus, das sind ja für Anliegende sogar schon verbilligte Parkplätze, nicht. Und so was als Angebot, ich meine, die Möglichkeit hinter dem Parkplatz, eh hinter den Häusern ist ja da. F5: [In der Nebenstraße 2] könnte man auch gut parken, aber dafür, finde ich, muss man keine Anreize geben, diesen Parkplatz zu nutzen.

Die Teilnehmer/-innen plädieren für ein Belohnungssystem, wenn die Autos nicht in der eigenen Straße abgestellt werden.⁷⁶⁷ Wenn die Autofahrer/-innen kurze Wege in Kauf nehmen, sollen sie nicht belohnt werden. In diesem Fall sind also keine Handlungsanreize erforderlich.

Die Bereitschaft der Autofahrer/-innen, kurze Wege in Kauf zu nehmen, wird auch von einem Vertreter eines Verbandes unterstrichen und als geeigneter Lösungsvorschlag zur Entlastung der Straßen favorisiert.

W5/1229-1234: M2: Aber da ist der Hinweis wirklich Quartiersgarage [...] .Auch Autofahrer selber sagen, das ist ne geeignete Lösung für hier. Also, wenn der Fußweg nicht länger als fünf Minuten ist, dann würden sie so etwas auch machen.

1236-1244: M3: Würden sie das auch bezahlen? M2: Und das ist kostenpflichtig, hier [in der Straße] stell ich ja in der Regel mein Auto, ja kostenfrei ab und da zahle ich 90 bis 100 Mark den Monat. Also [...] vor allem, wenn ich ein Auto nur sehr selten benutze, [entstehen] deutlich höherer Kostenanteil, nicht. Obwohl es ist unwahrscheinlich, viele Leute dafür zu begeistern, das halte ich nicht für einfach.

1246-1248: F1: Da muss man die Stellplätze in der Straße eben auch kostenpflichtig machen //ja// das wäre eine Möglichkeit [...].

1251-1254: M3: Nein, das wäre dann keine Anwohnerparkung, es ist ja für die Anwohner eben nicht mit Kosten, nur mit dieser geringen Verwaltungsgebühr pro Jahr verbunden, also um das mal vergleichbar zu machen [...].

⁷⁶⁶ Vgl. Bild 9

⁷⁶⁷ Vgl. Bild 12

Kosten für Autofahrer/-innen können auch anderes benannt werden. Dem ersten Sprecher reicht das Entgegenkommen der Autofahrer, fünf Minuten Fußweg in Kauf zu nehmen. Kosten für die Quartiersgarage existieren in seinem Verständnis nicht mehr. Für den Vertreter der Behörde sind die entstehenden ‚Kosten‘ für Autofahrer/-innen bedrohlich. Dahinter steht u.a. die Angst vor abwandernden Bremer/-innen, die wegen fehlender Parkplätze oder zu hoher Kosten lieber ins Umland ziehen. Da aus seiner Perspektive durch Anwohnerparken keine Kosten verursacht werden, sondern lediglich eine Verwaltungsgebühr anfällt, erscheint dieses Sonderrecht für Anwohner/-innen dem Sprecher stimmig. Kosten für ‚Parken‘ zu erheben, ist allerdings eine Streitfrage. Eine Teilnehmerin des Workshops plädiert für absolute Gleichheit, indem sie für alle Kosten erheben möchte. Dieser Vorschlag wird einfach übergangen. Es wirkt, als hätte die Sprecherin dem Dialog im Vorfeld nicht richtig gefolgt.

In den meisten Workshops laufen diese von den Befragten bevorzugten Regelungen darauf hinaus, partikulare Interessen zu verwirklichen, d.h. Sonderrechte für autofahrende Anwohner/-innen einzuführen. Beispielhaft ist die Aussage eines Teilnehmers (Workshop 3), der sich über das absolute Halteverbot in seiner Straße beschwert. Der betroffene Anwohner, der sein Auto generell gerne vor seiner Haustüre stehen hätte, führt seine Argumentation folgendermaßen aus:

W3/248-254: M3: Die Konsequenz [einer aufgehobenen Einbahnstraßenregelung] ist das: ich muss mein Auto benutzen, weil ich Angst habe vor Knöllchen oder weil ich einfach nicht willens bin, das zu bezahlen für den kurzen Weg zur Arbeit. Ich muss nicht weit fahren, aber ich bewege mein Auto von der verkehrsbedingten Verhaltensweise weg. Ich möchte mir das Knöllchen sparen. Moderatorin: Halteverbot für Anwohner wäre [das] dann ja vielleicht [die Lösung]. M3: Das ist ein grundsätzliches Problem. F2: Nee, Parkerlaubnis für Anwohner, nicht.

Der Teilnehmer hat das Problem, dass er nach Feierabend, wenn Parküberschreitungen nicht mehr kontrolliert werden, im Halteverbot parkt. Das Halteverbot wurde dort nach seiner Ansicht nur eingeführt, weil ein Unternehmen am Anfang der Straße sein Gewerbe betreibt.⁷⁶⁸ Deswegen sei dort die Einbahnstraßenregelung aufgehoben worden, so dass die Straße dort in beide Richtungen befahrbar ist. Sonderrechte für Anwohner/-innen werden durch die unterstellte Absicht der Gesetzgeber legitimiert. Wegen des Gewerbebetriebes wurde die Einbahnstraßenregelung aufgehoben, der Anwohner fühlt sich demnach auch vernachlässigt. Sonderrechte für die benachteiligten Anwohner einzuführen, erscheint also legitim.

In allen Workshops wird die Einführung von Anwohnerparken befürwortet.⁷⁶⁹ Allerdings wird über die Regelung diskutiert, nicht weil sie nicht eingeführt werden soll, sondern weil einige Befragte sich mit Rechten und Pflichten des Anwohnerparkens zum Teil nicht auskennen. Dies zeigt sich in folgendem Beispiel:

⁷⁶⁸ Vgl. Bild 10

⁷⁶⁹ Vgl. Bild 11

W1/1615-1618: M1: [...] im Haus da [im Modell], davor ist Parkplatz für drei Autos, da wohnen sechs Parteien und mindestens neun Autos, aber insgesamt haben wir nur drei [Parkplätze] zur Verfügung. [...] Jetzt weiß ich nicht, nach welchen Regeln verfahren wird, wer zuerst kommt – wie viel Parkfläche da dann vergeben wird, und die dann da keinen Platz haben, die müssen halt ausweichen. [...]

1623-1627: M1: Ja, die da wohnen, wie ist das denn mit Anwohnern, ich kenne jetzt keinen, die, die da wohnen, können umsonst [parken] oder ... M2: Ne, ne, die müssen bezahlen M 1: Und alle anderen müssen auch bezahlen. M2: Ja, ja, die [anderen] dürfen da gar nicht erst hin oder so.

Staatliche Regelungen wie das Anwohnerparkten werden insbesondere dann kritisiert, wenn die Bürger/-innen zahlen müssen. In diesem Fall wird in einem Workshop das Misstrauen gegenüber dem Staat und dessen Wirtschaftsweise formuliert:

W1/1619-1622: M2: Das [Anwohnerparken] kann doch auch alles unentgeltlich geschehen. Warum Geld, wofür wird das Geld verbraucht? Es gibt keine besseren Straßen dadurch. Ich tu nur unseren Politikern etwas Geld in den Rachen reinschmeißen, wo keinem mit gedient ist. Wer beantragt, der kann das doch auch kostenlos kriegen, den Platz vor dem Haus.

Diese Ansicht – unentgeltlichen Parkraum für Anwohner/-innen zur Verfügung zu stellen - wird von einem anderen Teilnehmer des gleichen Workshops nicht geteilt. Er erklärt sich den Sinn der Gebührenerhebung, die er befürwortet, folgendermaßen:

W1/1628-1629: M1: Das hat teilweise auch einfach einen Sinn insofern, dass, wenn Leute [gemeint sind die Autofahrer/-innen] sich halt nicht mit Argumenten überzeugen lassen, dann [ist] halt das Bezahlen eine Erziehungsmaßnahme.

Wenn schon ‚erzogen‘ werden soll, dann sollen nicht nur die Anwohner/-innen Gegenstand der Erziehungsmaßnahme sein, sondern auch andere:

W1/652-654: M2: Wie wäre es denn, wenn diese Diskussion hier [in dem Workshop] auch an anderen Stellen [geführt wird]. Dass zum Beispiel Schulen ihren Lehrern, also wenn die Lehrer ihre Autos auf dem Schulgelände abstellen, sollte ihnen Geld abgeknöpft werden.

Die anderen, die Nicht-Anwohner/-innen, sind Gegenstand der Diskussion in allen Workshops. Nicht-Anwohner sind beispielsweise Pendler, Einkaufende sowie Gewerbetreibende und deren Kunden. Sie sollen nach Ansicht der Befragten zur Kasse gebeten werden.

W1/1276-1279: M2: Ja, so ist es doch mehr oder weniger, Bremen hat die höchste Arbeitslosigkeit. Aber im Grunde genommen, alle die hier arbeiten, die kommen alle von Niedersachsen. [...] Ich war 27 Jahre bei der Straßenbahn, da war mindestens 70 %, die alle außerhalb gewohnt haben, ich sag, ihr müsstest normalerweise an der Ochtum alle Zoll bezahlen.

Diese extreme Formulierung wird mit einem ironischen Unterton eingebracht. Der Redner erntet dafür

auch Gelächter. Dennoch kommt die Ansicht - die ‚Fremden‘ nehmen Hiesigen auch noch die Arbeitsplätze weg, ohne dafür zur Kasse gebeten zu werden – auch an anderen Stellen zum Tragen. Die Aussage beinhaltet auch, dass für Pendler begrenzte Parkerlaubnisse erteilt und Gebühren erhoben werden sollen.

W1/1283-1285: F2: Aber man könnte doch, so wie das in Lübeck ist [...]. In der Innenstadt haben die alle vorne an ihrer Scheibe ne Nummer. M2: Dafür bezahlen sie ja auch.

Diese Tendenz, außenstehende Autofahrer/-innen für die Parkmisere verantwortlich zu machen, spiegelt sich auch in der Zuordnung dieser Gruppe wieder, die in der Zusammenschau der Einzelergebnisse dargestellt wird.

Als Lösungsansatz gilt auch die Einführung flexibler Parkordnungen.⁷⁷⁰ Zu diesem Zweck experimentierten die Teilnehmer/-innen in den Workshops in der Regel mit den Autos. Diese wurden verschoben, diagonal geparkt oder es wurde für sie festgelegt, dass an einigen Tagen – beispielsweise dem Entsorgungstag – die Straße partiell für andere Zwecke geräumt werden soll. Dieser Vorschlag geht – wenn er geäußert wurde – mit Überlegungen zur Verwirklichung einher. Um die flexible Ordnung einzuhalten, seien Kontrollen durch außenstehende Bürger/-innen oder die Polizei notwendig.

Auch in Workshop 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird die Idee, das Parken flexibel zu gestalten entwickelt. Ein Teilnehmer ist aber im Unterschied zu den Bürger/-innen-Workshops gleich mit der schwierigen Realisierung dieses Konzeptes beschäftigt:

W5/1692-1702: M2: Wir sprechen ja wahrscheinlich nicht nur von einer Straße. Es ist ja ein Denkmodell, was z.B. stadtteilbezogen zu sehen ist. Stellen sie sich vor, wir haben 30/40 Straßen [mit einer flexiblen Parkordnung], und hier ne Kontrolle z.B. zu gewährleisten, wie wollen wir das überhaupt leisten können. Wenn ich mir vorstelle, hier die parken hier in der einen Woche so und in der anderen Woche so [...]was brauchen wir da für ein Personal, um das leisten zu können. Das ist nach meinem Dafürhalten gar nicht machbar.

Auf das Auto bezogen scheint die Umsetzung flexibler Parkmodelle schwieriger als es in anderen Bereichen, z.B. der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen ist. Positive Beispiele, wie ein flexible Ordnung umzusetzen ist, werden auch nicht erläutert. Dennoch ist festzuhalten, dass die Teilung des Raumes – auch durch flexible Maßnahmen – bei den Befragten auf Gegenliebe stößt, weil sie die Wohn- und Lebensqualität in den Straßen verbessert, ohne Autofahrende auszuschließen.

Autofreie bzw. autoreduzierte Maßnahmen werden größten Teils durch Einzelmaßnahmen und generelle Ansätze integriert. Die Einführung überschneidet sich mit ganzheitlich angelegten verkehrsberuhigten Maßnahmen,⁷⁷¹ die die Reduzierung der Anzahl der Autos in einer Straße beinhalten. Einzelmaßnahmen,

⁷⁷⁰ Vgl. Bild 13

⁷⁷¹ Vgl. Lösungen rund um den Gehweg

die Autos einsparen, werden durch die Integration eines Stadtautos – d.h. die Teilung eines Autos - als Suffizienzmaßnahme symbolisch dargestellt.

Diese Autos werden durch einen Verein (bzw. durch eine Firma) verwaltet. Durch den Verein wird auch die Nutzung durch die Kunden koordiniert. Durch die wirtschaftliche Einbindung des Stadtautos steht diesen qua Gesetz kein öffentlicher Parkplatz zur Verfügung, obwohl die Nutzung ökologischer ist, als ein eigenes Auto zu besitzen. In diesem Sinne führt auch ein Teilnehmer von Workshops 4 die komplizierte Gesetzeslage aus:

W4/875-878: M1: Da ist eine Gesetzänderung seitens des Bundestages oder des Bundesrates in der Straßenverkehrsordnung. Ich glaube, es geht nicht nur in Bremen über ein Ordnungsgesetz, das ist mehr so eine Geschichte, die muss [eingehalten werden], weil es im Moment nicht erlaubt ist, Plätze im öffentlichen Bereich einer privaten Firma zu vermieten.

In den Workshops wird meist ein Parkplatz für Stadtautos einfach integriert.⁷⁷² Nur in einem Workshop wird eine privat initiierte Autoteilung durch die Gründung von Fahrgemeinschaften angesprochen. Autofreie und autoreduzierte Visionen, die in den Workshops entwickelt wurden werden in diesem Kapitel unter ‚Lösungen – autofreie und autoreduzierte Visionen‘ ausgeführt.

8.4.1.5 Auswertung - Rund ums Auto

Durch Autos bzw. durch Autofahrer/-innen wird im wesentlichen die Sicherheit nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer/-innen bedroht.⁷⁷³ Dies zeigt die Zuordnung der Variablen ‚Sicherheit + Angstfreiheit‘ (negativ) sowie ‚physische Gesundheit‘ (negativ). Eltern haben Angst um die Gesundheit ihrer Kinder, deren Leben durch schnellfahrende Autos bedroht ist. Autos – parkend und fahrend – verursachen im wesentlichen die Enge und Dichte in Wohn- und Nebenstraßen. Gleichzeitig sind Autofahrer/-innen aber Betroffene, weil ihnen kein bzw. nicht genügend Parkraum zur Verfügung steht. An wenigen Stellen wird erwähnt, dass durch Autos die Kommunikation in den Straßen – d.h. hier Spielraum für Kinder – verstellt ist.

Die meisten Codierungen werden den Gerechtigkeitsprinzipien ‚Norm und Gesetz (positiv)‘, ‚Fürsorge (positiv)‘ und ‚Besitzstandsgerechtigkeit (negativ)‘ zugeordnet. Die Befragten plädieren demnach für die Einhaltung von Normen und Gesetzen, die staatlich vorgegeben sind. Zieht man allerdings die Ergebnisse der Variable ‚Norm und Gesetz (negativ)‘ hinzu, zeigt sich, dass Regelungen rund ums Auto häufig gleichzeitig in Frage gestellt oder als ambivalent und ineffektiv wahrgenommen werden.

Beispiele veranschaulichen diese Ambivalenz bezüglich einer Maßnahme, die nach Ansicht der Befragten Vor- und Nachteile beinhaltet, aber auch bezogen auf unterschiedliche Maßnahmen. Insbesondere die Maßnahmen zur Temporeduzierung werden als ineffizient bezeichnet. Die Teilnehmer/-innen der

⁷⁷² Vgl. Bild 13

Workshops sorgen sich um die Autofahrer/-innen, dies belegt die häufige Codierung der Variable ‚Fürsorge (positiv)‘. Die Inhalte der Sorge um die Rechte der Autofahrer/-innen variieren. Autofahrer/-innen müssen zu hohe Gebühren, z.B. Strafzettel oder Gebühren für das Anwohnerparken zahlen. Autofahrenden Anwohner/-innen wird der Parkraum von Pendlern und Gewerbetreibenden, somit deren Gästen, weggenommen. Autofahrende wissen nicht so recht, wie sie parken sollen, weil sie entweder zu weit auf dem Fußweg stehen oder verursachen, dass große Fahrzeuge (Entsorgungsfahrzeuge oder die Feuerwehr) nicht durchkommen. Diese Sorge – vor allem um die Rechte der autofahrenden Anwohner/-innen – beschäftigt die Befragten aller Workshops.

Am dritthäufigsten wird die Variable ‚Besitzstandsgerechtigkeit‘ (negativ) zugeordnet. In den Workshops wird der Parkraum für Autos reduziert, die Straße – d.h. die Fahrbahn – soll, betrachtet man die Lösungsszenarien, zumindest in Teilen allen Nutzungsgruppen zur Verfügung stehen. Autofahrer/-innen haben im Verständnis der Teilnehmer/-innen kein Recht, den Besitzstand – Parkraum und Fahrbahn – zu wahren, weil durch dieses Vorrecht u.a. andere Mobilitätsgruppen benachteiligt werden. In scheinbarem Widerspruch dazu steht die Zuordnung der Variable ‚Besitzstandsgerechtigkeit (positiv)‘. Diese wird mit der Hälfte der Aussagen - im Vergleich zu den codierten Äußerungen Besitzstandsgerechtigkeit (negativ) – codiert. Die Befürworter der Besitzstandsgerechtigkeit für Autofahrer/-innen gestehen diesen Parkraum zu. In Zusammenhang mit der Variable ‚partikulare Interessen (positiv)‘ wird konkret, warum es sich hier nur um einen scheinbaren Widerspruch handelt. In den Lösungsszenarien reduzieren die Teilnehmer/-innen in der Regel die Parkplätze in der Modellstraße. Die verbleibenden Parkplätze werden dann an Anwohner/-innen vergeben. Das Anwohnerparken wird dem Gerechtigkeitsprinzip partikulare Interessen zugeordnet.⁷⁷⁴ ‚Besitzstandsgerechtigkeit‘ (positiv) bezieht sich also auf autofahrende Anwohner/-innen.

Nur in wenigen Fällen wird darüber gesprochen, dass partikulare Interessen für autofahrende Anwohner/-innen strittig sind, z.B. weil die Anwohner/-innen auch woanders parken müssen, oder weil spezifische Lösungen für Anwohner zugunsten von generellen Lösungen für alle Autofahrer vertreten werden. Diese wenigen ablehnenden Beiträge werden in der Regel nicht diskutiert, sondern stehen isoliert, abgewertet oder ignoriert.

Wenn über ‚Leistungsgerechtigkeit (positiv)‘ bezüglich der Autofahrenden gesprochen wird, wird nur etwa ein Drittel weniger die Variable ‚Leistungsgerechtigkeit (negativ)‘ bemängelt als zugestanden wird, dass Leistungsgerechtigkeit existiert. In der Regel geht es um Kosten fürs Parken.

Kommentare, die mit der Variable ‚Leistungsgerechtigkeit (negativ)‘ codiert werden, zeigen, dass Kosten für das Parken, Strafzettel etc., vor allem, wenn es um die eigenen geht, abgelehnt werden.

⁷⁷³ Die Grafiken im Anhang veranschaulichen die Ergebnisse

⁷⁷⁴ Anwohner vs. Nicht-Anwohner

Dies steht in engem Zusammenhang mit dem Ergebnis der Kategorie ‚Maßnahmen und Verfahren‘. Die Erhebung von Steuern und Gebühren wird ohne Einschränkung abgelehnt, wenn es um das Auto geht.

Auch die Verfolgung von Eigeninteressen in Bezug auf das eigene Auto wird ambivalent betrachtet. Mit annähernd gleicher Häufigkeit erfolgen positive und negative Nennungen dieser Variablen. Kritisiert wird, dass Autofahrer/-innen keine Rücksicht nehmen, z.B. auf spielende Kinder. Auch auf Garagenbesitzer, die aus ihrer Garage wegen falsch parkender Autos nicht herauskommen oder auf die Sicherheit der Allgemeinheit wird keine Rücksicht genommen. Eigeninteressen zu verfolgen, wird verurteilt, weil die Bedürfnisse Anderer verletzt werden. Anders ist es, wenn die Variable ‚Eigeninteressen (positiv)‘ zugeordnet wird. An diesen Stellen werden wiederum in der Regel die Rechte der Anwohner/-innen vertreten, deren Eigeninteresse, einen Parkplatz in der Straße zu finden, den Befragten meist legitim erscheint.

Im Vergleich zu den ersten Verteilungsprinzipien werden die Prinzipien ‚Verursacherprinzip (positiv)‘, ‚Freiheitsprinzip (negativ)‘, ‚absolute Gleichheit (positiv)‘ sowie ‚partikulare Interessen (negativ)‘ angesprochen. Wie etwa im Fall der Ablehnung partikularer Interessen wird von den Befragten nur sehr selten verlangt, die Verursacher von Konflikten – hier die Autofahrer – zur Verantwortung zu ziehen. Wenn überhaupt die Verminderung des Rechtes auf Freiheit, ‚ein eigenes Auto zu besitzen‘, angesprochen wird, ähneln solche Aussagen z.B. eher einer humorvollen Randbemerkung als einem ernsthaften Redebeitrag. Das Recht jedes Einzelnen, so viele Autos zu besitzen, wie er möchte, wird nicht in Frage gestellt. Absolute Gleichheit der Raumverteilung oder Kostenpflichtigkeit für alle autofahrenden Bürger/-innen oder Nutzungsgruppen zu gewähren, wird nicht befürwortet. Diese Gerechtigkeitsprinzipien gehören zu den Prinzipien, die alle Bürger/-innen, die Autofahren, d.h. Anwohner/-innen genauso wie Nicht-Anwohner/-innen betreffen. Diese - alle betreffenden Regeln - werden nicht vertieft.

8.4.1.5.1 Verantwortungszuschreibungen - rund ums Auto

Autofahrer/-innen werden für Konflikte im Straßenraum verantwortlich gemacht. Sie werden zugleich aber auch als Leidtragende gesehen. Besorgnis um die Autofahrer/-innen wird in dem Themenblock ‚Rund ums Auto‘ häufiger codiert als die Sorge um die Mobilität anderer privater Nutzungsgruppen wie Kinder, Senioren, Behinderte etc. Im Vergleich zur Häufigkeit der als Schuldig bzw. als Leidtragende wahrgenommenen Autofahrer/-innen wird den Autofahrer/-innen in sehr viel geringerem Maße die Kompetenz für Verbesserung zugeschrieben.

Die Variable Autofahrer/-innen überschneidet sich mit den Variablen Anwohner und Nicht-Anwohner/-innen. Für Autofahrende Anwohner/-innen wird die Parksituation als besorgniserregend wahrgenommen, das gilt nicht für Außenstehende, z.B. Pendler. Betrachtet man die Schuldzuweisungen, kehrt sich dieses Verhältnis um, denn Anwohner/-innen werden nicht explizit für Enge auf der Straße verantwortlich gemacht, autofahrende Nicht-Anwohner/-innen dagegen schon. Zu gleichen Teilen wird diesen bei-

den Gruppen die Kompetenz, die Lage in der Straße zu verbessern, zugewiesen. Zu den sonstigen Leidtragenden gehören vor allem Garagenbesitzer, Autofahrer/-innen, die sich an die Norm halten, Familien, Fahrer großer Fahrzeuge etc.. Verantwortlich für die Verbesserung der Situation, d.h. Parkregelungen einzuhalten, klare Grenzen zu ziehen und beispielsweise durchzusetzen, dass Temporeduzierungen eingehalten werden, sind staatliche Akteure. Sie werden etwas häufiger genannt als die Autofahrer/-innen, obwohl durch diese die Misere in den Straßen, nach Meinung der Befragten, nicht verursacht wird.

Ein zweiter wichtiger Themenblock ‚Rund ums Auto‘ betrifft die nicht privat genutzten Fahrzeuge. Besorgnis erregt bei den Befragten insbesondere die Situation für die Versorgungsfahrzeuge (Müllautos, Feuerwehrfahrzeuge und Krankenwagen) aber auch die Lage sonstiger wirtschaftlicher Akteure, z.B. Lieferservice und passierende Lkws. Allerdings werden für die Enge in den Straßen, die auch durch wirtschaftliche Akteure, beispielsweise Kneipenbesitzer, Einzelhandel und andere Gewerbetreibende verursacht wird, diese auch verantwortlich gemacht. Hierzu ausführende Nennungen finden sich auch in der Variable ‚Sonstige Schuldige‘ wieder. Im Vergleich zu den Autofahrer/-innen und dem Staat werden allerdings wenige Möglichkeiten für wirtschaftliche Akteure genannt, zur Verbesserung der Parksituation beitragen zu können.

8.4.1.5.2 Maßnahmen und Verfahren rund ums Auto

Zur Veränderung aller Themenbereiche rund um das Auto, d.h. für die Verbesserung der Parksituation, für die Schaffung von Freiflächen, für die Reduzierung von Lärm, die Eindämmung von Falschparken und um in den Griff zu bekommen, dass Tempovorgaben auch eingehalten werden, wird die Kombination verschiedener Maßnahmen und Verfahren von den Teilnehmer/-innen der Workshops vorgeschlagen. Am häufigsten (13-10 Nennungen) - verteilt auf alle Workshops - wird für die Einführung und Einhaltung von Normen und Gesetzen plädiert. Die Erhebung von Steuern und Gebühren wird häufiger befürwortet und als Hälfte der Fälle abgelehnt. Diese Nennungen überschneiden sich mit der Variable Leistungsgerechtigkeit (negativ). Wenn Steuern und Gebühren abgelehnt werden, sind die Teilnehmer/-innen der Workshops der Meinung, dass oftmals nicht deutlich wird, wozu Steuern und Gebühren verwendet werden. An einigen Stellen wird auf diese fehlende Transparenz bezüglich des Verbleibs dieser Gelder aufmerksam gemacht. Dies weist auf eine bestimmte Ansicht hin, nämlich dass die Erhebung von Steuern und Gebühren dem Zweck wofür sie erhoben werden, zugute kommen soll. Es erscheint nicht legitim, z.B. für Anwohnerparken Gebühren zu erheben, die dann nicht für das Wohl der Anwohner/-innen verwendet werden. Kontrollen des Falschparkens und von Regelüberschreitungen – insbesondere dann, wenn sie sich auf Nicht-Anwohner/-innen beziehen – werden gefordert und befürwortet.

Zu den meist codierten Variablen der Kategorie ‚Maßnahmen und Verfahren‘ gehört auch die Variable ‚Resignation‘. Insbesondere für die Einhaltung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sehen die Teilnehmer/-innen aller Workshops schwarz. Aussagen wie ‚da hält sich doch keiner dran‘ sind cha-

rakteristisch. Die Ergebnisse zeigen allerdings auch, dass die Teilnehmer/-innen von zwei Workshops (1 und 2) häufiger resignativ antworten als die Teilnehmer/-innen der anderen Workshops. Sie sehen wenig Wege, die Enge für Autofahrer/-innen und durch diese zu verändern. Man könne nichts tun, Maßnahmen zur Veränderung seien zu teuer oder ineffektiv, ist eine generelle Haltung in diesen Workshops. Allenfalls durch staatlich eingeführte Handlungen sei eine Veränderung durchsetzbar. Aber auch gegenüber der Steuerungsfähigkeit staatlicher Akteure wird Misstrauen angemeldet.

Wenn der Staat die Flächensituation und das Verhalten regeln soll, dann werden zuerst Strafen (positiv) als wirksames Mittel für das Fehlverhalten von Autofahrer/-innen empfohlen. Damit sind vor allem Geldstrafen gemeint, die mit der Variable ‚Leistungsgerechtigkeit positiv‘ korrespondieren. Zu den genannten restriktiven Maßnahmen gehört auch die Kontrolle durch staatliche Akteure, beispielsweise der Polizei. An Autofahrer/-innen zu appellieren, wird überhaupt nicht erwähnt.

Stellt man kooperierende Maßnahmen in den Vordergrund, fällt auf, dass die Teilnehmer/-innen nahezu aller Workshops – insbesondere aber von Workshop 3, 4 und 5 – eine Regelung der Straße durch flexible Raumgestaltung anstreben. Dabei stehen Umparkversuche der Autos, die mit einer Reduktion der Anzahl der Autos in der Straße einhergehen, im Zentrum des Strebens der Befragten. Wird die Nutzung flexibler Maßnahmen befürwortet, treten zudem kooperative Verfahren in den Vordergrund. Beispielsweise sollen Bürger/-innen beteiligt werden und mitbestimmen, wie die Gestaltung des Raumes, in dem sie leben, aussehen soll. Mit flexibler Gestaltung ist gemeint, dass z.B. die Parkseiten wechseln, damit nicht nur die Bewohner/-innen einer Hausreihe täglich auf Autos blicken oder damit an Straßenreinigungs- und Entsorgungstagen der Raum für diesen Zweck autofrei ist. Solch eine flexible Gestaltung wird mit der Variable Kontrolle – beispielsweise durch die Polizei - verbunden.

8.4.1.5.3 Nachhaltigkeitsstrategien rund ums Auto

Die Nachhaltigkeitsstrategien Effizienz und Suffizienz werden nahezu gleich häufig genannt. Allerdings werden sie fast ein Drittel häufiger positiv als negativ codiert. Effiziente Maßnahmen, also technische Lösungen, z.B. verbesserte Straßenbelege oder Schwellen zur Temporeduktion in Nebenstraßen, werden oftmals gleichermaßen als effizient und ineffizient eingeordnet. Vorteile, die diese bringen sollen, werden oftmals strittig diskutiert. Zur Suffizienzstrategie gehören alle Maßnahmen, die der Eingrenzung des Autoverkehrs und der Reduktion des Parkraumes dienen. D.h. hier wird genauso die Einführung eines Parkplatzes für carsharing-Fahrzeuge integriert, wie das Aufstellen von Parkeingrenzungen (z.B. Halteverbotsschilder). Diese werden auch in fast ein Drittel der Fälle abgelehnt oder als unwirksam bezeichnet.



Bild 14

Workshop 2 / Konfliktphase – Bild 9a

Dieses Bild repräsentiert die Darstellungen in allen Workshops. Mülltonnen und Wertstoffsäcke verstellen den Gehweg.



Workshop 1 / Konfliktphase – Bild 8a

Bild 15

Kritik an der Wertstofftrennung. Die Biotonne stellt im Sommer eine unerträgliche Geruchsbelästigung dar.



Bild 16 Workshop 2 / Konfliktphase – Bild 8a
Darstellung von Wertstoffsäcken, die sich
unkontrolliert auf dem Gehweg verteilen.



Bild 17 Workshop 1 / Konfliktphase – Bild 2a
Einprägsame Darstellung der subjektiven Wahrnehmung
der Belastung durch Hundekot auf der Straße



Bild 18

Workshop 1 / Konfliktphase – Bild 7a

Darstellung von ‚Müll und Dreck‘, der sich auf der Straße verteilt.



Bild 19

Workshop 4 / Konfliktphase – Bild 3

Mit dem gelben Papier wird dargestellt, dass Sinkkästen (Gullies) nicht gereinigt werden können, weil sie durch parkende Autos zugestellt werden.

8.4.2 Ergebnisse - Rund um Müll und Straßenreinigung

In insgesamt 56 Textpassagen lassen sich die Teilnehmer/-innen aller Workshops über Themen rund um die Müllentsorgung aus. Darin enthalten sind – die hier schon nach Priorität geordneten – Konflikte und Lösungen über:

- das in Bremen praktizierte Entsorgungsprinzip der Sammlung von Wertstoffen in gelben Säcken
- die Leerung von Restmüll- und Biotonnen
- die Verunreinigung der Straßen sowie
- der Problematik des Hundekots auf den Gehwegen.

In W1, W2 und W4 werden die Themen sehr differenziert diskutiert. In diesen Workshops wird beispielsweise auf die Geruchsbelastung durch Müll- und Biotonne insbesondere im Sommer eingegangen. In den anderen Workshops fehlen solche dezidierten Differenzierungen über Müll und dessen Entsorgung.

Aus dem *Vergleich* der Workshops resultieren sehr verschiedene Prioritäten bezüglich der Themenwahl. Während in Workshop 1, 3 und 4 dem Müllaufkommen in den Straßen ein zentraler Stellenwert (11-22 Nennungen) beigemessen wird, wird in Workshop 2 sowie in den Ausführungen der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen nur an wenigen Stellen (4-6 Nennungen) über Müll und dessen Entsorgung gesprochen.⁷⁷⁵

8.4.2.1 Müll(-tonnen) und gelbe Säcke auf Straße und Gehweg

W1/363-365: F1: Ja, genau, die ganze Kiste mit den Mülltonnen. Also wenn Müllabfuhr ist, dann haben wir das schon, dass diese ganzen Dinger dann auch noch hier überall [auf dem Gehweg] stehen [...]. F2: [...] Das sieht ganz übel aus.

Dass Mülltonnen die Straße und insbesondere den Gehweg verstellen, wird in allen Workshops problematisiert.⁷⁷⁶ Wie selbstverständlich stellen die Teilnehmer/-innen die Mülltonnen auf den Gehweg. Sie wollen damit veranschaulichen, dass Fußgänger/-innen, Rollstuhlfahrer/-innen oder Kinderwagenfahrer/-innen am Entsorgungstag nur sehr eingeschränkt mobil sein können. Charakteristisch sind Aussagen wie:

W1/363-366: F1: Ja, genau, die ganze Kiste mit den Mülltonnen. Also wenn Müllabfuhr ist, dann haben wir das schon, dass diese ganzen Dinger dann auch noch hier überall [auf dem Gehweg] stehen [...]. F2: [...] Das sieht ganz übel aus. F2: Die werden ja alle vor die Tür gefahren [und] dann werden sie ja nicht weggeräumt.

Ein typisches Zitate zum Thema Müll, wenn dieser als konfliktreich empfunden wird, ist auch:

⁷⁷⁵ Vgl. Anhang Tabelle Themenverteilung

W1/106-109: F2: Also, wir [an der angrenzenden Hauptverkehrsstraße], wir haben ein ganz großes Ärgernis, wir haben so eine Sammelstelle von vier kleinen Straßen, das steht quasi alles bei uns vor der Tür, da sammelt sich alles und die liegen über 'ne Woche und noch länger, und keiner holt sie ab und die Zeitungen fallen auseinander, und das ist wirklich ein Konflikt [...].

Empfindungen in Zusammenhang mit Müll und den vielen Trennungssektoren in Wertstoff, Biomüll, Restmüll und Altpapier des derzeit praktizierten Entsorgungskonzeptes werden nachvollziehbar geschildert:

W4/598-606: M1: Man müsste eigentlich auch die Mülltonnen häufiger leeren, im Prinzip müsste man wieder zurück zu einer wöchentlichen Leerung // ja // der ganzen Geschichte und nicht zu einer zweiwöchigen Leerung, wo denn Leute gezwungen werden, ihren Müll in den Vorgärten zu lagern oder in den Kellerräumen zu lagern, was ja nun gerade bei Altbremer Häusern für meinen Geschmack eine heftige Angelegenheit ist, vor allem, wenn da zwei - drei Parteien sind, dann hat jeder seine Biotonne, seine graue Tonne, seinen Plastikmüll, seine Flaschen, sein Altpapier, da braucht man ja komplette Räume, nur als Müllzwischenlager eben, und das ist natürlich auch nicht gerade schön, entweder es fliegt im Stadtbild rum, weil es draußen vor den Dingen liegt oder es stinkt irgendwo im Keller.

Konfliktdarstellung und Lösungsansätze mischen sich hier bereits, denn an dieser Stelle wird weiter ausgeführt:

W4/609-612: [...] und es müsste eben auch gleichzeitig eine wöchentliche Abfuhr der restlichen Behälter stattfinden, gerade im Sommer diese stinkenden Biotonnen, das ist also nicht mehr lustig, wenn da dann diese ekligen kleinen weißen Würmer rauskommen.⁷⁷⁷

Die Verursacher für die Misere bleiben jedoch in den meisten Workshops anonym, gerade wenn es um aufgerissene gelbe Säcke geht, deren Inhalt sich auf der Straße und in den Vorgärten verteilen:

W4 697-700: M1: Ja, das Problem ist, dass [für] solche Müllablagerungen, dafür ist keiner zuständig, die gelben Säcke, das sind meistens die, wo dann ein Zettelchen drauf ist. Der ist nicht richtig gefüllt, der bleibt dann liegen, weil den Eigentümer kann man leider nicht feststellen, dann vermehrt sich der Dreck irgendwann mal und dann liegt da so ein Haufen [von gelben Säcken] rum.

Verursacht wird die Verdreckung des Straßenraumes auch durch Wind und Wetter, sie ist nach Ansicht der Teilnehmer/-innen demnach nicht immer Personen gebunden:⁷⁷⁸

W4/703-713: F1: Ja, und es passiert ja noch was anderes, wenn zum Beispiel so ein Sturm ist, wie ich heute durch die [Hauptstraße 3] kam auch so. // Dann fliegen einem die Dinger entgegen //

⁷⁷⁶ Vgl. Bild 14

⁷⁷⁷ Vgl. Bild 15

⁷⁷⁸ Vgl. Bild 16

und das war alles kaputt, das flog alles durch die Gegend, nicht. // hmmm // [...] Wer will das aufsuchen, das macht kein Mensch. M1: Doch, wenn es in deinem Vorgarten liegt, dann fängst du an zu kramen F1: Ja, aber da hat keiner einen Vorgarten [...] // aber das könnte man natürlich regeln, indem man dann sagt, wir stellen // die Tonnen damit auf die Straße genau // so.

An dieser Stelle werden Problemverschiebung und unklare Verantwortungsbereiche für die Reinigung der Straße deutlich. Der Müll wird erst dann entfernt, wenn er sich schon in der Straße verteilt hat und im privaten Raum, den Vorgärten, angekommen ist.

Leitragende sind Anwohner/-innen, Hauseigentümer und jene, die sich verantwortlich fühlen, etwas zu tun. Sie werden für ihr Engagement durch Kosten auch noch bestraft:

W4/701-702: und derjenige, der dann als Hausbesitzer sagt, hol den Kram mal weg, da kommt die BEB und berechnet pro Tonne dann, was weiß ich, da 450 DM oder so.

Diejenigen die als verantwortlich erlebt werden – zumindest dann, wenn sich kein anderer Schuldiger findet - die Entsorgungsbetriebe, kommen ihrer Pflicht nach Meinung einer Workshopteilnehmer/-innen nicht nach. Daher ist es erklärtes Ziel, dass die Entsorgungsbetriebe ihre Leistungen verbessern müssen. Fehlender Service, trotz hoher Gebühren, drückt sich in folgendem Zitat aus:

W4/715-720: [Mitarbeiter der Entsorgungsbetriebe sollen die Tonnen] aus dem Vorgarten // ja, rausholen [...]. M1: Oder man stellt sie, wenn es möglich ist, auf die Straße genau, da ist natürlich auch wieder implizit, dass die Müllmänner die Mülltonnen auch wieder zurückbringen sollen. Und nicht, wie sie das bei uns im Moment ja schon machen, da sammeln sie dann einen Haufen zusammen und der steht da irgendwann wie so'n Pulk vor der Hausnummer, was weiß ich, 7 und dann müssen wir alle das zusammenkramen, unsere ganze Nachbarschaft.

Als Leidtragende werden immer die gleichen Gruppen identifiziert:

W2/F2: Das [mit den Mülltonnen] wird dann auch noch ein Problem, für die Fußgänger zum Beispiel oder für den Kinderwagen hier.

8.4.2.1.1 Exkurs: Wer darf sich beschweren und wer nicht?

In Workshop 3 wird von den Teilnehmer/-innen in Straßen und deren charakteristische Merkmale unterschieden. Auf der einen Seite steht exemplarisch eine Hauptstraße, in der Anonymität zwischen den Anwohner/-innen herrscht. Dort, so die Betroffenen ‚hält sich ja keiner dran‘, wenn Achtsamkeit, Zusammenhalt und die gemeinsame Sorge um die Sauberkeit der Straße gefragt ist. Während auf der anderen Seite die Anwohner/-innen der kleineren Nebenstraße in diesem Workshop keine Probleme mit der Verdeckung der Straße und ihrer Vorgehensweise bezüglich der Müllentsorgung zu haben scheinen. Einem Anwohner der kleinen Straße scheint dieses Problem zwar bekannt zu sein.

892-897: M2: Ja, aber das kommt überall vor“, aber es besitzt für in ihn nicht die Brisanz wie für

die Anwohner/-innen der Hauptstraße. So bringt er den Vorschlag, dass private Akteure – also die Bürger/-innen - M2: Die [gelben Säcke] vielleicht gebündelt zusammenstellen sollen,“ mit dem folgenden Nebensatz, so ist zu vermuten, möchte er die Problematik entschärfen und auf ein für ihn realistisches Maß herunterschrauben. In diesem Sinne endet sein Satz mit „[...] aber es ist doch nur einmal die Woche oder alle 14 Tage“. Dies reicht dem Anwohner der Hauptstraße nicht aus, er entgegnet M1: Aber es hält sich ja keiner dran.“. Er verallgemeinert nun seine Erfahrung und sein schlechtes Menschenbild von Mülltäter/-innen auf alle. Dies gilt nicht für den Herrn von Nebenstraße 1, der antwortet M2: Doch, wir halten uns daran“ und dies wird schließlich noch einmal bestätigt. M1: die Ecke [d.h. die Nebenstraße 1] ist da ziemlich o.k.“

Dieser Dialog steht exemplarisch für die unterschiedliche Wahrnehmung von Anwohner/-innen von kleineren Nebenstraßen des Quartiers und solchen, die an einer größeren Straße wohnen. In Workshop 1 findet sich ein ähnlicher Dialog zwischen den Teilnehmer/-innen, denn zwei von ihnen wohnen an einer Hauptverkehrsstraße. Auffällig ist allerdings, dass in Workshop 2 diese charakteristische Art von Dialog über die Mülltäter/-innen im allgemeinen und insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen fehlt, obwohl mindestens ein Teilnehmer an einer großen Straße wohnt.

8.4.2.1.2 Lösungen für die Müllentsorgung

Für Lösungen der Mülltonnenproblematik werden meist die Bremer Entsorgungsbetriebe verantwortlich gemacht. Sie sollen ihren Service generell verbessern, indem sie beispielsweise die Frequenz der Leerungen erhöhen und/oder die Trennung der Müllsorten (Wertstoff, Biomüll und Restmüll) aufheben.

Die Befragten in einigen Workshops verstehen unter Serviceverbesserung der Bremer Entsorgungsbetriebe, dass

W1/367-368: M2: [...] die Müllabfuhr selbst die Ascheneimer aus den Vorgärten [rausholt]

oder

W4/716-717: M1: Oder man stellt sie, wenn es möglich ist, auf die Straße genau, da ist natürlich auch wieder implizit, dass die Müllmänner die Mülltonnen auch wieder zurückbringen sollen [...]

und

W1/805-806: F2: Und was auch noch vorgeschrieben werden müsste, das sind irgendwie so Behälter, wo die alten Mülltonnen reinkommen, dass der Gestank [nicht mehr herauskommt].

Verbunden mit dieser Sammeleinrichtung für die Abfalltonnen ist die Bereitschaft der Bürger/-innen, ihre Tonnen dort hinzubringen, aber auch Sorge für andere zu tragen, wie das folgende Zitat aus Workshop 2 verdeutlicht.

W2/629-637: F3: [...] das ist wieder verbunden damit, wenn ältere Leute da sind, die dass da dann auch hinbringen müssen. [...] F3: Nun bringen sie das nun mal immer so den alten Damen und Herren bei, wenn die das so, weiß ich nicht, das ist nicht maßgebend [... Lösung] M1: Nette

Nachbarn sind wichtig.

Diese ‚netten Nachbarn‘ müssen eben mithelfen. Folgeprobleme werden, als die neue Maßnahme ‚Müllsammelstellen in der Straße einzurichten‘ entwickelt wird, sofort in der Lösungsphase identifiziert.

Der Gedanke, die Mülltonnen aus den Vorgärten jedes Mal herauszuholen, resultiert auch aus der Not. Diese Maßnahme hält den Bürgersteig frei von Tonnen und damit von Barrieren für die Fußgänger/-innen. Ein anderer Weg der Teilung des Straßenraums, ohne allein dem Dienstleister BEB die Aufgabe zuzuteilen, wird in Workshop 3 entwickelt:

W3/1162-1164: F1: Am Entsorgungstag müssten die [Mülltonnen] eigentlich auf der anderen Straßenseite [stehen]. Entsorgt wird ja vormittags, da muss das ja nicht Spiel- und Kommunikationsstraße sein. Also werden die Mülleimer auf der anderen Straßenseite, wo geparkt wird, abgestellt.

Mit der Formulierung dieses Gedankens werden – so wirkt es von außen – neue Ideen frei, die in der Gruppendiskussion auch entwickelt werden:

W3/1165-1167: M1: Es kann ja auch mal nachmittags entsorgt werden oder abends // hmmm // F4: Ja gut, an dem Tag gibt es dann eben die Einschränkung, das ist traurig, aber [nicht zu ändern]. M1: Ich weiß das aus anderen Ländern – [da funktioniert das].

Auch die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen sind mit dem derzeitigen Müllkonzept nicht zufrieden, auch sie suchen nach Möglichkeiten, flexible Maßnahmen einzuführen, wie aus dem folgenden Beitrag herauszulesen ist:

W5/1419-1442: M1: Dazu [Zur Verbesserung] wäre - um das Thema eben aufzugreifen - eben auch wichtig, was hier ja auch gemacht wurde, den Mülltonnen, die ja an den Entsorgungstagen ja wirklich ein großes Problem sind, die da noch die ganze Reihe lang stehen, sich da organisatorisch was zu überlegen. Eine Variante ist die [sie Mülltonnen], in den Straßenraum zu stellen, man kann auf jeden Fall - so wie beim Stadtauto auch - was noch längst nicht, auch noch nicht in Ansätzen ausgereizt ist, Gemeinschaftsnutzung von Mülltonnen [einführen], die Restmüllgefäße werden ja kaum noch voll, da kann man also viel stärker Gemeinschaftsnutzung machen. Einen Behälter meinetwegen für zehn Häuser oder so, solche variantenähnlichen Modelle sind denkbar für die gelben Säcke, dass man also, wenn so eine Straße sich einigt, dass man einen Platz hat, macht da einen Gelben-Sack-Container hin beispielsweise, und dann fliegen die auch nicht mehr rum, dass sind so Varianten, Biotonnen, nur eben, um den Aspekt mal zu machen, kommt drauf an, ob Hintergärten sind, stärker die Eigenkompostierung da ins Spiel zu bringen. Dann würden die aus dem Straßenbild auch stärker, verschwinden können. Da gibt es also einfach organisatorisch wirksam eine Reihe von Möglichkeiten, die ich jetzt hier im einzelnen gar nicht unbedingt aufgezählt habe.

Das von dem Teilnehmer vorgeschlagene Konzept, die Gemeinschaftsnutzung bezüglich der Mülltonnen und gelben Säcke zu fördern, erfordert, dass Bürger/-innen – nämlich die in der Nähe der Sammelstelle wohnen – Belastungen ausgesetzt sind. In einem anderen Workshop wurde die Idee auch schon entwickelt. Die Reaktion auf die Sammelstelle, das Folgeproblem wird schnell deutlich:

W3/847-849: Moderatorin 2: Mülltonnenparkplatz. F1: *Igitt, den will ich nicht vorm Haus [stehen haben den Müllsammelplatz]. F5: Ja, den will wahrscheinlich keiner.*

Auch diese Probleme drängen angegangen zu werden, ein entsprechender Einwand wird von einer Teilnehmerin geäußert.

W3/850-852: F3: *Ja, wo soll der denn hin [der Müllsammelplatz]. F4: Ja, der müsste dann irgendwo hin, wo kein Auto steht, ein Auto weg - tock - ja überall, wo was [an Platz] fehlt, muss ein Auto weg.*

Die Logik ist nicht ganz einleuchtend. Zwar wird an dieser Stelle erneut an den umfassenden Raumbedarf durch parkende Autos erinnert und daran, dass diese externalisiert werden müssten, dennoch stören auch auf [ehemaligen] Parkflächen Mülltonnen. Sie stinken immer noch. Wie die Geruchsbelastung sich auf die Bürger/-innen gerecht verteilen könnte, wird in keinem Workshop ausgearbeitet.

8.4.2.2 Hundekot

W4/621-622: [...] *ständig kacken die, ich weiß nicht was für Haufen vor meine Haustür ...*

In allen Workshops wird sehr anschaulich die Hundekotproblematik in den Bremer Straßen besprochen. Die Beiträge der Teilnehmer/-innen zum Thema Hundekot auf den Gehwegen zeigen die Brisanz, denn Hundekot wird als großes Ärgernis betrachtet, dass in allen Workshops erwähnt und anschaulich (braune Ködel aus Knetgummi) im Modell dargestellt wird.⁷⁷⁹

Ein besonders anschauliches Beispiel für die Wahrnehmung des Ärgernisses ‚Hundekot‘ im Straßenraum ist folgendes:

W4/621-626: [...] *ständig kacken die, ich weiß nicht was für Haufen vor meine Haustür // Ja, das ist doof // oder urinieren an den Fahrradständer und dann noch besonders nachts [...]wo man sowieso nichts sieht, wo man es dann erst merkt, wenn es so schön weich unter den Füßen quietscht. // Gemein // du kannst ja auch Müller⁷⁸⁰ fragen, wie schön das ist, wenn er seinen Kofferraum aufmacht und auch wieder in so einem gewissen Haufen steht.*

Ein Zitat des Workshops der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen belegt, dass hauptsächlich die Fußgänger/-innen mit dem Hundekot konfrontiert werden, weil er vorrangig auf dem Gehweg, nicht auf der Straße abgelegt wird.

⁷⁷⁹ Vgl. Bild 17

⁷⁸⁰ Namen wurde anonymisiert

W5/332-337 [...]: *Ach ja, Hundescheiße haben wir überall [im Modell] schon verteilt, ich meine, die kommt auch in allen Bereichen natürlich vor. Sie erhöht die Attraktivität ja nochmal // Gelächter // auf den Bordstein zu gehen oder zu fahren dann auch. Weil in der Regel ist er tatsächlich auf dem Bordstein und nicht auf der Fahrbahn.*

Hundekot wird nicht nur als ästhetisches Ärgernis eingestuft, sondern auch als gesundheitliche Belastung. Ein Vergleich mit Seuchen wird beispielsweise vorgenommen:

W1/1052-1054: M3: *Es ist einfach auch ein hygienisches Problem, ich meine, früher im Mittelalter haben die Leute auch keine Kanalisation gehabt, die haben auf die Straße gemacht, und dann haben sie sich gewundert, dass die Pest alle hinweggerafft hat.*

Aber auch die Ähnlichkeit von dem Kot von Mensch und Hund scheint abschreckende Wirkung zu haben:

W1/1055: *und ich meine, ein Pferd ist noch was anderes, aber der Hundekot ist den für Menschen schon ähnlich, und wenn der auf der Straße liegt [...]*

Was ungerecht erscheint, wird näher ausgeführt, denn besonders ungerecht wird der Vergleich zwischen den Rechten der Hunde und den Rechten für Kinder erlebt:

W1/1056-1061: F1: *Das ist jetzt Protest, als mein Kind klein war, das musste es mal ganz dringend. Und da habe [...] ich das in der Stadt in die Ecke gestellt und gesagt, gut dann mach hier jetzt klein. Da haben sich wirklich so viele Leute aufgeregt, dass er da in eine Ecke pinkelte - der war das 2½ Jahre alt oder 3 - und ein Hund - vollkommen normal, nicht. Da stimmt irgendwas nicht. F2: Da hat mal ein Kind auf die Straße gemacht, ja das ist die richtige Erziehung, schlagen sie aber einen Hund, kommt gleich der Tierschutz.*

Sehr eindeutig und einheitlich geben die Teilnehmer/-innen aller Workshops den Hundebesitzer/-innen die Schuld. Diese werden sehr ausdrucksstark als unverbesserlich eingestuft:

W1/1030-1031: F2: *Ja also, Hundebesitzer kann man genau so wenig ansprechen wie ein Nichtraucher einen Raucher.*

Oder

W4/618-619: [...]- *also zu dem Thema Hund fällt mir wirklich nichts mehr ein, weil Hundebesitzer sind einfach nur pampig frech [...].*

Nur in zwei Workshops werden die Hundebesitzer/-innen – wenn auch nur zum Teil - in Schutz genommen:

W4/620: F1: *Das kann man erst mal so nicht sagen [dass alle Hundebesitzer pampig und frech sind].*

Die Verfolgung von Eigeninteressen hat bei Hundebesitzern nach Meinung der Befragten in der Regel

Vorrang vor der Berücksichtigung der Bedürfnisse anderer Bürger/-innen.

W5/339-352: M2: *Es gibt ja natürlich noch die Ausnahme. Dass der Nachbar seinen Hund in den Garten seiner Nachbarin führt und da kacken lässt und dann wieder zurückgeht (lautes Gelächter) [...] F1: Das ist kein Problem, was auf die Neustadt beschränkt ist, bei uns, die lassen ihre Hunde auch auf unserer Wiese sich entleeren. Und wenn man die dann anspricht, dann sagen sie, wieso, sie können mich mal // hahaha // - da kennen die Leute nichts.*

Es fehlt an Kooperationsbereitschaft der Hundebesitzer/-innen.

8.4.2.2.1 Lösungen - ohne Hundeködel leben

W1/1065-1066: ... *wenn man die ganzen Eimer voll Scheiße sammelt und den vor die Haustür stellt. Das möchte ich.*

Die Maßnahmen, die zur Verbesserung der uneinsichtigen Hundebesitzer/-innen vorgeschlagen werden, variieren. Einen radikalen Vorschlag, der dem Maß seines Ärger entspricht, äußert ein Teilnehmer in Workshop 1:

W1/1062-1066: M1: *Also muss da eine große Lernänderung kompletter stattfinden. [...] M2: Wie wäre die Phantasie, wenn man von einem weiß, dass er es nicht richtig regelt [d.h. die Ködel seines Hundes beseitigt] sozusagen, wenn man die ganzen Eimer voll Scheiße sammelt und den vor die Haustür stellt. Das möchte ich.*

Gängige Vorschläge in den Workshops sind die Einrichtung von Hundeklos oder von Tonnen in, denen die Ködel entsorgt werden können. Dazu müssen aber verschiedene andere Dinge berücksichtigt werden:

W4/616-618: F1: *[...] alle auf den gleichen Haufen [entleeren], dann stinkt das so bestialisch. Ich möchte da nicht wohnen: M1: Das ist genau das Problem.*

W1/1036-1042: F2: *Ja, ich würde das [die Problematik mit dem Hundekot auf der Straße] verändern, indem ich, ich meine, ich habe keinen Hund mehr, indem ich keine Hundesteuer bezahle, dafür aber, so wie ich vorhin sagte, mit den Plastikhandschuhen, dass ich dadurch verpflichtet bin, mir meine Hundescheiße in eine Plastiktüte und entsorgen, wenn ich das nicht mache, und ich werde erwischt, dass mein Hund da irgendwo hinmacht, dann muss ich dafür gerade stehen, dass ich Strafe krieg, aber ich kann doch jetzt nicht Hundesteuer bezahlen, ich habe mal angerufen damals, ja wofür zahle ich Hundesteuer, ja damit die Stadtreinigung die Haufen weg macht.*

Gerade wenn über die Hundeködel und deren Beseitigung gesprochen wird, breitet sich in allen Workshops Resignation aus, wie hier:

W4/1029: F1: *Also, das Hundeködelproblem, das wird man nie wegkriegen, [...].*

und

W1/1034-1035: Moderatorin: Wie würden sie das verändern können [die Hundeködelproblematik]: M2: Das habe ich aufgegeben.

8.4.2.3 Straßenreinigung

W1/266-268: F2: Was mich jetzt auch sehr ärgert die letzte Zeit - früher waren die Straßen ja immer sauberer - heute liegt ja hier ein Müll, ein Mist, dass das Wasser auch überhaupt nicht ablaufen kann.

In Workshop 4 wird am häufigsten von der Straßenreinigung und ‚verstopften Gullies‘ gesprochen.^{781 782} Leidtragende in diesem Bereich sind nach Meinung der Workshopteilnehmer/-innen vor allem die Versorgungsfahrzeuge, die ihre Aufgabe, den Straßenraum zu säubern, nicht durchführen können. Schuld an dem Dilemma sind überwiegend die Autofahrer/-innen, die zu eng parken. Stehen parkende Autos dicht zusammen und zudem auf den Gullies, können die Mitarbeiter/-innen der Entsorgungsbetriebe mit Kehr- und Straßenreinigungsmaschinen den Säuberungsarbeiten nicht nachkommen.

Ein Teilnehmer in Workshop 4 führt diese Problematik ausführlich aus:

W4/226-231: M1: Die Abflüsse funktionieren größtenteils nicht mehr, das ist also auch ein Problem, wenn es regnet, dann wadet man wieder stundenlang durch Wasser [...] M1: Dann machen wir jetzt [am Modell] einen Gully mit einem See umzu. [...]

242-244: M1: Ja, und das nächste Problem ist, dass man zum Beispiel auch überhaupt die Straße nicht sauber halten kann, weil alles vollgepolkt ist, die Stadt, die Müllabfuhr kommt hier nicht mehr durch [...].

Beispiele, die die Tendenz belegen, dass die Entsorgungsbetriebe ihren Service verbessern sollen, finden sich in den Workshops mit Bürger/-innen. Über die Verdreckung der Straßen wird beispielsweise in Workshop 1 ausgeführt:

W1/266-270: F2: Was mich jetzt auch sehr ärgert die letzte Zeit - früher waren die Straßen ja immer sauberer - heute liegt ja hier ein Müll, ein Mist, dass das Wasser auch überhaupt nicht ablaufen kann. Da liegen Zeitungsreste, da liegt alles, was man sich bloß denken kann. M2: Da kann ja auch kein Besenwagen durchfahren. F1: Da sieht es in Schwachhausen aber anders aus.

Mit dem Hinweis auf die Straßenreinigung in Schwachhausen im Vergleich zur Neustadt wird wiederum auf die Ungleichbehandlung zwischen verschiedenen sozioökonomisch ungleichen Wohnquartieren durch die Bremer Straßenreinigung hingewiesen. Im gleichen Dialog wird von einem anderen Teilnehmer/er ein weiterer Aspekt eingebracht, dem zu entnehmen ist, dass die Autofahrer/-innen die Problematik zu einem großen Teil verursachen:

⁷⁸¹ 5 von 9 Textpassagen zu diesem Thema konnten in Workshop 4 zugeordnet werden.

⁷⁸² Vgl. Bild 18 + 19

W1/275-276: M3: *Ja, wenn es so zugeparkt ist, und gerade, wenn die Autos hier auf der Kante stehen, kann man [das Altpapier] ja auch nicht reinholen.*

In diesem Fall werden die Entsorgungsbetriebe entlastet. Autofahrer/-innen behindern ihre Arbeit:

W1/277-278: *Selbst die Stadtreinigung hat es ja schwer, die Gullies sauber zu kriegen. Wenn da ein Auto drauffährt, geht nichts mehr.*

Die Natur trägt dann noch ihren Teil zur Eskalation der Situation in den Straßen bei

W1/277-279: *[...] und wenn dann mal [...] ein ordentlicher Regenguss kommt, ich weiß nicht, wie die Nebentrasse 1 ist, ob da irgendwie [das gleiche Problem existiert].*

Es geht darum, dass dann das Wasser von der Straße nicht mehr weg zu bekommen ist, dass die Gullies überlaufen und das Wasser zum Teil sogar in die Keller der Anwohner/-innen fließt.

Im Zusammenhang mit der Reinigungspflicht der BEB wird deutlich, dass die Zuständigkeiten für z.B. die Reinigung der Straße für die befragten Bürger/-innen nicht transparent sind:

251-258: M1: *Ne, ne, [den] Bürgersteig muss jeder Hausbesitzer selber reinigen, das ist ja das eine Ding // auf der Straße // aber die Straße selber müsste ja normalerweise die BEB [...] [...] reinigen. Aber die kommen hier ja nirgendwo durch. F1: Nur in der Mitte, aber, // ja // da müsste man fegen nicht M1: Da hast du recht, weil ein gelber Sack, der sich über die Straße verteilt, weil er kaputt gerissen ist, dann hat man den Dreck auf der ganzen Straße verteilt und man muss den ja irgendwie wieder rauskramen, im Zweifelsfalle wartet man, bis der sich dann in den Vorgärten verteilt und sammelt ihn da wieder ein.*

Der Vertreter der ENO sieht im Workshop 5 das gleiche Problem, allerdings ohne die dargestellte Ungleichheit zwischen den Wohnquartieren. Wie die Bürger/-innen in den Workshops ist auch der Vertreter der Entsorgungsbetriebe höchst unzufrieden mit der fehlenden Sauberkeit in den Straßen. Seine Probleme damit werden aus einer anderen Perspektive sichtbar:

W5/756-764: M4: *[...] wir [die Entsorgungsbetriebe müssen] der Reinigungspflicht nachkommen [...]. Von daher haben natürlich die Fahrzeuge Probleme, an verdreckte oder verschmutzte Sinkkästen [Gullies] zu kommen bzw. mitunter haben die dann Kästen, die wir zwei, drei Jahre gar nicht reinigen konnten, weil da grundsätzlich immer Fahrzeuge drauf parken. Das heißt, wir haben also wirklich zwei, drei Straßen in der Neustadt, wo ein Fahrzeug bestimmt 3-4 Jahre überhaupt nicht bewegt worden ist, und genau da drunter ist natürlich ein Sinkkasten.*

8.4.2.3.1 Lösungen – Straßenreinigung

W4/842: M1: *Stadtreinigung findet nur in der Innenstadt statt [...]. Da ist es immer blitzbank und picobello.*

Das Ursprungsproblem ‚zugeparkte Absinkkästen‘ wird von Bürger/-innen und Stadt- und Verkehrspla-

ner/-innen gleich gesehen. Die Bürger/-innen benennen Aspekte von (sozialer) Ungleichheit, die bei den Vertreter/-innen der Behörden, Verbänden und der Wirtschaft nicht angesprochen werden. Bestimmte Stadtteile werden – nach Meinung insbesondere eines Teilnehmers in Workshop 4 – von den Entsorgungsbetrieben benachteiligt – beispielsweise die Neustadt im Vergleich zur Innenstadt. Die Teilnehmer stellen fest, dass die Straßenreinigung früher qualitativ besser war. Heute geben sich die Entsorgungsbetriebe nur noch im repräsentativen Teil der Stadt, d.h. in der Innenstadt und in den ‚reicheren Stadtvierteln‘ Mühe. Die Anwohner/-innen anderer Quartiere müssen selbst aktiv werden, um die Wohn- und Lebensqualität in ihren Straßen zu erhalten. Diese Ansicht belegt folgendes Zitat:

W4/842-855: M1: Stadtreinigung findet nur in der Innenstadt statt, in meinen Augen so rundumzu bis zum Wallgraben, das begrenzt es letztendlich, wenn man da mal durch die Gegend läuft, da sieht an also fast jeden Tag die Spuren von irgendwelchen Kehrmaschinen so um das Haus des Reichs und diesen Bereich. Da ist es immer blitzblank und picobello. [...] Wenn man dann hier [im Modell] 46: mal guckt, ja, da sind Gegensätze da, ganz eindeutig, kann man so sagen. [...] ich hab hier das letzte Mal einen orangen Mann mit Besen, also das ist mindestens zwei Jahre, dass ich den hab fegen sehen. [...] Ich möchte nicht wissen, wie das draußen in Arsten aussieht gut, da machen die Leute noch sehr viel selber, aber früher fuhr da drei/vier Mal eine Kehrmaschine durch, das war immer eine Volksbelustigung für die Kinder // ja // so riesige dreirädrige Karren, so ein komisches Maschinchen, also wenn ich meinem Vater glauben darf, der hat die Leute, die die Straße kehren, seit mindestens 5 Jahren auch nicht mehr gesehen - das ist irgendwo auch deutlich ein Qualitätsverlust, ich meine auch, und hier ist eben auch das Argument, wir können ja nicht, wir können ja nur in der Mitte einmal durchfahren. F1: Stimmt erst mal ja auch so.

An dieser Stelle wird die Vorgehensweise der Entsorgungsbetriebe kritisiert, dass andere Beispiele belegen, dass sie ihre Arbeit anderes ausführen müssten als bisher.

W4/856-858: M1: Es stimmt auch und es gibt natürlich das blitzblanke Buntentor, die natürlich schon so ein bisschen das Gegenteil beweisen. Man kann trotzdem noch was machen, klar, das ist eine manuelle Arbeit, aber gut, es funktioniert zumindest in Ansätzen.

Mit ‚es ist eine manuelle Arbeit‘ meint der Redner, dass der Griff zum Besen erforderlich ist – auch von den Mitarbeitern der Entsorgungsbetriebe – wenn die Straße gesäubert werden muss. Der Vergleich zwischen der unterschiedlichen Behandlung verschiedener Stadtteilbewohner/-innen zeigt, die einen müssen selbst kehren, die anderen werden bedient.

Immer wieder wird allerdings die ‚heilige Kuh‘ Auto geschlachtet. Das Auto muss sich bewegen, um die Wohn- und Lebensqualität in den Straßen zu verbessern:

W4/861-869: F1: [...] Hier [im Modell] ist [die Strasse] gesperrt heute // genau // alle raus. Wenn eine Baustelle [da] ist zum Beispiel, dann sperren sie das auch ab // richtig // und man muss wo-

anders parken, und wenn sich das um einen Tag oder um einen halben Tag handelt [...]. M1: Warum kann man nicht sagen, so jetzt ist der 20. Februar [jetzt] kann [die] Straße von da bis da von morgens 8 bis 12 Uhr gesperrt werden. Parken verboten wegen Reinigung. Ende der Durchsage. So, dann können sie [die Autofahrer/-innen] sich darauf einrichten. [Sie] suchen sich für die Zeit einen anderen Platz und dann ist es halt mal so. [...] Dann wird die Straße einmal gründlich gekehrt, dann kann man auch kleine Reparaturen ausführen und solche Geschichten in der Straße selber / hmmm // wenn da was zu machen ist [...].

An dieser Stelle wird anschaulich, dass für Angelegenheiten der Anwohner/-innen die Parkregelung bislang nicht verändert wird. ‚Baustellen‘ sind legitim – ‚Straßenreinigung‘ ist kein akzeptierter Grund, um Parkplätze für bestimmte Zeiten zu sperren. Mit der Aussage ‚Warum kann man nicht sagen, so jetzt ist der 20. Februar [jetzt] kann [die] Straße von da bis da von morgens 8 bis 12 Uhr gesperrt werden‘, wird dies m.E. ausgedrückt. Es wird deutlich, dass nur in wenigen Ausnahmefällen die Rechte der Autofahrer/-innen eingeschränkt werden. Nur dann, wenn Bauarbeiten vorgenommen werden.

8.4.2.4 Auswertung – Rund um Müll und Straßenreinigung

Wenn die Straße verunreinigt ist, Mülltonnen und gelbe Säcke auf dem Gehweg stehen, wird noch vor der Fläche, die diese einnehmen, die fehlende Ästhetik genannt.⁷⁸³ Die Variable ‚Ästhetik negativ‘ wird zu diesem Themenkreis häufiger zugeordnet als die Variable ‚Mobilität + Fläche negativ‘. In einigen Fällen wird sogar von einer gesundheitlichen Belastung durch die derzeitig praktizierte Mülltrennung gesprochen. Sie ziehe danach z.B. Ratten und Ungeziefer an.

Auch wenn über Müll gesprochen wird, rangiert in engem Abstand zu den anderen Gerechtigkeitsprinzipien die Variable ‚Fürsorge positiv‘ an erster Stelle. Die Befragten sorgen sich vor allem um Fußgänger/-innen – vereinzelt auch um spezielle Gruppen, wie Rollstuhlfahrer/-innen, Kinder etc. – die wegen der Müll- und Biotonnen auf dem Gehweg nicht mobil sind.⁷⁸⁴ Die größte Sorge bezieht sich aber auf die Versorgungsfahrzeuge und die Akteure der Bremer Entsorgungsbetriebe, deren Arbeit – wie es im Themenkreis rund ums Auto auch schon zur Sprache kam - durch verschiedenste Faktoren ver- bzw. behindert wird.

Andere häufig genannte Gerechtigkeitsprinzipien sind die Variablen ‚Eigeninteresse negativ‘, ‚Norm und Gesetz positiv‘ sowie ‚Leistungsgerechtigkeit negativ‘. Wenn kritisiert wird, dass Eigeninteressen verfolgt werden, sind damit in der Regel die Interessen von Personen gemeint, die einfach den Müll wegwerfen oder gelbe Säcke auch außerhalb der Entsorgungstage vor die Türe anderer Anwohner stellen. Diese Tätergruppe findet sich unter der Variable ‚Sonstige Schuldige‘ wieder.⁷⁸⁵ Eigeninteressen zu verfolgen gilt bezüglich der Müllproblematik als verwerflich. Insbesondere wird – und dies gehört auch

⁷⁸³ Vgl. Grafiken im Anhang. Alle Codierungen sind dort angeführt.

⁷⁸⁴ Vgl. Grafik Leidtragende Müll und Straßenreinigung

zur Verunreinigung der Straße – den Hundebesitzer/-innen vorgeworfen,⁷⁸⁵ dass sie Eigeninteressen verfolgen. Sie lassen zu, dass sich ihre Haustiere - zu Lasten aller anderen Bürger/-innen, die sich auf dem Gehweg bewegen – dort entleeren. Diese Praxis wird abgelehnt. Als Verfahren zur Verbesserung der Situation wird das Verursacherprinzip häufiger benannt, denn die Hundebesitzer sollen die Kothaufen selber entsorgen. Gleichzeitig macht sich, bezogen auf die Gruppe ‚Hundebesitzer‘, in den Workshops Resignation breit. Appelle an ihre Bereitschaft zur Kooperation erwiesen sich – so die Erfahrung der Teilnehmer/-innen - in der Vergangenheit als sinnlos. Daher kann den Hundeködeln auf der Straße nur mit verschiedenen restriktiven Maßnahmen, z.B. Verboten sowie Vorschriften und Gesetzen, begegnet werden. Unter sonstige Verfahren finden sich auch die Maßnahme, (die den Hundebesitzern gilt) wie beispielsweise die Ködel zu sammeln und diese den Besitzern der Hunde vor die Türe zu legen.

Vergleichbar ausführlich wie die Schilderungen über Hundekot auf der Straße werden von den Befragten Geschichten mit und um den gelben Sack und das Altpapier erzählt. Diese Thematik wird meist mit der Mülltonnenproblematik verknüpft.

Leidtragende werden allerdings bei diesen Themen nicht so eindeutig zugeordnet, wie es bei den Tonnen erfolgte. Nur vereinzelt werden Leidtragende benannt, die zu den unterschiedlichsten Akteursgruppen gehören. Häufig werden Leidtragende überhaupt nicht aufgeführt.

Autofahrer/-innen, die es den Arbeitern der Entsorgungsbetriebe unmöglich machen, die Tonnen vom Bürgersteig zum Entsorgungsfahrzeug zu bringen oder die Straße zu reinigen, weil sie z.B. über den Sinkkästen parken, werden verantwortlich für die Verunreinigung der Straße gemacht. Die Einordnung in ‚Norm und Gesetz (positiv)‘ wird im Auswertungsprozess meist vorgenommen, wenn bezüglich des Durchkommens der Versorgungsfahrzeuge und der Gewährleistung der Straßenreinigung Aussagen getroffen werden. Diese Zuordnungen überschneiden sich mit Konflikten rund ums Auto. Zur Befürwortung gehört auch das von den Teilnehmer/-innen häufiger erwähnte Gerechtigkeitsprinzip ‚Besitzstandsgerechtigkeit (negativ)‘ dazu. Hiermit sind die Autofahrer/-innen gemeint, die an Entsorgungstagen umparken sollen oder den Platz für die Straßenreinigung frei halten sollen. Dazu dient die Einhaltung oder Einführung von Normen und Gesetzen.

Die Variable ‚Leistungsgerechtigkeit (negativ)‘ beinhaltet eine Kritik an der Arbeitsweise und dem Konzept der Entsorgungsbetriebe. Die Mülltrennung in mehr als dreierlei Sorten führt nach Aussagen der Befragten zur Enge im privaten und öffentlichen Raum. Im Sommer stinkt zudem die Biotonne und zieht Ratten und Ungeziefer an, was gesundheitliche Belastung zur Folge haben kann. Die Wertstoffsammlung im gelben Sack sei ohnehin indiskutabel, weil viele Folgeprobleme, wie aufgerissene Säcke durch Personen oder Wind und Wetter daraus resultieren und zu einer Verreckung der Straße führen.

⁷⁸⁵ Vgl. Kategorie Schuldige

⁷⁸⁶ Vgl. Variable Schuldige Hundebesitzer

Die Entsorgungsbetriebe werden deswegen gleichzeitig verantwortlich für - beispielsweise die Enge auf den Gehwegen – gemacht und für die Veränderung, indem sie ihr Konzept überarbeiten sollen. Die Entsorgungsbetriebe sollen ihre Serviceleistung verbessern.⁷⁸⁷ Bisher ist nach Ansicht vieler der Befragten die Leistung der Entsorgungsbetriebe mangelhaft. Die Bürger/-innen zahlen hohe Gebühren, haben aber nichts davon. Ein Vorschlag lautet daher, dass die Mitarbeiter der Entsorgungsbetriebe die Mülltonnen von der Haustüre abholen und wieder reinstellen. Andere Konzepte, beispielsweise Sammelplätze am Entsorgungstag oder generell Sammelcontainer einzurichten - um die Arbeit zu erleichtern und gleichzeitig den Gehweg freizuhalten - werden ebenfalls vorgeschlagen.

Die Realisierung der letztgenannten Maßnahme fordert auch den Einsatz von privaten Akteuren. Sie werden genauso oft verantwortlich für Veränderungen gemacht wie die Entsorgungsbetriebe. Eine Kooperation zwischen privaten Akteuren und Entsorgungsbetrieben wird also angestrebt. Nach Ansicht der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen geht dies mit flexiblen Konzepten einher. Nämlich dass Bürger/-innen sich zusammentun, um ihre Tonnen zu teilen und weitere Wege in Kauf nehmen, um ihren Unrat zu entsorgen. Nur an einer Stelle werden diejenigen erwähnt, die aufgrund körperlicher Handicaps Hilfe benötigen, um ihren Müll zu entsorgen. Hier ist die Fürsorge durch Nachbarn gefragt. Auf der anderen Seite ist die Flexibilität der Entsorgungsbetriebe gefordert, ihr bisheriges Arbeitskonzept umzustellen. Der Staat und Autofahrer/-innen tragen durch die Schaffung von Freiräumen und flexible Parkordnungen – vor allem an den Entsorgungstagen – ihren Teil zur Flexibilität bei.

Flexibilität ist aber auch hinsichtlich der Lastenverteilung gefordert. Wer will Container oder Müllsammelplätze vor der eigenen Haustüre haben? In den Workshops wird dieser Aspekt fast gar nicht besprochen. In einem Workshop der Pretestphase dagegen wird diesbezüglich auch eine Verschiebung des Sammelplatzes angeregt, um niemanden zu benachteiligen.

Soziale Kontrollen dienen im Feld der Entsorgung als ein legitimes Mittel. Die Praxis der Entsorgungsbetriebe, dass Mitbürger/-innen angezeigt werden sollen, wird allerdings als unzumutbar erlebt. Die Zusammenschau der Nachhaltigkeitsstrategien veranschaulicht, dass Effizienzstrategien doppelt so häufig ausgeführt werden wie die Suffizienzstrategien. Durch technische Lösungen, d.h. die Einrichtung von Sammeltonnen, durch die Verbesserung der Tonnen (verringerte Geruchsbelastung), durch die Einführung von Abfalltonnen für Hundeködel etc. versprechen sich die Teilnehmer/-innen der Workshops eine Verbesserung der Lage in den Straßen. Diese Maßnahmen werden in der Regel als eindeutig wirksam, also effizient bewertet. Suffizienz bezüglich des Müllaufkommens von der Entsorgung zur Müllvermeidung wird in den Workshops nur vereinzelt angesprochen. Gemeinschaftseinrichtungen, wie die Einrichtung von Sammelcontainern, beinhaltet gleichzeitig die Suffizienzstrategie, weil etwas geteilt wird. Diese Maßnahmen beziehen sich daher gleichzeitig auf beide Variablen. Wenn die Variablen Suf-

⁷⁸⁷ Vgl. Sonstige Verfahren - Müll

fizienz codiert wurden, beinhaltet dies auch Aussagen, die sich auf die Reduzierung der Autoanzahl in den Straßen beziehen. Eine Überschneidung zum Themenblock rund ums Auto ist an dieser Stelle also zu vermerken. Im Vergleich zu den anderen Themenblöcken kann hier die Konsistenzstrategie (positiv) an einigen Stellen zugeordnet werden. Diese Zuordnung wird vorgenommen, wenn Kompostierungen statt Biotonnen angesprochen werden. Die biologischen Abfälle sollen hier dem Kreislauf wieder zugeführt werden. Der Kreislaufgedanke wird demnach anders als in anderen Themenblöcken berücksichtigt.



Bild 20

Workshop 2 / Konfliktphase – Bild 10a
Kinderspiel auf der Straße durch Autos eingeschränkt.



Bild 21

Workshop 1 / Konfliktphase – Bild 6a
Über Kreidemalerei auf dem Gehweg beschwerten sich Anwohner/-innen ohne Kinder.



Bild 32

Workshop 4 / Konfliktphase – Bild 4

Spielende Kinder auf dem Gehweg werden durch Radfaherin gestört.

Auch ein Motorrad engt den ‚Spielraum‘ ein.



Bild 33

Workshop 1 / Konfliktphase – Bild 3a

Sicht für Kinder ist durch parkende Autos verstellt.

8.4.3 Ergebnisse: Rund um den Gehweg

Einen weiteren Schwerpunkt in den Workshops bildet das Thema ‚Barrieren im Straßenraum für nicht-motorisierte Mobilitätsgruppen‘. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen halten sich in der Regel auf dem Gehweg auf. Die in den Workshops angesprochenen Themen sind:

- Kinder auf der Straße
- Barrieren für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen,

mit der letztgenannten Gruppe sind insbesondere gehandicapte Fußgänger/-innen, wie Rollstuhlfahrer/-innen, Kinderwagenfahrer/-innen und Senior/-innen gemeint.

Zwischen den Workshops der Bürger/-innen und der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen ist eine gravierende Differenz erkennbar. Während sich die Bürger/-innen mit nur 4-6 Textsequenzen pro Workshop mit Barrieren auf der einen Seite und Raumschaffung für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen auf der anderen Seite befassen, finden diese im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen drei mal häufigere Erwähnungen (12 Textsequenzen).

8.4.3.1 Kinder auf der Straße

Konflikte für Kinder werden differenzierter dargestellt, als die Probleme für die anderen nicht-motorisierten Gruppen. Einige Workshopteilnehmer/-innen formulieren ihre Angst um die Gesundheit und das Leben der Kinder, wenn diese auf dem Gehweg oder der Fahrbahn spielen.⁷⁸⁸ Auch andere Sorgen um die Lebensqualität von Kinder werden in den Workshops geäußert.

Charakteristisch für die Angst um das Leben der Kinder ist die Aussage:

W1/285-287: M1: [...] Irgendwie hat man immer ein ungewisses Gefühl, ich habe auch eine Tochter. [...]Wenn die draußen spielt, habe ich immer ein ungutes Gefühl, ich guck dann oft raus. [...] Die kriegt dann zehnmal eingebleut, dass sie nicht zwischen den Autos durchlaufen soll.

In Workshop 5 wird auch die Angst vor Konsequenzen geäußert, wenn sich die Kinder im Straßenraum bewegen:

W5/422-430: F1: Ja, aber auch der Fußweg verliert damit Spielraumqualität. Also mir geht es so. Wenn ich mit meinen Kindern unterwegs bin oder die draußen spielen oder mit ihren Rädern fahren auch auf dem Fußweg, solange wie sie das noch durften, schwitzte ich immer Angstschweiß. Hoffentlich fällt mein Kind nicht gegen ein Auto. D. h. die Kinder sind auch auf dem, in den Bereichen, in denen sie sich eigentlich bewegen dürfen, total eingeschränkt, weil die heilige Kuh Auto überall präsent ist.

⁷⁸⁸ Vgl. Bild 20, 22 + 23

Obwohl den Kindern Raum zur Verfügung steht, ist dieser nach Ansicht der Teilnehmer/-innen von Workshop 5 so eng bemessen, dass sie sich nicht wirklich unbefangen bewegen können. Zudem besteht bei einer kindlichen Fahr- oder Spielweise die Gefahr von Sachbeschädigung.⁷⁸⁹ Dieser Stressfaktor belastet die Eltern zusätzlich.

Es ist auffällig, dass die meisten Ängste von Personen geäußert werden, die Kinder haben. Wenn von Ängsten gesprochen wird, wird über Erfahrungen mit den eigenen Kinder gesprochen. In den Bürger/-innen-Workshops sprechen die Teilnehmer/-innen nicht von solchen Ängsten vor Sachbeschädigung. In Workshop 4 wird das Thema ‚Kinder auf der Straße‘ mit den Worten abgehandelt:

W4/33: M1: Kinder auf der Straße, das geht überhaupt gar nicht.

Von den zwei Befragten dieses Workshops hat eine Teilnehmerin ein Kind, dass dem Spielalter schon entwachsen ist. Die Befragten dieses Workshops beschäftigt das Thema Kinder nur sehr wenig, im Vergleich zu den anderen Workshops. Auch in Workshop 2 haben die Teilnehmer/-innen entweder keine Kinder oder Kinder, die schon erwachsen sind. Im Workshop 2 setzt sich dennoch ein Teilnehmer vehement für den Schutz von Kindern ein. Beharrlich besteht er darauf, eine Ampel in das Modell zu integrieren, die Kindergartenkinder vor zu schnell fahrenden Autos schützen soll. Die Reaktionen der anderen Teilnehmer/-innen des Workshop sind vergleichbar mit den Reaktionen in Workshop 4, denn diese Teilnehmer/-innen interessieren sich wenig für die Belange von Kindern auf der Straße.

Im Workshop mit Stadt- und Verkehrsplaner/-innen werden typische Konfliktfelder für Kinder im Zeitabschnitt ‚Nachmittag‘ differenziert. Dass Bewegungsfreiheit für Kinder fehlt, wird von den Beteiligten wiederholt erwähnt und soll veranschaulichen, dass Stadt- und Verkehrsplanung den Bedürfnissen von Kindern nicht gerecht wird:

W5/395-402: M2: Ja [...], nachmittags ist es ja immer so Spielzeit eigentlich für die Kinder. Man sieht das hier [im Modell] ja auch. Wir haben so einige [Kinder] eingebaut. Für mich auch so typisch hier diese Situation in Laienhockey, nicht. Zwei Kinder, die sich so halb auf Bürgersteig und halb auf Straße aufhalten und eigentlich sich nur unterhalten, aber nicht spielen, weil man dafür entsprechend Platz braucht und der ist nicht vorhanden.

Die Kinder ‚dürfen‘ sich zwar draußen im öffentlichen Raum aufhalten, sie sind jedoch eingeschränkt, so dass der natürliche Bewegungsdrang gehemmt wird.

⁷⁸⁹ Vgl. Bild 21

Obwohl aus den Aussagen der Befragten von Workshop 5 abzuleiten ist, dass die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen den Straßenraum nicht kindergerecht verteilen, erfolgen Schuldzuweisungen eindeutig an die Autofahrenden.⁷⁹⁰

W5/413-420: F4: Gerade in der Nachmittagszeit, wenn viele Berufstätige nach Hause kommen mit dem Auto, gibt es ja auch häufig Konflikte, weil Kinder eben draußen spielen und sich die Parklücken, die es dann noch gibt anfangs, zu eigen machen, wie da [im Modell] auch angedeutet [wird]. Wenn dann die Autos kommen, wird da auch gnadenlos eingeparkt, nicht, das ist mein Platz sozusagen. Die Straße ist doch kein Spielraum.

Diese Schuldzuweisung erfolgt auch in anderen Workshops. Nicht nur die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen verurteilen die Autofahrer/-innen. Das Verhalten der Parkplatzsuchenden gegenüber den Kindern wird als ‚gnadenlos‘ und im folgenden Beispiel von Workshop 1 als ‚lebensgefährlich‘ bezeichnet.

W1/197-199: M1: [Der meiste Raum] ist für die Autos, für die Blechkisten, und wenn die da links und rechts stehen und die, die in der Mitte fahren, das ist sozusagen lebensgefährlicher Raum, und Kinder oder Erwachsene dürften da eigentlich nicht hin.⁷⁹¹

Fehlendes Verständnis für die Belange von Kindern werden auch anderen Personenkreisen zugeschrieben, wie beispielsweise in Workshops 2 einem alten Mann, der sich über einen Kindergarten beschwert.

Nur in Workshop 2 wird von einer Teilnehmerin das Verhalten der Eltern kritisiert, die ihre Kinder auf der Straße spielen lassen.

Die Teilnehmerin appelliert an die Pflicht der Mütter, ihre Kinder nicht auf der Straße spielen zu lassen. Sie will zum Ausdruck bringen, dass die entsprechenden ‚Mütter‘ verantwortlich für die Gefährdung des Lebens ihrer Kinder sind, nicht die Autofahrer/-innen. Diese Kritik an den ‚Müttern‘ wird ironisch vorgetragen. In dem genannten Workshop entsteht keine Diskussion. In keinem anderen Workshop wird das Verhalten von Eltern kritisiert.

Dies kann einerseits im Sinne eines sozial erwünschten Antwortverhalten der Teilnehmer/-innen gedeutet werden, andererseits kann es auf die Lebenssituation der Teilnehmer/-innen hinweisen. Viele von ihnen sind Eltern. Die anderen widersprechen nicht.

⁷⁹⁰ Vgl. Bild 20

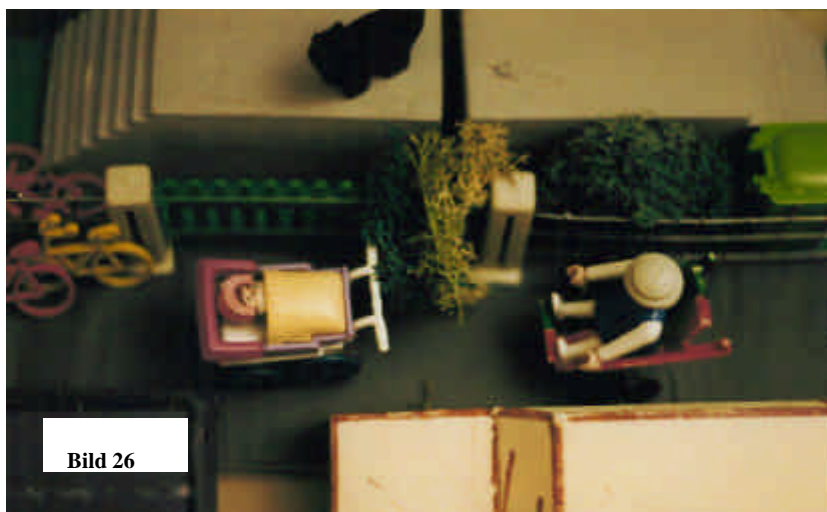
⁷⁹¹ Die ausdrucksstarke Verwendung der Begriffe weist m.E. auf eigene Erfahrungen hin. Die mit dem Verhalten von Parkplatzsuchenden gemacht wurden.



Bild 24

Workshop 3 / Konfliktphase – Bild 17a

Der Gehweg ist für Familien und Rollstuhlfahrer/-innen durch Mülltonnen auf der einen Seite und parkende Autos auf der anderen Seite verstellt.



Workshop 5 / Konfliktphase – Bild 11

Vor allem Konflikte für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen werden dargestellt. Rollstuhlfahrer kann z.B. wegen fehlender Rampen nicht auf den Bürgersteig.

8.4.3.2 Enge Gehwege – für nicht-motorisierte Handicap-Gruppe und Fußgänger

Parkende Fahrräder und Autos engen nach Meinung der Befragten den Gehweg ein. Wenn über bereits ‚stehende bzw. abgestellte Fahrzeuge‘ geredet wird, werden abgestellte Fahrräder nicht als gefährdend wahrgenommen.⁷⁹² Die vier Nennungen, in denen die Fahrräder auf dem Gehweg als störend und einengend dargestellt werden, beziehen sich nur einmal auf Kinder. Einengungen auch durch anderen Fahrzeuge und Gegenstände, z.B. durch Mülltonnen, behindern nach Aussagen der Teilnehmer/-innen die Mobilität von Rollstuhlfahrer/-innen, Senior/-innen, Kinderwagenfahrer/-innen.⁷⁹³ Die Fürsorge der Workshopteilnehmer/-innen bezieht sich auf deren Mobilität, zum Teil aber auch auf die Mobilität von Fußgänger/-innen generell.

Charakteristisch für die Sorge der Teilnehmer/-innen aller Workshops sind Zitate, wie in Workshop 3:

W3/329-341: M3: Was auch noch fehlt ist, dass man an vielen Stellen mit dem Kinderwagen nicht durchkommt [...]. F4: Und das Gedrängel da vor unserer Haustür [ist auch ein Problem], weil die Fahrräder da stehen und dann auch noch Hund und Kind [...]. F1: Zu zweit oder auch als Behinderter, zum Beispiel Rollstuhl, das wäre gar nicht möglich, da durchzukommen [...].

In der Regel werden die o.g. Handicapgruppen in einem Atemzug erwähnt. Sie werden durch verschiedene Ursachen, z.B. durch auf dem Gehweg parkende Autos, durch angelehnte Fahrräder am Zaun und durch Mülltonnen sowie gelbe Säcke an ihrer Mobilität behindert.

Nur in Workshops 2 wird an einer Stelle Unverständnis für das Mobilitätsproblem der Rollstuhlfahrer/-innen geäußert:

W2/516: M 1: Ich versteh das nicht, Platzmangel, Rollstühle passen doch auf den Fußweg.

Dieses Unverständnis wird aber gleich durch eine Teilnehmerin aufgeklärt.

W2/517-519: F3: Ne, aber nicht, wenn die Fahrräder da alle am Zaun sind und die Autos halt da drauf [auf dem Gehweg] parken. [Da] kommen sie mit dem Rollstuhl und Kinderwagen nicht mehr [durch]. M2: Das Problem sind doch dann die Autos und die Fahrräder.

Im Workshop mit Stadt- und Verkehrsplaner/-innen werden die Auswirkungen der Enge auf dem Gehweg für die Mobilität der o.g. Gruppen differenzierter dargestellt als in den anderen Workshops. Wie bedeutend die Erhaltung der Mobilität für die Gesundheit von alten Menschen ist, wird beispielsweise in den anderen Workshops nicht registriert:

W5/283: F5: Ältere Menschen, die nehmen sich vor, jeden Tag ein bisschen zu laufen, auch wenn sie ganz schwer gehbehindert sind, und da haben die Schwierigkeiten auch mit dem holprigen

⁷⁹² Vgl. Bild 25

⁷⁹³ Vgl. Bild 24

Pflaster und mit dem Durchkommen. Und man müsste auch immer bedenken, dass zwei solcher alten Leute mit ihrem Rollwägelchen aneinander vorbeikommen müssen.

Zudem wird der soziale Kontext von Rollstuhlfahrer/-innen einbezogen, ihre Abhängigkeiten von betreuenden Personen.⁷⁹⁴

379-384: F2: Also hier ist auf einmal nur symbolisch ganz deutlich, dass die Bürgersteige nicht abgesenkt sind, dass die Rollstuhlfahrer da gar nicht raufkommen, wenn die z.B. [...] wenn sie allein unterwegs sind, dann müssen sie große Umwege machen [...].

In allen andern Workshops werden Rampen für die Rollstuhlfahrer/-innen eingeführt. Zudem wird ihre Abhängigkeit von Gehwegen ohne Barrieren in allen Workshops registriert. Daraus resultiert für die Lösungsphase der Versuch, den o.g. Gruppen die Mobilität zu erleichtern bzw. erst zu ermöglichen.

Dass der Gehweg zugestellt ist mit Dingen, die nicht den Fußgänger/-innen dienen, sondern oftmals für Autofahrer/-innen oder für die Gemeinschaft der Bürger/-innen Nutzen bringen, wird fast nur im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen erwähnt. Dieser Aspekt wird, wie das folgende Zitat belegt, auch als Benachteiligung der Fußgänger/-innen eingeordnet:

W5/306-308: F3: Die Fragen der Verkehrsschilder betrifft ja alle Bereiche. [...] Den Fußgängern [wird aber der Platz auf dem Gehweg weggenommen].

⁷⁹⁴ Vgl. Bild 26



Bild 27

Workshop 1 / Lösungsphase – Bild 17a

Im Zentrum der Straße wird eine verkehrsberuhigte Zone eingerichtet.

Sitz- und Spielgelegenheiten werden gestaltet.



Bild 28

Workshop 2 / Lösungsphase – Bild 16a

Kinder spielen auf der Straße. Die Sicht wird durch Einrichtung einer Fahrradabstellanlage gewährleistet.



Bild 29

Workshop 3 / Lösungsphase – Bild 21a

Durch einseitiges Parken ist die freie Straßenseite für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen nutzbar.



Bild 30

Workshop 4 / Lösungsphase – Bild 14

Versetztes Parken sichert, dass genügend Raum für die Realisierung der Bedürfnisse nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer/-innen vorhanden ist.



Bild 31

Workshop 5 / Lösungsphase – Bild 16/17

Durch wechselseitiges Parken und einen verkehrsberuhigten Bereich im Zentrum
der Straße soll Mobilität für alle gewährleistet und die Wohn- und Lebensqualität
der Anwohner/-innen verbessert werden.

8.4.3.3 Lösungen – alle auf die Straße

Dann liefen die [Kinder] schreiend die Straße lang. Juhuu, die Straße 194: gehört uns. Das war total herrlich. Da ist mir durch den Kopf gegangen, wie beengt das ganze 195: überhaupt [ist].

Wie eine Verbesserung für die genannten Gruppen erzielt werden kann, wird von den Teilnehmer/-innen verschieden dargestellt. Eine Mischung aus einzelnen Maßnahmen, resignativen Aussagen und ganzheitlichen Lösungen ist das Ergebnis der unterschiedlichen Workshops.

Eine Verbesserung der Situation für Rollstuhlfahrer/-innen zu finden, gilt in den meisten Workshops als einfach, denn ‚Rampen müssen eingebaut werden‘. Dass solche Rampen für die Rollstuhlfahrer/-innen fehlen und deswegen Umwege in Kauf genommen werden müssen, liegt im Wesentlichen an den eng aneinander geparkten Autos. In den meisten Workshops werden Rampen für Rollstuhlfahrer/-innen eingebaut. Diese Maßnahme steht für sich, ohne in den Kontext des Straßenraumes integriert zu werden. Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird die Idee ‚Rampen einzurichten‘ hinterfragt und weiterentwickelt.

W5/1356: F2: Das heißt nicht, da sollen [einfach nur] Rampen hin, sondern das soll einfach so sein, dass die zugänglich sind [die Wege].

Im Licht dieser Aussage stellt sich die Frage, wie sorgen die Bürger/-innen tatsächlich für Rollstuhlfahrer/-innen und andere gehandicapte Gruppen. In der Regel wird die Mobilität dieser Gruppen durch die Einrichtung anderer Maßnahmen, z.B. von verkehrsberuhigten Zonen, durch die Einrichtung von Müllsammelplätzen oder durch flexible Parkordnungen gesichert. Um die Mobilität der meist besprochenen Gruppe, der Kinder, zu erhöhen und Gefahren für diese zu verringern, wird die Straße in der Regel anders verteilt.

Freiraum für die Bedürfnisse aller möglichen Interessengruppen, vor allem aber für Kinder, wird in allen Workshops zumindest in Teilabschnitten geschaffen. Das Maß an Freiraum, dass für die Interessen der Kinder eingeräumt wird, variiert in den Workshops. In Workshop 2 wird beispielsweise als Einzelmaßnahme *nur* ein Parkplatz für Kinder reserviert:

W2/39-40: M1: [Das Auto] stellen wir da wieder hin, weil da ein Kindergarten ist. [...] Da dürfen noch Mutter und Kind oder Vater und Kind ihre Kinder hinbringen oder abholen, und sonst ist da absolutes Parkverbot [...].

Was es bedeutet, genügend Bewegungsraum zur Verfügung zu haben, wird exemplarisch in dem Erlebnisbericht eines Teilnehmers deutlich, der erst einmal eine ganz autofreie Straße vor Augen hat:

W1/189-196: M3: ... da haben wir ein Straßenfest gemacht [...] - jedenfalls ist die Straße dichtgemacht worden. [...] Dann war die Straße bis auf vier, fünf Autos leer, also es waren keine parkenden Autos mehr [da]. [...] in dem Moment, wo die Barke eben hinkam, also die Kinder, die

mitkamen, dann liefen die schreiend die Straße lang, juuuu, die Straße gehört uns. Das war total herrlich. Da ist mir durch den Kopf gegangen, wie beengt das ganze überhaupt [ist]. [...] wenn man da [in dem Modell] mal guckt, wie viel unter diesen Bedingungen für uns Menschen da ist, es ist verschwindend wenig.

Dieses Erlebnis hat beim Sprecher offensichtlich einen ‚Aha-Effekt‘ ausgelöst, denn er führt weiter aus:

W1 202-204: M3: [...] ich [bin] in diesem Zusammenhang irgendwie draufgestoßen, dass man die Straßen nicht als Parkraum benutzt, sondern die Autos woanders zentral parkt, also an kleinen Stellen.

Erst durch diese Erfahrung wird bemerkt, dass die Straße anders gestaltet werden könnte. Es scheint bis dahin selbstverständlich, die Straße als Parkraum zu nutzen. Durch das Straßenfest wird diese Selbstverständlichkeit in Frage gestellt. Die Lebensqualität, den Straßenraum anders zu nutzen, wird deutlich. Auffällig ist auch, dass vom Raum für ‚uns Menschen‘, also nicht nur für Kinder gesprochen wird. Nur in Workshop 3 und in Ansätzen auch in Workshop 5 wird der Bedarf an Raum für Erwachsene erwähnt. In den anderen Workshops entsteht der Eindruck als benötigen überwiegend Kinder ‚Platz‘ auf der Straße, nicht Erwachsene.

In Teilen ist dieser ‚Aha-Effekt‘ auch in den anderen Workshops zu beobachten. Die Teilnehmer/-innen werden z.B. in Workshop 2, 3 und 5 im Gestaltungsprozess zunehmend mutiger, die von ihnen vorgesehenen Freiräume auszudehnen. Wenn Freiraum geschaffen wird, stehen die Bedürfnisse von Kindern an erster Stelle.⁷⁹⁵ Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird der flexible Umgang mit solchen ‚Spielräumen‘ verdeutlicht.⁷⁹⁶ Dass aus Kindern Erwachsene werden, wird berücksichtigt. Die partikularen Interessen der Anwohner/-innen einer Straße, die je nach Lebensphase andere Bedürfnisse in der Straßengestaltung wiederfinden wollen, kommt zum Ausdruck.

W5/1379-1388: M5: [...] ich denke, es wäre sinnvoll, in vielen Straßen einen verkehrsberuhigten Bereich light einzurichten, der in irgendeiner Form abmarkiert ist, aber nicht unbedingt der ganze Bereich hochgepflastert sein muss. Also er sollte kurzfristig und kostengünstig herstellbar sein, damit die Kinder auch dann noch [dort] wohnen, sobald es diesen Bereich gibt und nicht vorher weggezogen sind. Und er sollte auch wieder auflösbar sein, wenn der Bedarf „spielen auf der Fahrbahn“ geringer ist oder nicht mehr besteht.

Die Idee, einen verkehrsberuhigten Platz light einzurichten, wird von anderen aufgegriffen und ergänzt.

W5/1392-1400: F4: Ein flexibler Bereich, genau, ich kann mir vorstellen, den anzureichern mit Angeboten, die man z.B. sowohl besitzen als auch bespielen kann, irgendwelche Quader oder hier habe ich einen Holzstamm hingelegt, ein Stück Baumstamm, muss nicht so naturnah sein, kann auch aus Stein sein, aber so verschiedene Spielangebote, die vielleicht auch beweglich sind und

⁷⁹⁵ Vgl. Bild 28

⁷⁹⁶ Vgl. Bild 31

dann wieder wegzunehmen sind //hmm//. Und dann war es mir noch wichtig, auch den Vorgarten als möglichen Spielraum Gestalt [zu geben].

In den Bildern wird erkennbar, dass auch die Bedürfnisse von Erwachsenen berücksichtigt werden.⁷⁹⁷ Die Teilnehmerin spricht von Räumen, die man ‚sowohl besitzen als auch bespielen‘ kann. Dann aber spricht sie im wesentlichen von Spielgeräten. Bedürfnisse von Erwachsenen werden auch in den anderen Workshops in den seltensten Fällen explizit ausgesprochen.

Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird von einer Teilnehmerin sogar der Entwurf für eine neue Gesetzesvorlage vorgeschlagen. Demnach soll in jeder Straße verpflichtend ‚Spielraum‘ für Kinder angeordnet werden. Dies ist nach den Worten eines Teilnehmer kontraproduktiv, weil sich generelle Lösungen oftmals gegen die spezifischen Bedürfnisse der dort lebenden Anwohner/-innen richten. Daher müsse von Fall zu Fall entschieden werden:

W5/1480-1490: M3: Es nützt dir ja nichts, [...], wenn du so einen Bereich eingerichtet hast und da wohnen fast nur Senioren, die sich durch das Kinderspiel belästigt fühlen. Also im Grunde, das managt sich ja über Jahre hin. Also dann zieht mal eine kinderreiche Familie ein, dann gibt es da 'ne Ballung wie jetzt hier in der Nebenstraße 2, wo die sich jetzt verabreden haben, das ist prima. Dann macht es ja auch Sinn, dass genau dort dieser Spielbereich eingerichtet ist, und das kann sich ja über, sozusagen, über zehn, zwanzig Jahre auch in einer Straße verschieben.

In einigen Workshops wird aber auch *Resignation* bezüglich der Lage für verschiedene Gruppen von Fußgänger/-innen laut. Die Handlungskompetenz der Bürger/-innen wird nicht wahrgenommen und die Handlungskompetenz staatlicher Einrichtungen, d.h. Anordnung von oben werden als maßgebliche Lösungswege betrachtet. Auch der Einflussbereich des Staates wird in Frage gestellt. Beispielhaft für solch eine resignative Haltung ist die Aussage einer Teilnehmerin von Workshop 2:

W2/1200-1202: F3: Und die Gefahrenquellen, die können wir eigentlich nicht lösen. Wir können, weiß ich nicht, höchstens da diesen schmalen Fußweg [verändern]. [...] Dass das irgendwie eine Anordnung ist von oben, dass der [Fußweg] mehr freigehalten wird.

8.4.3.4 Lösungen – autofreie und autoreduzierte Visionen

W4/982-987: Damals war alles anders. [...] Und damals war die Straße ganz leer, da stand da kein Auto. Und als da eins durchfuhr, war das schon fast eine mittelpträchtige Sensation. Und damals rannten alle Leute auf der Straße rum, alle Kinder spielten auf der Straße, man konnte da Fußball spielen und Federball und was weiß ich nicht alles. Die Leute saßen in den Vorgärten und je mehr Autos auftauchten, desto weniger wurde das Ganze.

Die Entwicklung von autofreien und autoreduzierten Visionen erfolgt in den Workshops sowohl wenn über Themen ‚rund ums Auto‘ als auch wenn über Themen ‚rund um den Gehweg‘ gesprochen wird.

Über autofreie Visionen teilen sich die Ansichten allerdings. Wegen fehlender wohnungsnaher Parkplätze würden einige Autofahrer/-innen aufs Land ziehen. Ein anderer Teilnehmer widerspricht diesem Argument:

W5/1295-1310: M5: *[die Leute, die unbedingt ihr Auto parken wollen] halten sich vielleicht die Waage mit den Leuten, die aus dieser Stadt wegziehen, weil ihre Kinder beispielsweise nirgends spielen können. M2: Richtig, unsere Nachbarn, die das jetzt gerade tun, da habe ich auch gefragt, also warum zieht ihr außerhalb der Landesgrenze? Sie sagen, wir wollen sie nicht auf die Straße schicken, uns ist das zu gefährlich. F6: Ach so, du meinst jetzt das Argument, dass die Leute alles gleichzeitig wollen, sie wollen zwar ihr Auto verwenden, aber auch ihre Kinder sollen da auch spielen. Aber so wie es Leute gibt, die unbedingt ein Auto vor der Tür haben wollen //hmmm// so gibt es eben Leute, die kein Auto vor der Tür wollen - und erst dann da hinziehen, wenn so ein ähnlicher Zustand [gegeben ist].*

Die Schließung bzw. Teilschließung der Modellstraße wird mit der Idee, eine autofreie Straßen einzurichten, in Zusammenhang gebracht. Bürger/-innen wie Stadt und Verkehrsplaner/-innen setzen sich mit den Autos auseinander, indem sie Umparken und versuchen, Autos einzusparen. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen argumentieren im Gegensatz zu den Bürger/-innen gegen flexiblen Parkordnungen. Diese scheinen nur realisierbar, wenn die flexible Ordnung - z.B. die Parkseiten wöchentlich oder monatlich zu wechseln - auch kontrolliert wird.

1312-1331: F3: *Also, im Prinzip ist immer eine Straße relativ autofrei, eine, die nur Autos (Lachen dazwischen) im Wechsel irgendwie [hat]. M2: Ein Stück weit ist es in der Neustadt auch so, dass die Straßen [...]mit Familien mehr [durchsetzen] können und andere weniger. [...] M2: Das glaube ich nicht, dass man das durchsetzen kann [eine Straße relativ autofrei zu halten], weil einfach die Hausbesitzer, die müssten sich ja einigen sozusagen, an welches Zielklientel sie im Zukunft vermieten wollen. [...] F5: Das gibt es nicht, da setzt sich keiner freiwillig rein [...]. M5: Es müssen auch keine dauerhaften Lösungen sein, das [...] kann] in etwa zehn Jahren ja wieder zugeparkt sein, wenn die Kinder so alt sind oder ausgezogen sind.*

W5/1507-1514: F3: *Was ich auch noch eine gute Idee aus der Neustadt fand, ist, das Parken zeitlich in bestimmten Bereichen zu begrenzen und Spielraum zu schaffen. Also nicht die Autos dauerhaft rauszuholen, sondern beispielsweise von 12 bis 20 Uhr in einem Bereich das Parken zu untersagen, da darf gespielt werden. Und abends ist dann der Parkdruck höher und die Kinder gehen ins Bett. Das funktioniert. Autos nachrücken. Das wäre zumindest eine Überlegung wert.*

Die Bedürfnisse jener, die in einer Straße leben, sollen die Gestaltung dieser Straße bestimmen.

W5/1333-1343: M2: *Das wäre noch so ein Hinweis, es gibt Straßen wie die nördliche Nebenstraße XY, wo ganz bewusst auch Familien eingezogen sind mit Kindern. [...] Die auch zwar 'ne Au-*

⁷⁹⁷ Vgl. die Bilder 27, 29, 30

tomobilität haben, aber denen ist es einfach wichtiger, auch den Spielraum auch vor der Straße zu haben. Da wohnen allein 20 Kinder im kleinen Abschnitt und da ziehen eben auch wieder andere hin, Bekannte, wieder junge Familien. Und da kann man so etwas viel besser realisieren. Einen neuen Ansatz als in anderen Straßen, ein bisschen längerfristig anlegen so ein Projekt.

Dabei wird im Workshop der Stadt und Verkehrsplaner/-innen nicht nur an Familien, sondern auch an Senioren gedacht.

W5/1492-1505: F1: Ja in einer Straße, wenn die jetzt beruhigt ist, wo auch Senioren sich dann hinsetzen können oder ähnlich. //ja so was, ja, das wollte ich gerade sagen// dass du das flexibel nutzt, dass du dann sagst, wenn die Generation älter wird, dann wird das eben Tisch und Stühle und dann sitzt man da eben //ja, gut, ja//. [...] F3: Aber den Bedürfnissen der Leute angepasst. F1: Aber ein Freiraum in jeder Straße. M3: Denn gegen die Anwohner, dann wird es schwierig, so was durchzusetzen.

Die Bereitschaft zu teilen, wird den Autofahrern abverlangt. Der Versuch, diese nicht auszugrenzen, sondern Raumteilungen vorzunehmen, wird in auch in Workshop 1 diskutiert. Die Interessen aller Nutzungsgruppen sollen vereint werden.

W1/1103-1132: M3: (72) .. dass [man] da mit Berg und Tal die Leute gezwungen sind, langsam zu fahren und man wieder Bäume pflanzt. M3: Du meinst jetzt, hier die Autos auch weg? M1: Ja also, es ist natürlich sozusagen dann der Streitpunkt, [...] dass es einfach nicht genügend Parkplätze gibt. Von daher, dass man so Freiräume schafft, also nicht komplett. Ich denke, dass wäre das Schönste, wenn man es komplett freimacht, so nicht, sondern was weiß ich so Abschnitte schafft. M3: Vielleicht könnte man das so machen, dass auf der einen Hälfte, auf der Seite, nur geparkt wird und dann kommt hier so eine Schwelle mit 'nem Baum und dann auf der anderen Seite [die Autos]. F2: Nee, ich wohne aber da, und ich will da mein Auto auch hinstellen. M3: Ja, da haben wir schon ein Problem – hahaha. M2: Es geht hier um Fußgänger und nicht um Autos. F1: Ja aber vielleicht, dass man den Kompromiss wählt, dass nicht gleich eine ganze Hälfte der Autos weggeräumt wird, weil das heißt ja auch definitiv, 50 % weniger Parkplatzmöglichkeit. Das ist wieder Utopie eigentlich. Sondern dass man dann irgendwie im Kleinen anfängt und sagt, gut wir bauen in die Straße, in die jeweiligen Abschnitte so kleine Spielecken ein, die dann wenigstens frei geschaffen werden. Also wenigstens so Ecken, wo man sagt, hier spielen Kinder und das muss auch wirklich richtig verbarrikadiert werden mit Hilfe von irgendwelchen Sachen wie zum Beispiel Baum oder Absperrung. Wo dann wirklich keine Autos mehr parken können. So dann ist da vielleicht eine kleine Sandkiste vielleicht, oder was weiß ich, da pinkeln die Hunde rein. M3: Es wird das Problem sein, dass alle Kinder aus der Straße genau an diese Ecke kommen. F1: Das wäre doch schön, nicht? M3: Da werden sich die Anwohner beschweren über den Kinderlärm. F1: Ja, das ist natürlich wieder ein Punkt, aber es wäre auch so zum Kommunizieren auch nicht

schlecht. M1: Ja, ich fände es nicht schlecht, mich würde das auch nicht stören. F2: Aber man kann doch ein Problem lösen, indem man die ganzen Vorgärten abschafft. Da hat man einen breiteren Fußweg und dann könnte man doch so irgendwie einen Kinderspielplatz dann anlegen.

Diese Diskussion zeigt, dass die Interessen immer wieder kollidieren. Einerseits offenbart sich hier die Notwendigkeit, die Anwohner/-innen einer realen Straße einzubeziehen. Andererseits hat die Problemorientierung in der Gruppe einen destruktiven Charakter. Für jede entworfenen Möglichkeit werden Gegenargumente konstruiert. Der Kreativität werden durch diese Struktur erst einmal Grenzen gesetzt. Als dann die Gegensprecherin von ihrer Seite aus Vorschläge macht, dreht sich das Spiel zuerst um, um dann doch noch eine konstruktive Wende zu nehmen.

8.4.3.5 Auswertung – Rund um den Gehweg

Personen, die den Gehweg nutzen, sind am häufigsten in ihrer Sicherheit bedroht.⁷⁹⁸ Dies veranschaulicht die hohe Anzahl der Zuordnungen der Variable ‚Sicherheit und Angstfreiheit (negativ)‘ im Vergleich zu den anderen Themenkreisen. Auf dem Gehweg existierende Flächenknappheit, die Variable ‚Mobilität und Fläche (negativ)‘ wird nur wenig häufiger angeordnet als die ‚Sicherheit und Angstfreiheit (negativ)‘. Bedauert wird von den Teilnehmer/-innen, dass der Kommunikationsraum, d.h. hier häufig Spielraum auf dem Gehweg, nicht existiert (Variable ‚Kommunikation (negativ)‘). Darum wird auch in den Lösungsszenarien ein Kommunikationsraum auf der Straße eingerichtet und im Codierungsprozess der Variable ‚Kommunikationsraum (positiv)‘ zugeordnet.

Diskussion über ‚Themen rund ums Auto‘ und Ausführungen über ‚Konflikte und Lösungen auf dem Gehweg‘ liegen in den Workshops eng beieinander.

Am häufigsten kann bezüglich der Themen rund um den Gehweg die Variable ‚Fürsorge (positiv)‘ zugeordnet werden. Diese Fürsorge der Befragten bezieht sich hier aber nicht auf die Autofahrer/-innen, sondern auf nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen. Die Teilnehmer/-innen sorgen sich am meisten um Kinder, dann erst um Rollstuhlfahrer/-innen, Kinderwagenfahrer/-innen, Senior/-innen und Fußgänger/-innen ganz allgemein. Vereinzelt werden weitere Gruppen angeführt.

Im Umkehrschluss wird Autofahrer/-innen am häufigsten die Schuld für die schlechte und gefährliche Situation der o.g. Leidtragenden zugeschrieben. Am zweithäufigsten - mit etwa der Hälfte der Nennungen im Vergleich dazu - wird die Variable ‚Konflikte mit Ökonomie‘ als verantwortlich für die Enge und für fehlende Kommunikationsräume auf der Straße erachtet. Das bedeutet, die Befragten meinen, Raumschaffung auf dem Gehweg und die Verbesserung der Lebensqualität für nicht-motorisierte Verkehrsgruppen scheitert an dem fehlenden Geld in staatlichen Kassen.

⁷⁹⁸ Die Ergebnisse der Zuordnungen z. d. im Folgenden beschriebenen Ergebnissen finden sich in den Grafiken im Anhang. 310

Die Einhaltung bzw. Einführung von ‚Normen und Gesetzen‘ wird ambivalent wahrgenommen. Positive und negative Bewertungen dieses Gerechtigkeitsprinzips werden mit gleicher Anzahl codiert. Der Besitzstand für Autofahrer/-innen soll nach Ansicht der Teilnehmer/-innen zugunsten des Raumes auf dem Gehweg reduziert werden. Die Äußerungen über den ‚Gehweg‘ ergänzen an dieser Stelle die Beiträge, die in Themen ‚rund ums Auto‘ schon ausführlich dargestellt wurden.

Weitere Gerechtigkeitsprinzipien können im Themenkreis ‚rund um den Gehweg‘ nur vereinzelt zugeordnet werden. Von ‚absoluter Gleichheit (positiv)‘ in Kombination mit der Variable ‚Besitzstands-gerechtigkeit (positiv)‘ wird nur in einem Fall gesprochen. An dieser Stelle ist gemeint, dass Kindern gesetzlich geregelt in jeder Straße Raum zugeordnet werden soll. Diese Forderung wird aber von Gegnern des Gleichheitsprinzips abgelehnt. Stattdessen sei die Einführung flexibler Maßnahmen zu fördern, die nicht nur die Interessen von Kindern, sondern auch von anderen Anwohnergruppen, z.B. Senior/-innen einbeziehen. Dementsprechend wird in diesem Themenkreis an zwei Stellen die Realisierung ‚partikularer Interessen (positiv)‘ befürwortet. Die Zuordnungen zu den Variablen ‚Eigeninteressen (positiv) und (negativ)‘ sowie zur Variable ‚Freiheitsprinzip (positiv)‘ ergänzen wiederum die Ausführungen zum Themenkreis rund ums Auto.

Aus wenigen Beschreibungen geht die Schuld von Fahrradfahrer/-innen für die Enge auf dem Gehweg hervor. Vereinzelt, und dies nur in einem Workshop, wird genannt, dass auch Kinder und Senioren motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen stören. Genauso wenig wie nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen als störend erlebt werden, werden sie auch für Lösungen zur Verbesserung der Lage auf den Gehwegen verantwortlich gemacht.

Zu den wenigen Verantwortlichen, die in den Workshops für die Verbesserung des Gehweges genannt werden - gehören private Akteure, Autofahrer und staatliche Akteure. Es geht hier um die Einrichtung von Spielräumen, die in der Regel mit Hilfe staatlicher Mittel, oder auch auf private Initiative hin, in den privaten Vorgärten gestaltet werden könnten.

Die Betrachtung der Maßnahmen und Verfahren, die für die Verbesserung der Situation von nicht-motorisierten und auch Handicapgruppen von den Befragten erörtert wird, ergibt folgendes Bild: An die Kinder zu appellieren, dass diese sich im Straßenraum vorsichtig bewegen sollen, bringt nicht den gewünschten Erfolg. Eltern sorgen sich trotzdem um deren Sicherheit. Dass beispielsweise Anwohner/-innen ohne Kinder diese zurechtweisen, wird kritisiert. Verbote – vor allem Parkverbote auszusprechen – und diese auch zu verfolgen, wird als positiv erachtet. Als Retter werden auch Pflanzen, d.h. Bäume etc. eingeführt, die gleichzeitig als Grenze zwischen Fahr- und Spielbereich, als Verkehrsberuhigungsmaßnahme und als Schutz für z.B. spielende Kinder, den Teilnehmer/-innen geeignet erscheinen.

Es wird auch für die Einführung diesbezüglicher ‚Vorschriften und Gesetze‘ zur Verkehrsberuhigung plädiert.

Die Einführung flexibler Maßnahmen zur Raumschaffung wird mit drei Zuordnungen am häufigsten im Vergleich zu den anderen vorgeschlagenen Maßnahmen codiert. Flexible Maßnahmen beinhalten die Veränderbarkeit, wenn sich die Bedürfnisse der Anwohner/-innen ändern (Variable ,Reversibilität‘). Flexible Maßnahmen einzurichten erfordert einen kooperativen Prozess der Anwohner/-innen untereinander. Autofahrenden Anwohner/-innen soll als Handlungsanreiz sichtbar sein, dass sich die Lebensqualität in ihrer Straße verbessert.

Effizienz und Suffizienzstrategien werden im Themenkreis rund um den Gehweg gleich häufig codiert, insgesamt aber seltener als in allen anderen ausgewerteten Themen. Die Effizienzstrategie wird zugeordnet, wenn technische Lösungen zur Verkehrsberuhigung, d.h. auch die Einrichtung von Spiel- und Kommunikationsräumen, z.B. mit Bänken vorgeschlagen wird. Die Suffizienzstrategie wird codiert, wenn die vorgeschlagenen Wege zur Raumschaffung mit der Reduzierung des Besitzstands z.B. von Autofahrer/-innen aber auch von Hausbesitzer/-innen verbunden ist.

8.4.4 Exkurs: Kommunikationsraum

W3: Aber im Prinzip, denke ich, ist so ein Kommunikationstreffpunkt wie [unser]Nachbarschaftszentrum auch, ‘ne phantastische Voraussetzung, um [...]Lernprozess in Richtung mündiger Bürger[zu initiieren].

Zum Thema Kommunikationsraum engagieren sich insbesondere die Teilnehmer/-innen der Workshops 3 und 5. Wenn die Variable ,Kommunikationsraum‘ codiert wird, geht es um Räume für Kontakte, Gespräche und Spiel im Straßenraum, die entweder erwünscht sind und deswegen von den Teilnehmer/-innen eingerichtet werden, oder weil kritisiert wird ,Kommunikationsraum‘ überschneidet sich mit dem Themenfeld ,Spielraum für Kinder‘ schaffen, dies betrifft besonders die Beiträge der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen. Spielräume wurden bereits im Themenblock ,Rund um den Gehweg‘ dargestellt. An dieser Stelle werden ergänzend dazu Textsequenzen ausgewertet, in denen die Einrichtung und Nutzung des Kommunikationsraumes in einer Straße für erwachsene Bürger/-innen angeregt wird.

Den Straßenraum für die erwachsenen Bewohner/-innen einer Straße einzurichten, wird in Workshops 3 dezidiert besprochen, als in den anderen Workshops. Auch in den anderen Workshops wird allerdings abgewägt, was es bedeutet, Vorgärtenzäune wegzulassen, um diese Gärten für die öffentliche Nutzung zugänglich zu machen. Ziel der Teilnehmer/-innen von Workshop 3 ist, systematisch eine Kommunikationsstruktur zu schaffen. Die Diskussion entfaltet sich aber über die Nutzung des Raumes z.B. durch Drogenabhängige und über den Sinn und Zweck der Einrichtung eines Nachbarschaftszentrums.

Im Workshop 3, wird also der private Raum miteingeplant. Die Idee, die Vorgärten gemeinschaftlich zu nutzen, wird strittig diskutiert.

W3/830-862: F4: Ich finde auch, man könnte auch die ganzen Zäune von den ganzen Vorgärten niederreißen und dann richtig schön eine Fläche [zur Verfügung haben]. [...] F5: Alle Vorgarten-

zäune weg. F4: Das ist aber unrealistisch. F1: Meinen Vorgarten behalte ich. [...] F5: Ja, [um die Anwohner/-innen dazu zu bewegen, die Vorgartenzäune zu entfernen] das müssten die ja alle wollen. Das müsste wirklich so sein, da machen wir eine Vorgartengesellschaft auf, hahaha, weil dann hätte man unheimlich viel Platz für Nachbarschaft [hat].

Über die Nachbarschaftsbeziehungen äußern sich die Sprecher/-innen undeutlich. Die Verwendung des Begriffs ‚Vorgartengesellschaft‘ und die Formulierung ‚dann hätte man unheimlich viel Platz für Nachbarschaft‘ klingt ironisch. In einem Nebendialog wird angesprochen, dass die Nachbarschaftsverhältnisse nicht immer unproblematisch sind:

W3 657-708 ff: Dialog M1/F2: [...] „dabei kommt ja nichts rum, wenn sie Ärger mit den Nachbarn haben“.

Die am Modell aktiven Teilnehmer/-innen in Workshop 3 richten in der Straße ein Nachbarschaftszentrum ein. In der Gruppendiskussion reflektieren die Teilnehmer/-innen die Vorteile dieses Nachbarschaftszentrums für die Bürger/-innen in einer Straße.

W3/1045-1064: F5: [...] ganz zentral ist [.. eine Initiative zur Veränderung der Straßengestaltung] ja ausgegangen vom Nachbarschaftszentrum. Also das ist, denke ich auch, eine gute Voraussetzung, dass zunächst ja mal eine Kommunikationsstruktur [...] geschaffen werden muss, damit es überhaupt, ‘ne Verständigung dafür gibt, was möchten wir eigentlich in unserer Straße. Und so viel ich weiß, hat es damals auch ganz dezidierte Pläne gegeben, dass zum Beispiel vorm Nachbarschaftszentrum dieser Bereich [auf der Straße] frei bleiben sollte - so als Begegnungs- und Spielstätte. Und auch dieses schräge Parken war in dem Plan mit drin. Und ich denke, das ist an einzelnen Leuten gescheitert, die das nicht wollten, F2: ja. F5: Die das nicht wollten, Meier⁷⁹⁹ und Konsorten [...]. F5: Aber im Prinzip, denke ich, ist so ein Kommunikationstreffpunkt wie das Nachbarschaftszentrum auch ‘ne phantastische Voraussetzung, um auch so einen Lernprozess in Richtung mündiger Bürger, gemeinsam [zu] gucken. Also wenn ich selber feststelle, dass ich selber ein Auto hier direkt vorm Zaun habe, das ist natürlich was Negatives. Aber wenn ich dann auf der anderen Seite merke, dass ich hier, ‘ne riesenbreite Straße zum Flanieren habe und Platz für meine Kinder, ach, und alles Mögliche gelöst ist. Das muss ja erst mal erfahrbar werden, dass das auch ein Gewinn ist. [...] F5: Also ganz viel an Bewusstseinsveränderung könnte ja über so ein Nachbarschaftszentrum da laufen. Dass man sich vielleicht mal so was anguckt, dass man Fahrten macht nach Holland, wo es solche Modell ja auch gibt, [beispielsweise] Klappstühle für Junkies.

Deutlicher werden die Gegenargumente, wenn es um die Nutzung durch Randgruppen wie Obdachlose und Drogenabhängige geht.

⁷⁹⁹ Der Name wurde anonymisiert

W3/1073-1115: M1: Aber wie ist es dann, wenn diese Möblierung, zum Beispiel die Bänke dort, wenn die jetzt von anderen mitbenutzt werden, [von ...] andere[n] Neustädter[n] oder andere[n] Straßen ./ hmmm // Und alles ganz prima [...], ja wie läuft das dann // Klappstühle // Wie ist das vorstellbar? Oder nachts um eins kommen Leute da an im Sommer, weil's so schön warm ist, ihr Bier zu trinken und dann ist die Ruhe weg und dann ist die ganze schöne Idee hin, also. //Gelächter// [...] M1: Ein aktuelles Problem war ja auch die Frage, ob die da verkommen und [...]. F5: Gut, aber auf der anderen Seite ist das ja immer die Idee, dass jemand, der fünf Straßen weiter wohnt, sich bei mir mit auf die Bank setzt. Die [Idee] finde ich gar nicht schrecklich. Also ich habe ja da bei mir vorne ja so eine Bank auch hin gemacht. Und ich freue mich über jeden, der sich da hinsetzt. [Ich] frage nie, ob der aus der eigenen Straße ist oder nicht. Soll sich doch bitte hinsetzen, wer gerne möchte. //wenn da sich Junkies hinsetzen fragst du auch nicht// Frag ich auch nicht, passiert aber. [...] F4: Also ich denke manchmal auch, die [Junkies] gehören ja auch irgendwie dazu, // ich weiß auch nicht // obwohl ... [F1: hier erfolgt ein Erlebnisbericht über einen Obdachlosen, der im Vorgarten zwei, drei Tage schlief. Dies wurde als unangenehm empfunden] F5: Ne, aber bei uns in der Straße, zum Straßenbild gehören sie nun wieder zu, auch [...]. F3: Also, die wohnen da vielleicht nicht direkt, aber wohnen vielleicht doch da [in der Straße], weiß man nicht. Ja genau, aber teilweise wohnen sie hier. - Also vielleicht nicht in der eigenen Straße, aber in vergleichbaren Straßen wohnen sie halt. F5: Ja, in [unserer] Straße wohnen sie auch. Das ist mir eben gerade eingefallen, und die gehören auch dazu // Nebengespräche über den Wohnort der Drogenabhängigen in der Straße // // [bei uns] kann ich mir [...] nicht vorstellen // [...] Ja echt, die wohnen vielleicht irgendwie anders. Ja, es geht jetzt ja auch nicht irgendwie darum, die da jetzt wegzukriegen ... M2: Ja aber - der Herr, der vorher hier war, gut, der hat das aktuelle Problem benannt, dass das für seine Kinder, die ja zwar groß sind, [... ein] Problem [ist]. / ja das stimmt // F5: Ja, für Kinder ist das auch blöd. Also ich denke, wir als Erwachsene können damit umgehen, aber für meine Tochter ist das auch schwierig. F1: Und dieser Park, wenn unsere Tochter da mal hingegangen ist mit dem Hund oder so. Die hatte Angst, und wenn sie mit deiner Tochter da hingegangen ist, das war unmöglich, nicht. F5: Also [dann sollen] doch Klappstühle [die nachts weggestellt werden können, zum Schutz dienen].

8.4.4.1 Auswertung – Kommunikationsraum

Verantwortlich für Veränderungen sind Anwohner/-innen, die in Eigeninitiative für den Aufbau von Kommunikationsstrukturen sorgen. Andere, d.h. Nicht-Anwohner/-innen und vor allem Randgruppen wie Junkies und Obdachlose stören. Letztgenannte werden als unangenehm für Erwachsene und als Bedrohung für Kinder eingeschätzt. Gerade mit den o.g. stigmatisierten Gruppen wissen einige Teilnehmer/-innen von ‚schlechten‘ Erfahrungen zu berichten. Die Befragten vertreten das Recht auf die kollektive Selbstbestimmung durch partikulare Gemeinschaften, eben der Anwohnerschaft. Es sei nicht not-

wendig, Handlungsanreize zu schaffen, es reiche aber nicht aus, den Dingen ihren Lauf zu lassen – ‚Laissez-faire-Verfahren (negativ)‘. Stattdessen wird auf der einen Seite vertreten, dass die Einrichtungen allen zugänglich sind – Repräsentativität – und notfalls wieder rückgängig gemacht werden können. Die Effizienzstrategie wird befürwortet, nämlich Klappstühle zu verwenden, als vorbeugende Maßnahme gegen Junkies. Für diese Entscheidung gibt der Schutz der Kinder den Ausschlag.



Bild 32

Workshop 3 / Konfliktphase – Bild 12a

Fahrrad im Gegenverkehr



Bild 33

Workshop 3 / Konfliktphase – Bild 11a

Ein kaputtes Fahrrad auf dem Gehweg

8.4.5 Ergebnisse - Rund ums Fahrrad

Workshop 4: 1152: M1: Ja, das macht auch so eine Gewichtung klar [nämlich zwischen den Rechten von Autofahrer/-innen und Fahrradfahrer/-innen].

32 Textsequenzen in allen Workshops sind auf Themen rund um das Fahrrad bezogen. Zu den Themen gehören:

- Fahrradständer bzw. Abstellraum für Fahrräder
- Fahrräder am Zaun
- Fahrräder auf dem Gehweg und der Straße
- Fahrräder im Gegenverkehr.

Die Verteilung der Textsegmente zwischen den Workshops ist heterogen. Während in drei Workshops 1, 4, 5 nur 4-5 Textsegmente diesem Themenkreis zugeordnet werden konnten, sind es in den Workshops 2 und 3 doppelte so viele, nämlich 9-10 Textsequenzen.

Bürger/-innen-Workshops und Stadt- und Verkehrsplaner/-innen-Workshops unterscheiden sich bezüglich der Anzahl der Nennungen nicht auffällig. Fahrradfahrer/-innen werden - verteilt über alle Workshops – häufig verantwortlich für Konflikte gemacht. Wenn sie in der Rolle der ‚Schuldigen‘ erwähnt werden, sind sie im Wesentlichen für die Enge auf den Gehwegen und als Mobilitätsbarrieren für Autofahrer/-innen verantwortlich. Auch Fahrradfahrer/-innen, die auf dem Gehweg zu schnell fahren, werden kritisiert.

8.4.5.1 Fahrräder auf Gehweg und Straße

In jedem Workshop werden Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg dargestellt und mit solchen oder ähnlichen Aussagen kommentiert:

W5/448-450: F3: Im Prinzip fehlt mindestens ein fahrender Fahrradfahrer auf dem Fußweg noch // ach ja // der wegen schlechten Pflasters auf der Fahrbahn lieber den Fußweg benutzt⁸⁰⁰.

Wenn über Fahrräder bzw. Fahrradfahrer/-innen gesprochen wird, werden an verschiedenen Stellen Ambivalenzen deutlich. Einerseits werden Fahrradfahrer/-innen in Schutz genommen, weil sie z.B. schlecht auf dem Kopfsteinpflaster fahren können und/oder weil für sie kein Parkraum auf der Straße vorgesehen ist. Andererseits, werden Fahrradfahrer/-innen kritisiert, die ihre ‚alten Kisten‘ einfach stehen lassen, sich auf dem Gehweg unverschämt verhalten, z.B. indem sie die Fußgänger/-innen verdrängen und die Regel ‚der Stärkere hat Vortritt‘ verfolgen. Letztere Verhaltensweise wird häufiger genannt, dabei zeigt sich, dass die Fahrradfahrer/-innen als Gäste auf dem Fußweg wahrgenommen werden. Prob-

⁸⁰⁰ Vgl. dazu Bild 22

lematisch ist, dass die Fahrradfahrer/-innen diesen Status nicht akzeptieren, sondern oftmals die Fußgänger/-innen gefährden.

W2/70-75: M1: *Ich bin [...] gestern [durch die Straße] durchgelaufen. Da kam einer [Fahrradfahrer] mir entgegen, der konnte aber gar nicht mehr mit seinem Fahrrad fahren, weil das Auto dann noch weiter hier [auf dem Gehweg] stand [...] und da [...] da hatte einer noch seine Geschäftsauslage draußen. Dann kam ich von hier zu Fuß, und er kam da mit seinem Fahrrad nicht lang. F1: Und, da hat der Stärkere gewonnen, nicht. M1: Ne, höflich wie ich bin, habe ich gesagt, bitte, er hat sich auch bedankt.*

[...] 77: F3: *Im Prinzip ist das ja auch nicht so schlimm [wenn ein Fahrrad auf dem Gehweg fährt], wenn das einer sehr vorsichtig macht [...].*

Im Nebensatz erwähnt der Workshopteilnehmer die Geschäftsauslage. Durch verschiedene Faktoren wird die Enge auf dem Gehweg verursacht. Solche Verknüpfungen finden sich auch in anderen Passagen. Die Beschwerden der Teilnehmer/-innen über Fahrradfahrer/-innen beziehen sich in der Regeln auf diejenigen, die Fußgänger/-innen übergehen. Rasende – d.h. schnell fahrende Fahrradfahrer/-innen, die die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer/-innen nicht im Blick haben, werden kritisiert. Es wird also nur eine Teilgruppe der Fahrradfahrer/-innen kritisiert.

Diesem Redebeitrag ist zu entnehmen, dass Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg nicht generell stören.

Wird angestrebt, wie es in allen Workshops erklärt wird, die Lage der Fußgänger/-innen insbesondere aber der gehandicapten Gruppen zu verbessern, muss Raum geschaffen werden. Entlang dieser Zielsetzung wird in W5 die Zielvorstellung geäußert:

W5/273-274: *dann muss man [als Fahrradfahrer] einfach auf die Straße, auf die Fahrbahn ausweichen, was die entsprechende Situation verschärft.*

Durch diesen Nachsatz, ‚was die entsprechende Situation verschärft‘ soll deutlich werden, dass Veränderungen zugunsten einer Gruppe neue Probleme für eine andere aufwerfen.

Die Toleranz gegenüber den parkenden Fahrrädern und auch Autos lässt bei den befragten Teilnehmer/-innen nach, wenn das Gewerbe mit ins Spiel kommt. Wird die Straße und der Gehweg wegen Kneipenbesuchern oder dem Einkaufsverkehr zugestellt, kommentieren die Teilnehmer/-innen diese Parker/-innen argwöhnischer als die hiesigen Fahrradfahrer/-innen.

8.4.5.2 Zäune und Abstellanlagen für Fahrradfahrer/-innen

Dass die Fahrradfahrer/-innen keinen bzw. nicht genügend Raum zur Verfügung haben, wird von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen illustriert. Auch in den Häusern existieren meist keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

W5/264-266: [...] *und wenn [Abstellraum in Häusern vorhanden ist], ist es sehr schwierig, die zu*

erreichen mit schmalen engen Kellertreppen runter und verwuselten Gängen sozusagen [...].

Die Konsequenz aus dieser - besonders in alten Bremen Häusern vorhandenen Raumnot - sei - und diese Worte klingen nach Zwang, nicht nach Wahl, für Fahrradfahrer/-innen, die in Bremen wohnen:

W5/ [...] das heißt, 267-272: häufig bleiben die Fahrräder draußen stehen. Die Vorgärten bieten dafür häufig keinen Platz oder unzureichenden Platz. Das heißt, sie bleiben im Prinzip auf dem Bordstein stehen. Wenn dann auch noch Müllabfuhr ist, ist eigentlich kein Durchkommen mehr, weil Bürgersteige je enger, nur 2 m breit sind, [und] teilweise zugeparkt [sind].

In W1 treffen zwei Mentalitäten aufeinander. Während ein Teilnehmer/in mit einem kaputten Fahrrad am Zaun deutlich machen möchte,⁸⁰¹ dass auch Fahrradfahrer/-innen Unordnung schaffen, spinnt ein anderer Teilnehmer ihren Beitrag in eine ganz andere Richtung weiter aus:

W1/146-148: M1: Also, da steht ja meist allein der Konflikt, dass man oft gar nicht weiß im Haus, wie man seine vier, fünf Fahrräder anschließen soll. F2: Ja, das ist zu eng, nicht.

Was hier erst einmal ironisch klingt, weil von 4-5 Fahrrädern gesprochen wird, ist aber durchaus ernst gemeint. Die Verständnislosigkeit von Anwohner/-innen bzw. Bewohner/-innen gegenüber der Parksituation für Fahrradfahrer/-innen wird angesprochen. Dass Fahrräder an den Zäunen angeschlossen werden, wird in den Workshops ambivalent wahrgenommen. Die einen stören vor allem Personen, die kaputte Fahrräder angeschlossen lassen, also der ästhetischen Aspekt. Die anderen wissen nicht, wo sie ihre Fahrräder unterbringen sollen. Ein Mann erläutert dazu das Dilemma für Fahrradfahrer/-innen. Er hat die Erfahrung gemacht, dass die Einrichtung von Fahrradständern unerwünscht ist. Die Bewohner/-innen seines Hauses haben Initiative gegen die Einrichtung von Fahrradbügeln ergriffen.

W1/149-151: M2: Genau, und auf der Straße gibt's Probleme mit den Anwohnern, wenn es darum geht, so'n Metallbügel anzubringen, nicht. Jedenfalls haben wir das mal versucht, und das ist dann eigentlich so dran gescheitert, dass die Bewohner im Haus oder so sich dagegen gewehrt haben [...].

Eine Teilnehmerin in Workshop 5 macht die Lage für Anwohner/-innen durch Gewerbetreibende explizit:

W5/679-684: F3: Abends wird die Situation mit den Fahrrädern auch noch mal verschärft durch die Kneipen, die in den Hauptstraßen sind. [Dort ist] dann erst Recht gar kein Platz [...], weil nur die schmalen Fußwege [da] sind und nichts zum Anschließen. [...] In den Nebenstraßen sind zumindest Zäune, wo dann Fahrräder angeschlossen werden.

⁸⁰¹ Vgl. Bild 33

8.4.5.3 Fahrräder im Gegenverkehr

In fast allen Workshops wird die Norm, die bundesweit vor noch nicht allzu langer Zeit eingeführt wurde, dass Fahrradfahrer/-innen im Gegenverkehr – d.h. gegen die Fahrtrichtung einer Einbahnstraße – fahren dürfen, diskutiert.⁸⁰²

In Workshop 2 findet beispielsweise an verschiedenen Stellen des Workshops eine Auseinandersetzung mit den Rechten der Fahrradfahrer/-innen heutzutage statt. Nur in diesem Workshop wird diskutiert, ob überhaupt die Notwendigkeit besteht, öffentliche Fahrradständer einzurichten. Im Grunde werden den Fahrradfahrer/-innen die neu erworbenen Rechte, im Gegenverkehr zu fahren, abgesprochen. Sehr deutlich wird dargelegt, wie sehr die Fahrradfahrer/-innen im Gegenverkehr die Autofahrer/-innen gefährden. Eine Frau stellt in Frage, ob Fahrradfahrer/-innen wirklich benachteiligt sind. Sie nimmt die Sicht einer Hauseigentümerin bzw. einer Person mit genügend Stauplatz in Keller, Garage oder Vorgarten ein. Jeder hätte Platz, ein Fahrrad abzustellen. Den Fahrradfahrer/-innen heutzutage wird nur Faulheit unterstellt. Hier entfacht eine Diskussion zwischen den Teilnehmer/-innen des Workshops. Alle anderen Workshopteilnehmer/-innen versuchen, die Einzelperson von dem fehlenden Platz für Fahrräder zu überzeugen.

In Workshop 5 dagegen verläuft die Diskussion um fehlende Fahrradparkplätze beispielsweise ganz anders. Zwar können hier nicht so viele Textsequenzen eindeutig Themen rund um das Fahrrad zugeordnet werden, wenn aber darüber gesprochen wird, wird Partei für die Rechte von Fahrradfahrer/-innen ergriffen. Autofahrer/-innen werden in diesem Workshop als anmaßend und z.T. bedrohlich für Fahrradfahrer/-innen dargestellt.

In dem Workshop fällt die Schwierigkeit der Befragten auf, gesetzliche Regelungen in Frage zu stellen. In Workshop 3 heißt es dementsprechend:

W3/318-320: M2: Viel gefährlicher finde ich die Fahrradfahrer, die in der Einbahnstraße entgegenfahren. F4: Das ist aber erlaubt. M2: Ja, natürlich ist das erlaubt, aber das ist gefährlich.

Fast gleichlautend findet sich diese Aussage in Workshop 2 wieder:

W2/474-477: F3: Es ist ja erlaubt [für Fahrradfahrer/-innen im Gegenverkehr zu fahren], es ist ja genehmigt [...]. F4: Aber ich finde es schon gefährlich, wenn man das nicht kennt. F1: Es ist im Grunde aber kein Argument, wenn man es nicht kennt, man sieht ja das Schild, dass es erlaubt ist.

Die Teilnehmer/-innen versuchen sich die Regel anzueignen, weil sie vom Gesetzgeber vorgegeben ist, nicht weil sie diese sinnvoll finden. Zwischen den Zeilen wird die Kritik deutlich, die Maßnahme wird sogar als gefährlich eingeordnet. An dieser Stelle kollidieren die Rechte der Autofahrer/-innen mit den Maßgaben durch den Staat. Was für die Fahrradfahrer/-innen günstig und richtig ist, interessiert nicht.

⁸⁰² Vgl. dazu Bild 32

Ein Perspektivwechsel zugunsten der Fahrradfahrer/-innen, wie er in folgendem Beitrag vorgenommen wird, bildet die Ausnahme unter den Beiträgen zum Thema ,Fahrräder im Gegenverkehr‘:

*W2/478-482: M2: Und man kann es auch umdrehen, dann können Fahrradfahrer auch sagen, Autos im Gegenverkehr [...] Moderatorin: Aber wie wird es denn jetzt als Konflikt empfunden
F3: Ja, weil die Straße so eng ist.*

8.4.5.4 Lösungen – rund ums Fahrrad

Während in der Konfliktphase nicht immer deutlich wird, für wen denn die Maßnahme ,Fahrräder im Gegenverkehr‘ gefährlich ist, wird dies in der Lösungsphase ausformuliert:

W2/879: M1: Ja, ich möchte weg davon, dass die entgegengesetzt fahren dürfen [...].

Insgesamt wird bei den Lösungen eine Entlastung der Gehwege von den Fahrräder angestrebt. Die Teilnehmer/-innen von Workshop 2 überlegen beispielsweise:

W2/898-900: F1: Fahrende Fahrradfahrer auf dem Fußweg, man macht das selbst, aber ... M1: Das man vielleicht sagt, die dürfen nur auf der einen Seite fahren, auf der linken und auf der rechten Seite [...].

Nachdem die Teilnehmer/-innen den Lösungsvorschlag am Modell dargestellt haben, stellen sie allerdings fest:

W2/905-907: F3: Das Problem bleibt das gleiche, dafür schicken sie so ein ganz altes Mütterchen, was einkaufen geht, erst mal wieder auf die Seite, weil sie hier ihre Radfahrer entgegenkommen und die so schreckhaft ist. Das ist auch schlecht - wir werden auch älter, hahaha.

Als die Lösung, nur eine Fahrseite für Radfahrer/-innen frei zu geben, verworfen wird, appellieren die Teilnehmer/-innen an die Achtsamkeit der rücksichtslosen Fahrradfahrer/-innen. Allerdings wird festgestellt:

W2/913-916: F3: Und das kann man eben halt nicht [in den Griff kriegen, das rücksichtslose Verhalten einiger Fahrradfahrer/-innen]. Genau so wie es das bei den Autofahrer gibt, gibt es das bei den Radfahrern auch. M1: Ja, wenn das so ist, dann nehme ich jetzt einen Schutzmann und stelle den da hin - hahaha - Also, wenn ihr so wollt, ist das klar.

Grundsätzlich wird aber in diesem Workshop kein Grund gesehen, warum die Fahrräder auf dem Gehweg fahren müssen, denn die Fahrradfahrer/-innen können sich eigentlich nicht beschweren, nach Ansicht einer Teilnehmerin, weil:

W2/1224-1225: F3: [...] im Prinzip sind die Fahrradwege mittlerweile sehr gut geworden - höchstens wo Bäume sind, wo die Wurzeln so hoch kommen, da hat man [als Fahrradfahrer] ein bisschen Probleme [...].

Eindeutiger für die Belange der Fahrradfahrer/-innen fällt die Diskussion über Abstellplätze aus. Ab-

stellplätze für Fahrräder sollen geschaffen werden:

W2/1259-1261: F3: *Ja, ich denke [...] dass man wirklich ein bisschen Platz schafft, dass man Parkplätze oder einen Stellplatz für Fahrräder oder irgendwas, dass man das, was wir hier eben festgestellt haben, durchsetzen kann [...].*

In den verschiedenen Workshops wird der Vorschlag, Fahrräder in den privaten Raum – den Vorgärten – abzustellen, strittig betrachtet. Die Idee wird in verschiedenen Workshops geäußert, beispielsweise:

W4/543-545: F1: *So, alle Fahrräder sollte man vielleicht auch nach innen [beispielsweise in den Vorgarten stellen]. // hmm // Das ist ja, weil Platz ist, nicht das Thema [...] da kann man ja [...]mal, in diesen Reihen so aufbauen hier.*

Für die Fahrräder ein Stück des eigenen Gartens abzuknapsen, stößt in der Regel nicht auf Gegenliebe:

W4/546-548: M1: *Also, ich möchte kein Fahrrad in meinem Vorgarten haben. [...] Ich sehe nicht ein, dass ich in meinem kleinen Vorgarten da also noch unbedingt [...] zwei Fahrräder aufstellen soll. F1: Gut, ja das ist ein berechtigter Einwand.*

Auch die Teilnehmer/-innen der anderen Workshops sehen nicht ein, ihren kleinen Vorgarten mit den Fahrrädern zu teilen. Eine andere Art von Gerechtigkeit wird in der Forderung nach Ausgleichshandlungen sichtbar. In zwei Workshops (3 und 5) wird jenen, die ihren Garten pflastern - also in ökologischer und ästhetischer Hinsicht eine Zumutung aus Sicht der Befragten darstellen – die Verantwortung zugeteilt. Sie sollen, als Ausgleich, Fahrräder in ihrem Vorgarten beherbergen:

W5/1087-1091: F3: *Ach so, und vorne bin ich davon ausgegangen, dass der Hauseigentümer seine Vorgartenfläche, die bis dahin gepflastert war, zur Verfügung gestellt hat für einen öffentlichen Fahrradständer, der von der Stadt angebracht wird.*

Ausführlich dargestellt wird die Ungerechtigkeit um die Fahrradabstellanlagen im Vergleich zur Parkplätze-einrichtung für Autos in Workshop 4. Der Sprecher bezieht sich dabei auf ein Urteil, dem zur Folge die Einrichtung der Fahrradabstellanlagen nicht immer Rechtens ist:

W4/1079-1082: M1: *Ja, das Problem ist, dass der Vertrag, der geschlossen worden ist zwischen den Antragstellern, sprich die Leute, die die Fahrradständer aufgestellt haben wollen, und der Stadtgemeinde in Form des ASV [Amt für Straßen und Verkehr], dass der nichtig ist. [...] Dadurch, dass der eigentlich nichtig ist, sind quasi alle [aufgestellten Fahrradbügel] nichtig, weil die alle gleichlautend sind. [...]*

1096-1104 [...]: M1: *Im Prinzip heißt das im Moment, dass 90 Anlagen [...], dass also fast 90 Anlagen in Bremen im rechtsfreien Raum existieren. // hmm, ja // [...] Es könnte bedeuten, wenn jetzt jemand klagt, [dass diese abgebaut werden].*

An dieser Stelle kommt, bezogen auf ein ganz anderes Thema, die Frage der Legitimität der Ansprüche von ‚Nicht-Anwohner/-innen‘ erneut zur Sprache. Implizit scheint eine Übereinkunft zu existieren, dass

den Anwohner/-innen einer Straße der dortige Straßenraum zusteht. Das Recht spricht zwar dagegen, aber wundern tut es den Sprecher schon, denn er sagt:

W4/1105-1106: Der Witz ist ja auch [...], dass nicht die Anwohner geklagt haben [...], sondern es hätten auch Anwohner geklagt, die also irgendwie so 300 m [weiter wohnen].

Dass der Straßenraum allen Bürgern zur Verfügung steht, scheint im Bewusstsein der Workshopteilnehmer/-innen, selbst einiger Stadt- und Verkehrsplaner/-innen, nicht angekommen zu sein. Den partikularen Interessen der Anwohner/-innen wird Priorität gegeben - wenn es um die Gestaltung des Straßenraumes geht.

Der Schluss des Sprechers zum Urteil für die Fahrradabstellanlagen lautet:

W4/1152: M1: Ja, das macht auch so eine Gewichtung klar [nämlich zwischen den Rechten von Autofahrer/-innen und Fahrradfahrer/-innen].

Während in den anderen Workshops nicht oder nur sehr wenig auf die Besucher der Anwohner einer Straße eingegangen wird, befassen sich die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen mit diesem Thema ausführlich:

W5/651-661: M1: das steht aber auch so ein bisschen dafür, dass abends auch mehr Fahrräder abzustellen sind, weil zum Beispiel Leute dann auch abends Besuch kriegen und die Fahrräder dann auch irgendwo bleiben müssen. [...] Wir haben also zum Beispiel bei uns auch jetzt die Situation, [...] dass dann ohne Bügel Fahrräder eben auf der Straße abgestellt werden, mehrere nebeneinander. Das ist dann eben auch eine Notlösung, wenn irgendwo anders absolut kein Platz mehr ist. Aber ich finde es inzwischen auch gar nicht unbedingt eine Notlösung // absolut korrekt //.

Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen vertreten tendenziell die Ansicht, die Straße für alle Verkehrsnutzer/-innen zugänglich zu machen. Für das Fahrrad bedeutet dies, dass die Straße künftig auch als Abstellplatz – ohne Abstellbügel – dienen soll. Dieser Lösungsvorschlag wird jedoch von anderer Seite relativiert. Die Bügel dienen nicht nur zum Anlehnen, sondern auch dem Schutz vor Übergriffen seitens der Autofahrer/-innen.

W5/663-677: F3: Ich habe es schon öfters erlebt, Fahrrad mit Kinderanhänger hintendran, habe ich auf der Straße geparkt, also am Straßenrand. Und wie ich wiederkomme, steht da ein Auto und mein Fahrrad steht auf dem Gehweg, einfach hochgehoben. [...] M2: Ich weiß, ob du das kennst von Supermarkt her, ich park ja immer in einer Parkbucht relativ nah [...] sozusagen am Supermarkt mit meinem Fahrradhängergespann. [...] Da gibt es schon mal richtig Ärger, nicht. //hmmm// Wenn das der Letzte [Parkplatz] war oder so. [...] Dann gibt es schon Leute, die tatsächlich, das habe ich einmal erlebt, ein Auto, was meinen Hänger dann so langsam aber sicher weggeschoben hat. Also das ist schon brutal.

8.4.5.5 Auswertung: rund ums Fahrrad

Fahrradfahrer/-innen verursachen die Enge auf dem Gehweg und sind gleichzeitig Betroffene dieser Enge, weil für sie kein Abstellraum existiert.⁸⁰³ Dieses Ergebnis beinhaltet die Zuordnung zur Variable ‚Fläche und Mobilität‘ (negativ). In einigen Fällen verringern Fahrradfahrer/-innen nach Meinung der Befragten die Sicherheit anderer Mobilitätsgruppen, z.B. der Fußgänger/-innen, wenn sie auf dem Gehweg rücksichtslos fahren und der Autofahrer/-innen, wenn Fahrräder sich im Gegenverkehr bewegen. Dies veranschaulicht die – wenn auch selten zugeordnete – Variable ‚Sicherheit und Angstfreiheit (negativ)‘.

Insgesamt können dem Themenkreis rund ums Fahrrad im Vergleich zu den anderen Themen am wenigsten Gerechtigkeitsprinzipien zugeordnet werden. Am auffälligsten ist die Codierung der Prinzipien ‚Norm und Gesetz (positiv) und (negativ)‘. Normen und Gesetze werden, wenn Themen rund ums Fahrrad besprochen werden, im Vergleich zu den anderen Gerechtigkeitsprinzipien am häufigsten thematisiert. Die Einordnung in ‚Norm und Gesetz (positiv)‘ und ‚Norm und Gesetz (negativ)‘ hält sich etwa die Waage. Dies spiegelt die Ambivalenz der Teilnehmer/-innen insbesondere bezüglich einer Verkehrsmaßnahme wider – nämlich der gesetzlich geregelten Erlaubnis, dass Fahrradfahrer/-innen im Gegenverkehr fahren dürfen. Die Workshopteilnehmer/-innen lehnen diese Maßnahme – oftmals nach längerer Diskussion – ab. In einem Workshop kann hier ‚Reversibilität‘ codiert werden, d.h. diese staatliche Regelung soll rückgängig gemacht werden. Diesbezüglich wird auch eine zur Kategorie ‚Maßnahmen und Verfahren‘ gehörende Variable ‚Verbote (positiv)‘ codiert. Obwohl Fahrradfahrer/-innen im Gegenverkehr die Autofahrenden nach Ansicht der Befragten gefährden, werden Autofahrer/-innen nur in einem Fall als Opfer dieser Regelung angegeben.

Wenn die Variable ‚Norm und Gesetz (positiv)‘ zugeordnet wird, beinhaltet diese auch die Forderung nach Normen für Fahrradfahrer/-innen. Gefordert wird meist die Einführung von Abstellbügeln für die Räder. Verantwortlich für die Einführung dieser Fahrradbügel werden staatliche Akteure und private Akteure bzw. Anwohner/-innen gemacht. Das Aufstellen dieser Bügel ist ein Verfahren, dass von den Befragten als positiv bewertet wird.

Zur Einführung von Abstellbügeln fällt auf, dass diese zwar in allen Workshops in die Modellstraße integriert, aber nicht immer verbal kommentiert werden.

Auch im Themenkreis ‚Rund ums Fahrrad‘ erweisen sich die Workshopteilnehmer/-innen als fürsorglich. Sie sorgen sich um die nicht-motorisierten Verkehrsgruppen, die auf dem Gehweg durch schnell fahrende Fahrradfahrer/-innen gefährdet und verdrängt werden, um jene, die wegen Fahrrädern am Zaun nicht genügend mobil sind und um die Fahrradfahrer/-innen selber, die nicht wissen, wo sie ihr Rad abstellen sollen.

Nicht-motorisierte Verkehrsgruppen – meist die Handicap-Gruppen – werden zusammengefasst etwas häufiger als Leidtragende genannt als die Fahrradfahrer/-innen. Wenn Besorgnis für den erstgenannten Personenkreis auf dem Gehweg geäußert wird, überschneidet sich dies mit der Variable Eigeninteressen (negativ) und beinhaltet die Kritik an rücksichtslos fahrenden Radlern auf dem Gehweg. Vor auf dem Gehweg rasenden Fahrradfahrer/-innen wird, wie es auch bei zu schnell fahrenden Autofahrer/-innen der Fall war, häufiger resigniert. Dagegen könne man nichts tun.

Die Variable Eigeninteressen (negativ) wird geringfügig häufiger zugeordnet als die Variable Eigeninteresse (positiv). Letztgenannte Variable bezieht sich auf die Fahrradfahrer/-innen, die ihre Räder im Parkraum der Autos abstellen. Dies wird als positiver Aspekt zur Verfolgung von Eigeninteressen, insbesondere im Workshop 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen, hervorgehoben.

Die Einordnung der Variable Besitzstandsgerechtigkeit (negativ), bezieht sich in der Regel auf parkende Autos. Sie sollen von ihrem Parkraum an die Fahrräder Abstellraum abgeben. Die Zuordnung ‚Besitzstandsgerechtigkeit (positiv)‘ beinhaltet umgekehrt, dass für Fahrradfahrer/-innen Raum auf der Straße geschaffen werden soll.

Fahrradfahrer/-innen werden in den Workshops insgesamt häufiger verantwortlich für das fehlende Wohl anderer gemacht, als dass sie als Leidtragende bezeichnet werden. Verantwortlich für ihre Misslage, besonders, was die fehlenden Abstellanlagen anbelangt, werden außer den Autofahrer/-innen ‚Sonstige Schuldige‘ gemacht. Es sind z.B. Anwohner/-innen oder auch Gewerbetreibende, die sich dafür eingesetzt haben, dass Fahrradstände nicht aufgestellt werden konnten. Zu den Schuldigen gehören auch Autofahrer/-innen, die Fahrräder, die auf der Straße parken, einfach wegschieben sowie staatliche Akteure, die einführen, dass Fahrräder im Gegenverkehr fahren dürfen.

Zur Verbesserung der Lage für Fahrradfahrer/-innen kann diese Mobilitätsgruppe, nach Erachten der Teilnehmer/-innen aller Workshops, nur wenig beitragen.

Wenn Verhaltensänderungen für schnellfahrende Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg im Vordergrund stehen, werden resignative Äußerungen codiert. Zurechtweisungen einzusetzen, wie soziale Kontrollen oder ähnliche restriktive Maßnahmen, wird von den Befragten nur vereinzelt genannt und meist als ineffektiv wahrgenommen. Für die Einrichtung von Abstellanlagen, die hier am häufigsten in allen Workshops favorisiert werden, – ‚Effizienzstrategie (positiv)‘ – werden in den Workshops verschiedene Akteursgruppen verantwortlich gemacht. Handlungsanreize für Hausbesitzer werden beispielsweise eingeführt. Diese Hausbesitzer sollen die Anlagen in Vorplätzen oder Gärten aufstellen. Wahlweise werden Hausbesitzern, die ihre Vorgärten betonieren und nicht begrünen, von den Teilnehmer/-innen Fahrradstände einfach verordnet. Wenn in diesen privaten Räumen solche Anlagen errichtet werden, wird zum Teil auch von Gebühren als Handlungsanreiz für die Hausbesitzer gesprochen. Wenn im öffentlichen

⁸⁰³ Die Grafiken im Anhang veranschaulichen die im Folgenden beschriebenen Ergebnisse.

Raum – d.h. auf der Straße - solche Anlagen aufgestellt werden, wird Kooperation zwischen Staat und Bürger/-innen angesprochen.

Fahrrad zu fahren, ist eine ressourcenschonende Verkehrsmittelnutzung. Daher müsste jeder Beitrag zum Thema Fahrradfahren unter der Variable ‚Suffizienz (positiv)‘ eingeordnet werden. Im Codierungsprozess wird diese Variable aber nicht dann codiert, wenn die Teilnehmer/-innen explizit vom Einsatz eines Fahrrades statt eines Fahrzeuges mit höherem Ressourcenverbrauch sprechen.

In Diskussionen rund um das Thema Fahrrad wird nur einmal die Variable ‚Suffizienzstrategie (positiv)‘ codiert. Alle anderen Codierungen beziehen sich auf effiziente Maßnahmen (hauptsächlich Abstellanlagen). Im Vergleich zur hohen Anzahl der positiven Einordnungen wird nur ein Viertel der Anzahl der positiven als ineffizient bewerten, nämlich dann, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen nach Ansicht der Befragten nicht greifen.



Bild 34

Workshop 2 / Lösungsphase – Bild 15a

Es wird hierüber Abgase und schlechte Luft gesprochen,
die durch Autos verursacht wird

8.4.6 Themen rund um Ökologie

W2/649-652: M1: Was lösbar ist, was natürlich wichtig ist, für viele ist [...]die schlechte Luft. Das ist wirklich klar [...].F3: Dann müssen wir die Autos abschaffen. M1: Das ist das absolute Problem, Autos abschaffen.

Zu den 30 Textsequenzen in denen das Thema ‚Ökologie‘ Priorität hat gehören:

- gesundheitsbelastende Aspekte (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung, etc.)
- Bepflanzung und Versiegelung

Von den Teilnehmer/-innen des Workshops 1 stammen die meisten Textsequenzen zu diesem Themenkomplex (13 Nennungen). In Workshop 3 (7 Nennungen), in Workshop 5 (5 Nennungen) werden intensive Vor- und Nachteile von Begrünungen reflektiert. Probleme die aus überhängenden Büschen resultieren werden zwar angesprochen, avancieren in den letztgenannten Workshops aber nicht zu einem Themenschwerpunkt. In Workshop 2 und 4 beziehen die Teilnehmer/-innen sich nur selten (2-3 Nennungen) auf Probleme oder Lösungen zu diesem Themenfeld.

8.4.6.1 Gesundheitsbelastende Aspekte

Belastungen durch Lärm oder Luftverschmutzung werden von den Teilnehmer/-innen unterschiedlich bewertet.⁸⁰⁴ Der Vergleich mit persönlichen Erfahrungen sowie mit Menschen, denen es schlechter geht, beeinflusst das Urteil, wie die folgende Textpassage veranschaulicht:

W1/1568-1573: M2: Also, in der Straße hier zum Beispiel - von der Luftverschmutzung, da halte ich überhaupt nichts von - da fährt ja nun mal, also das ist heute so wenig, kann ich mir nicht vorstellen. Da sind andere Straßen viel belasteter, Hauptstraße 1 und so, was da an Autos fährt, Hauptstraße 2, das ist schon Belästigung. Moderatorin: Und was würden sie dafür für Lösungsansätze halten, was zu reduzieren? M2: Da braucht man das nicht reduzieren, weil da ja meines Erachtens keine [Luftverschmutzung existiert].

Die anderen Teilnehmer/-innen des gleichen Workshops äußern sich nicht zu der o.g. Aussage. Auf die Nachfrage, ob in der Nebenstraße Lärm und Luftverschmutzung stört, wird geantwortet:

1577/1579: M1: Also, wo ich vorher gewohnt habe, zwei Häuser weiter. Da haben wir auch unter anderen [also] Souterrain [gewohnt]. Und wenn da nach Mitternacht einer seinen Diesel hat warmlaufen lassen, fand ich das schon ganz schön ätzend.

Der Anwohner der Nebenstraße hat nach dem Ermessen des Anwohners einer Hauptverkehrsstraße kein Recht sich zu beschweren. ‚Anderen geht es schlechter‘. Für das Einzelereignis, dass ein warmlaufender Dieselmotor die nächtliche Ruhe stört, wird Verständnis aufgebracht. Die generelle Belastung der Um-

⁸⁰⁴ Vgl. Bild 34

welt durch Abgase wird abgestritten. Sie ist nur dann relevant, wenn sie sinnlich wahrnehmbar ist, wie es an Hauptverkehrsstraßen der Fall ist.

Einerseits wird erwähnt, dass Lärm durch die Bepflasterung - hier Kopfsteinpflaster - produziert wird. Andererseits sehen die Teilnehmer/-innen, dass durch diesen Straßenbelag die Geschwindigkeit der Autos und Motorräder reduziert wird.

W3/406-414: M2: [Dies] hat auch Auswirkungen auf die Nebenstraße, und zwar auf der Seite [...]. Man hat in der Hauptstraße, ne Pflasterung, nen Straßenbelag, der an der Seite, wo die Parkstreifen sind, [wo es] asphaltiert ist, in der Mitte, wo die Straßenbahnschiene ist. Was übrigens unter den Fittichen der BSG läuft - auch der Straßenbelag in dem Bereich, haben wir Kopfsteinpflaster, wie man das früher hatte. Und dann passiert das nachts um drei, wenn die Straßen frei sind, die Leute geben Speed und das gibt einen Lärmpegel, der also höher ist als der bei dem Asphaltgeschichten. // ja // Und das wäre zum Beispiel ein Grund für mich, da was zu ändern, weil der Lärm, der jetzt entsteht, nicht, natürlich auch in die Seitenstraßen dringt und das stört. Andererseits stören nachts schnell fahrende Motorräder:

W3/221-224: F4: und dann donnert manchmal ein Motorrad durch die Straße. [...] F3: Ja, das habe ich auch schon mal gehört, jeden Abend donnert das [Motorrad] durch die Straße [...].

Die nächtliche Ruhestörung wird ausschließlich in Workshop 3 erläutert. In Workshop 5 geht es zudem um vorbeifahrende Fahrradfahrer, die nachts redend durch die Straßen fahren. In den anderen Workshops spielt dieser nächtliche Freizeitlärm keine Rolle.

Verschmutzung durch sonstige Stoffe werden nur in einem Workshop erwähnt. Hier geht es beispielsweise um Lösungsmittel, die in einem straßeneigenen Unternehmen verwendet werden oder um die Frage ob im Winter Sand statt Salz gestreut werden soll.

8.4.6.2 Bepflanzung und Versiegelung

Begrünungen werden in Anpflanzungen in verschiedenen Lebensbereichen, dem Vorgarten oder der Straße differenziert. In allen Workshops werden überhängenden Büsche thematisiert, die von privaten Grundstücken auf die Straße ragen:⁸⁰⁵

W1/324: F2: Ja und manchmal sind da solche Büsche [die über den Zaun hängen], wo man denn gar nicht mehr dran vorbeikommt [...].

Dass überhängende Büsche vorhanden sind und Personen auf dem Gehweg behindern, wird in den Workshops meist ausführlich erörtert.

W5/534-540: F1: Wo sie das gerade sagen, reinragende Bäume oder Äste, das fehlt hier nämlich noch ganz. Gut in den Vorgärten der Neustadt ist vielleicht nicht so viel Gebüsch, aber in anderen

⁸⁰⁵ Vgl. Bild 25

Stadtteilen ist das so, dass teilweise die Gehwege noch völlig verkleinert worden sind durch reinragendes Buschwerk, je nachdem, wie das Buschwerk ist. Aber wenn dann nur der halbe Gehweg überbleibt, dann [stört das].

In Workshop 1 werden Probleme mit überhängenden Büschen am ausführlichsten besprochen. Sie ragen nicht nur auf den Gehweg, sondern auch in den eigenen Garten.

W1/773-775: F2: Ja also, wir haben eine Nachbarin, die macht gar nichts, die lässt so ihren Garten verkommen. Da standen ein Jahr die Disteln so hoch und das ist alles bei uns rübergeweht. Jetzt geht mein Mann alle zwei, drei Wochen hin und mäht das alles ab.

Versiegelte Vorgärten hingegen stören die Teilnehmer/-innen der Workshops auch:

W1/316-319: F2: Was mir ja an diesem Modell auch nicht gefällt, daß die Vorgärten alle so keine Blumen, keine Büsche [haben]. F1: Das macht alles Dreck. M2: Und Arbeit.

8.4.6.3 Lösungen – rund um Ökologie

Die Vorstellungen über Maßnahmen zur Verbesserung der Gehwegsituation variieren von Strafen bis hin zur Eigeninitiative:

W1/1683-1685: F2: Und ich finde ja auch, wenn die Leute ihre Bäume und ihre Büsche so 1 oder 1,5 Meter über ihre Zäune wachsen lassen und dann nichts gegen tun [...] [...]; ich finde, dann müssten die eine Ordnungsstrafe kriegen.

W2/742-744: M1: Sträucher überm Zaun. F1: Ja, das muss jeder selbst abschneiden, da kann man ja nichts dran machen. F3: Das tun die aber ja nicht.

Für jene die ihre Vorgärten versiegeln werden andere Maßnahmen geltend gemacht:

W1/801-804: M3: Zwingen nicht, aber wenn ich das Stichwort Entsiegelung höre oder auf der anderen Seite gibt es Programme F1: Wo das gesteuert wird, je mehr Beton, desto mehr Autofahrsteuer, oder irgendwie so was. F2: Genau, Quadratmeter nehmen.

In anderen Zusammenhängen sollen die Besitzer versiegelter Vorgärten beispielsweise Fahrradständer dort aufstellen.⁸⁰⁶

Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird – anders als in den Workshops mit Bürger/-innen - auf Maßnahmen zum Schutz der Bäume eingegangen. Thematisiert wird in diesem Zusammenhang, dass Bürger/-innen keine Rücksicht auf Pflanzen nehmen.

W5/490-532: F1: Dies ist jetzt ja nun ein Nadelbaum, aber wir hatten mal Geld im Rahmen einer Entsiegelungsmaßnahme [...] für Bäume in einer Bremer Straße und die Anwohner haben gesagt, das wollen wir nicht wegen des erhöhten Laubanfalls. F6: Ja, oder bestimmte Bäume werden nicht erwünscht, weil die Kastanien aufs Auto fallen könnten // oder Vögel anziehen// [...] - oder

⁸⁰⁶ Vgl. Kap. 8 8.4.5 „Rund ums Fahrrad“

tropfen diese Lindenbäume, ja das schadet auch dem Lack. [...] M4: Zum Beispiel auch in Schwachhausen, wenn da Neuanpflanzungen getätigt werden, was ja sicherlich auch die ersten drei Jahre toll aussieht, wo dann aber die Bäume größer werden, und nicht mehr gewährleistet werden kann, dass die zurückgeschnitten werden, reinragende Bäume oder Äste in den Fahrbahnbereich, wenn große Fahrzeuge kommen, entweder fliegen die Äste runter und brechen ab oder beschädigen halt andere Sachen auch mit, nicht.

Die Konflikte mit Bedürfnissen von Anwohner/-innen werden für Stadt- und Verkehrsplaner/-innen deutlich. Demnach schwankt die Meinung von Bürger/-innen, die einerseits eine Begrünung in ihrer Straße wollen, andererseits Unwegsamkeiten durch bestimmte Pflanzenarten nicht haben möchten. Dies wird in den Workshops mit Bürger/-innen nicht erwähnt. Auch schützende Maßnahmen für Bäume und Pflanzen, wie sie von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen integriert werden, fehlen bei den Bürger/-innen.

W5/1098-1104: M2: Ja, zur Begrünung, [...] haben wir speziell Strauchwerk gewählt, [...] was man da an den Ecken oft hat, sind ja so Abmarkierungen mit [...]ner roten Barke drauf. Die werden dann immer kaputt gefahren und da stehen [...] die Autos drauf. Hier eben nur Strauchwerk und kein Baum durch die freien Sichtbeziehungen, die da bleiben müssen.

Von Expertenseite wird die Sinnhaftigkeit der Begrünungen in Frage gestellt:

1109-1145: F6: ... also generell [...], finde ich es persönlich ja auch immer irgendwie 'ne angenehmere Wahrnehmung, durch 'ne "Grünstraße" zu laufen. [Es], ist eben immer zu prüfen, inwieweit [das] auch realisierbar [ist], weil bzw. wieviel Maßnahmen auch zusätzlich notwendig wären, um den Bestand, den man da irgendwann mal da hinsetzt, dann auch zu halten. Das war bisher ein Übermaß an Absicherungsmaßnahmen, dass man sich unter Umständen auch mal fragen muss, ob das dann auch wirklich Sinn macht. [...] [...] das ist ein Problem sicher auf Dauer, viele Bäume und Grünflächen und vor allem auch Strauch, das ist ganz schwierig, das auch zu halten. Also einerseits 'ne Pflanzung zu machen, die an sich auch ästhetisch ist, aber auch dem Druck, dem sie ausgesetzt ist, dann auch standhalten kann, also das es dann ... immer und überall wächst, wenn man vielleicht auch noch einen ästhetischen Anspruch hat, schwierig, ist wünschenswert.

Die Bürger/-innen werden nun von einem Verbandvertreter in Schutz genommen. Auf ihr Engagement könne unter bestimmten Umständen gezählt werden.

W5/1151-1155: M2: Wobei ich noch sagen muss, wenn das so, in solchen Straßen passiert, wo wenig Grün ist, bin ich auch der Überzeugung, da finden sich vor allem auch Hausbesitzer in der Straße, die mal für die Patenschaft so eines Beetes oder eines Baumes dann auch zur Verfügung stehen.

Von der Übernahme von Verantwortung für die Begrünung und deren Erhaltung erwähnen die Bürger/

-innen in den Workshops selten etwas. In Workshop 3 beispielsweise, wenn die Gestaltung der Straße mit Straßenmöblierung initiiert wird, wird auch von solchen Patenschaften gesprochen.

Wie weit das Engagement der Bürger/-innen geht, wird sehr gegensätzlich wahrgenommen. Die einen sind pessimistisch, die anderen eher optimistisch:

W5/1172-1186: F3: *Aber realistisch muss man auch sagen, dass viele Leute [...]nach ´ner Zeit aufgeben aufgrund verschiedener Dinge, [beispielsweise], dass doch immer die Hundekacke in dem Ding landet und man das nicht mehr anfassen mag. M2: Es gibt vor allen Dingen Hauseigentümer, die sich auch Initiativen für so was zusammenfinden. Das sind weniger also Mieter in irgendwelchen anderen Häusern. F3: Nee, das ist mir schon klar, trotzdem haben wir das in vielen Straßen gehabt, Straße A, Straße B und verschiedene, wo es dann auch nicht klappt, auch mal klappt, aber, ich würde es nicht so ganz unproblematisch sehen, man findet auf jeden Fall jemand.*

8.4.6.4 Auswertung – rund um Ökologie

Für die Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität wird in dieser Kategorie folgendes codiert.⁸⁰⁷ Bezüglich der o.g. ökologischen Aspekte fühlen sich die Befragten, wie es am Beispiel der überhängenden Büsche deutlich wird, in der Mobilität behindert. Flächenprobleme entstehen auf dem Gehweg. Dies beeinträchtigt die Gesundheit negativ, weil z.B. Ausrutschgefahr durch Laub auf dem Gehweg besteht. Genauso häufig wird aber bemängelt, dass Begrünungen in Straßen oder Vorgärten fehlen und dies unästhetisch ist. Um die Straße ästhetischer zu gestalten, werden Begrünungen integriert (Ästhetische Umwelt [positiv]).

Am häufigsten wird bezüglich der Themen rund um Ökologie die Variable ‚Fürsorge‘ codiert. Die Teilnehmer/-innen sorgen sich genauso um Ressourcen wie um Fußgänger/-innen die auf dem Gehweg nicht passieren können. Sie sorgen sich auch um die Pflege von Pflanzen und um weitere ökologische Aspekte. Anwohner/-innen werden bedacht, weil diese zum Teil einem unästhetischen Wohnumfeld ausgesetzt sind. Private Akteure – insbesondere aber Autofahrer/-innen – verursachen Konflikte, z.B. die Luftverschmutzung sowie Beschädigung von Pflanzen. Genauso werden unachtsame Bürger/-innen, die ihre Begrünung über den Zaun wachsen lassen, als Verursacher benannt. Diesbezüglich wird – wenn auch selten – die Verfolgung von ‚Eigeninteressen‘ kritisiert. Gleichzeitig wird die Verfolgung von Eigeninteressen, wenn es um die Realisierung von Begrünungsmaßnahmen geht, positiv bewertet. Pflanzen werden mit nahezu gleicher Anzahl den Variablen Leidtragende, Verursacher von Konflikten und Verantwortliche für Veränderungen zugeordnet. Sie werden als verkehrsberuhigende Maßnahmen eingesetzt und verbessern die Ästhetik in den Straßen. Es wird an verschiedenen Stellen die Übernahme von Ver-

⁸⁰⁷ Aus den Grafiken im Anhang gegen die Ergebnisse dieser und der im Folgenden beschriebenen Ergebnisse hervor.

antwortung, z.B. durch Patenschaften zur Pflege von Bäumen vorgeschlagen. Hausbesitzer/-innen werden für fehlende Begrünung in den Vorgärten verantwortlich gemacht und Personen, denen die Pflege der Gärten zu viel ist. Besitzstandsgerechtigkeit wird an einigen Stellen negativ codiert. Hausbesitzer/-innen werden gleichzeitig für die Einführung von und Sorge für Pflanzen verantwortlich gemacht, weil ihnen beispielsweise Interesse an einer begrünten Straße unterstellt wird. Die Variable ‚Leistungsgerechtigkeit (positiv und negativ)‘ wird hier zugeordnet, weil Unterstützungen durch monetäre Mittel legitim erscheinen, aber auch der Erhalt von Mitteln, falls sich eine Person für die Begrünung einsetzt. Bezüglich der Durchsetzung von Normen und Gesetzen sind hier Themen rund um Ökologie in einer Grauzone, nur in zwei Fällen werden diese codiert. Dieses Ergebnis spiegelt sich auch bei der Betrachtung der Maßnahmen und Verfahren wieder. Im Vergleich zu den anderen Themen werden nur vereinzelt restriktive Maßnahmen vorgeschlagen. Diese werden aber etwa genauso oft genannt wie kooperative und faire Verfahren. Eine resignative Haltung kann nur an zwei Stellen codiert werden. Insgesamt wird die Effizienzstrategie (positiv), z.B. Bäume zu schützen, oder als technisches Mittel zur Verkehrsberuhigung zu nutzen, mit Abstand am häufigsten erwähnt.

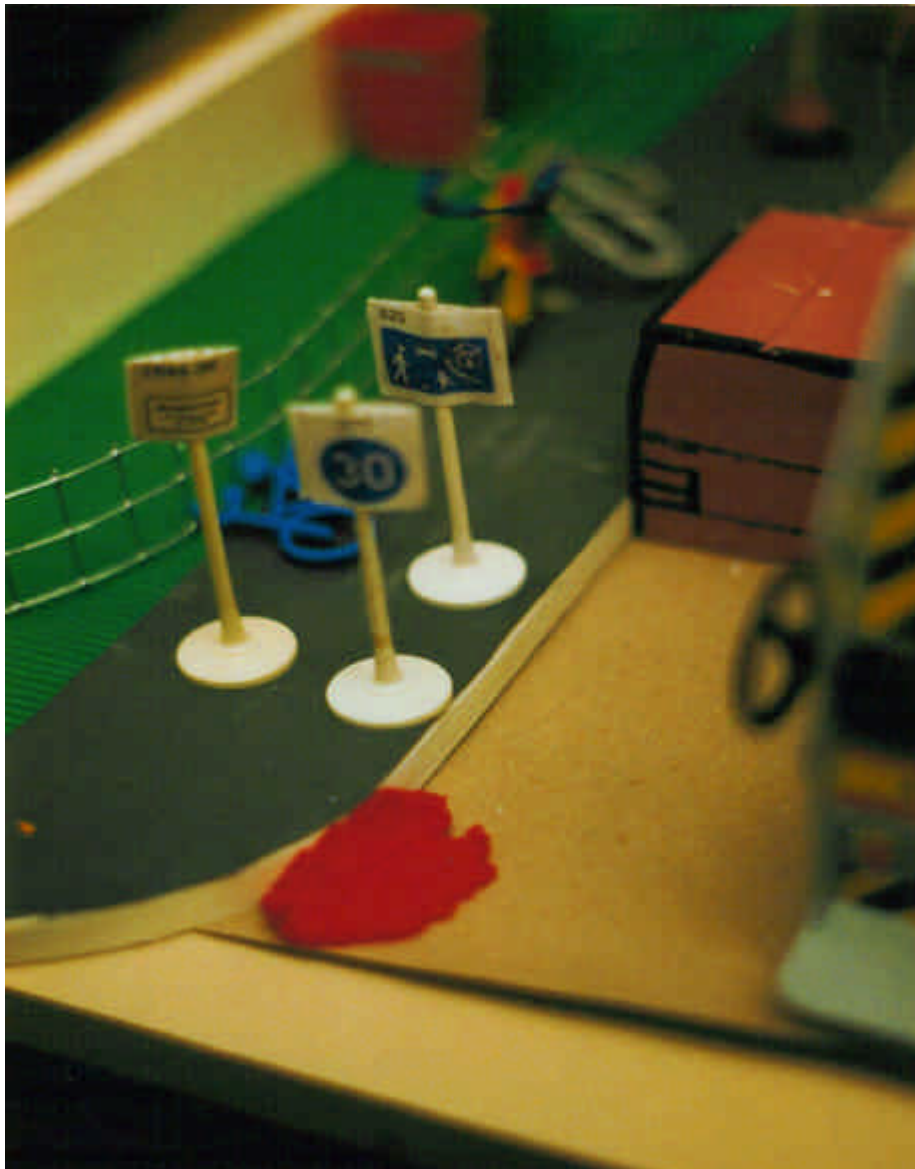


Bild 35

Workshop 1 / Lösungsphase – Bild 16a

Typische Verkehrsschilder, die an den Straßeneingang gestellt werden. In einigen Workshops kommt das Schild ‚Schritttempo‘ hinein.

Einbahnstraßen werden überall eingerichtet.

8.4.7 Sonstige Themen

Sonstige Themenblöcke, die hier nicht mehr ausführlich dargestellt werden, sind Aussagen der Teilnehmer/-innen über

- den Zustand einer Straße
- generelle Ansichten zur Problemlösung in einer Straße
- über Einzelthemen, wie die Verantwortungsverteilung durch Patenschaften, über Drogenkonsum und die Folgen etc..

Wenn Aussagen über diese Themen in Verbindung mit den oben ausgeführten Bereichen stehen, wurden sie integriert. Die Zuordnung zu den Kategorien fließt in den nächsten Auswertungsschritt, der Darstellung aller codierten Variablen ein.

Veränderung der Straße und Bemängelung des Straßenzustandes werden in Workshop 3 (6 Nennungen) überwiegend auf die Verkehrsberuhigung in einer Straße bezogen. Hier werden Lösungen gesucht und Möglichkeiten erweitert. In Workshop 4 (6 Nennungen) wird hauptsächlich kritisiert, und nur in einer Textpassage werden Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung entwickelt. Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen (4 Nennungen) wird insbesondere auf die Situation an den Eckbereichen einer Straße eingegangen. Zudem wünschen sich die Teilnehmer/-innen die Entlastung des Straßenraumes durch beispielsweise Hochbeschilderungen und die Beruhigung einer Straße durch Hochpflasterung. In Workshop 1 (3 Nennungen) werden Laternen – für die Sicht in der Nacht - und Rampen für Rollstuhlfahrer/-innen explizit benannt.⁸⁰⁸ In Workshop 2 (2 Nennungen) dominiert – wie in Workshop 4 - die Kritik. Der Zustand von Straßen wird als schlecht empfunden, die Maßnahme, Schwellen zur Verkehrsberuhigung einzusetzen, wird als ärgerlich und ineffektiv wahrgenommen.

⁸⁰⁸ Vgl. Bild 35

8.5 Auswertung der Kategorien

Im Folgenden werden die Ergebnisse themenübergreifend dargestellt. Die Kategorien und die codierten Variablen sowie Subvariablen fließen in die Ergebnisdarstellung ein. Für diesen Auswertungsschritt ist der Vergleich der Häufigkeiten, die aus allen Workshops resultieren und die zwischen den einzelnen Workshops erkennbar sind, von Interesse.

8.5.1 Aspekte der Lebensqualität im Straßenraum

Am häufigsten wird in allen Workshops die Variable ‚Mobilität und Fläche (negativ)‘ codiert. Die Teilnehmer/-innen der Workshops befassen sich demnach zuerst und überwiegend mit ‚Verteilungskonflikten im Straßenraum‘. Aspekte fehlender Fläche, die Enge und Dichte im Straßenraum, die es verschiedenen Mobilitätsgruppen nicht erlaubt, sich entsprechend ihrer Bedürfnisse fortzubewegen, wird in verschiedenen Facetten erläutert. Negative Aspekte werden in Workshop 2 und 5 am häufigsten (27-40 Nennungen) angesprochen. Dagegen erfolgt in Workshop 1 nur etwa die Hälfte der Nennungen. Die Schaffung von Fläche in der Lösungsphase als positiver Aspekt ist vorrangiges Thema in den Workshops 3 und 4 (mit 23-28 Nennungen), die Beiträge dazu in Workshop 1 und 2 (11-12 Nennungen) liegen weit dahinter zurück. Auffällig ist auch, dass die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen die Schaffung von Flächen nur in sehr geringem Maße ausführen.

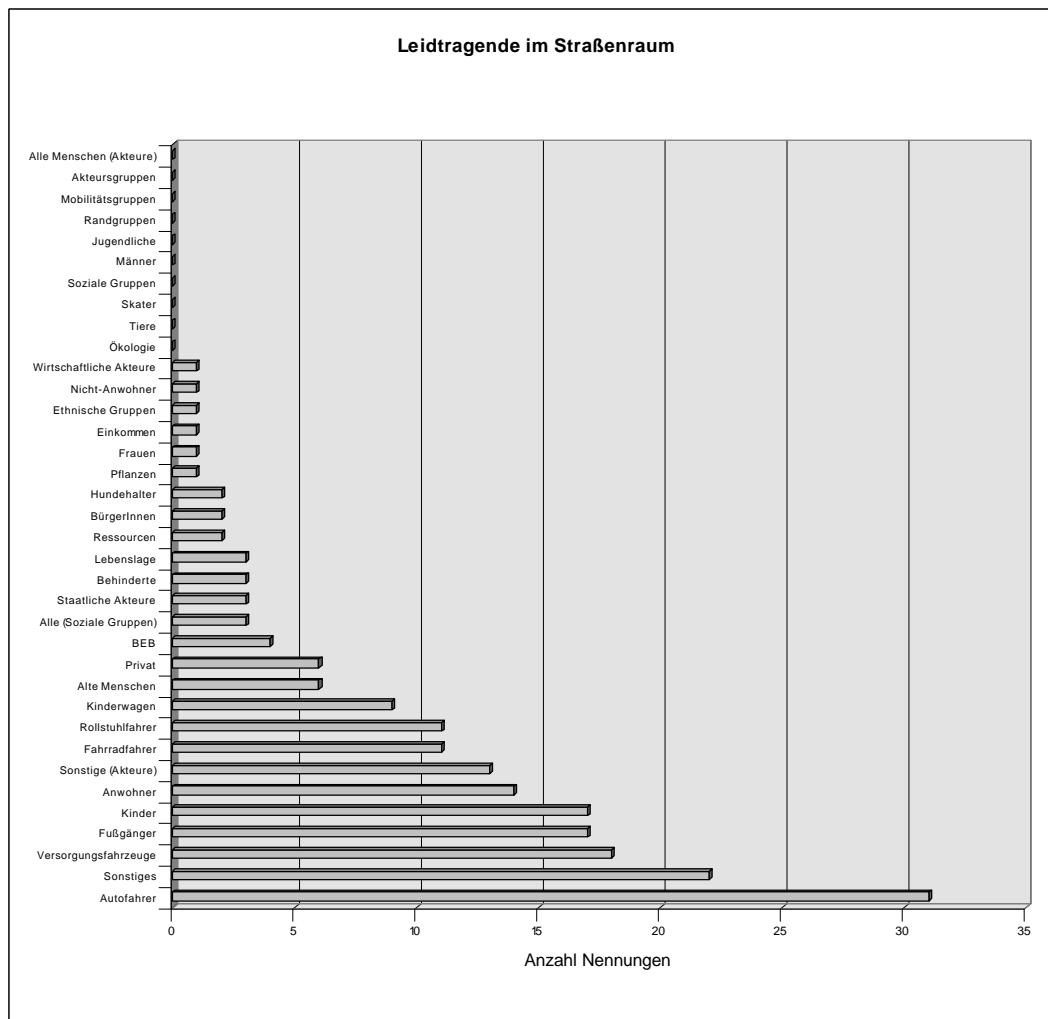
Ästhetische Aspekte der Umwelt werden vor allem in den Workshops 1 und 4 bemängelt. In Workshop 1 ist dies auf das Schwerpunktthema ‚Müll und Straßenreinigung‘ zurückführbar. Die Teilnehmer/-innen von Workshop 2 interessieren ästhetische Aspekte ihrer Umwelt wenig, während im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen die Bedeutung der ‚Ästhetik‘ von einem Teilnehmer gezielt eingebracht wird.

Hinter den genannten Aspekten rangiert die fehlende ‚Sicherheit und Angstfreiheit‘ in Straßen. In den Workshops ist ein Gefälle zu beobachten. Während in drei Workshops (1-3) häufig fehlende Sicherheit und vorhandene Angst thematisiert werden, werden weniger Aspekte in den Workshops (4 und 5) wahrgenommen. Sicherheit und Angstfreiheit herzustellen, spielt im Vergleich zur Ausführung der negativen Aspekte nahezu keine Rolle in den Workshops. Positive Aspekte der Variable ‚Physische Gesundheit‘ werden nicht erwähnt, während negative den Rang 5 bilden. In Workshop 1 und 5 (10-12 Nennungen) wird am häufigsten von negativen Auswirkungen der Sicherheit und von Angst gesprochen. Mit an letzter Stelle geht es um ‚Kommunikationsraum‘ in der Straße. Hier ist ein deutlicher Unterschied zwischen den Nennungen der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und den Bürger/-innen-Workshops zu verzeichnen. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen befassen sich mit positiven und negativen Aspekten sehr viel ausführlicher, als die Befragten der Bürger/-innen-Workshops.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Teilnehmer/-innen am meisten Wege sehen, die

Flächen umzuverteilen und dadurch eine verbesserte Mobilität für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen zu ermöglichen. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen finden im Vergleich zu den Bürger/-innen die wenigsten Wege, um dieses Ziel zu erreichen. Die Verbesserung der physischen Gesundheit und die Herstellung von Sicherheit und Angstfreiheit in einer Straße wird von den Teilnehmer/-innen aller Workshops wenig thematisiert. Die ästhetische Gestaltung einer Straße liegt den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen am Herzen und wird von den Bürger/-innen wenig angesprochen. Das Fehlen von Kommunikationsraum in einer Straße wird genauso oft benannt, wie dazu Lösungen vorgeschlagen werden. Hier verteilen sich die Ausführungen dazu allerdings über alle Workshops (1-5 Nennungen). Die Wohn-, Lebens- und Mobilitätsqualität wird insgesamt häufiger bemängelt, als sie im positiven Sinne hergestellt wird. D.h. in der Lösungsphase wird von den Befragten nur ein Teil der Probleme, die in der Konfliktphase erwähnt wurden, angegangen. Hervorzuheben sind Workshop 3, 4 und 5 in denen die Teilnehmer/-innen am meisten Aspekte der Lebensqualität in irgendeiner Form thematisieren.

8.5.2 Leidtragende im Straßenraum



Die Zahlen der Codierungen der Leidtragenden sind durch Folgendes charakterisiert: In den Workshops 1 (78) und 5 (Stadt- und Verkehrsplaner/-innen) (79) werden am häufigsten Leidtragende genannt. In Workshop 3 werden (54) Leidtragende benannt, (45) in Workshop 2 und (32) in Workshop 4.

Dieses Ergebnis zeigt, dass in den oberen Rängen häufiger konkret Leidtragende benannt werden, während in den Workshops 4 und 2, in denen ca. die Hälfte der Nennungen im Vergleich zu Workshop 1 und 5 auftreten, Leidtragende nicht so häufig konkretisiert werden.

Wie in der oben angeführten Tabelle zu sehen ist, werden auf dem ersten Rang mit Abstand am häufigsten die Autofahrer/-innen genannt. Danach folgen Fußgänger/-innen und dann Kinder – hierzu zählen auch Jugendliche. Probleme und Lösungen für Jugendliche werden in dem verbalen Material gar nicht erwähnt. Die Aufstellungen am Modell zeigen jedoch, dass sie z.B. als Skater/-innen integriert und damit berücksichtigt werden. Annähernd mit gleicher Anzahl werden Anwohner/-innen und Versorgungsfahrzeuge als Leidtragende eingestuft. Bei der Gruppe des ersten Ranges, den Autofahrer/-innen, fällt auf, dass diese insbesondere in den Workshops 2, 3 und 5 mit über zehn Nennungen vertreten sind, während diese in den Workshops 1 und 4 mit 3 und 4 Nennungen fast gar nicht als Leidtragende erwähnt werden. Während sich die genannte Anzahl der leidtragenden Fußgänger/-innen in den Workshops annähernd gleich verteilt, werden die Kinder als Leidtragende in jedem Workshop mindestens drei Mal erwähnt, am häufigsten aber wiederum in den Workshops 3 und 5.

Auf Rang 5 stehen die Anwohner/-innen als Leidtragende. Die hohe Zahl dieses Ranges kommt zustande, weil in Workshop 3 zwölf Nennungen erfolgen, während in den anderen Workshops 3 bis 4 Nennungen von Anwohner/-innen als Leidtragende genannt werden. Eine Ausnahme bildet daher Workshop 4, in dem Anwohner/-innen überhaupt nicht als Leidtragende betrachtet werden. Im Vergleich dazu ist die geringe Zahl der Nicht-Anwohner/-innen zu nennen. Nur in Ausnahmefällen – d.h. an zwei Stellen – sorgen sich die Befragten der Workshops um Nicht-Anwohner/-innen, denen im Fall von Anwohnerparken kein Parkplatz zusteht.

Ein besonderes Problem scheint vorzuliegen für Versorgungsfahrzeuge. Sie werden 21 Mal erwähnt und nur in Workshop 3 werden sie fast gar nicht erwähnt.

Die unteren Ränge zwischen 8 und 4 Nennungen, dazu gehören die Ressourcen, alte Menschen, die Lebenslage und die Nennung von Bürger/-innen als Betroffene. Interessant ist auch die Analyse und Betrachtung der Häufigkeit der Nennungen von Rollstuhlfahrer/-innen und Fahrradfahrer/-innen. Die Rollstuhlfahrer/-innen werden mit 13 Nennungen sehr häufig erwähnt. M.E. kann hier auch die Gruppe der Behinderten mit 4 Nennungen hinzugefügt werden. Auffällig ist allerdings, dass, wenn gehandicapte Personen (im Sinne von Kranken und Behinderten) erwähnt werden, überwiegend Rollstuhlfahrer/-innen genannt werden. Weitere Behinderungen wie Sehbehinderungen oder andere Handicaps von Senior/-innen werden selten genannt. Alte Menschen gehören ebenfalls zu dieser Handicap-Gruppe. Sie werden im Vergleich zu Kindern (mit 25 Nennungen) nur 7 Mal erwähnt und somit sehr wenig berücksichtigt. Im Workshop 4 werden sie sogar gar nicht erwähnt und in Workshop 1 und 3 nur 1 Mal.

Auffällig ist auch die hohe Anzahl der leidtragenden Fahrradfahrer/-innen nach Ansicht der Workshopteilnehmer/-innen. Diese Zahl kommt zustande, weil die Fahrradfahrer/-innen als Leidtragende in dem Workshop mit den Stadtplaner/-innen 9 Mal berücksichtigt werden, im Vergleich dazu in den anderen Workshops nur 1 bis 2 Mal.

Vergleichbar mit der Anzahl der Rollstuhlfahrer/-innen ist die Nennung der genannten Kinderwagenfahrer/-innen, um die sich die Befragten aller Workshops sorgen.

Interessant für die Analyse ist auch die Betrachtung der Variable ‚alle Menschen‘. Es ist davon auszugehen, dass im Straßenraum nicht nur Kinder, Jugendliche und alte Menschen betroffen sind, sondern alle Bürger/-innen (9 Nennungen). Dies beinhaltet die Einsicht in die Notwendigkeit, die Lebensqualität in der Straße für alle Bürger/-innen zu gewährleisten. Es fällt auf, dass in dem Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen diese übergreifende Gruppe nicht erwähnt wird. Im Unterschied dazu existiert in den Workshops mit Bürger/-innen (1-4 Nennungen), zumindest in Teilbereichen, die Einsicht in die Notwendigkeit, alle Menschen in Planungen zu berücksichtigen.

Die Variable ‚Lebenslage‘ (insgesamt 7 Nennungen) spielt nicht in jedem Workshop eine besondere Rolle. Am häufigsten werden Aspekte der Lebenslage in Workshop 1 angeführt. Hier wird z.B. von Arbeitnehmern gesprochen, die unbedingt ein Auto brauchen. Auch auf Familien mit Kindern und deren Nutzungsansprüche wird eingegangen. In Workshop 4 werden zudem kranke Menschen erwähnt, die spezifische Bedingungen benötigen.

Die Variable ‚Sonstiges‘, die am zweithäufigsten – noch vor den Fußgänger/-innen – rangiert, beinhaltet die Besorgnis um z.B. Garagenbesitzer/-innen. Sie werden in dieser Variable am häufigsten in Workshop 1 und 2 genannt. Leidtragende Hausbesitzer/-innen werden in den Workshops 1, 3 und 5 erwähnt, weil sich die Befragten sorgen, dass diese, z.B. im Falle von Veränderungen des Straßenraums, ihren Vorgarten abgeben müssen oder insgesamt betroffen sind, wenn es um Veränderungen des Straßenraumes geht. Für diese Gruppe sollen demnach keine zusätzlichen Kosten oder Einschränkungen resultieren. Des weiteren werden der Variable ‚Sonstige‘ andere Aspekte von Benachteiligung zugeordnet. Dazu gehört die in Workshop 1 ausgeführte Benachteiligung der Anwohner/-innen von Hauptverkehrsstraßen sowie Benachteiligungen, die aus der Wohnlage, z.B. auf der Schattenseite einer Straße, resultieren. Auffällig bei der Betrachtung der Variable ‚Sonstige Leidtragende‘ ist die Codierung, die für Workshop 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen vorgenommen wird. In diesem Workshop wird die Stadt bzw. die Straße stellenweise wie eine Entität beschrieben. Die Straße leide also unter etwas. Die Befragten sorgen sich hier nicht nur um Personengruppen, sondern sie erwähnen, dass die Belastbarkeitsgrenze einer Straße erreicht ist oder dass die Straße beeinträchtigt ist. Als schwierigster Teil einer Straße wird der Eckbereich charakterisiert. Die Bedürfnisse von Motorradfahrer/-innen werden von den Befragten aller Workshops in der Regel nicht wahrgenommen.

8.5.3 Verantwortliche für Konflikte im Straßenraum (Schuldige)

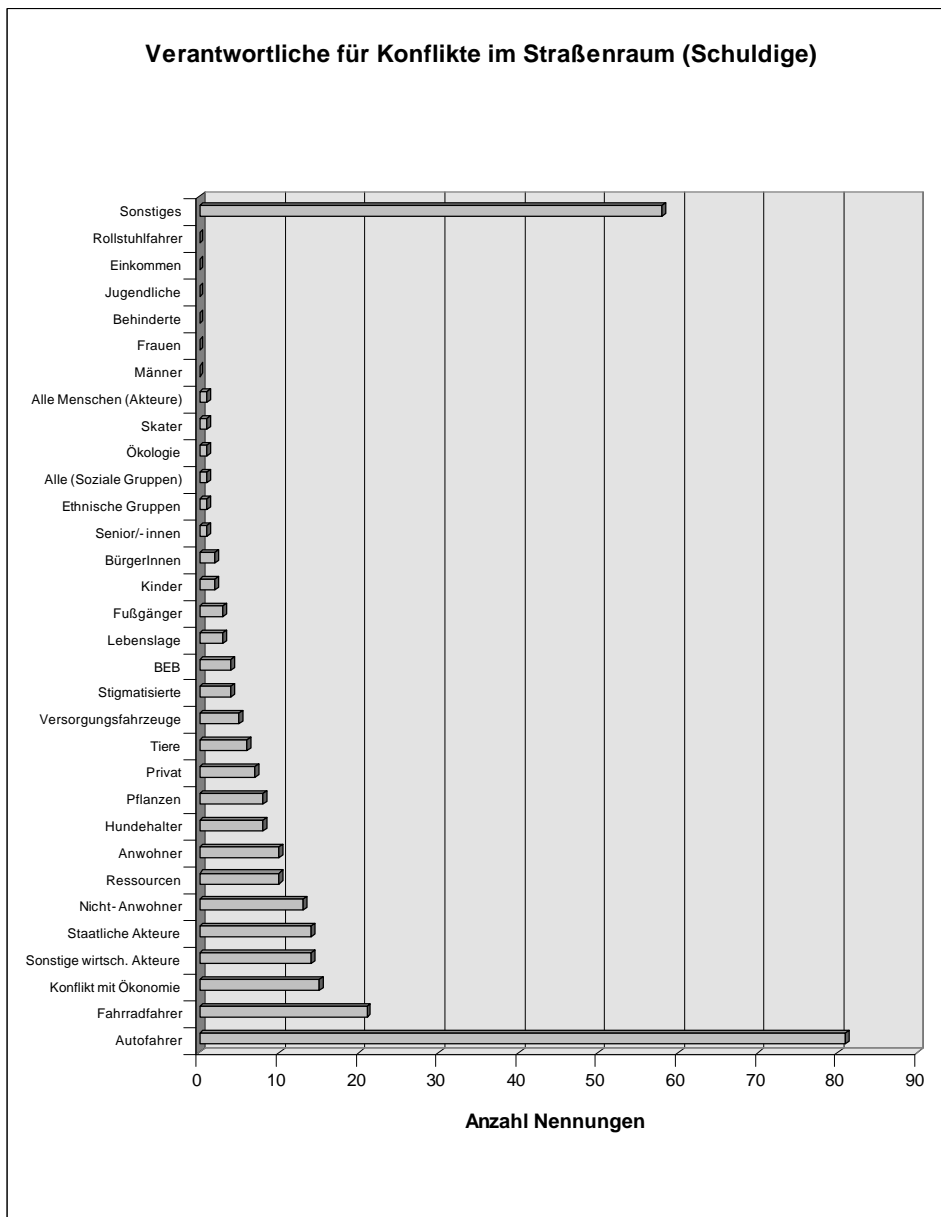


Abbildung 10

Der Vergleich zwischen den Variablen ‚Leidtragende‘ und ‚Verursacher‘ ergibt folgendes Ergebnis: In Workshop 1, 3 und 5 werden etwa gleichviel Schuldige wie Leidtragende erwähnt, in den Workshops 2 und 4 werden mehr Schuldige als Leidtragenden codiert.

Autofahrer/-innen gelten – betrachtet man die Gesamtergebnisse – am häufigsten als Verursacher für verschiedene Konflikte im Straßenraum. Sie werden weitaus häufiger als die auf dem zweiten Platz der Verursacher rangierenden Fahrradfahrer/-innen angegeben. Auf den folgenden Rängen befinden sich die Variablen ‚Konflikte mit Ökonomie‘, ‚Sonstige wirtschaftliche Akteure‘, ‚staatliche Akteure‘ und ‚Nicht-Anwohner/-innen‘, die mit gleicher oder annähernd gleicher Anzahl codiert wurden. Die Subvariable ‚Konflikte mit Ökonomie‘ wurde im nachhinein der Variable ‚Schuldige‘ zugeordnet, weil in den Redebeiträgen der Mangel an monetären Mitteln zur Erklärung von Konflikten bzw. der fehlenden Realisierbarkeit von Lösungen herangezogen wurde. Auffällig ist, dass Anwohner/-innen weniger häufig als Nicht-Anwohner/-innen für die Entstehung von Konflikten verantwortlich gemacht werden.

Zu den nicht-menschlichen Faktoren gehören Ressourcen, d.h. durch Wind und Wetter oder einen Mangel an Raum etc. wird etwas verursacht. Auch Pflanzen, die über den Bürgersteig wachsen oder den Weg versperren sowie Tiere – wie Ratten, die vom Müll angezogen werden – werden als Ursachenfaktoren für Konflikte benannt. Am häufigsten werden Ressourcen, dann Pflanzen und letztlich Tiere erwähnt. Nimmt man alle Faktoren und die allgemeine Subvariable ‚Ökologie‘ zusammen, würden diese Faktoren noch vor den Fahrrädern auf dem zweiten Platz der Ursachenfaktoren für Konflikte rangieren. Ressourcen werden vor allem in Workshop 1 ausdifferenziert (7 Nennungen). In zwei Workshops werden sie überhaupt nicht angesprochen und in zwei Workshops nur mit 1 bis 2 Nennungen.

Privatpersonen, Bürger/-innen und alle Menschen werden insgesamt weniger verantwortlich gemacht als Anwohner/-innen oder Nicht-Anwohner/-innen. Zwischen den Workshops der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und den Bürger/-innen besteht diesbezüglich kein gravierender Unterschied.

Das spezielle Ärgernis, das ‚Hundehalter‘ verursachen, wird durch die häufige Schuldzuschreibung im Gegensatz zur vergleichsweise geringen Betroffenheitszuschreibung in der Variable ‚Leidtragende‘ dokumentiert. In diesem Bereich ist auch die Verantwortungszuschreibung an Hundehalter von Bedeutung. Nur in einem Workshop werden diese Zuschreibungen nicht vorgenommen.

Interessant ist hier auch ein weiteres Ergebnis, die Erwähnung von Randgruppen als ‚Verursacher für Konflikte‘. Allein in Workshop 3 wird von Randgruppen, d.h. hier von Junkies, die den Wohnfrieden im öffentlichen Raum stören oder stören könnten, gesprochen. In den anderen Workshops wird diese Problematik überhaupt nicht erwähnt. Dass ethnischen Gruppen vorkommen, scheint eher zufallsbedingt als gezielt zu sein.

Auffällig im Vergleich zwischen den Ergebnissen der Bürger/-innen-Workshops und dem der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen ist, dass bei den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen – wenn auch selten – die Le-

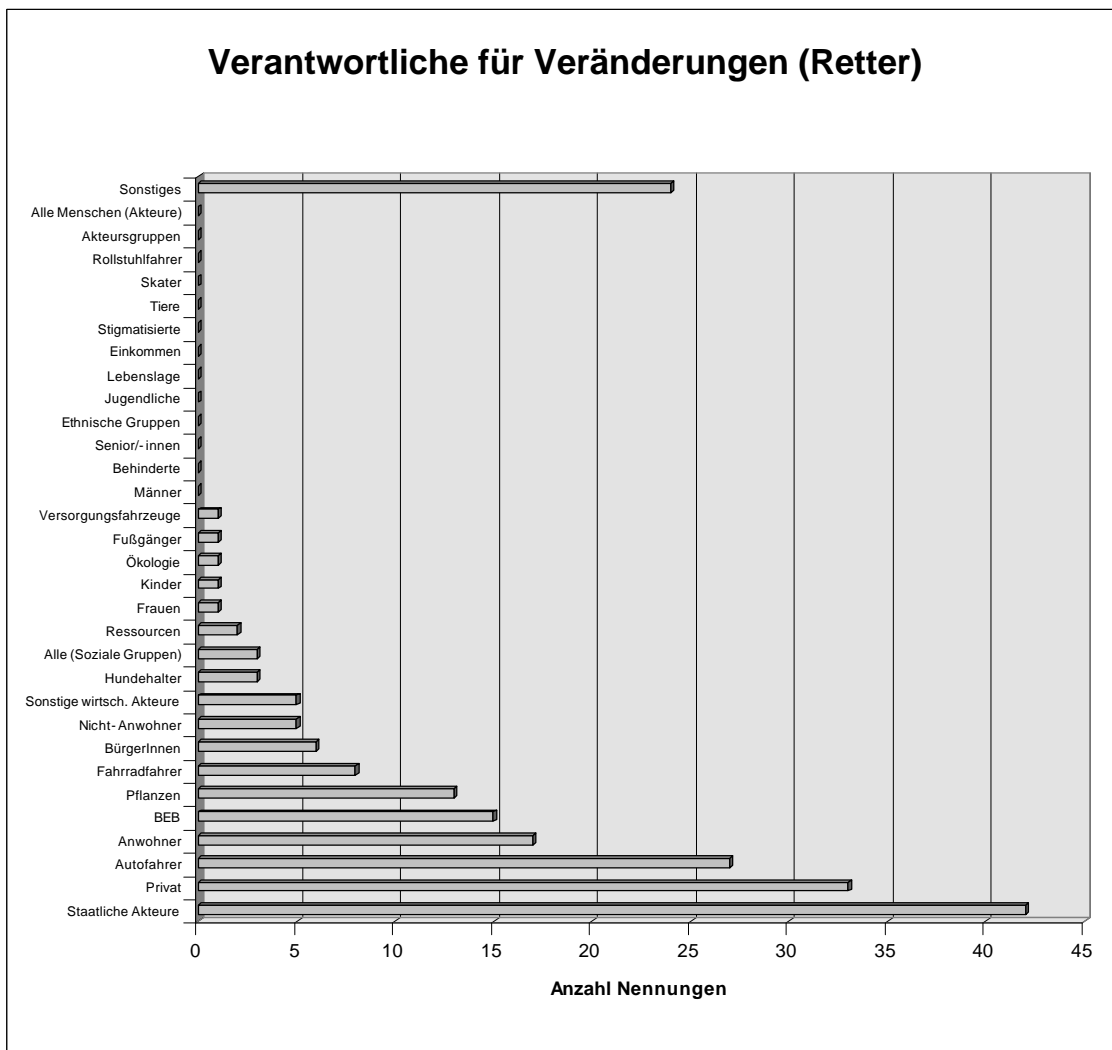
benslage als konfliktverursachender Faktor herangezogen wird, während diese in den anderen Workshops keine Rolle spielt. Ein anderes auffälliges Ergebnis ist auch, dass die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen den Fußgänger/-innen Verantwortung für Verteilungskonflikte im Straßenraum zuschreiben, während dies in den anderen Workshops nicht getan wird. Die sporadische Benennung von Senior/-innen und Kindern als Verursacher fällt ebenfalls auf. Die Gruppe der Rollstuhlfahrer/-innen, Kinderwagenfahrer/-innen und Behinderten scheinen im Straßenraum niemanden zu stören.

Ein weiteres Ergebnis ist die häufige Schuldzuschreibung an Nicht-Anwohner/-innen, die nur manchmal als Leidtragende angeführt werden. Nicht-Anwohner/-innen sorgen demnach - wenn sie Auto fahren, Geschäfte besuchen oder in Kneipen gehen - für Probleme. Ihre Probleme werden von den Teilnehmer/-innen entweder nicht angesprochen oder nicht gesehen.

Lenkt man den Blick auf die Schuldzuschreibung an wirtschaftliche Akteure, fällt auf, dass die Entsorgungsbetriebe etwa genauso oft als Leidtragende bezeichnet werden, wie sie für Konflikte verantwortlich gemacht werden. In Workshop 2 und 3 wird ihnen keine Schuld zugewiesen. Die Lage anderer Gewerbetreibender erregt hingegen selten Besorgnis, ihnen wird im Vergleich zu den anderen Akteurgruppen dagegen ein großer Teil der Verantwortung für Konflikte – besonders für Parkkonflikte – zugeschrieben. Insbesondere in Workshop 1 wird im Schwerpunkt diese Verantwortungszuschreibung mit etwa 2/3 der Nennungen vorgenommen. Nur in einem Workshop werden Gewerbetreibende als Verantwortliche nicht erwähnt.

8.5.4 Verantwortliche für Veränderungen im Straßenraum (Retter)

Verantwortliche für Veränderungen werden in den Workshops vor allem in der Lösungsphase benannt. Im Vergleich mit den Prioritäten, die für bestimmte Akteurs- oder Mobilitätsgruppen für Leidtragende und Schuldige gesetzt wurden, zeigen sich hier deutlich andere Prioritäten. Staatlichen Akteuren wird am häufigsten die Verantwortung und Kompetenz für Lösungen der Konflikte zugeschrieben. Mit Abstand die meisten Nennungen dieser Zuschreibung erfolgen in Workshop 1 (17 Nennungen), dem folgt Workshop 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und Workshop 2 (8-10 Nennungen). In den anderen Workshops werden sehr viel weniger oft (3-4 Nennungen) staatliche Akteure für Veränderungen verantwortlich gemacht.



Am zweithäufigsten werden private Akteure für Veränderungen verantwortlich gemacht. Dann folgen die Autofahrer/-innen. Die Verteilung zwischen den Workshops streut hier, denn die Teilnehmer/-innen von Workshop 1 und 2 fordern mit 20 von 33 Nennungen im Vergleich zu den anderen Workshops am häufigsten Aktivitäten zur Konfliktbeseitigung von privaten Akteuren. Auch der Einsatz der Gruppe der Autofahrer/-innen wird in Workshop 1 häufiger als Lösungspotential wahrgenommen, als in den anderen Workshops. Mit Ausnahme von Workshop 3, in dem die Autofahrer/-innen ebenfalls vergleichsweise oft als ‚Retter‘ codiert werden konnten, werden in den anderen Workshops private Akteure und Autofahrer/-innen (3 bis 5 Nennungen) erwähnt. Zum Teil überschneiden sich die beiden Gruppen sogar.

Auch die Befragten im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen schreiben staatlichen Akteuren häufiger die Verantwortung für Veränderungen zu als den privaten Akteuren. Dieses Ergebnis erklärt sich m.E. aus der Zusammensetzung der Teilnehmer/-innen dieser Workshops. Zu einem großen Teil fanden sich hier Vertreter/-innen von Nicht-Regierungsorganisationen, d.h. spezifische Interessenvertreter ein. Sie setzen sich in ihrer täglichen Arbeit mit der Kritik an Normen und Gesetzen auseinander.

An vierter Stelle rangiert die Nennung der Anwohner/-innen, die Lösungen für Konflikte in einer Straße in die Hand nehmen sollen. Diese Ansicht wird etwas häufiger in Workshop 3 und 5 vertreten, als in den anderen Workshops. Nicht-Anwohner/-innen haben mit einem Drittel der Nennungen weniger Kompetenz, etwas zur Konfliktbewältigung beizutragen. Sie werden in Workshop 4 und 5 dementsprechend gar nicht erwähnt. Die Subvariable ‚Anwohner/-innen‘ überschneidet sich zuweilen mit der Subvariable ‚Autofahrer/-innen‘. Nicht-Anwohner/-innen und sonstige wirtschaftliche Akteure gelten oft als Verursacher, nicht aber als Träger von Lösungen. In manchen Workshops wird ein Beitrag, den sie zur Verbesserung der Straßenlage einbringen könnten, gar nicht erwähnt.

Wie und in welchem Maße sich die Bremer Entsorgungsbetriebe (BEB) einsetzen sollen, ist vor allem Thema in Workshop 1 und 4. Fast alle Beiträge über Serviceleistungen, Einrichtungen von Sammelplätzen etc. erfolgen in diesen Workshops. Nur in Workshop 2 wird der Einsatz der BEB überhaupt nicht gefordert.

Auffällig bezüglich der anderen Ergebnisse ist, dass Fahrradfahrer/-innen, obwohl diese am zweithäufigsten als Verursacher für Konflikte codiert wurden, im Vergleich zu den anderen Verantwortlichen für Veränderungen nur auf Platz 8 rangieren. Fahrradfahrer/-innen werden in zwei Workshops (1 und 3) nicht erwähnt, während die Teilnehmer/-innen von Workshop 4 und 5 fast alle genannten Ansatzpunkte für Fahrradfahrer/-innen benennen. Dies Ergebnis ist markant, weil Stadt- und Verkehrsplaner/-innen aus einem überwiegend alternativen Bereich stammen und die Situation für Fahrradfahrer/-innen zwar bemängeln, ihren Anteil an Veränderungen aber als gering erachten.

Aussagekräftig ist auch die vergleichsweise häufige Nennungen der Subvariable ‚Pflanzen‘. In Workshop 3 und 5 (4-5 Nennungen) werden Pflanzen beispielsweise häufiger als in den anderen Workshops als Verkehrsberuhigungsmaßnahme eingesetzt. Dass Bürger/-innen etwas verändern können (Rang 6), wird in Workshop 1 überhaupt nicht erwähnt und verteilt sich in den anderen Workshops annähernd gleich mit 1 bis 2 Nennungen.

Hundehalter/-innen müssen von außen reguliert werden, dies zeigt die seltene Erwähnung dieser Subvariable. Vergleichbar mit diesem Ergebnis wird auch nicht an ‚alle Menschen‘ oder ‚Bürger/-innen‘ appelliert, sondern o.g. spezifische Akteursgruppen werden herausgearbeitet.

8.5.4.1 Wer wird nicht erwähnt?

Wenn es um die Bestimmung der Retter/-innen geht, werden Frauen, Kinder, Fußgänger/innen sowie Versorgungsfahrzeuge jeweils nur ein Mal genannt. Dies entspricht den Ergebnissen der Variable ‚Schuldige‘ für die Verteilungskonflikte. Nach Ansicht der Workshopteilnehmer/-innen können weder Rollstuhlfahrer/-innen, noch Behinderte oder Jugendliche etwas zur Verbesserung der Situation in den Straßen beitragen.

In der Kategorie ‚Sonstige‘ mit (insgesamt 58 Nennungen) werden verschiedenen Aspekte verdeutlicht. In Verbindung mit der Variable ‚Effizienzstrategie (positiv)‘ wird erwähnt, dass künftig Autos mit weniger Spritverbrauch zu produzieren sind, Abschleppdienste genutzt oder z.B. Arztpraxen für besser organisiertes Parken ihrer Kunden sorgen sollen. Auch die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs wird häufiger als Möglichkeit erwähnt, die Situation in Wohn- und Nebenstraßen zu entzerren. In diesem Zusammenhang wird auch die Notwendigkeit, das Angebot der Bundesbahn zu optimieren, angesprochen.

Insbesondere in Workshop 1 und 5 werden Hauseigentümer zur Verantwortung gezogen, in Workshop 2 und 3 ist es die Nachbarschaft, und von den Teilnehmer/-innen der Workshops 4 und 5 wird eine Kooperation mit anderen Straßen vorgeschlagen.

Die Subvariable ‚Sonstige‘ beinhaltet auch einzelne Forderungen, z.B. den Einsatz von ABM-Kräften für die Erhaltung der Sauberkeit in einer Straße, die Verteilung von Aufgaben für Bürger/-innen, (z.B. Patenschaften für Bäume zu übernehmen), Rattenbeauftragte sich also schützend gegen Vandalismus und für Hygiene in einer Straße einsetzen; diese Ideen werden hauptsächlich in Workshop 3 entwickelt.

In Workshop 5 liegt der Schwerpunkt einerseits auf der Förderung von Spielgelegenheit, z.B. durch Fonds, auf der anderen Seite wird von kooperativen Abstimmungsprozessen mit Hauseigentümern und Anwohner/-innen umliegender Straßen gesprochen. Hauseigentümer für eine Sache zu gewinnen, wird als notwendig erachtet, um die Lebensqualität in Straßen dauerhaft zu verbessern.

8.5.5 Gerechtigkeitsprinzipien im Straßenraum

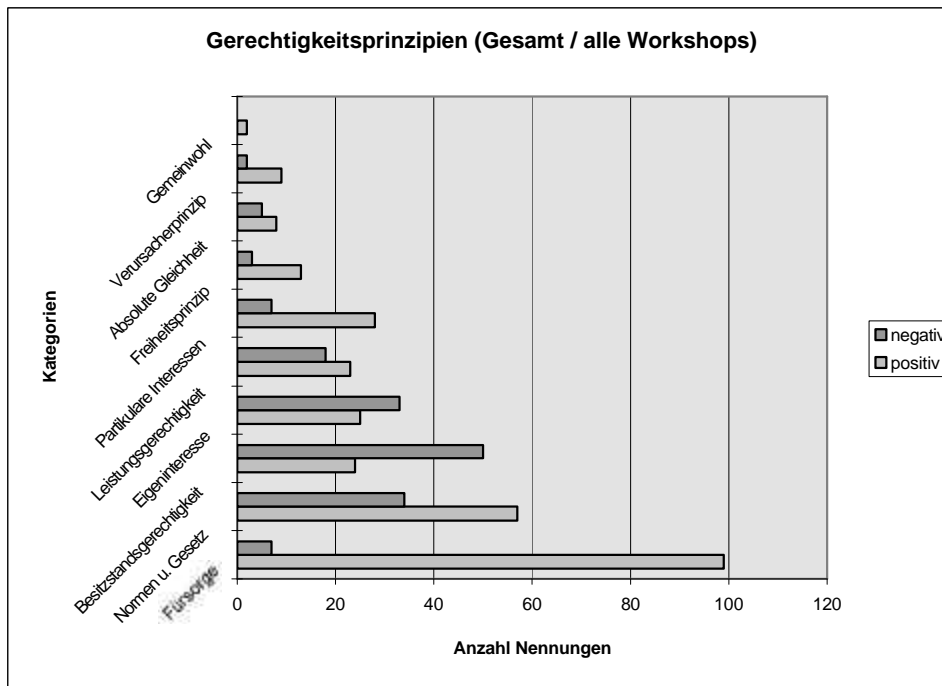


Abbildung 12

Mit Abstand am häufigsten wird die Variable ‚Fürsorge‘ genannt. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen sind am fürsorglichsten, während sich die Befragten von Workshop 4 mit Abstand am wenigsten fürsorglich zeigen. Negative Bewertung der Fürsorge für andere werden nahezu nicht erwähnt.

Am zweithäufigsten wird die Variable ‚Orientierung an Normen und Gesetzen‘ codiert. Positive und negative Bewertungen zusammen betrachtet, ergeben ein ambivalentes Bild. Die Beiträge zum Thema ‚Rund ums Auto‘ veranschaulichen auch, dass Normen und Gesetzen einerseits gefordert, andererseits kritisiert werden.

Ingesamt erfolgen mehr Positiv-Bewertungen dieser Variable. Der Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen unterscheidet sich gegenüber den Bürger/-innen Workshops eklatant. Während in den letzteren Workshops allenfalls Ambivalenz gegenüber Normen und Gesetzen zu erkennen ist, werden diese hier häufiger und dezidiert kritisiert, als positive Bewertungen erfolgen; dezidiierter als in allen anderen Workshops.

Rang 3 bildet das Gerechtigkeitsprinzip ‚Besitzstandsgerechtigkeit‘ (74 Nennungen). Während überwie-

gend die Besitzstandswahrung in Frage gestellt wird, also eine negativ Zuordnung erfolgt, wird etwa ein Drittel der Gesamtäußerungen für Besitzstandswahrung - also positiv – codiert.

Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und die Teilnehmer/-innen von Workshop 4 richten sich am häufigsten gegen das Prinzip der Besitzstandswahrung. In Workshop 4 ist wird dieses Prinzip sogar häufiger codiert als andere Verteilungsprinzipien. In Workshop 2 und 3 ist die Ambivalenz gegenüber dem Besitzstand am ausgeprägtesten.

Eigeninteressen als Verteilungsprinzip rangieren auf Platz 4. Auffällig ist auch hier die Ambivalenz bezüglich der Verfolgung von Eigeninteressen. Zwar wird dies tendenziell eher negativ bewertet, dennoch erfolgen, entgegen dem Prinzip, sozial erwünschtes Verhalten zu zeigen, oftmals auch Befürwortungen von Eigeninteressen. In Workshop 4 wird dieses Prinzip allerdings selten erwähnt. Verteilt über alle Workshops heißen die Teilnehmer/-innen etwa im gleichem Maße die Verfolgung von Eigeninteressen gut. Die Ablehnung des Prinzips der Verfolgung von Eigeninteressen verteilt sich heterogener über die Workshops. In Workshop 1 und 5 wird die Verfolgung von Eigeninteressen am häufigsten abgelehnt oder kritisiert.

Das Prinzip der ‚Leistungsgerechtigkeit‘ rangiert an fünfter Stelle. In Workshop 1 setzten sich die Teilnehmer/-innen intensiv mit diesem Prinzip auseinander, denn nahezu die Hälfte aller Äußerungen wird für diesen Workshop codiert. In Workshop 1 halten sich positive und negative Bewertungen die Waage. Für die Befragten der anderen Workshops ist dieses Verteilungsprinzip von geringerer Bedeutung.

Die Forderung, ‚partikulare Interessen‘ zu verwirklichen, rangiert auf dem sechsten Platz. Die Umsetzung partikularer Interessen – d.h. die Interessen der Anwohner/-innen zu realisieren – wird in den allermeisten Fällen befürwortet. Workshop 3 sticht hier heraus, weil mehr als ein Drittel der Gesamtnennungen hier geäußert werden. Partikulare Interessen werden in zwei Workshops (1 und 2) gar nicht codiert.

Zum siebten Rang, dem ‚Freiheitsprinzip‘, besteht eine größere Diskrepanz, als zwischen den vorher beschriebenen Verteilungsprinzipien. Die Teilnehmer/-innen von Workshop 1 und 5 beschäftigt die Freiheit der Bürger/-innen (z.B. frei zu entscheiden wie viele Autos sie besitzen möchten), mehr als die Teilnehmer/-innen aller anderen Workshops. In Workshop 4 wird beispielsweise nicht von Freiheitsprinzip gesprochen. Auffällig ist die fast ausnahmslose positive Bewertung dieses Prinzips, das nur im Workshop 1 unterbrochen wird, weil – wenn auch in ironischem Ton geäußert – Ablehnungen ausgesprochen werden.

In Workshop 2 und 5 wird am häufigsten von ‚absoluter Gleichheit‘, die auf dem achten Platz rangiert, gesprochen. Die Gleichverteilung von Rechten, z.B. in jeder Straße soll Spielraum geschaffen werden, oder alle Autofahrenden (Pendler wie Anwohner/-innen) sollen im gleichem Maße Parkgebühren zahlen,

wird befürwortet.

Das ‚Verursacherprinzip‘ bildet den vorletzten Rang, Rang 9. Dass Verursacher für die Kosten, die sie erzeugt haben, aufkommen sollen, wird fast immer befürwortet. Es wird in zwei Fällen abgelehnt. Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen erwähnen dieses Prinzip nicht. In Workshop 1 (4 Nennungen) werden Verursacher etwas häufiger als in Workshop 2 und 3 (2-3 Nennungen) verantwortlich gemacht.

Auffällig ist das Ergebnis, dass die Variable ‚Gemeinwohl‘ nur in einem Workshop, Workshop 4, codiert werden konnte.

8.5.6 Fairness: Maßnahmen und Verfahren im Straßenraum

Die Verfahrensregeln, d.h. Maßnahmen und Regeln, durch die eine Verbesserung der Lasten und Nutzen im Straßenraum für bestimmte Gruppen realisiert werden kann, wird differenziert in die Variablen

- Restriktive Verfahren,
- Laissez-faire-Verfahren,
- Kooperative Verfahren
- Resignation
- Sonstige Verfahren.

‚Restriktive Maßnahmen‘ werden insgesamt genauso oft erwähnt wie ‚kooperative und faire Verfahren‘, nimmt man ‚flexible Maßnahmen‘ - die eigentlich Rang 4 bilden – zu den letztgenannten Verfahren hinzu, werden kooperative und faire Verfahren häufiger eingesetzt als ‚restriktive Maßnahmen‘. Rang 1 und 2 sind somit mit gegenläufigen Verfahrensregeln belegt. Auf Rang 3 folgt mit erheblichem Abstand die Variable ‚Resignation‘. Normen und Gesetze werden etwa in gleicher Anzahl codiert wie flexible Maßnahme‘. Integriert man diese in die Nennungen der restriktiven Maßnahmen, stellt sich zwischen ‚restriktiven‘ und ‚kooperativen‘ Verfahren wieder ein ausgewogenes Verhältnis ein. Laissez-faire-Verfahren bilden Rang 6, sie werden selten erwähnt, und wenn sie vorkommen, werden sie abgelehnt.

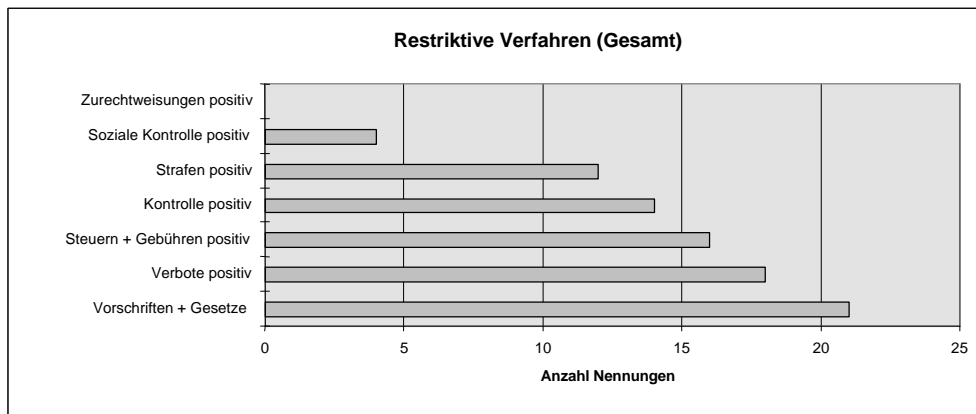


Abbildung 13

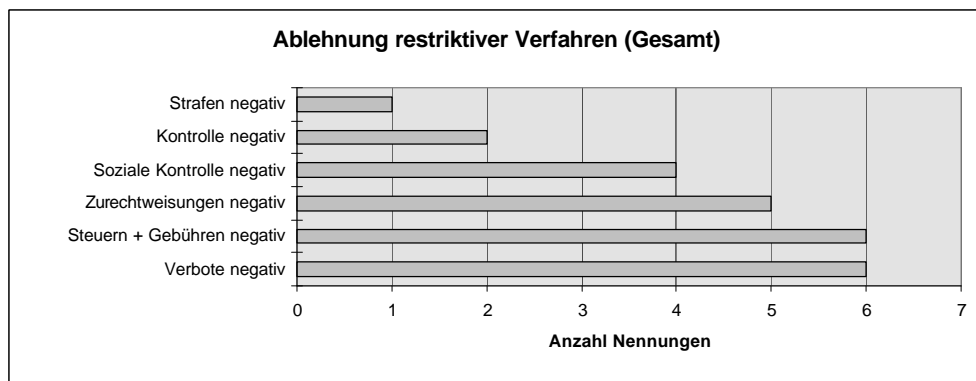


Abbildung 14

Die Variable ‚restriktive Verfahren‘ beinhaltet die Befürwortung von Kontrollen, Verboten, Steuern und Gebühren, Strafen sowie die Einführung und Einhaltung von Normen und Gesetzen. Im Vergleich dazu werden restriktive Maßnahmen seltener abgelehnt. Steuern und Gebühren werden beispielsweise in einem Workshops abgelehnt, wenn sie die Anwohner/-innen betreffen. Die Variable soziale Kontrolle wird häufiger abgelehnt als befürwortet.

Verbote werden von den Befragten aller Workshops tendenziell positiv bewertet. Nur in Workshop 2 wird seltener als in den anderen Workshops von Verboten gesprochen. Die Variable ‚Kontrollen‘ hingegen verteilt sich über die Workshops heterogener. Sie wird in Workshop 1 und 3 häufiger erwähnt als in den anderen Workshops. Negativnennungen der Variable ‚Kontrolle‘ werden nur vereinzelt eingebracht.

Rang 5 bildet für sich genommen die Variable ‚Vorschriften und Gesetze‘. Vorschriften und Gesetze sind in 4 Workshops annähernd gleich verteilt und werden dort doppelt so häufig genannt wie in Workshop 1. Vorschriften und Gesetze beinhalten Anforderungen an staatliche Akteure. Staatliche Akteure werden deswegen zusätzlich der Variable ‚Verantwortung für Veränderungen‘ zugeordnet.

Kontrollen durch Bürger/-innen – also soziale Kontrolle – fällt aus der positiven Bewertung von Kontrolle allgemein - heraus. Als Beispiele werden hier Patenschaften für Bäume oder für verschiedene andere Dinge im Straßenraum angeführt. Der Einsatz von Kontrolle durch Bürger/-innen als Maßnahme für die Einhaltung von Regeln im Straßenraum wird nur in Workshop 2 nicht erwähnt. In allen anderen Workshops werden ablehnende Haltungen dazu geäußert.

Spezielle Verbote werden nur in Workshop 2 und 5 negativ bewertet. In Workshop 2 werden Verbote überwiegend abgelehnt. Im gleichen Workshop werden Strafen, z.B. Geldstrafen, hingegen häufiger als in den anderen Workshops befürwortet. Nur in Workshop 4 hält sich die Zustimmung zu Verboten und Strafen die Waage. Auffällig ist auch, dass nur in Workshop 1 Strafen abgelehnt werden. In den anderen Workshops fehlen diese negativen Bewertungen von Strafen.

Die Erhebung von Steuern und Gebühren wird tendenziell befürwortet. Allerdings wird dieses Ergebnis durch die hohe Anzahl der Nennungen in Workshop 1 bestimmt. Steuern und Gebühren werden in allen Workshops mindestens mit einer Äußerung erwähnt.

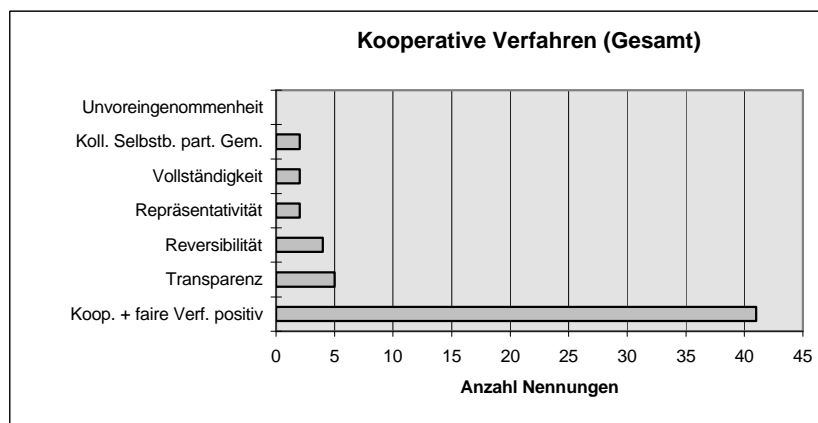


Abbildung 15

Faire und kooperative Verfahren werden sehr häufig von den Teilnehmer/-innen in allen Workshops besprochen. Kooperative Verfahren werden meist positiv bewertet und erläutert. Auffällig ist, dass in Workshop 4 nur ein einiges Mal von kooperativen Verfahren gesprochen wird.

Die Ergebnisse im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen fallen heraus, weil diese detaillierte-

re Beschreibungen vornehmen. Im Sinne der Fairnessregelungen werden hier verschiedene Aspekte nach Schmidt (1993) geltend gemacht. Appelle werden in 2 Workshops erwähnt. In Workshop 3 und Workshop 5 wird die Ambivalenz von Appellen deutlich durch die tendenzielle Gleichverteilung von positiven und negativen Bewertungen dieses Verfahrens.

Handlungsanreize, um Verteilungskonflikten im Straßenraum entgegenzuwirken, werden in allen Workshops erwähnt. Dem Fairnesskriterium Repräsentativität, Unvoreingenommenheit etc. gilt die besondere Aufmerksamkeit in der Interpretation der Ergebnisse. Diese Kriterien beinhalten auf einer übergreifenden Ebene, welche Kommunikationskultur zwischen Bürger/-innen und staatlichen Akteuren vorherrschen soll, wenn es um Entscheidungen und Zielsetzung geht. Diese Kriterien werden im wesentlichen von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen angesprochen. Unvoreingenommenheit wird nicht erwähnt, während die Erfordernis von Transparenz häufiger als die anderen Kriterien genannt wird. In Workshop 2 werden diese Kriterien erläutert, in Workshop 3 wird einmal von der Notwendigkeit der Reversibilität gesprochen, d.h. einmal getroffene Entscheidungen rückgängig zu machen, wenn sich dies als sachdienlich erweisen. Differenzierungen im Sinne der Fairnessregeln fehlen in den Bürger/-innen Workshops dennoch weitestgehend.

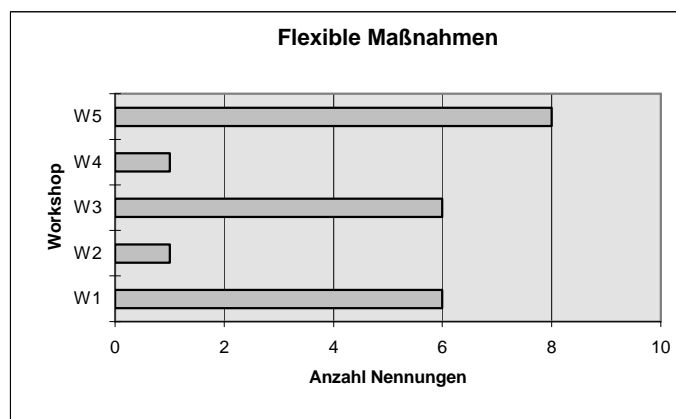


Abbildung 16

Auf Rang 4 stehen flexible Maßnahmen. Es fällt auf, dass diese am häufigsten von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen eingeführt werden, während sie in Workshop 2 und 4 nahezu keine Rolle spielen.

Ein Kriterium, nämlich das Bedürfnis von Anwohner/-innen, über die Gestaltung des Straßenraumes eigenständig bestimmen zu können, wird in drei Workshops (1, 2, 3) erwähnt, im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und im Workshop 4 wird dies hingegen nicht angesprochen.

3 bildet die Variable ‚Resignation‘. Der hohe Rang erklärt sich durch die Vielzahl resignativer Äuße-

rungen in Workshop 1 und 2.

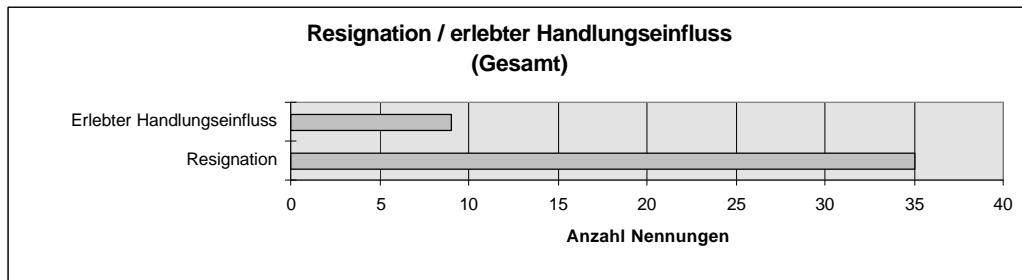


Abbildung 17

Die Variable ‚Sonstige Verfahren‘ (30 Nennungen) beinhaltet verschiedenste Wege und Verfahren, die den Teilnehmer/-innen wichtig sind, aber durch die o.g. Maßnahmen und Verfahren nicht erfasst werden können. Hervorzuheben ist die häufig geäußerte Forderung nach Serviceleistungen durch die Bremer Entsorgungsbetriebe (12 Nennungen). Diese wird in Workshop 1 mehrfach erwähnt. In Workshop 3 und 4 wird zusätzlich mehr Kundendienst durch z.B. Lieferungen/Lieferservices gewünscht und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Weder die Teilnehmer/-innen von Workshop 2 noch die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen erwarten von wirtschaftlichen Akteuren mehr Serviceleistungen.

Dies Ergebnis veranschaulicht m.E. den Unterschied zwischen Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und Bürger/-innen. Der erstgenannten Gruppe gehören Akteure der Entsorgungsbetriebe bzw. Recyclingbetriebe an. Ihre Sicht auf Serviceleistungen unterscheidet sich von der Sicht der Bürger/-innen. So wird in Workshop 5 häufiger Eigeninitiative und Zivilcourage durch Bürger/-innen gefordert. Es wird vorgeschlagen, dass die benachteiligten Nutzungsgruppen sich schlicht so verhalten sollen, als ob sie gleichberechtigt wären. Dementsprechend wird erläutert, dass Fahrräder auf Autoparkplätzen oder auf der Straße parken sollen, Mülltonnen, das Stadtauto und Fahrzeuge, die der gemeinschaftlichen Nutzung dienen, sollen ebenfalls einfach auf der Straße, anstelle von Autos, abgestellt werden.

Die Variable ‚Sonstige Verfahren‘ beinhaltet auch die Verwirklichung von Einbeziehung der Bürger/-innen. Diese Variante wird allerdings lediglich von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und den Teilnehmer/-innen von Workshop 3 thematisiert. Demnach sollen Bürger/-innen Verantwortung für bestimmte Aufgabenbereiche in der Straße übernehmen und in Planungen einbezogen werden. Initiativen von Bürger/-innen zu stützen, wird in eben diesen Workshops auch formuliert. Die Zuordnung zur Variable ‚Handlungsanreize‘ veranschaulicht, dass durch staatliche Mittel zur Förderung von Bürgerinitiativen, Geschenke und Subventionen der Bremer Karte (Verkehrsverbund) sowie die Einrichtung von Spielfonds das Engagement von Bürger/-innen unterstützt werden soll.

Hinter dieser Forderung nach Mitbestimmung steht die Ansicht, dass Bürger/-innen sich engagieren und

verpflichten. Dieses wirke sich auf das Bewusstsein aus. Durch Mitbestimmung werde der Kontakt zwischen verantwortlichen Akteuren gestärkt und das politische Engagement der Bürger/-innen – dieser Aspekt wird in Workshop 3 hervorgehoben – entwickle sich in eine positive Richtung.

In drei Workshops wird auf die Notwendigkeit von Werte- und Bewusstseinsveränderung eingegangen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass in den Workshops, in denen Verantwortung nach außen verlagert wird, d.h. in denen vorrangig andere Akteure als die Bürger/-innen etwas tun sollen, nicht von Werte- veränderungen gesprochen wird.

Wenn staatliche Akteure über die Interessen der Bürger/-innen hinweggehen, indem sie ohne Abstimmung Bäume absägen oder eine Straße ausbauen, wird dies in zwei Workshops (2 und 5) explizit abgelehnt.

In zwei Workshops (1 und 5) beschwerten sich die Befragten über Zurechtweisungen. Diese seien unangemessen und bewirken das Gegenteil des gewünschten Verhaltens.

8.5.7 Nachhaltigkeitsstrategien im Straßenraum

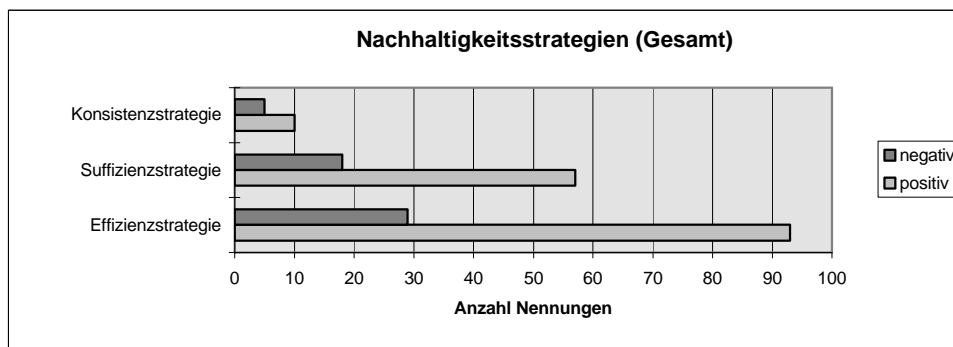


Abbildung 18

Wie an der oben aufgeführten Grafik zu sehen ist, werden in den Workshops am häufigsten Effizienzstrategien eingesetzt (15–21 Nennungen pro Workshop). Die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen unterscheiden sich in ihrer Wahl einer Strategie nicht wesentlich von den Bürger/-innen. Kritik an dem Einsatz von Effizienzstrategien wird allerdings von ihnen und den Teilnehmer/-innen des Workshops 2 am häufigsten geäußert. In Workshop 1 fällt die fehlende Kritik an der Effizienzstrategie auf. Am zweithäufigsten werden Suffizienzstrategien genannt, die in 3 Workshops, u.a. dem Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen, am häufigsten benannt werden. Im Vergleich zur Effizienzstrategie, wird die Suffizienzstrategie in geringerem Maße als ineffektiv kritisiert. Die Konsistenzstrategie spielt in den Workshops im Vergleich zu den anderen Strategien nahezu keine Rolle.

9 Einordnung der Ergebnisse

9.1 Kapitelübersicht

An dieser Stelle werden die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte und Lösungen im Straßenraum‘ zusammengefasst. Wie im ersten Kapitel der vorliegenden Arbeit ‚Leitbild Nachhaltige Entwicklung – Vernetzung von Ökologie, Ökonomie und Sozialem‘ angekündigt wurde, werden hier Bezüge und theoretische Einordnungen der Ergebnisse hergestellt, die quer zu den in Kapitel 1-6 dargelegten Theorien der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung sowie zu der politisch philosophischen, soziologischen und psychologischen Gerechtigkeits- und Fairnessforschung liegen. Es wird darauf eingegangen, inwieweit

- sich nach Walzer (1983) Sphären der Gerechtigkeit und Handlungsbereiche mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden nach Diekmann/Preisendörfer (1992) in den verschiedenen Themenschwerpunkten ‚Rund ums Auto‘, ‚Rund ums Fahrrad‘, ‚Rund um Müll‘ etc. ausfindig machen lassen,
- die Teilnehmer/-innen der Untersuchung in Teilthemen auf Kontextbedingungen sowie auf Normen und Regeln der Bezugsgruppe eingehen, Eigeninteressen vertreten oder dem universalistischen Anspruch folgen, Abwägungen zwischen den verschiedensten Interessen zu treffen. In diesem Abschnitt des Fazits werden die Gerechtigkeitsvorstellungen, die als Ergebnis der Untersuchung für bestimmte Gruppen im Straßenraum gelten (u.a. Kinder und Handicap-Gruppen) interpretiert. Auch an dieser Stelle erfolgt die Einordnung in sozial- und moralpsychologische Theorien, sowie in die politische Philosophie von Rawls (1998) sowie Sandel (1982) und McIntyre (1987),
- Ebenen sozio-ökonomischer Ungleichheit verschiedener sozialer Lager und/oder unterschiedlicher Lebenslagen von den Befragten erwähnt werden und sich in ihren Gerechtigkeitsvorstellungen wiederfinden. Kosten und Nutzen, die im Straßenraum aus spezifischen Wohnlagen resultieren, die Berücksichtigung des Geschlechts sowie weitere Aspekte sozialer und sozio-ökonomischer Ungleichheit werden vor dem Hintergrund soziologischer und politisch philosophischer Theorien gedeutet.

Durch diese Interpretation im Hinblick auf die genannten Ansatzpunkte wird die bisher erfolgte Auswertung erweitert. Dabei stellt sich heraus, dass die von Schmidt (1993), Lind/Tyler (1988), Leventhal (1980) und Thibaut/Walker (1975) formulierten Fairnesskriterien quer zu den genannten Auswertungsebenen verlaufen. Aspekte von Fairness werden daher in jedem Teilabschnitt thematisiert und zusätzlich auf die von Hoff et al. (1999, 1995) vorgenommen Ebenen ‚ökologischer Kontrollvorstellungen‘ bezogen.

Quer zu den o.g. Ansatzpunkten erfolgt sowohl eine Deutung der Ergebnisse in Bezug auf Ambivalenzen als auch auf Motive, die den Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen im Straßenraum zugrunde liegen. Die Prüfung der Konsistenz bzw. Inkonsistenz der Argumentationen knüpft an die moraltheoreti-

schen Konzepte an. Es wird geprüft, ob die dort angenommenen konsistenten Urteile auf einem Entwicklungsniveau auch in der Untersuchung nachzuweisen sind. Quer zu allen Teilthemen, die im Fazit thematisiert werden, verläuft auch die Interpretation der Ergebnisse, im Licht der Forderungen ökologischer Zielsetzungen, wie sie im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ dargelegt werden.

Am Ende dieses Kapitels und als Resümee der vorliegenden Arbeit werden verschiedene Aspekte der Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen akzentuiert. Diese werden mit Blick auf die Ziele des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ dargestellt und gewichtet. Der Fokus liegt hier sowohl auf Auffassungen, die Verteilungsvorstellungen im Straßenraum anbelangen, als auch auf Aspekten, die für diskursive Verfahren in partizipativen Prozessen von Bedeutung sein könnten.

9.2 Sphären der Gerechtigkeit

In den verschiedenen Themenschwerpunkten ‚Rund ums Auto‘, ‚Rund ums Fahrrad‘, ‚Rund um den Gehweg und ‚Rund um Müll und Straßenreinigung‘ unterscheiden sich nach Walzer (1983) die eingesetzten Gerechtigkeitsprinzipien in verschiedener Hinsicht.

In den Themenkreisen ‚Rund ums Auto‘ und ‚Rund um Müll und Straßenreinigung‘ kommen mehr Gerechtigkeitsprinzipien (18-19) zum Tragen als in den anderen Themenschwerpunkten (11-14). Zu Fragen ‚Rund ums Auto‘ werden mit Abstand die meisten Gerechtigkeitsprinzipien genannt. Selbst den Themen ‚Rund um Müll und Straßenreinigung‘ werden weniger Gerechtigkeitsprinzipien zugeordnet.

Innerhalb der Themen werden zudem unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Die eingesetzten Gerechtigkeitsprinzipien verteilen sich zudem ungleich über die Themenfelder. Das Prinzip ‚Fürsorge für andere‘ wird beispielsweise mehr als doppelt so häufig den Schwerpunkten ‚Rund ums Auto‘ und ‚Rund um den Gehweg‘ zugeordnet wie den anderen Themen. Die Zuordnung von ‚Besitzstandsgerechtigkeit (positiv)‘ erfolgt fast ausschließlich für Themen ‚Rund ums Auto‘. Auch für ‚Partikulare Interessen‘ liegt ein ähnliches Ergebnis vor. Das Freiheitsprinzip (negativ) wird ebenfalls für das Auto relevant, während das Verursacherprinzip bezüglich des Autos meist abgelehnt, hingegen für Müll und Straßenreinigung eher befürwortet wird. In den anderen Themenschwerpunkten kommt das Verursacherprinzip nur vereinzelt zum Tragen.

Besonders auffällig ist der Vergleich aller anderen Themenschwerpunkte mit Themen ‚Rund um Ökologie‘ bezogen auf die Variable ‚Orientierung an Normen und Gesetzen‘. Während in allen Bereichen ‚Normen und Gesetze‘ reflektiert werden, orientieren sich die Teilnehmer/-innen – wenn sie über Lärm, Luftverschmutzung und Begrünungen sprechen – nur in Ausnahmen an ‚Normen und Gesetzen‘.

In ihrer rational-choice-Theorie gehen Diekmann/Preisendörfer (1992) davon aus, dass sich spezifische Handlungsbereiche durch unterschiedliche Schwierigkeitsgrade auszeichnen. Überträgt man diese Erkenntnis auf die Gerechtigkeitsvorstellungen im Straßenraum, müssten auch hier unterschiedliche Prinzipien geltend gemacht werden.

Die Teilnehmer/-innen aller Workshops halten es für schwierig, regulierend auf das Verhalten ihrer Mitbürger/-innen einzuwirken. Themen, die die Befragten als aussichtslos betrachten, streuen von zu schnellfahrenden Auto- oder Fahrradfahrer/-innen über die Maßregelung von Hundebesitzer/-innen bis hin zu Bürger/-innen, die die gelben Säcke an sogenannten ‚falschen‘ Tagen auf die Straße stellen.

Handlungsschwierigkeiten werden auch in allen Workshops für die Unterbringung von Autos außerhalb der Straße gesehen. Zwar werden in der Lösungsphase meist einige Autos entfernt, die Frage, wo diese alternativ abgestellt werden könnten, wird aber letztlich in keinem Workshop annähernd beantwortet.

In anderen Themenbereichen werden weniger Handlungsschwierigkeiten gesehen. Für die Beseitigung von Hundeködnern werden beispielsweise in allen Workshops Maßnahmen gefunden, für die Sammlung der Mülltonnen werden Sammelstellen angedacht. Anwohnerparkplätze und Fahrradabstellanlagen in

die Straße zu integrieren, erscheint den Befragten als eine leicht realisierbare Maßnahme. Insofern kann auch für die Untersuchung bestätigt werden, dass sowohl Verhaltensbereiche mit hohen Kosten als auch mit niedrigen Kosten existieren.

Zudem definieren die Teilnehmer/-innen der Workshops die Schwierigkeitsgrade, die bestimmte Handlungen mit sich bringen, unterschiedlich, denn in den Workshops werden unterschiedliche Themenschwerpunkte gesetzt. In Workshop 1 und 4 dominiert z.B. die Auseinandersetzung um Fragen der Müllentsorgung und der Straßenreinigung. In den Workshops 3 und 5 ist beispielsweise die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, die durch Bürgerbeteiligung erreicht werden soll, zentral. In Workshop 2 ist bezüglich aller Themen eine resignative Grundhaltung auffällig.

In den zentralen Themenbereichen werden die Gerechtigkeitsvorstellungen bezüglich der Probleme und der Lösungen differenzierter dargestellt als in den anderen Bereichen. Differenzen der Schwerpunktsetzung in den verschiedenen Workshops veranschaulichen ein übergreifendes Gerechtigkeitskriterium. Subjektiv wahrgenommene Handlungsschwierigkeiten sind für die Entwicklung von Gerechtigkeitsvorstellungen ausschlaggebend.

Für eine moraltheoretische Einordnung der Ergebnisse in verschiedenen Stufen der moralischen Entwicklung sowohl nach Kohlberg (u.a. 1984) als auch nach Gilligan (1996/84) lässt sich festhalten, dass Individuen sich diesen Theorien zur Folge meist konsistent auf einem Entwicklungsniveau bewegen, z.B. orientieren sie sich konsistent an Normen und Gesetzen. Für die vorliegende Untersuchung ist dieses Ergebnis nur eingeschränkt zu belegen. Die Befolgung von Normen und Gesetzen wird von einigen Teilnehmer/-innen zwar einheitlich befürwortet, aber gleichzeitig auch in Frage gestellt. Normorientierungen im Verständnis von gesetzestreuen Bürger/-innen, wie sie bei Kohlberg vorausgesetzt werden, sind im klassischen Sinne in der Untersuchung nicht nachzuweisen, weil Normen gleichzeitig befürwortet und kritisiert werden.

Dieses Ergebnis resultiert m.E. aus der Tatsache, dass in zu vielen Lebensbereichen Orientierungslosigkeit herrscht. Dies gilt beispielsweise für Grenzbereiche zwischen privatem und öffentlichem Raum und für ökologische Belange, die am Beispiel überwachsender Büsche vom Garten auf den Gehweg in den Workshops diskutiert wurden. Uneindeutige Einordnungen sind auch für Themen ‚Rund ums Fahrrad‘ nachweisbar. Das Recht, entgegen der Einbahnstraße fahren zu dürfen, welches für Fahrradfahrer/-innen eingeführt wurde, wird beispielsweise kritisiert. Die Effizienz staatlicher Maßnahmen wird daher auch von Personen, die überwiegend normorientiert antworten, ambivalent beurteilt.

9.3 Einfluss von Normen und Regeln der Bezugsgruppe

9.3.1 Ergebnis: Fürsorge für ‚Schwache‘

Ein Indikator für die Befolgung von Normen und Regeln der Bezugsgruppe ist der Umgang der Befragten mit den Bedürfnissen von sogenannten ‚schwachen‘ Mitgliedern der Gesellschaft. In den meisten Workshops werden Kinder als besonders benachteiligt wahrgenommen. In den Workshops benennen die Teilnehmer/-innen Konflikte für Kinder und formulieren den Wunsch, diese zu fördern. Sie sollen sich in Zukunft im Straßenraum bzw. auf dem Gehweg gefahrlos bewegen können. Dass gleiche Ziel wird – wenn auch in geringerem Maße – für die ‚Handicap-Gruppen‘ Senior/-innen, Kinderwagenfahrer/-innen und Rollstuhlfahrer/-innen formuliert. In der Lösungsphase werden mit dem Ziel, den Kindern einen Schutz und Bewegungsraum zu bieten, verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung integriert. Aus diesem Grunde werden auch Teilsperren der Straße vorgenommen.

Das Engagement für die Bedürfnisse von Rollstuhl-, Kinderwagenfahrer/-innen und Senior/-innen fällt in den Workshops im Vergleich zum Einsatz für Kinder geringer aus. Die Teilnehmer/-innen engagieren sich generell für die Freiräumung des Gehweges. Die genannten Gruppen und Fußgänger/-innen sollen ihre Mobilität besser verwirklichen können. Die Teilnehmer/-innen empfinden zwar emphatisch die Konflikte für Rollstuhl- und Kinderwagenfahrer/-innen sowie Senior/-innen nach, diese Empathie gerät aber in der Lösungsphase oftmals in Vergessenheit. Hier werden in den Bürger/-innen-Workshops für die genannten Gruppen meist Rampen oder Hochpflasterungen integriert, die ihnen die Querung von einer zur nächsten Straßenseite erleichtern sollen. Mit dieser Maßnahme ist dann der Pflicht Genüge getan und deren Tauglichkeit wird nur im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen reflektiert. Ein Indikator für das oberflächliche Einfühlungsvermögen in die Situation von Mitgliedern der Gesellschaft mit ‚Handicaps‘ ist die Tatsache, dass nur die am gegenständlichen Modelle vorgegebenen ‚Handicaps‘ berücksichtigt werden. Andere Behinderungen, wie z.B. Sehbehinderungen, werden von den Befragten nicht angesprochen. Ferner werden an keiner Stelle die Bedürfnisse und Erfordernisse von Frauen erwähnt, obwohl diese – laut den Ergebnissen vieler soziologischer Studien – im Straßenraum benachteiligt sind.⁸⁰⁹ Spezifische infrastrukturelle Bedingungen erleichtern ihre Mobilität und bieten beispielsweise Sicherheit im Straßenraum.

Im direkten Zusammenhang mit diesen Ergebnissen der Untersuchung steht das fehlende Engagement der Befragten für die Bedürfnisse von Erwachsenen auf der Straße. In Workshop 5 spricht eine Teilnehmerin beispielsweise von Räumen, die man ‚sowohl besitzen als auch bespielen‘ kann. Sie führt dann aber nur Spielgeräte im Modell ein. Bedürfnisse von Erwachsenen werden auch in den anderen Workshops in den seltensten Fällen explizit erwähnt. Nur in Workshop 3 und an wenigen Stellen in Workshop 1 setzten sich die Teilnehmer/-innen explizit für die Verwirklichung der Wohn- und Lebens-

⁸⁰⁹ Vgl. Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studien

qualität Erwachsener ein. In der Lösungsphase wird dennoch, ohne dass dies ausgeführt wird, die Wohn- und Lebensqualität für Erwachsenen verbessert. Dieses Ergebnis zieht sich, mit wenigen Ausnahmen, wie ein Muster durch die Workshops. Es verdeutlicht Gerechtigkeitsvorstellungen der Teilnehmer/-innen, die im folgenden theoretisch eingeordnet wird.

9.3.2 Theoretische Einordnung

Die Workshopteilnehmer/-innen stellen den Schutz von Kindern in den Vordergrund. Das Bemühen um die Belange von Kindern entspricht einerseits einer anerkannten Norm, andererseits kann es auf sozial erwünschtes Verhalten zurückgeführt werden. Kinder sind durch ihre Abhängigkeit vom Wohlwollen der Erwachsenen die schwächsten Mitglieder der Gesellschaft, für die im Straßenraum reale Bedrohungen konstatiert werden. Die anderen Handicap-Gruppen sind durch verschiedene Barrieren nach Meinung der Befragten zwar in ihrer Mobilität behindert, für sie existieren aber nicht, wie für die Kinder, Gefahren für ‚Leib und Leben‘.

Empathie der Befragten gegenüber den Bedürfnissen von Kindern kann durch das Postulat der „Rollenverantwortung“, welches von Gilligan (1996/84), Kaiser (1996) und Montada (1987) ausgeführt wird,⁸¹⁰ erklärt werden. Demnach werden für die ‚schwachen‘ Mitglieder der Gesellschaft die eigenen Interessen in den Hintergrund gestellt. Aus der Wahrnehmung von Abhängigkeit bzw. Macht resultieren u.a. nach Kaiser (ebd.) auch Schuldgefühle, die zur Übernahme von Verantwortung führen. Diese Übernahme von Verantwortung spiegelt sich in dem vergleichsweise hohen Einsatz der Workshopteilnehmer/-innen für die Belange von Kindern im Vergleich zu den Belangen von Erwachsenen wider.

Eine empathische Haltung gegenüber den Bedürfnissen von Kindern wird allerdings erstens nicht in allen Workshops und zweitens nicht von allen Teilnehmer/-innen der einzelnen Workshops geteilt. Die Teilnehmer/-innen von Workshop 4 befassen sich beispielsweise fast gar nicht mit Kindern. In Workshop 2 kritisiert eine Teilnehmerin sogar Mütter, die ihre Kinder zum Spielen auf die Straße schicken. Im letztgenannten Workshops engagiert sich nur ein Teilnehmer dezidiert für Kinder. Es ist zu vermuten, dass sich im Wesentlichen Personen, die in engem Kontakt zu Kindern stehen, wie Eltern für die Belange von Kindern einsetzen. In den Workshops werden daher meist die Erfahrungen mit den eigenen Kinder als Beispiel angeführt. Die ausgeprägte Fürsorge für Kinder kann demnach nicht nur als empathische Haltung gegenüber schwachen Mitgliedern der Gesellschaft eingeordnet werden. Rollenverpflichtungen im privaten Kontext werden auf die Untersuchungssituation übertragen. Dies gilt auch für den Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen. Auch hier befassen sich die Vertreter/-innen meist mit ihrem spezifischen Arbeitsfeld, z.B. Müllentsorgung. Eine Ausnahme bildet auch hier die Befassung mit den Bedürfnissen von Kindern.

Auffällig ist auch, dass nur an einer Stelle dem Einsatz für Kinder auf der Straße etwas entgegengesetzt wird. Wenn in den Workshops ‚Schuldige‘ angesprochen werden, z.B. Anwohner, die keine Kinder ha-

⁸¹⁰ Vgl. Kap. 4.4.6.1 „Rollenverpflichtung – Schuld und Scham“

ben und sich über den Lärm oder den Dreck ärgern, den Kinder verursachen, werden diese nicht im Teilnehmerkreis lokalisiert. Hier dient m.E. das Aufkommen von Schuld- und Schamgefühlen der Workshopteilnehmer/-innen, die sich nicht für Kinder einsetzen, als Erklärung. Aus diesem Gefühl resultiert die Tendenz, sich sozial erwünscht zu verhalten. Von den Teilnehmer/-innen wird der Einsatz für die Belange von Kindern, z.B. einer Spielstätte, aber weder aktiv begleitet noch blockiert. Dieses Verhalten entspricht der „konventionellen Stimme“, die Gilligan (ebd.) postuliert und die auf der von Kohlberg/Candee (1984) manifestierten dritten und vierten Stufe der moralischen Entwicklung dem ‚*konventionellen Niveau*‘ wiederzufinden ist. Weil die Teilnehmer/-innen sich anpassen, werden mögliche Bedenken und Eigeninteressen nicht formuliert.

Für die Handicap-Gruppen lassen sich andere Erklärungen heranziehen. Die Inkonsistenz zwischen Problemerkennung und Umsetzung in Handlung kann durch fehlende Empathie gegenüber den Bedürfnissen, insbesondere von körperlich eingeschränkten Personengruppen, interpretiert werden. Das Ergebnis der Untersuchung kann aber auf fehlendem Wissen über die Bedürfnisse dieser Gruppen gründen. Legt man die Grundstrukturen der Theorien von Ajzen/Fishbein (1980) und Schwartz/Howard (1982, 1981) zugrunde, überschneiden sich beide Erklärungen. Fehlendes Wissen bzw. fehlende Möglichkeiten, sich für die Verbesserung der Situation von Handicap-Gruppen einzusetzen, führt zur ‚Handlung im Rahmen der Möglichkeiten‘. Nach diesem Erklärungsmuster spiegelt die Sicht der Befragten strukturelle Grenzen wider, die durch individuelle Handlungen nicht überwunden werden können.

Der Blick auf die Realisierung von verkehrsberuhigten Zonen für Kinder und auf die Reduzierung von Autos in der Straße verdeutlicht eine andere Facette der Gerechtigkeitsvorstellungen. Verkehrsberuhigungen, Teilsperren und die Einrichtung von flexiblen Parkanordnungen dienen dem Wohl aller Bürger/-innen. Durch diese Maßnahmen werden in Workshop 1, 3, 4 und 5 m.E. die Bedürfnisse der Erwachsenen realisiert und damit auch Eigeninteressen der Teilnehmer/-innen verwirklicht. Eigeninteressen werden allerdings in den seltensten Fällen transparent kommuniziert. Sie verbergen sich hinter der Fürsorge für andere.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Verständnis von Rawls (1998) für die Handicap-Gruppen zwar Grundgüter gewährleistet werden, indem beispielsweise Querungshilfen - wie abgesetzte Bordsteine - eingerichtet werden. Aus den Agitationen der Befragten in der Untersuchung resultiert demnach ein Vorteil für die Benachteiligten der Gesellschaft. Antizipiert man, dass in den Straßen, in denen die Befragten wohnen, auch gehandicapte Personen leben, fehlt im Verständnis der Kommunitaristen die Übernahme von Verantwortung für die Belange dieser lokalen Gemeinschaften. Nimmt man jeden Workshop als ‚Gemeinschaft‘, die sich genauso in der Realität wiederfinden könnte, werden meist die Bedürfnisse der dort Anwesenden berücksichtigt. Zusätzlich werden die Bedürfnisse von einigen ‚schwachen Mitgliedern der Gesellschaft‘ abgewogen.

9.3.3 Fazit: Integration spezifischer Gruppen

Das Kriterium der „Transparenz“, welches Schmidt (1993) als wesentlich für das Erleben von Fairness konstatiert, wird im Hinblick auf die Untersuchung zur Erklärung herangezogen. In den Workshops werden die Eigeninteressen der Teilnehmer/-innen m.E. nicht transparent. Widersprüchliche Argumentationen sowie die Inkonsistenz zwischen der Konflikt- und der Lösungsphase sind das Ergebnis fehlender Transparenz. Ob und inwiefern die Verfolgung von Eigeninteressen auch für die anderen Beteiligten legitim ist, kann von den Beteiligten somit nicht diskutiert werden. Dies mag daran liegen, dass für die Befragten der Wunsch nach Anerkennung größer ist als die Klarheit über die eigenen Interessen. Otto et al. (2001) sprechen in diesem Zusammenhang von fehlender emotionaler Klarheit, die zu konfusen Entscheidungen in komplexen Situationen beiträgt. Es ist nicht davon auszugehen, dass den Befragten die emotionale Unklarheit bewusst ist, die mit ihren Handlungen einhergeht.

Durch die Arbeit an gegenständlichen Straßenmodellen erhöht sich nach Hornecker (2001) die Transparenz von Handlungen. Dieses methodische Vorgehen reicht aber m.E. nicht aus, um Ergebnisse zu erzielen, die sich in der Realität bewähren sollen. Ein hoher analytischer Aufwand ist erforderlich, um die tatsächlichen Interessen der Befragten herauszuarbeiten. Die Befragten bzw. die Teilnehmer/-innen sind an Partizipationsprozessen zu ermutigen, ihre Interessen vorzutragen. Erst danach kann über die von Dollase (1999, 1998) angesprochene Bereitschaft mit anderen zu Teilen thematisiert bzw. ausgehandelt werden. Ein solches Vorgehen erfordert psychologische Kompetenz von Seiten der Moderation. Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn über Themen gesprochen wird, bei denen ein hohes Maß an sozialer Erwünschtheit vorausgesetzt werden kann. Zu diesen Themen gehört die Einstellung gegenüber Kindern und Handicap-Gruppen. Sozial erwünscht ist es im Verständnis von Gilligan (1996/84), Kaiser (1996) etc., die Bedürfnisse dieser schwachen und abhängigen Mitglieder der Gesellschaft vor die eigenen Interessen zu stellen. Die Befürchtung vor den Konsequenzen sozial nicht erwünschten Verhaltens führt m.E. zu einer ‚Entweder oder Oder Haltung‘. Entweder es wird nur für Handicap-Gruppen gesorgt oder nur für die Interessen beispielsweise der Autofahrer/-innen.

In der Praxis der Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich dementsprechend genauso widersprüchliche Ergebnisse nachweisen, wie sie als Ergebnis der vorliegenden Untersuchung festgehalten werden können. Danach bleiben die Bedürfnisse sowohl von Kindern als auch von Handicap-Gruppen in der Stadtplanung weitgehend unberücksichtigt.⁸¹¹ Eine Integration der Bedürfnisse von gehandicapten und nicht gehandicapten Gruppen, Kindern und Erwachsenen, Frauen und Männern, nicht-motorisierten und motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen sowie sozialen, ökologischen und ökonomischen Interessen ist m.E. nur durch eine Entlastung von Schuld- und Schamgefühlen möglich. Dann erst setzt die Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung und die Bereitschaft, Güter mit anderen zu teilen, ein. Die Integration verschiedener Interessen wird durch die Vermittlungstätigkeit einer dritten moderierenden Per-

⁸¹¹ Vgl. . Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studien

son möglich. Anforderungen an diese Person werden für partizipative Verfahren, z.B. von Wiedemann (1994) und Fietkau (u.a. 1994), festgelegt. Als Ergebnis der Untersuchung können diese Anforderungen ergänzt werden. Das Wissen um komplexe emotionale Verknüpfungen insbesondere, wenn die Belange von Kindern und Handicap-Gruppen thematisiert werden, ist zentral für die Moderation. Es sollte dazu dienen, in diesen Themenbereichen die Trennung der Eigeninteressen von der Orientierung an Fürsorge für andere strikt und gleichzeitig mit dem nötigen Fingerspitzengefühl zu befördern.

9.4 Ergebnis: Stellenwert des Autos

9.4.1 Ergebnis der Untersuchung – Fürsorge für Autofahrer/-innen

Um wen sich die Befragten der Workshops am meisten sorgen, wird bei Betrachtung der Kategorie ‚Leidtragende‘ deutlich. Die Fürsorge bezieht sich meist auf Autofahrende, und hier auf autofahrende Anwohner/-innen. Im Vergleich dazu stehen die Fahrräder, die beispielsweise keine Abstellbügel in der Straße vorfinden. Verursacher für Konflikte sind aber auch Autofahrer/-innen. Dem Ergebnis der Untersuchung zur Folge sind damit oftmals autofahrende Nicht-Anwohner/-innen gemeint.

In der Regel wird Fremdparkern, die einkaufen, ihre Freizeit in der Stadt verbringen oder dort arbeiten, kein Recht auf Parkraum in der ‚eigenen‘ Straße zugestanden. Sie werden ausgegrenzt. Dies beinhaltet, dass die Befragten davon ausgehen, dass der Parkraum vor der ‚eigenen‘ Haustür ihnen gehört. Diese Perspektive findet sich auch in den Aussagen eines behördlichen Vertreters wieder, der formuliert, dass der Besitzstand – Parkraum – für Anwohner/-innen zu wahren ist. Nicht-Städter werden als eher ‚parasitär‘ beschrieben. Sie profitieren von den Vorteilen der Stadt. Sie gelten als Personenkreis, der nimmt, aber nicht gibt. Diese Ansicht wird nur in den wenigsten Fällen reflektiert. Inwiefern die befragten Städter Parkplätze in anderen Regionen nutzen, wird nicht thematisiert.

Mit wenigen Ausnahmen werden gewerbliche Einrichtungen – sofern nicht die Entsorgungsbetriebe gemeint sind – als Nutznießer auf Kosten der Anwohner/-innen einer Straße wahrgenommen. Dies Ergebnis gilt auch für andere Bereiche, beispielsweise für Fahrradfahrer/-innen. Die Toleranz gegenüber abgestellten Fahrrädern lässt bei den Teilnehmer/-innen nach, wenn zusätzlich der Aspekt Gewerbe in die Diskussion einfließt. Werden die Straße und der Gehweg z.B. aufgrund von Gastronomiebesuchen oder Einkaufsverkehr zugestellt, kommentieren die Teilnehmer/-innen diese Parker/-innen argwöhnischer als die hiesigen Fahrradfahrer/-innen.

Autofahrende Nicht-Anwohner/-innen dagegen werden in ihrem Bemühen, beispielsweise einen Parkplatz zu finden, in keinem Workshop berücksichtigt. Verständnis für Gewerbetreibende wird im Vergleich zu den anderen Akteursgruppen in Workshops nur selten aufgebracht. Gegenüber den genannten Gruppen besteht eine Schuldzuweisung bezüglich des Mangels an Platz in einer Straße. Die Zuordnung zur Variable ‚Verantwortlich für Veränderung‘ demonstriert, dass diesen Akteuren nahezu keine Handlungskompetenz, die Lage in den Straßen zu verbessern, zugeschrieben wird.

Auffällig ist auch ein weiteres Ergebnis. Visionen von ‚autofreien Straßen‘ werden von denen, die nicht selber fahren, nur in Teilen realisiert. Autofreie Visionen werden als Wunschscenario oder Erlebnisbeispiele eingebracht, das, wenn überhaupt, nur in Teilen realisiert werden kann.

9.4.2 Theoretische Einordnung

Die ausgeprägte Fürsorge für Autofahrer/-innen ist m.E. nicht mit der von u.a. Gilligan dargelegten These, dass Personen sich für andere, Schwache einsetzen, zu erklären. Auf der einen Seite vertreten die Au-

tofahrer/-innen ihre eigenen Interessen, indem sie einen Großteil des Raumes auf der Straße auch in der Lösungsphase für Parkplätze reservieren. Dieser Besitzstand wird von den Autofahrer/-innen gewahrt. Aus anderen Beiträgen von Teilnehmer/-innen ist meist zwischen den Zeilen die Durchsetzung von Eigeninteressen zu lesen. Auf der anderen Seite wahren auch Teilnehmer/-innen, die kein Interesse an einer Straße haben, die durch Autos dominiert wird, den Besitzstand von Autofahrer/-innen. Nach Huber (1995a/b) wird Nachhaltigkeit durch eine, der Situation angepasste, spezifischen Mischung zwischen den Gerechtigkeitsprinzipien Bedürfnis-, Besitzstands- und Leistungsgerechtigkeit gewährleistet. Bezogen auf das Auto werden in der Untersuchung meist die Gerechtigkeitsprinzipien Besitzstands- und Leistungsgerechtigkeit sowohl in einer positiven als auch in einer negativen Konnotation eingesetzt. Die Analyse der Kategorie ‚Fairness: Maßnahmen und Verfahren‘ sowie der Variable ‚Leistungsgerechtigkeit‘ veranschaulicht, dass nach Meinung der Teilnehmer/-innen Fehlverhalten von Autofahrer/-innen oftmals durch Geldstrafen gebüßt werden kann. Die Bedürfnisse von Autofahrer/-innen (hier Fürsorge positiv) werden in den Workshops berücksichtigt. Dies gilt aber nicht für die Personen, die Auto fahren, sondern für das Auto als Verkehrsmittel. Dieses wird im Straßenraum meist als selbstverständlich vorausgesetzt. Nur in wenigen Fällen werden Bedürfnisse von Personen, z.B. eine spezifische Lebenslage, wie berufliche oder familiäre Anforderungen als Begründung für den Besitz dieses Gefährtes herangezogen. Insofern fehlt zur Beförderung von Nachhaltigkeit in Bezug auf das Auto die Abwägung eines wesentlichen Gerechtigkeitsprinzips, die Bedürfnisgerechtigkeit, Autos zu besitzen, wird fast immer unabhängig von der Situation befürwortet.

Autos in einer Straße werden demnach als selbstverständlich vorausgesetzt. Dennoch formulieren die Teilnehmer/innen aller Workshops ‚Allmende-Klemmen‘.⁸¹² Daraus resultiert der Wunsch, Umverteilungen der Straße vorzunehmen. Diese Umverteilungen dienen meist nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen, der Verbesserungen der Lebensqualität in einer Straße, der Gewährleistung der allgemeinen Versorgung und den autofahrenden Anwohner/-innen. Um diesen Konflikt zu lösen, befürworten die Teilnehmer/-innen, unabhängig davon, ob sie ein Auto besitzen oder nicht, Anwohnerparkplätze. Sie tragen hiermit für ihr nahes Umfeld ihrer Bezugsgruppe Sorge.

Dieses Ergebnis knüpft an die Theorie der Kommunitaristen McIntyre (1987), Sandel (1982) und Walzer (1983) an.⁸¹³ Demnach beeinflusst die Bindung an - bzw. die Vertrautheit mit - anderen Personen die Gerechtigkeitsvorstellungen. Personen sind nicht frei in ihren Entscheidungen, sondern sie sind Teil einer Geschichte, die durch die Erfahrungen mit und die Bindung an andere konstituiert wird. Handlungsmotor einer Person ist das Bedürfnis, sich nach den Normen und Werten der Gemeinschaft zu richten. Personen verteilen demnach Güter immer mit Blick auf die Bindung an Mitglieder der Gemeinschaft und der Verpflichtungen, die sie gegenüber der Gemeinschaft haben bzw. antizipieren.⁸¹⁴ McIntyre (1993) bezeichnet moralische Urteile, die auf patriotischen Entscheidungen basieren, als parteiisch.

⁸¹² Vgl. Kap. 4.2.1. „Allmende-Klemme“

⁸¹³ Vgl. Kap 3.4 „Kommunitarismus“

⁸¹⁴ Vgl. ebd.

Den Belangen von Mitgliedern der Gemeinschaft wird Vorrang vor den Belangen Außenstehender gewährt. Der Einsatz der Teilnehmer/-innen für autofahrende Anwohner/-innen bestätigt die These der Kommunitaristen. Die Interessen der Anwohner/-innen einer Straße bzw. des Quartiers haben in der Untersuchung Vorrang vor den Interessen von Nicht Anwohner/-innen. Entsprechend der Annahme von Walzer (u.a. 1983) überschneiden sich liberalistische und kommunitaristische Werte. Im Territorium, der Straße, werden auch liberalistische Werte geltend gemacht, denn die Freiheit für Autofahrer/-innen wird auch von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen unterstützt.

9.4.3 Fazit: Warum kein Plädoyer für autofreie Szenarien?

Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen setzen sich nur zögerlich und unter Vorbehalten für die Umsetzung der eigenen Interessen in der Straße ein. Hier unterscheiden sich allerdings die Ergebnisse der Workshops der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen von den Ergebnissen der Bürger/-innen. Ein Teil der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen und die Vertreter/-innen der Verbände setzen sich vehementer für die Interessen von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen ein als die Bürger/-innen.

In fast allen Workshops werden zwar autofreie Visionen durch Sperrungen oder Teilsperren der Straße vorgenommen, diese werden in der Regel aber bezüglich der Effizienz kritisch diskutiert. Allerdings fällt auf, dass die Akzeptanz von technischen Einzelmaßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs – wie Einbahnstraßenschilder aufzustellen oder Schwellen für die Temporeduzierung einzusetzen – höher ist als der Einsatz suffizienter Maßnahmen. Die Integration von einzelnen technischen (effizienten) Maßnahmen verändert nicht das Gesamtbild einer Straße. Diese Lösungen lassen sich verwirklichen, ohne Normen und Gesetze in Frage zu stellen. Allerdings wird die Tauglichkeit der Maßnahmen in den Workshops meist strittig diskutiert. Die gewünschten Verbesserungen der Straße für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen lassen sich durch diese nur selten verwirklichen. Werden dagegen suffiziente Maßnahmen eingesetzt, wie beispielsweise Teilsperren der Straße, Befürwortung eines Carsharing-Fahrzeuges oder die Auflösung der Vorgartenzäune, geht dies fast immer mit einer grundlegenden Veränderung des Straßenbildes einher.

Dieses Ergebnis der Untersuchung resultiert m.E. aus den Konsequenzen, die der Einsatz suffizienter Maßnahmen mit sich bringt. Durch die Integration von Maßnahmen wie der Einsatz eines Carsharing-Fahrzeug wird beispielsweise der Besitz von Autos in Frage gestellt, und durch die Auflösung von Vorgartenzäunen ist der private Besitz nicht mehr eindeutig vom öffentlichem Raum zu trennen. Es wird deutlich, dass durch suffiziente Maßnahmen die Grundwerte dieser Gesellschaft, die u.a. auf Besitzstandsgerechtigkeit für Eigentümer basieren, strittig werden, sobald Umverteilungen vorgenommen werden. Geringe Veränderungen in Richtung Nachhaltigkeit stellen demnach geltende Gerechtigkeitsprinzipien in Frage. Zudem resultiert durch diese geringfügigen Veränderungen im Straßenraum eine Veränderung des Gesamtsystems Stadt.

Die Schwierigkeiten, die diese Veränderungen mit sich bringen, werden im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ durchaus unter dem Aspekt Retinität thematisiert. Retinität steht für die Integration Vernetzung der Dimensionen ‚Ökologie‘, ‚Ökonomie‘ und ‚Soziales‘, die auf das Gesamtsystem einwirken. Verändert sich eine Dimension, resultieren daraus Zielkonflikte für das Gesamtsystem; Spannungen zwischen den verschiedenen Interessen z.B. von Wirtschaft, Staat und Bürger/-innen treten auf.

Dieser Konflikt wird auch in den Workshops ausgetragen und kennzeichnet m.E. Hemmungen und Blockaden der Workshopteilnehmer/-innen. Den Teilnehmer/-innen, die sich mehr Wohn- und Lebensqualität in der Straße wünschen, fällt es oftmals schwer, allgemein akzeptierte Normen zu verändern. Sobald für Fußgänger/-innen, und hier besonders für Kinder, Rollstuhlfahrer/-innen und Senior/-innen, Rechte etabliert werden, rückt die Verwirklichung soziale Bedürfnisse vor die Beachtung ökonomischer Interessen.

Grundwerte des Rechtes auf Freiheit und der Wahrung von Besitzständen werden in Frage gestellt. Dadurch werden beispielsweise Befürchtungen ausgelöst. Im Workshop 5 wird bei einem Behördenvertreter die Angst um abwandernde autofahrende Anwohner/-innen sichtbar und dass beispielsweise die ökonomische Situation der Stadt bedroht ist. Diese Angst legitimiert an dieser Stelle den Erhalt von Parkplätzen für Anwohner/-innen vor dem Haus. In anderen Workshops wird befürchtet, dass Maßnahmen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen zu teuer sind. Diese Systemveränderung löst eine Diskussion um die Verwendung von staatlichen Geldern aus. Dabei werden ungleiche Bezugspunkte für motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen herangezogen. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen werden als Kostenfaktor berechnet, während Kosten für den Parkraum nur selten veranschlagt werden.

Dieses Ergebnis der Untersuchung ist mit ‚Untersuchungen über Verkehr‘ kompatibel.⁸¹⁵ Die Tendenz, Autofahrer/-innen zu bevorzugen und die damit einhergehende Hemmung, diese einzuschränken, findet sich auf gesellschaftlicher Ebene wieder. Das Auto gilt immer noch als einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in Deutschland. Die Sicherung von Arbeitsplätzen wird oftmals mit der Produktion von Autos gleichgesetzt. Die Möglichkeit, beruflichen Anforderungen nachzugehen, wird zudem mit dieser Form der Mobilität verbunden. Die Reduzierung der Möglichkeit, Auto zu fahren, auch wenn dies aktuell nicht benötigt wird, löst m.E. Existenzängsten auf gesellschaftlicher Ebene aus, die sich in den Äußerungen der Individuum abbilden. Die bestehenden Ängste schwingen in jeder Maßnahme zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs mit. Mit autofreien Sperrungen oder Teilsperren einer Straße werden daher - mehr oder weniger bewusst - Verschlechterungen der ökonomischen Situation in Deutschland assoziiert. Diese Verbindung beschränkt das Denken aller Akteursgruppen, wenn es darum geht, die Bedürfnisse von motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen zu integrieren. Hier bildet sich der Konflikt zwischen Ökologie, Ökonomie und Sozialem im Anwendungsfeld Straßen-

⁸¹⁵ Vgl. . Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studien

raum ab. Dialoge über Verkehrsberuhigungen, die eine Erweiterung der Rechte auf Mobilität für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen sowie des Rechtes auf Wohn- und Lebensqualität beinhalten, werden daher emotional und nicht rational geführt. Ein Abgleich mit der Realität wäre an dieser Stelle der Realisierung von Verteilungsvorstellungen zur Reduzierung der Emotionen dienlich. Jungk/Müllert (1994, 126 ff.) führen deswegen in ihren Zukunftswerkstätten eine Realisierungsphase ein. Phantasie und Wirklichkeit werden verglichen, um Handlungskompetenz zu erleben und Handlungsmöglichkeiten zu selektieren.

9.5 Ergebnis: Ungleichheitsebenen im Straßenraum

Die Analyse von ‚Ungleichheitsebenen im Straßenraum‘ beinhaltet, welche Ebenen sozio-ökonomischer Ungleichheit, z.B. im Hinblick auf Alter, Status, Geschlecht und Einkommen, aber auch in Bezug auf die Wohnlage der Befragten, berücksichtigt werden.

Die Lebenslage, beispielsweise die berufliche Situation oder spezifische familiäre Konstellationen, wird von den Teilnehmer/-innen in den Workshops nur marginal in deren Argumentation einbezogen. Allein die Situation von Familien und ihre Bedürfnisse im Straßenraum werden sowohl in den Straßenbildern als auch durch die ausführlich besprochene Situation von Kindern auf der Straße berücksichtigt.

Dass sozio-ökonomisch benachteiligten gegenüber sozio-ökonomisch bevorteilten Gruppen benachteiligt sind, wie es u.a. von Dangschat (1996/1994) angenommen wird, kommt insbesondere in den Workshops an verschiedenen Stellen zum Tragen. Ein Teilnehmer in Workshop 4 äußert sich ausführlich über diese Unterschiede, die die Entsorgungsbetriebe seiner Ansicht zwischen sogenannten ‚sozio-ökonomisch besser gestellten‘ und ‚sozio-ökonomisch schlechter gestellten‘ Stadtteilen machen. In den besser gestellten Stadtteilen wird seiner Meinung nach die Straße von den Entsorgungsbetrieben gereinigt, in den anderen Stadtteilen müssen die Bürger/-innen selbst für Sauberkeit sorgen. Auch in Workshop 1 und Workshop 3 werden andere Aspekte sozialer Ungleichheit angesprochen. Hier werden Unterschiede zwischen den Bewohner/-innen von Hauptverkehrsstraßen im Vergleich zu Bewohner/-innen von Nebenstraßen herausgestellt. Es ist auch empirisch nachgewiesen, dass Bewohner/-innen von Hauptverkehrsstraßen erstens in größerem Maße als Anwohner/-innen von Nebenstraßen Umweltbelastungen ausgesetzt sind.⁸¹⁶ Zweitens geht die Wohnlage an Hauptverkehrsstraßen in der Regel mit einer sozio-ökonomischen Benachteiligung einher.⁸¹⁷

Für die Gewinnung der Teilnehmer/-innen im Rahmen der Untersuchung ist zudem festzuhalten, dass sich sozio-ökonomisch benachteiligte Statusgruppen weniger beteiligen als andere. Verschiedene Teilnehmer/-innen dieser Gruppe meldeten sich für den Workshop an, erschienen aber nicht zum vereinbarten Termin. Dies galt besonders für die Bewohner/-innen von Eckhäusern, die in der ausgewählten Straße unmittelbar an eine Hauptverkehrsstraße angrenzen.

Ein anderes Ergebnis in Bezug auf die soziale Lage knüpft an die Ausführungen u.a. über Handicap-Gruppen an. In Workshop 3 nahm beispielsweise eine gehbehinderte Person teil, die sich im Alltag mit dem Auto und nicht mit dem Rollstuhl fortbewegt. Auffällig ist, dass sie die Situation von Gehbehinderten auf der Straße nicht thematisierte. Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen vertrat eine Teilnehmerin beruflich die Interessen von Frauen, Senior/-innen und Behinderten. Auch ihr Beitrag über Maßnahmen für diese Gruppen wurde nicht entsprechend explizit. Ein weiteres Ergebnis setzt noch vor

⁸¹⁶ Vgl. Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studien

⁸¹⁷ Vgl. Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studien

der Durchführung der Workshops an. Die Forscherin der vorliegenden Untersuchung konnte Senior/-innen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, nur in geringem Maße für die Untersuchung gewinnen. Diese lehnten eine Beteiligung explizit ab oder sie sagten zu und erschienen dann nicht.

Auch die Interessen von Frauen im Straßenraum wurden in den Workshops weder von den männlichen Teilnehmern noch von den anwesenden Frauen (etwas 50 % der Befragten sind Frauen) thematisiert. Die Bandbreite möglicher Konflikte und Lösungen für eine frauengerechte Straßenraumgestaltung, die sich auf Ergebnisse der Genderforschung rückbeziehen lassen, fehlen in den Workshops.⁸¹⁸ Die Kategorie Geschlecht kommt zwar in den verbalen Beiträgen nicht vor, sie ist dennoch implizit Teil der Auseinandersetzung in den Gruppendiskussionen. Dies belegt eine Tendenz in den Konflikt- und Lösungsszenarien am Straßenmodell. In der Konfliktdarstellung am Modell werden meist weibliche Figuren, Senior/-innen und Kinder verwendet. Auch in den Lösungsszenarien werden in den verkehrsberuhigten Zonen meist Frauen und Senior/-innen integriert. Wenn männliche Figuren eingesetzt werden, haben sie fast immer einer Funktion, z.B. arbeiten sie für die Abfallbetriebe oder als Briefträger.

9.5.1 Theoretische Einordnung

Den Teilnehmer/-innen dient das Argument der Mehrbelastung der Bewohner/-innen von Hauptverkehrsstraßen dazu, die Belastung der Anwohner/-innen in Nebenstraßen abzuwerten, als geringfügig oder nichtig einzustufen. Dass solche sozialen Vergleichsprozesse als Orientierung für Urteilsbildungen dienen, wird u.a. in der sozialpsychologischen Theorien der sozialen Vergleichsprozesse von Festinger (1954) festgehalten. Die These von Linneweber (1999), dass Bevor- oder Benachteiligungen in Konkurrenz zu anderen und komperativ erfolgen, wird hier bestätigt. Die Belastungen für die Anwohner/-innen von Nebenstraßen werden heruntergespielt oder negiert, denn Luftverschmutzung und Lärmbelästigung existiert nach den Worten eines Teilnehmers in Workshop 1 in Nebenstraßen nicht. Deswegen ist es auch nicht erforderlich, etwas gegen diese Belastungen zu unternehmen. Wie von Linneweber angenommen, dienen demnach eigene Benachteiligungen als Argument für unterlassene Umwelthandlungen, die in der Untersuchung in den Lösungsphase erfolgen müssten.

An der Argumentation derjenigen, die sich sozio-ökonomisch benachteiligt fühlen, fällt auf, dass diese keine andere Sichtweise zulassen. Die Macht, die diese Perspektive beinhaltet, wird durch die Abwertung anderer auf verschiedenen Ebenen demonstriert. Probleme der Anwohner/-innen von Nebenstraßen werden beispielsweise negiert, den Entsorgungsbetrieben wird unterstellt, dass sie die Sorgfalt ihrer Arbeit vom Status des Kundekreises abhängig machen.⁸¹⁹

Diese Konfrontation mit der Opferperspektive der Benachteiligten löst in den Workshops verschiedene Reaktionen aus. Auf der einen Seite verhindern möglicherweise Schuldgefühle (vgl. Kaiser 1996) derjenigen, die sich nicht benachteiligt fühlen, dass diese ihre Konflikte einbringen. Auf der anderen Seite wird – wie in Workshop 4 – der Versuch unternommen, den abgewerteten Entsorgungsbetrieben

⁸¹⁸ Vgl. u.a. Flade/Limbourg 1999; Krause 1997; Schoenebeck 1993 und Greiwe 1987

⁸¹⁹ Inwieweit dies der Realität entspricht, kann an dieser Stelle nicht überprüft werden.

wird – wie in Workshop 4 – der Versuch unternommen, den abgewerteten Entsorgungsbetrieben zur Hilfe zu eilen.

Die Befragten, die sich benachteiligt fühlen und dieses auch äußern, initiieren eine Art Konkurrenzkampf. Ein Leistungsvergleich über die Frage, wer mehr Lasten zu tragen hat, findet statt. Nach Ernst (1997) ist diese Haltung als ‚Märtyrertum‘ einzuordnen, das destruktive Verhaltensmuster beinhaltet. Die Nähe zur Destruktion ist in den genannten Workshops ersichtlich. In Workshop 1, in dem die meisten resignativen Äußerungen und gleichzeitig ein hohes Maß an restriktiven Vorgehensweisen zur Verbesserung der Situation in den Straßen gefordert werden, resultiert dies maßgeblich aus der Märtyrerhaltung. Die widerstreitenden Botschaften ‚man kann nichts tun‘ und ‚der Staat soll sich einsetzen‘ weisen eine Ambivalenz auf. Mit dieser doppelten Botschaft werden schon in den Workshops oftmals Innovationen blockiert.

Gleichzeitig fällt auf, dass nur von (vermutlich) ‚Betroffenen‘ Aspekte sozio-ökonomischer Ungleichheiten angesprochen werden. Alle anderen Teilnehmer/-innen beziehen diese Ungleichheitsebene nicht in ihre Gerechtigkeitsvorstellungen ein. Von ihnen werden weder die Wohn- und Lebensqualität in anderen Stadtteilen noch der Vergleich zwischen Haupt- und Nebenstrasse angesprochen. Die Ausblendung sozio-ökonomischer Ungleichheit begründen den Mangel wichtiger Aspekte in der Straßenraumgestaltung. Insbesondere mangelt es an Anerkennung, die sozio-ökonomisch Benachteiligten zukommen sollte.

Ein Weg für Benachteiligte, diese Anerkennung zu erhalten, wird durch die eben beschriebenen Beispiele deutlich. Andere Reaktionsvarianten sozio-ökonomisch Benachteiligter sind, sich erst gar nicht an der Untersuchung zu beteiligen oder sich nicht zu äußern, wenn die eigene Meinung gefragt ist. Der Sozialpsychologe Seligmann (1975) erklärt Resignation mit erlernter Hilflosigkeit. Werden Versuche, sich gegen Ungerechtigkeiten zu wehren, auf Dauer nicht positiv verstärkt, entwickelt das betroffene Individuum zunehmend Hilflosigkeit. Dieses Verhaltensmuster schlägt sich auf kognitiver, motivationaler und emotionaler Ebene nieder. Hilflosigkeitserfahrungen in einem Lebensbereich werden zudem auf Dauer auch in andere Lebensbereiche übertragen.

9.5.2 Fazit – Ungleichheitsebenen im Straßenraum

Aus den o.g. Ausführungen geht hervor, dass Benachteiligungserfahrungen in einem Lebensbereich auf andere Lebensbereiche übertragen werden. Es ist zu prüfen, ob dies insgesamt für Erfahrungen mit erlebter Ungerechtigkeit gilt, oder ob spezifische Lebensbereiche für diese Übertragungen prädestiniert sind. Für die vorliegende Studie ist davon auszugehen, dass die sozio-ökonomische Lage als zentrale Benachteiligungserfahrung eingeordnet werden kann. Es ist auch festzuhalten, dass verschiedene Benachteiligungen von Nicht-Betroffenen in den Workshops nicht berücksichtigt werden. Fehlende Anerkennung der Lasten, die nur einige Mitglieder der Gesellschaft tragen, verhindern nach Lind (1988) die Akzeptanz von und die Zufriedenheit mit Maßnahmen. Fehlende Anerkennung zeigt sich in den Reakti-

onen von Benachteiligten. Diese Teilnehmer/-innen erscheinen gar nicht zu den Workshops, halten ihre Meinung in der Diskussion zurück oder äußern sich so vehement, dass kein anderes Argument Bestand hat. Zentralen Benachteiligungsaspekten muss m.E. in partizipativen Verfahren Achtung gezollt werden. Dies ist möglich, indem einerseits spezifische Konflikte für sozio-ökonomisch Benachteiligte thematisiert, andererseits den destruktiven Anteilen dieser Opferperspektive Grenzen gesetzt werden. Dieses Vorgehen beinhaltet die Fähigkeit, empathisch die Leiden von Benachteiligten anzuerkennen und darüber hinaus Wege zu suchen, die eigenen Interessen zu formulieren. Verschiedene Ungleichheitsebenen werden von den Bevorteilten einer Gesellschaft nicht gesehen und müssen daher von außen benannt werden. Der Moderation eines Gruppenprozesses kommt diese Rolle zu.

Nach Schmidt (1993) ist zudem das Kriterium „Voice“, demzufolge alle für eine Entscheidung relevanten Gruppen eine Stimme haben, ausschlaggebend für das Erleben von Fairness. Im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ wird gefordert, verschiedene Gruppen Frauen, Behinderte und Jugendliche an Planungsprozessen zu beteiligen. Ziel ist, dass ihre Interessen berücksichtigt werden. Die Beteiligung reicht den Ergebnissen dieser Untersuchung zur Folge nicht aus. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass erstens Gruppen mit verschiedenem sozio-ökonomischen Status nicht nur zu beteiligen sind, sondern auch ihre Stimme im Gruppenprozess zu verstärken ist. Dies gilt auch für gehandicapte Gruppen, Frauen und Senior/-innen. Aus unterschiedlichen Gründen formulieren diese Gruppen ihre Interessen oftmals nicht. Demnach ist für die Integration der Bedürfnisse von ‚schwachen‘ Mitgliedern der Gesellschaft erforderlich, die ‚starken‘ Mitglieder der Gesellschaft zu sensibilisieren. Ein Perspektivenwechsel, z.B. indem Rollstuhlfahrer/-innen mit Autofahrer/-innen die Rolle tauschen, könnte zur Förderung der Empathiefähigkeit dienen. Die Verständigungsorientierung ist Teil der Diskursethik von Habermas (1985, 1981) und Apel (1988) und müsste m.E. durch einen Perspektivwechsel als leibliche Erfahrungen, die im Rollentausch erlebt werden, ergänzt werden.

Möglicherweise muss auch das Kriterium der „Vollständigkeit von Informationen“ nach Schmidt (1993) berücksichtigt werden. Wenn sowohl Bürger/-innen als auch Stadt- und Verkehrsplaner/-innen Informationen über die Situation der genannten Gruppen fehlen, ist es wichtig, diese zu ergänzen. Ein Perspektivwechsel durch Rollentausch könnte m.E. auch an dieser Stelle fruchtbar sein. Positionen werden erlebt und somit auf einfache Weise nachvollzogen. Dieser erlebnisorientierte Ansatz trägt zum Verständnis einer komplexen Situation bei. Durch reine Informationsvermittlung würde die Situation überfrachtet werden.

9.6 Exkurs – Stellenwert der nicht-menschlichen Natur (Tiere und Pflanzen)

Zunächst kommt in allen Workshops die positive Wirkung von Pflanzen für das Wohlbefinden der Anwohner/-innen zum Ausdruck. Die Investitionen in Pflanzen sind nach Meinung der Teilnehmer/-innen effektiver als der Einsatz von Verkehrsschildern oder technischen Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung. Zudem zählt der ästhetische Wert. Die Versiegelung von Vorgärten ist nach Ansicht der Befragten zu sanktionieren. In mehreren Workshops wird vertreten, dass Hausbesitzer/-innen zum Ausgleich für die versiegelten Böden Fahrradabstellanlagen auf Vorplätzen oder in Gärten ansiedeln müssen. Tiere werden in den Workshops selten erwähnt. Pro Workshop werden sie nur einmal genannt und dann als bedrohlich für die Gesundheit eingestuft. Diesem Verständnis nach zählen dazu Ratten, die durch den Gestank von Mülltonnen angezogen werden. Der Ärger über die Exkremente von Hunden charakterisiert den Ärger, der sich durch Tiere in der Stadt bedingt.⁸²⁰ Positive Wahrnehmungen von Tieren, wie Vogelgesang oder nützliche Insekten, werden nicht erwähnt.

Der Eigenwert nichtmenschlicher Natur wird in keinem Workshop angesprochen. Ein gravierender Unterschied zwischen den Akteursgruppen Bürger/-innen sowie Stadt- und Verkehrsplaner/-innen ist bezüglich der Wahrnehmung des Wertes von Pflanzen (bzw. Bäume) auszumachen. Diese werden von den Stadt- und Verkehrsplaner/-innen häufiger als eigene Entität und als Leidtragende erwähnt als von Bürger/-innen.⁸²¹

Die fehlende Empathie für die nicht menschliche Natur spiegelt eine anthropozentrische Sicht wider, die im Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘ vorausgesetzt wird. Pflanzen werden für die Verbesserung der Lebensqualität in der Straße eingesetzt. Auch bezüglich dieser Funktion lassen sich Ambivalenzen ausmachen. Einerseits gehen von Pflanzen Ärgernisse und Gefahren aus, wenn diese beispielsweise als überhängende Büsche auf den Gehweg ragen. Andererseits erfreuen sich die Bürger/-innen des Anblicks. Allein im Workshop 5 der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen fließen insofern kritische Aspekte ein, als angesprochen wird, dass Pflanzen von Bürger/-innen nicht rücksichtsvoll behandelt werden und daher gefährdet sind.

Wenige Aspekte sind in den Workshops der Konsistenzstrategie zuzuordnen. Ein Verständnis von zyklischen Zusammenhängen und Wechselwirkungen fehlt demnach den Beteiligten. Auch hier ist m.E. das dingliche Milieu im Verständnis von Merleau-Ponty (1966) und Latour (1987, 1992) zu ergänzen, wenn Partizipationsprozess eingeleitet werden. In der theoretischen Diskussion über den Wert von Pflanzen für die Kommunikation von Menschen beziehe ich mich auf Gebhard (1993). Er betont die genesende Wirkung, die für Individuen aus dem Umgang mit Pflanzen resultiert. Die genesende Wirkung von

⁸²⁰ Von Katzen, die ebenfalls als Figuren von angenehmen Erfahrungen mit Tieren und von der Notwendigkeit, Tiere zu haben, wird nicht gesprochen. Sie spielen in der Wahrnehmung der Teilnehmer/-innen also keine Rolle.

⁸²¹ Eine Expertin, die für die städtische Grünflge des verantwortlich ist, hat teilgenommen.

Pflanzen wird von den Befragten wahrgenommen, denn Pflanzen werden an verschiedenen Stellen zur Reduzierung der Konflikte im Straßenraum und für die Verbesserung der Lebensqualität eingesetzt.

Als Ergebnis ist auch festhalten, dass es den Befragten nicht um die Erhaltung der ‚Umwelt‘ geht. Maßnahmen, die aus ökologischer Sicht erhaltend sind, gründen auf anderen Motiven, beispielsweise, der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Straßen, der Erhaltung der Gesundheit und der Gewährleistung von Sicherheit. Dass ‚Umweltbewusstsein‘ als marginales Motiv für Verhalten verstanden werden kann, wird bereits von Littig (1995) konstatiert. Demnach sind Motivallianzen wirksam, auch wenn Verbesserungen im Verständnis des Leitbildes ‚Nachhaltige Entwicklung‘ erfolgen. Auch in der vorliegenden Untersuchung sind diese Motivallianzen nachweisbar.

9.7 Ergebnis: Fairness - Steuerungsfähigkeit des Staates

Die Workshops der Bürger/-innen unterscheiden sich vom Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen hinsichtlich der geäußerten Ansichten über die Steuerungsfähigkeit durch staatliche Akteure. Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen überwiegt die Kritik an bestehenden Normen und Gesetzen. Die Auffassung der Bürger/-innen ist hingegen meist ambivalent.

Bei Lind/Tyler (1988) wird ausgeführt, dass Verteilungsergebnisse akzeptiert und Verfahren als fair empfunden werden, wenn die Beteiligten sich anerkannt fühlen und Vertrauen haben. Diese Kriterien knüpfen an eine im Kommunitarismus entfaltete Debatte an.⁸²² Dort wird die Frage nach der Akzeptanz staatlicher Maßnahmen durch Bürger/-innen gestellt. Darin sind gängige Stichworte ‚Politikverdrossenheit‘ und ‚Vertrauensverlust in die Steuerungsfähigkeit staatlicher Institutionen‘. Fehlendes Vertrauen ist dabei zu verstehen als eine Art Resignation der Bürger/-innen, die sich ins Private zurückziehen und keine Initiative für öffentliche Belange ergreifen.

Die Ergebnisse der Untersuchung geben an einigen Stellen Auskunft über die gegenseitige Akzeptanz von Bürger/-innen, staatlichen und wirtschaftlichen Akteuren. Von den Bürger/-innen wird Misstrauen gegenüber der Effektivität staatlichen Maßnahmen geäußert. Für die Regulation von Regelüberschreitung durch Autofahrende wird dem Staat beispielsweise an einigen Stellen in den Workshops fehlende Steuerungsfähigkeit nachgesagt. Misstrauen der Bürger/-innen gegenüber Staat und Wirtschaft kommt auch zum Tragen, wenn über die Arbeit der Entsorgungsbetriebe und die Verwendung von Steuergeldern gesprochen wird. Sowohl der Aspekt Kritik als auch Misstrauen erscheinen oftmals als ambivalent. Charakteristisch dafür sind die Beiträge eines Teilnehmers in Workshop 1. Auf der einen Seite stellt er die staatliche Steuerungsfähigkeit in Frage, auf der anderen Seite erwartet er vom Staat Kompetenz und Einsatz. Verbote sollen ausgesprochen, Verhalten soll durch den Staat kontrolliert und sanktioniert werden. Diese Ambivalenz findet sich auch in anderen Workshops wieder. Fehlendes Vertrauen auf der einen Seite und Hilflosigkeit auf der anderen Seite dienen hier als Erklärung.

Wenn Geld im Spiel ist, ändert sich auch der Anspruch der Befragten. Partikulare Interessen werden formuliert, denn die Befragten äußern, dass die von Anwohner/-innen eingesetzten Mittel (z.B. für Anwohnerparken) für die Straßengestaltung und nicht für andere Zwecke verwendet werden sollen. Den Bürger/-innen fehlt es zum Teil an Transparenz über den Verbleib der Mittel. Wenn Gebühren gezahlt werden, steigen zudem die Erwartungen an Leistungen, die durch Staat und Wirtschaft erbracht werden sollen. Manche Bürger/-innen wollen mehr Leistungen für ihr Geld und schreiben sich wenig Verantwortung zu, wenn sie etwas bezahlen. Andere Teilnehmer/-innen äußern sich hingegen gar nicht über die Verwendung von Staatsgeldern und Gebühren. Diese Teilnehmer/-innen delegieren die Verantwortung aber nicht nach außen. Sie beschreiben eigene Aufgabenfelder.

⁸²² Vgl. Kap. 3.5 „Bindende Werte und Freiheit“

Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird das Recht auf Mitbestimmung der Bürger/-innen an monetäre Mittel gebunden. Wer Steuern zahlt, soll auch mitentscheiden. Nur durch Mitbestimmung werden demnach von der Planung getroffene Entscheidungen auch akzeptiert. Aus diesen Aussagen geht auch hervor, dass der größte Beitrag von Autofahrenden Bürger/-innen geleistet wird. Ihre Rechte stehen daher nach Meinung einiger im Vordergrund. Workshopteilnehmer/-innen, die die Belange von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen verwirklicht sehen wollen, geraten in Legitimationsdruck bezüglich der Finanzierung dieser Maßnahmen. Deswegen bringen sie für die von ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen gleichzeitig Finanzierungsmöglichkeiten ein. Von anderer Seite wird die Realisierung der Interessen ‚gut zu wohnen‘ und ein Auto zur Verfügung zu haben, nicht ernst genommen. An einer Stelle wird sogar formuliert, dass die Bürger/-innen alles wollen. Dieser Wunsch nach der Integration von Bedürfnissen wird von einigen Stadt- und Verkehrsplaner/-innen als unvereinbar bewertet. Aus solchen Aussagen geht hervor, dass auch die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen Bürger/-innen zuweilen abwerten. Gleichzeitig fällt auch an dieser Stelle eine ungleiche Bewertung auf, die themenspezifische Bezüge aufweist. Die antizipierten Interessen von Autofahrer/-innen werden aufgenommen, während für den Wunsch der Bürger/-innen nach Verkehrsberuhigungen die Ernsthaftigkeit dieses Bedürfnisses in Frage gestellt wird. Zur Begründung dieses Ungleichgewichtes wird ökonomisch argumentiert; weil Autofahrer/-innen mehr als andere zahlen, haben ihre Interessen Vorrang. Die Kosten, die durch Autos verursacht werden, sowohl für die Erstellung der Infrastruktur, als auch für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/-innen fließen, nicht in die Argumentation ein.⁸²³

Fehlende Transparenz über die Rechte von Bürger/-innen, wird in verschiedenen Workshops thematisiert. Diese Aussagen beziehen sich auf Grenzbereiche zwischen Privateigentum und öffentlichem Raum. Einem Teilnehmer ist nicht ersichtlich, welche Mitbestimmungsrechte zahlende Bürger/-innen haben, wenn es um die Gehwegpflege geht. Für ihn ist auch nicht durchschaubar, welche Unterschiede zwischen Autofahrer/-innen und Fahrradfahrer/-innen gemacht werden. Während die Einrichtung von Abstellanlagen für Fahrradfahrer/-innen im öffentlichen Straßenraum verhindert wird, steht der Parkraum den Autofahrer/-innen zur Verfügung. Fehlende Transparenz und fehlende Verständlichkeit gesetzlicher Maßnahmen wird bemängelt, und eine gewisse Durchsichtigkeit wird von Stadt- und Verkehrsplaner/-innen eingefordert. Hier geht es allerdings um die Einführungen klarer und einfacher Regeln im Straßenverkehr.

Es fällt auf, dass Mitbestimmung und die Teilung von Fläche, die der Öffentlichkeit bzw. für alle Mobilitätsgruppen zur Verfügung stehen sollen, in der Regel an die Aufhebung von Besitzstand – sprich Eigentum - gebunden sind. Dies gilt nicht nur für die Teilung des Parkraumes, sondern auch für die Teilung anderer öffentlicher Flächen. Im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen wird Hauseigentümern auf der einen Seite die Bereitschaft unterstellt, etwas für die ästhetische Gestaltung des Straßen-

⁸²³ Vgl. Kap. 7.3 „Exkurs: Anwendungsfeld Straßenraum – Ergebnisse (stadt)soziologischer und (umwelt)psychologischer Studie“

raumes zu tun. Auf der anderen Seite wird formuliert, dass ohne die Einwilligung von Hauseigentümern Veränderungen nicht realisierbar sind.

9.7.1 Theoretische Einordnung: Kontrollerleben

Das subjektiv empfundene Kontrollerleben ist ein zentraler Aspekt, der in den meisten psychologischen Theorien über Gerechtigkeit, Verantwortung und Moral integriert wird.⁸²⁴ Das Kontrollerleben unterscheidet sich sowohl innerhalb der Workshops als auch zwischen den Teilnehmer/-innen eines Workshops. Insofern stehen verschiedene der von Hoff et al. (1999) konstatierten Entwicklungsniveaus „ökologischer Kontrolle“ nebeneinander. Ob etwas für die Verbesserung der Situation in den Straßen getan werden kann, und wer dazu beitragen soll, wird in den Workshops zuweilen wie eine Glaubensfrage diskutiert. Die Anschauungen der Teilnehmer/-innen bleiben diesbezüglich ohne Abschluss nebeneinander stehen.

Hervorzuheben ist die Einordnung der ‚Maßnahmen und Verfahren‘, die in den Workshops geäußert wurden, zu den Niveaus „ökologischer Kontrollvorstellungen“ nach Hoff et al. (1999). In Workshop 1 und 4 wird von einem Teil der Befragten vor allem dem Staat, der Wirtschaft und Bürger/-innen die Schuld für Verteilungskonflikte und Ungerechtigkeiten im Straßenraum zugeschrieben. Dieses Muster findet sich in dem von Hoff et al. (1999) definierten *indifferenten Kontrollniveau* wieder. Die Betroffenen sind der Ansicht, dass sie nichts ändern können (Variable ‚Resignation‘) und schlagen Maßnahmen vor, die durch Staat und Wirtschaft erfolgen müssten. Neben diesen indifferenten Kontrollvorstellungen stehen in Workshop 1, die Anschauungen derjenigen, die verschiedene Maßnahmen benennen. Die Beiträge dieser Teilnehmer/-innen des Workshops sind auf dem *deterministischen Kontrollniveau* anzusiedeln, denn die Handlungskompetenz unterschiedlicher Akteure wird genutzt. Sowohl restriktive als auch kooperative Verfahren, die auf der Mitwirkung von Bürger/-innen basieren, werden befürwortet.

Auffällig ist an dieser Stelle die Gruppendynamik in den Workshops. Die Teilnehmer/-innen von Workshop 2 antworten resignativer als die Teilnehmer/-innen des ersten Workshops. In diesem Workshop erfolgen seltener Schuldzuweisungen an andere. Eher breitet sich eine generelle Hoffnungslosigkeit aus. Im Gegensatz zu Workshop 1 und 4 äußert in Workshop 2 im Wesentlichen eine Teilnehmerin ihren Ärger. Die Beiträge der anderen Teilnehmer/-innen sind weniger emotional. Veränderungsvorschläge werden dagegen im Workshop 2 konsequent negiert.

Wie Hoff et al. (ebd.) für das Niveau *interaktionistischer Kontrollvorstellungen* festlegen, werden in den Workshops 3 und 5 die Handlungen verschiedener Akteure in Abhängigkeit zueinander betrachtet. In diesem Sinne schlagen die Teilnehmer/-innen Interaktionen vor, z.B. für den Einsatz von bedürfnisgerechten flexiblen Maßnahmen in einzelnen Straßen. Bürgerbeteiligung und Absprachen zwischen Nachbarn gehören zu ihrem Bild eines fairen Abstimmungsprozesses. Im Kern resultiert ein Verständnis von Kooperation und Integration verschiedener Aspekte. Handlungen, die von den Befragten in der Lö-

⁸²⁴ Vgl. Kap. 5.4 „Verfahrensgerechtigkeit in der Sozialpsychologie“

sungsphase entwickelt werden, stehen im Kontext eines Verständigungsprozesses, sowie es im diskurs-ethischen Verfahren ausgeführt wird. Die Zuordnung zur Variable ‚flexible Verfahren‘ beinhaltet in Teilen diesen Kooperationsaspekt, denn der Einsatz flexibler Maßnahmen setzt Kenntnisse über die Bedürfnisstrukturen von z.B. Anwohner/-innen einer Straße und damit Kommunikationsprozesse voraus. Zudem werden Aspekte der von Schmidt (1993)⁸²⁵ benannten Fairnesskriterien relevant: Es sind die Kriterien Transparenz und Reversibilität. Handlungen, d.h. die Planung und Einführung von flexiblen Maßnahmen, beinhalten, dass einmal geplantes revidiert werden kann, wenn es sich nicht als zweckdienlich erweist.

Die hier vorgenommenen Zuordnungen sind als Tendenzen zu verstehen, die mit der von Hoff et al. (ebd.) durchgeführten Auswertungssystematik in der Genauigkeit nicht vergleichbar sind, weil es sich in der Untersuchung über Verteilungskonflikte im Straßenraum um eine Gruppendiskussion handelt. Diese wird mit dem Ziel durchgeführt, kollektive Gerechtigkeits- und Fairnessvorstellungen zu erheben. Individuelle Erklärungsmuster haben daher einen eingeschränkten Stellenwert. Für die Interpretation der Ergebnisse ist insofern die Gruppendynamik von zentraler Bedeutung. In der Agenda 21 wird der Diskussion in einer Gruppe mit verschiedenen Akteuren besonderer Stellenwert für die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen beigemessen. Dollase (1999, 1998) macht darauf aufmerksam, dass die Gruppendynamik negative Konsequenzen implizieren kann. Verschiedene Gruppeneffekte, positive wie negative, sind auch Ergebnis der vorliegenden Untersuchung.

Der spezifische Umgang mit Meinungen, die von dominierenden Verständnis der Gruppen abweichen, spiegelt diesen Gruppeneffekt wider. In Workshop 1 bleiben beispielsweise unterschiedliche Ansichten meist nebeneinander stehen. Dieses Ergebnis resultiert aus der Stärke der dort vertretenen Meinungen. Von fünf Personen setzen sich zwei vorrangig für die Themen ‚Müll und Straßenreinigung‘ ein. Sie formulieren auch für andere Teilthemen Regeln, denen zur Folge ‚Sauberkeit und Ordnung‘ in den Straßen herrschen sollte. Diesen Themen wird von den anderen Teilnehmer/-innen nur in wenigen Passagen etwas entgegengesetzt. Vermutlich ist dies für diese Gruppe nicht von zentraler Bedeutung. Als hingegen in der Lösungsphase verkehrsberuhigte Zonen umgesetzt werden, findet ein lebendiger Dialog zwischen den Teilnehmer/-innen statt. Es werden zwar auch restriktive Maßnahmen von der Gruppierung ‚Sauberkeit und Ordnung‘ angesprochen, diese werden aber nur marginal in die Gestaltung des Straßenraumes integriert.

In Workshop 2 dagegen antworten die Teilnehmer/-innen meist resignativ, andere zeichnen sich durch Zurückhaltung aus. Zwar werden auch hier Veränderungsvorschläge, insbesondere von einem Teilnehmer für den Straßenraum entwickelt, jedoch werden jedem Vorschlag von den anderen Teilnehmer/-innen meist ökonomische Argumentationen entgegengesetzt. Einhellig ist man hier der Meinung: weder die Bürger/-innen noch Staat und Wirtschaft können etwas tun. In den Workshops 3 und 5 kehrt sich das

⁸²⁵ Vgl. Leventhal 1980

Verhältnis zwischen fehlender und erlebter Kontrolle um. Handlungsvorstellungen mit verschiedenen Maßnahmen, restriktiven, kooperativen und von Bürger/-innen initiierten Handlungen werden in den Gruppendiskussion angesprochen. Werden dennoch resignative Haltungen geäußert, versiegen diese jedoch meist im Gruppenprozess.

Ein auffälliges Ergebnis der Untersuchung ist die Vielzahl resignativer Äußerungen. Im Gruppenprozess wird deutlich, dass Innovationen blockiert werden, nehmen diese Überzeugungen überhand. Für resignative Antworttendenzen sind altersspezifisch Unterschiede festzumachen. Die beteiligten Senior/-innen (über 60 Jahre) antworten einheitlich resignativer als die anderen Altersgruppen. Die Konsequenz ist, dass dem Staat und der Wirtschaft die Verantwortung für Veränderungen zugeschrieben wird. Resignation lässt sich, wenn auch nicht so ausgeprägt, auch bei jüngeren Workshopeteilnehmer/-innen beobachten. Von ihnen wird über negative Erfahrungen, z.B. mit Anwohner/-innen oder mit Bürger/-innen, die ihr Wort nicht gehalten haben, berichtet. Dies belegen Äußerungen im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen. Diese Erfahrungen sind aber nicht an die Forderung nach restriktiven Maßnahmen, die von staatlicher Seite umgesetzt werden sollen, gekoppelt. Hilflosigkeit und Unmut basieren hier auf fehlgeschlagenem Engagement für eine Sache, vermutlich im Rahmen von Bürgerinitiativen. Der Unmut bezieht sich auf Bürger/-innen, die ihr Wort nicht halten oder eine ‚gute Sache‘ nicht unterstützen. Bourdieu (1982/87) spricht diesbezüglich von Kohorteneffekten. Die Aussichtslosigkeit, die in den Beiträgen der Senior/-innen zum Tragen kommt, ist demnach auf Hilflosigkeitserfahrungen (vgl. dazu Seligmann 1975) der Kriegsgeneration zurückzuführen. Der Theorie gemäß überträgt sich die Hilflosigkeitserfahrung hier auch auf das Kontrollerleben im Straßenraum. Bezugnehmend auf den in diesem Kapitel entfalteten Abschnitt über die ‚Steuerungsfähigkeit des Staates‘, dienen staatliche Maßnahmen heute nicht mehr der Orientierung. Dies verstärkt Hilflosigkeitseffekte. Während die beteiligten Senior/-innen ambivalent gegenüber staatlichen Regeln sind und sich gleichzeitig über normabweichendes Verhalten ärgern, reagiert die andere Gruppe der Resignierten hilflos gegenüber Bürger/-innen. An dieser Stelle tritt m.E. ein anderer Kohorteneffekt zu Tage. Die Resignation resultiert aus negativen Erfahrungen in Bürgerinitiativen, die nicht auf staatliche Maßnahmen gerichtet ist.

Für den Umgang zwischen Bürger/-innen ist diesbezüglich noch ein weiteres Ergebnis von Bedeutung. In allen Workshops wird in Frage gestellt, ob Bürger/-innen Einfluss auf das Verhalten ihrer Mitbürger/-innen haben. Regelüberschreitungen wie sie zwischen Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg existieren oder zwischen Hundebesitzern und jenen, die nicht in die Exkremente der Hunde treten möchten, können durch Kommunikation nicht behoben werden. Eine Aussage dazu im Workshop der Stadt- und Verkehrsteilnehmer/-innen ist charakteristisch für alle Workshops:

W5/1033: M 2: Und man kann überhaupt keinen Bürger mehr ansprechen auf irgendwie etwas. Man kriegt sowieso immer dumme Antworten // ja // fast immer.

Dieses Ergebnis fügt sich in die Struktur der vorliegenden Ergebnisse nahtlos ein. In der Lösungsphase werden verschiedene harmonische Straßenbilder von den Teilnehmer/-innen konstruiert. Die Koexistenz verschiedener Mobilitätsgruppen miteinander wird hier verwirklicht. Diese friedliche Koexistenz gilt für

die kleine Gemeinschaft der Anwohner/-innen einer Straße. In dieses Bild passt nicht, Konflikte zwischen Bürger/-innen auszutragen. Dementsprechend lehnen die Bürger/-innen es auch meist ab, soziale Kontrolle auszuüben. Wenn Bürger/-innen sich gegenseitig kritisieren sollen, ruft dies negative Assoziationen hervor. Es entstehen Bilder von unzufriedenen Nachbarn, die sich in das Leben anderer zu Unrecht einmischen. Auch im Workshop der Stadt- und Verkehrsplaner/-innen berichtet ein Teilnehmer von solchen Abläufen. Positive Formen von sozialer Kontrolle, die mit einer angemessenen Form, Kritik zu üben, einhergeht, ist für die Befragten nur in wenigen Fällen vorstellbar. Dieses Ergebnis zeigt sich auch in der Gruppendynamik. Die Teilnehmer/-innen tragen Meinungsverschiedenheiten nur in wenigen Fällen aus. Es ist zu vermuten, dass die Bereitschaft, Meinungsverschiedenheiten auszutragen nur dann gegeben ist, wenn zentrale Werte verletzt bzw. wenn durch diese Haltung das persönliche Grundverständnis verrückt wird. Die Schwierigkeit zwischen unzulässiger Einmischung und berechtigter Kritik zu unterscheiden und diese auch zu vertreten, spiegelt den Bedarf wider, Konfliktfähigkeit zu erlernen. Auch bezüglich der Fremdenfeindlichkeit, die oftmals Gewalt zur Folge hat, wird derzeit die Beförderung von Konfliktfähigkeit und Zivilcourage diskutiert. Konsequenzen, die aus den Ergebnissen in der vorliegende Untersuchung für Partizipationsprozesse resultieren, werden im folgenden Fazit ausgeführt.

9.7.2 Fazit - Kontrollerleben

Die Etablierung einer funktionalen Einstellung gegenüber dem Staat wird insbesondere von Dubiel (1991) als auch von den Kommunitaristen hervorgehoben. Dies wird in Zusammenhang mit dem Fehlen von Werten in einer Gemeinschaft gleichgesetzt. In der vorliegenden Untersuchung ist diese funktionale Einstellung in Teilen nachweisbar. Allerdings beruht die fehlende Akzeptanz nicht auf Einseitigkeit, sondern auf Gegenseitigkeit. Zudem lassen sich Störungen in der Kommunikation zwischen Bürger/-innen belegen. Für die Stadt- und Verkehrsplaner/-innen ist ähnliches nachzuweisen. Auch von ihnen werden in Teilen die Bedürfnisse der Bürger/-innen nicht ernst genommen. Am Workshop 5 beteiligten sich Vertreter/-innen von Nicht-Regierungsorganisationen, deren Konzept auf einer kritischen Haltung und auf der Beförderung von Strukturveränderungen im Straßenraum liegt. Die Kritik am Verhalten der Bürger/-innen wird in den Grundzügen aber auch von diesen geteilt. Sie äußert sich in fehlender Akzeptanz, die u.a. auf Frustrationserfahrungen beruht.

Die Befragten aller Workshops berichten von negativen Erfahrung mit anderen Bürger/-innen. Sie stellen in der Lösungsphase der Untersuchung auch fest, wie schwierig die Unterbringung von Pkws ist. Auch die Grenzen, das Verhalten anderer Bürger/-innen zu beeinflussen, z.B. Hundbesitzer oder zu schnell fahrende Autofahrer/-innen zu steuern, werden in der Untersuchung anschaulich. Anhand dieser Beispiele wird der allgemein angenommene Werteverlust, der in der vorliegenden Arbeit auf der Basis der Ausführungen von Dubiel (1991) nachvollzogen wurde, anschaulich. Ferner zeigt sich, dass sich Klagen über fehlende Werte mit Frustrationserfahrungen vermengen. Diese Frustrationserfahrungen gründen auch auf der fehlenden Kontrolle über die Handlung anderer Bürger/-innen. Während in nahen Beziehungen, beispielsweise wenn Pflanzen über den Gartenzaun wachsen, noch in Maßen Kontrolle

erlebt wird, ist ein Kontrollverlust im öffentlichen Raum zu verzeichnen. Konflikterfahrungen mit Nachbar/-innen bzw. dem nahem Bezugfeld werden nur in Ausnahmefällen thematisiert. Stattdessen werden anonyme Täter, die gelbe Säcke vor der Haustüre abstellen oder mit dem Fahrrad zu schnell auf dem Gehweg fahren, als Begründung für fehlende Handlungskompetenz herangezogen. Vermutlich spielt in diese Handlungsunfähigkeit auch der von Rawls angenommene Grundwert der Freiheit hinein. Die Freiheit anderer soll demnach nur so weit wie nötig eingeschränkt werden. Vermutlich spielen aber auch Ängste vor verbaler oder manifester Aggression sowie vor sozialer Ausgrenzung eine Rolle, wenn die Befragten meinen, sie könnten nichts tun.

Der Einordnung der Ergebnisse, die über die wahrgenommene Kontrolle der Befragten herausgearbeitet wurden, ist zu entnehmen, dass die Dynamik in einer Gruppe entscheidend für das Ergebnis ist. Werden die Bedenken einzelner nicht ausreichend wertgeschätzt, ist zu vermuten, dass die Maßnahmen von jenen, die sich übersehen fühlen, auch nicht akzeptiert werden.

Durch die Arbeit am Modell konnten die Diskrepanz zwischen ‚Viel- und Wenigrednern‘ aufgehoben werden, weil verbal zurückhaltende Personen meist am Modell tätig wurden. Für die Umsetzung von Nachhaltigkeit in partizipativen Verfahren ist festzuhalten, dass sich im Kommunikationsprozess schon Verteilungskonflikte abbilden. Die Verteilung der Redebeiträge in den Workshops erfolgte m.E. nicht zufällig. Aspekte von Ungleichheit, die, wie in dieser Untersuchung über ‚Verteilungskonflikte im Straßenraum‘ in Kommunikationsprozessen wirksam werden, wurden bereits in vorher beschriebenen Abschnitten z.B. ‚Ebenen von Ungleichheit etc.‘ ausgeführt. Auch an dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass entsprechende Konsequenzen für die Moderation aus dem Wissen über Hilflosigkeitserfahrungen resultieren. Wenn Fairness in partizipativen Prozessen eine Rolle spielen soll, sind demnach entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. In solchen oder ähnlichen Workshops ist die nicht thematisierte Angst vor Aggressionen oder Ablehnung zentral.

Durch die Arbeit am gegenständlichen Modell ist es einigen Beteiligten der Untersuchung möglich, ihre Beiträge auf einfache Weise einzubringen. In den Workshops zeichnete sich eine Tendenz jener ab, die am Straßenmodell handelten und jener, die sprachen. Tendenziell fiel es weiblichen Befragten leichter, am Modell zu agieren als männlichen. Inwiefern der Zugang zu erlebnisorientierten Methoden - wie der Untersuchung am Straßenmodell - geschlechtsspezifisch differiert, ist in weiteren Untersuchungen zu überprüfen.

Die Arbeit am gegenständlichen Straßenmodell beinhaltet die Möglichkeit, zwischen Wort und Tat zu wählen oder beide Zugangsweisen zu nutzen. Diese Option ist m.E. für die Entwicklung von Nachhaltigkeitszielen und Strategien für die Umsetzung von zentraler Bedeutung. Differenzierte Umgangsweisen für den Einsatz des Straßenmodells sind allerdings von der Zielgruppe abhängig. Beispielsweise störten in manchen Workshops die Handlungsaufforderungen, das Gesagte am Straßenmodell zu demonstrieren den Untersuchungsprozess. Dennoch diente in der Gruppendiskussion das Modell als Referenzebene. Für folgende Arbeiten kann abgewogen werden, ob Personen stellvertretend die Wortbeiträge

ge ins Modell integrieren, wenn solche Hemmungen im Gruppenprozess ersichtlich werden. An dieser Stelle müssen weitere Erfahrung mit diesem Erhebungsinstrument gesammelt werden, um zielgruppenspezifische Kenntnisse in weitere Arbeiten einzubeziehen. Nicht von allen Personen konnte die Umsetzung des Gesagten am Modell gefordert werden.

9 Schlussbetrachtung

Der Rückbezug der Ergebnisse über ‚Verteilungskonflikte im öffentlichen Straßenraum‘ auf die Theorie bringt Erkenntnisse auf sehr differenzierten Ebenen. Theorien der Psychologie, der Soziologie und der Politischen Philosophie dienen der Einordnung der Ergebnisse. Dieses interdisziplinäre Vorgehen stellt eine Erweiterung der individualistischen Sicht, wie sie in der Psychologie vorgenommen wird, dar. Zusammenhänge zwischen den Gerechtigkeitsurteilen von Bürger/-innen, verantwortlichen Planern und Nicht-Regierungsorganisationen werden transparent. Es wird deutlich, dass gesellschaftlich geltende Gerechtigkeitsmuster sich in individuellen Urteilen und Handlungen abbilden. Von daher ist es m.E. notwendig, Forschungen, die diese Verbindungen berücksichtigen, zu befördern.

Ergebnis der vorliegenden Studie ist, dass ein Zusammenhang besteht zwischen gewünschtem Verteilungsergebnis und dem Prozess der Kommunikation. Denjenigen, die im Straßenraum nach sozio-ökonomischen Gesichtspunkten sozusagen ‚oben schwimmen‘, fehlt Empathie, die Sorge jener zu berücksichtigen, die sich auf dem Grund befinden. Empathie und Anerkennung werden dagegen den Gruppen, die von allen als ‚schwache Mitglieder‘ der Gesellschaft akzeptiert werden (wie Kinder und bestimmte Handicap-Gruppen) entgegengebracht. Bezüglich dieses Ergebnisses wird die Frage, die sowohl in der Psychologie als auch in der politischen Philosophie gestellt wird, nämlich ob Handeln sich an der Verwirklichung der eigenen Interessen oder an der Fürsorge für andere orientiert, m.E. obsolet. Im Einsatz für ‚andere‘ bzw. für ‚Schwache‘ sind beispielsweise die Eigeninteressen der Befragten in der Untersuchung nicht transparent. Daraus resultieren langwierige und brüchige Argumentationen. Um Nachhaltigkeit zu befördern, wäre es daher wichtig, die Akteursgruppen zu motivieren, ihre Eigeninteressen vorzutragen. Erst durch das Herausarbeiten unterschiedlicher Eigeninteressen wird unterstützt, dass tatsächlich Verantwortung übernommen wird und Güter geteilt werden.

In Partizipationsprozessen werden in der Regel verschiedene Interessengruppen beteiligt, um zu sichern, dass alle Anliegen berücksichtigt werden. Dem Ergebnis der vorliegenden Studie zur Folge reicht die *Beteiligung* an den Prozessen nicht aus. Erstens fehlt es einigen Benachteiligten an der erforderlichen Durchsetzungskraft und zweitens bildet die Ambivalenz, die mit der Formulierung der eigenen ‚Schwäche‘ bzw. Benachteiligung verbunden ist, möglicherweise ein Hindernis bei der Formulierung derselben. Gleichzeitig kann die Anwesenheit der genannten Gruppen sogar als Alibi für Maßnahmen dienen, die ihre Bedürfnisse übersehen. Damit wird der Sinn von Partizipationsprozessen, die als gerecht erlebte Verteilungen befördern wollen, zweifelhaft. Auf der individuellen Ebene kann dies Resignation befördern. Auf der strukturellen Ebene kann Ungleichheit festgeschrieben werden.

Für Planungen, die mit dem Anspruch aufgestellt werden, sich Verteilungsgerechtigkeit im Straßenraum anzunähern, ist es daher notwendig, mit Perspektivwechseln zu arbeiten. Diese dienen der Entwicklung von Empathiefähigkeit. Derartige Perspektivwechsel sind m.E. auf verschiedenen Akteursebenen, aber insbesondere auf der Ebene derjenigen, die in der Verantwortung stehen, Entscheidungen zu treffen, zu

befördern. Die Arbeit mit dem ‚gegenständlichen Straßenmodell‘ ist ein Ansatzpunkt, der diesen Perspektivwechsel ermöglicht, den zu ergänzen es sich lohnt.

Literatur

- Achnitz, C. (1994): Bausteine für kinderfreundliche Stadtquartiere. Eine umweltpsychologische Expertise. In: D.W. Timp; R. Günther (Hrsg.): Umwelt Psychologische Mitteilungen. Bericht 2/94, 1-12.
- Adams, J.S. (1963): Towards an understanding of inequity. *Journal of Abnormal and Social Psychology*. 1963, 422-436.
- Adams, J.S. (1965): Inequity in social exchange. In: L. Berkowitz (Hrsg.): *Advances in experimental social psychology*. Vol 2., New York.
- AG 4 "Nachhaltiges Quartier" (Hrsg.) (1998): Wege zur Neustadt von morgen. Lokale Agenda 21. Arbeitsmaterialien. Mit Unterstützung des Senators für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung. Freie Hansestadt Bremen, 3. Aufl., Bremen.
- Agenda 21 (1992): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro, Dokumente. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.). Bonn.
- Ajzen, I. (1985): From intentions to actions: A theory of planned behavior. In: J. Kuhl/J. Beckmann (Hrsg.): *Action-control: From cognition to behavior*. Heidelberg, 11-39.
- Ajzen, I. (1988): *Attitudes, Personality and Behavior*. Chicago.
- Ajzen, I. (1991): The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I./Fishbein, M. (1980): *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs.
- Albs, B. (1998): Ein Beitrag zur Messung moralischer Emotionen: Das State-Trait-Schuldgefühle-Ausdrucksinventar. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): *Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekt im menschlichen Verhalten*. Weinheim, München, 163-172.
- Anger, H. (1969): Befragung und Erhebung. In: *Handbuch der Psychologie (Sozialpsychologie)*, 7. Bd 1. Halbband. Göttingen, 567-618.
- Apel, D.; Lehmbruck, M. (1990): Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und -bewirtschaftung. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Berlin.
- Apel, D. et al. (1995): Möglichkeiten zur Steuerung des Flächenverbrauchs und der Verkehrsentwicklung. Deutsches Institut für Urbanistik. Zwischenbericht. Berlin.
- Apel, K.-O. (1988): *Diskurs und Verantwortung. Das Problem des Übergangs zur postkonventionellen Moral*. Frankfurt/Main.

- Aquino von, T. (1935): Summe der Theologie. Bd. 2: Die sittliche Weltordnung. Leipzig.
- Arcury, T.A. (1990): Environmental attitude and environmental knowledge. *Human Organization*, 49 (4), 300-304.
- Arias, E.; Eden, H.; Fischer, G. (1997): Enhancing Communication, Facilitating Shared Understanding, and Creating Better Artifacts by Integrating Physical and Computational Media for Design. In: Tagungsband: Proceedings of the DIS (Designing Interactive Systems). Amsterdam, NL.
- Auhagen, A.E. (1994): Zur Sozialpsychologie der Verantwortung. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 25 (3), 238-247.
- Austin, J. (1969): *How to Do Things with Words*. Cambridge.
- Bamberg S./Lüdemann C. (1996): Eine Überprüfung der Theorie des geplanten Verhaltens in zwei Wahlsituationen mit dichotomen Alternativen: Rad vs. PKW und Container vs. Hausmüll. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 32 - 46.
- Bamberg, S./Schmidt, P. (1999): Die Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen. In: *Umweltpsychologie*, Jg. 3, Heft 2, 1999, 24-31.
- Barker, R. (1968): *Ecological psychology*. Stanford.
- Baumgart, S. [Bearb.] (1996): *Frauengerechte Stadtplanung*. Bonn.
- Bauriedl, Th. (1988): Der Kampf gegen die Abhängigkeit macht abhängig. In: Bauriedel: *Das Leben riskieren. Psychoanalytische Perspektive des politischen Widerstands*. München.
- Bauriedel, T. (1989): Spaltbares Bewußtsein. In: H.-J. Wirth (Hrsg.): *Nach Tschernobyl*. Frankfurt/M., 162-181.
- Bayertz, K. (1994): Praktische Philosophie als angewandte Ethik. In: K. Bayertz: *Praktische Philosophie. Grundorientierungen angewandter Ethik*. Reinbek bei Hamburg, 7-47.
- Bechmann, G. (1993): Risiko - ein neues Forschungsfeld. In: G. Bechmann (Hrsg.): *Risiko und Gesellschaft. Grundlagen und Ergebnisse interdisziplinärer Risikoforschung (VII-XXIX)*. Opladen.
- Beck, J.; Wellershoff, H. (1989): *Sinneswandel: Die Sinne und die Dinge im Unterricht*. Frankfurt a.M.
- Beck, U. (1986): *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt/M.
- Beck, U. (1991): Die Soziologie und die ökologische Frage. *Berliner Journal für Soziologie*, 3, 331-341.
- Beck, U./Beck-Gernsheim, E. (1990): *Das ganz normale Chaos der Liebe*. Frankfurt/M.
- Beck, U./Giddens, A./Lash S. (1996): *Reflexive Modernisierung*. Frankfurt/M.
- Beck, U./Sopp, P. (1997): Individualisierung und Integration - Versuch einer Problemskizze. In: U. Beck/P. Sopp: *Individualisierung und Integration - Neue Konfliktlinien und neuer Integrationsmodus?* Opladen, 10-19.

- Becker, B. (1998): Die Akzentuierungsmöglichkeiten leiblicher Subjekte. In: I. Rügge/B. Robben/E. Hornecker/F.W. Bruns (Hrsg.): Arbeiten und Begreifen: Neue Mensch-Maschine-Schnittstelle. Münster, 29-40.
- Becker, R. (1998): Verantwortlichkeits- und Wertekonflikte bei der Verkehrsmittelwahl. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: Zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekt im menschlichen Verhalten. Weinheim, München, 133-147.
- Benhabib, S. (1986): The generalized and the concrete other: The Kohlberg-Gilligan controversy and feminist theory. In: Praxis International, 5. Jg./86, 402-424.
- Benhabib, S. (1989): Der verallgemeinerte und der konkrete Andere. Ansätze zu einer feministischen Moraltheorie. In: E. List/H. Studer (Hrsg.): Denkverhältnisse. Feminismus und Kritik. Frankfurt/M., 454-487.
- Berger, P.A. (1990): Ungleichheitsphasen. Stabilität und Instabilität als Aspekte ungleicher Lebensphasen. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 319-350.
- Berger, P.A./Hradil, S. (1990): Die Modernisierung sozialer Ungleichheit - und die neuen Konturen ihrer Erforschung. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 3-26.
- Bergmann, E.; Gatzweiler, H.-G.; Güttler, H.; Lutter, H.; Renner, M.; Wiegandt, C.-C. (1996): Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderung an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. In: Informationen zur Raumentwicklung: Heft 2/3, 71-97.
- Bernds, E. (1994): Naturbewußtsein im Alltag. Unveröffentlichte Diplomarbeit mit empirischem Anteil. Bremen.
- Bernds, E. (1998): Mensch-Natur_Mensch-Maschine_Einheit? In: I. Rügge/B. Robben/E.Hornecker/F. W. Bruns (Hrsg.): Arbeiten und Begreifen: Neue Mensch-Maschine-Schnittstelle. Münster, 41-50.
- Bertram, H./Dannenbeck, C. (1990): Pluralisierung von Lebenslagen und Individualisierung von Lebensverläufen. Zur Theorie und Empirie regionaler Diparitäten in der Bundesrepublik Duetschland. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 207-231.
- Bien, G. (1994): Grundpositionen der antiken Ethik. In: H. Hastedt/E. Martens (Hrsg.): Ethik ein Grundkurs. Reinbek bei Hamburg, 50-81.
- Bierbrauer, G. (1982): Gerechtigkeit und Fairness in Verfahren. In: E. Blankenburg et al. (Hrsg.): Alternativen in der Ziviljustiz. Köln, 317-327.
- Bierhoff, H.W. (1998): Sozialpsychologie. Ein Lehrbuch. 4., erw. Aufl., Stuttgart, Berlin, Köln.

- Bierhoff, H.W./Montada, L. (Hrsg.) (1988): Altruismus. Bedingungen der Hilfsbereitschaft. Göttingen, Toronto, Zürich.
- Biesecker, A. (1996): Kooperation, Netzwerk, Selbstorganisation - Prinzipien für eine faire und vorsorgende Ökonomie. In: A. Biesecker/K. Grenzdörfer (Hrsg.): Kooperation, Netzwerk, Selbstorganisation. Elemente demokratischen Wirtschaftens. Pfaffenweiler, 9-21.
- Billig, A. (1994): Ermittlung des ökologischen Problembewußtseins der Bevölkerung. Umweltbundesamt (Hrsg.). Berlin.
- Birnbacher, D. (1988): Verantwortung für zukünftige Generationen. Stuttgart.
- Bischof, N. (1980): On the phylogeny of human morality. In: G.S. Stent (Hrsg.): Morality as a biological phenomenon. Berkley, 48-66.
- Blasius, J. (1993): Gentrification und Lebensstile. Wiesbaden.
- Bodzenta, E. (1993): Plätze für Menschen: Sozialer Bedarf in Wohnungs-, Siedlungs- und Stadtplanung. Wien, Köln, Weimar.
- Bogun, R. (2000): Was heißt Umweltbewußtsein? Gemeinsamkeiten und Differenzen im Verständnis eines umstrittenen Forschungsgegenstands. artec-paper Nr. 78, Universität Bremen.
- Böhme, G. (1992): Natürliche Natur. Über Natur im Zeitalter ihrer technischen Reproduzierbarkeit. Frankfurt/M.
- Böhme, G. (1993): Natur - ein Thema für die Psychologie? In: H.-J. Seel/R. Sichler/B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen, 27-40.
- Böhme, G. (1997): Einführung in die Philosophie – Weltweisheit Lebensform Wissenschaft. stw, FfM
- Bohnsack, R. (1999): Rekonstruktive Sozialforschung: Einführung in die Methodologie und Praxis qualitativer Forschung. Opladen.
- Bolte, K.M. (1990): Strukturtypen sozialer Ungleichheit. Soziale Ungleichheit in der Bundesrepublik Deutschland im historischen Vergleich. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 27-50.
- Bornkamm, H. (1942): Iustitia die in der Scholastik und bei Luther. In: Archiv für Reformationgeschichte, 39. Jg., 1-46.
- Bortz, J./Döring, N. (1995): Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler. Berlin.
- Bourdieu, P. (1982/87): Die feinen Unterschiede. Zur Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/M.
- Bourdieu, P. (1990): Die biographische Illusion. In: BIOS 3, 1990, Heft 1, 75-81.

- Bourdieu, P./Passeron, J.-C. (1971): Die Illusion der Chancengleichheit: Untersuchungen zur Soziologie des Bildungswesens am Beispiel Frankreich. Stuttgart.
- Bracht, G.H.; Glass, G.V. (1968): The external validity of experiments. *American Educational Research Journal* 5, 437-474.
- Brand, K.-W. (Hrsg.) (1996): Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie. Opladen.
- Brand, K.-W. (Hrsg.) (1998): Soziologie und Natur. Theoretische Perspektiven. Opladen.
- Brand, K.-W./Poferl, A./Schilling, K. (1998): Umweltmentalitäten. Wie wir die Umweltthematik in unser Alltagsleben integrieren. In: G. Haan, de/U. Kuckartz (Hrsg.) (1998): Umweltbildung und Umweltbewußtsein. Forschungsperspektiven im Kontext nachhaltiger Entwicklung. Opladen, 39-68.
- Brauer, V. (1999): Gegenständliche Benutzungsschnittstellen für die Mensch-Computer-Interaktion. Dissertation am FB 3 der Universität Bremen, September 1999
- Brehm, J.W. (1972): Responses to loss of freedom. A theory of psychological reactance. Morristown.
- Brumlik, M./Brunkhorst H. (Hrsg.) (1993): Gemeinschaft und Gerechtigkeit. Frankfurt/M., New York.
- Brundtland-Report (1987): Our common future. Oxford.
- Brunswik, E. (1943): Organismic achievement and environmental probability. *Psychological Review* 50, 255-272.
- Buchen, J./Buchholz, K./ Hoffmann, E./ Hofmeister, S./Kutzner, R./Olbrich, R./Rüth van, P. (Hrsg.) (1994): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektive. Bielefeld.
- BUND/Misereor (Hrsg.) (1996): Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung. Basel/Boston/Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (1996): Umweltbewußtsein in Deutschland. Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (1998): Umweltbewußtsein in Deutschland 1998. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2000): Umweltbewusstsein in Deutschland 2000. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- Burwitz, H.; Koch, H.; Krämer-Badoni, T. (1992): Leben ohne Auto. Neue Perspektive für eine menschliche Stadt. Reinbek bei Hamburg.
- Callon, M.; Latour, B. (1992): Don't Throw the Baby Out With the Bath School! A Reply to Collins and Yearley. In: A. Pickering (Hrsg.): Science as Practice and Culture. Chicago, 343-368

- Chomsky, N. (1973): Aspekte der Syntax-Theorie. Frankfurt/M.
- Claus, F./Wiedemann, P. (Hrsg.) (1994): Umweltkonflikte. Vermittlungsverfahren zu ihrer Lösung. Taunusstein.
- Colby, A./Kohlberg, L. u.a. (1987): The measurement of moral judgement, 2 Bd. Cambridge.
- Corsten, M./Lempert, W. (1992): Moralische Dimensionen der Arbeitsphäre. Literaturbericht, Fallstudien und Bedingungsanalysen zum betrieblichen und beruflichen Handeln und Lernen. Materialien aus der Bildungsforschung Nr. 42. Max-Planck-Institut, Berlin.
- Cramer, F. (1989): Chaos und Ordnung. Die komplexe Struktur des Lebendigen. 2. Aufl., Stuttgart.
- Crosby, N. (1995): Citizen Juries: One Solution for Difficult Environmental Questions. In: O. Renn/T. Webler/P. Wiedemann (Hrsg.): Competence and Fairness in Citizen Participation. Dordrecht, 157-174.
- Crosby, N./Kelly, J.M./Schaefer, P. (1986): Citizen Panels: A New Approach to Citizen Participation. In: Public Administration Review, Nr. 46, 170-178.
- Dahlke, K. (1997): Wenn der Körper verrückt wird - oder: Wann ist eine Rede normal? Überlegungen zu einem heimlichen Ideal wissenschaftlicher Rede. In: ZfPP, 5. Jg., Nr.3+4, 445-471.
- Dahmer, H.-J. (1994): Dominiert das Planungswissen das Erfahrungswissen? Hans-Böckler-Stiftung, Manuskripte 160.
- Dangschat, J.S. (1991): Gentrification - Indikator und Folge globaler ökonomischer Umgestaltung, des sozialen Wandels, politischer Handlungen und von Verschiebungen auf dem Wohnungsmarkt in innenstadtnahen Wohngebieten. Unveröffentlichte Habilitationsschrift. Hamburg.
- Dangschat, J.S. (1994): Segregation - Lebensstile im Konflikt, soziale Ungleichheiten und räumliche Disparitäten. In: J.S. Dangschat/J. Blasius (Hrsg.): Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden. Opladen, 426-445.
- Dangschat, J.S. (1996): Der Lebensstilansatz - Geordnete Beliebigkeit? Thesenpapier des Workshops "Anschaulichkeit und Überschaubarkeit als Determinanten von Umwelthandeln". Universität Bremen, 14.-15. Juni 96.
- Day, P.; Diekmann, A. (1995) Stadtqualität - nicht nur für junge Gesunde. In: A.G. Keul (Hrsg.): Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven. Weinheim, 198-231.
- Der Bundesminister für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit (1990): Das neue Kinder- und Jugendhilfegesetz . Bonn.
- Der Senator für Bauwesen der freien Hansestadt Bremen (Hrsg.): Integrative Verkehrsplanung. Ergebnisse der Szenarien. Bremen.

- Deutsches Kinderhilfswerk e.V. Berlin, Der Senator für Frauen, Gesundheit, Jugend, Soziales und Umweltschutz (1997): Spiel Räume schaffen. Wer wachsen soll, braucht Platz. Ausgabe 1997. Bremen.
- Die Polizei im Lande Bremen (1998): Sagen Sie uns Ihre Meinung! Zwischenbericht zur Bürgerbefragung, 13 f. und 23.
- DIE ZEIT (1995): Das rechte Maß. Ohne Eingriffe in die Natur geht es nicht: Fünf Regeln für nachhaltiges Wirtschaften. Nr. 42, 13.10.1995, 28.
- Diekmann, A. (1995): Umweltbewußtsein und Anreizstruktur, ökonomische Anreize und Umweltverhalten. In: A. Diekmann/A. Franzen (Hrsg.): Kooperatives Umwelthandeln. Zürich.
- Diekmann, A. (1996): Homo Ökonomicus. Anwendungen und Probleme der Theorie rationalen Handelns im Umweltbereich. In: KZfSS, Sonderheft 36, Jg. 48, 1996, 89-118.
- Diekmann, A./Preisendörfer, P. (1992): Persönliches Umweltverhalten. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Bern, 44 (2), 226-251.
- Diekmann, A.; Preisendörfer, P. (1992): Persönliches Umweltverhalten. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Bern, 44 (2), 226-251.
- Diekmann, H./Springer, A. (Hrsg.) (1988): Weltzerstörung - Selbstzerstörung. Olten.
- Dienel, P.C. (1978): Die Planungszelle. Opladen.
- Döbert, R. (1996): § 218 vor dem Bundesverfassungsgericht. Verfahrenstheoretische Überlegungen zur sozialen Integration. In: W. van den Daele/F. Neidhardt (Hrsg.): Kommunikation und Entscheidung. Politische Funktionen öffentlicher Meinungsbildung und diskursiver Verfahren. WZB Jahrbuch 1996. Berlin, 327-367.
- Döbert, R./Nunner-Winkler, G. (1986): Wertewandel und Moral. In: H. Bertram (Hrsg.): Gesellschaftlicher Zwang und moralische Autonomie. Frankfurt/M., 289-321.
- Dollase, R. (1998): Lokale Agenda 21 und die Prinzipien des sozialen Zusammenlebens oder: Der Abschied vom Egotrip. Vortrag im Kreishaus Gütersloh vom 18.03.1998. Diktierte Nachschrift eines freien Vortrages nach Stichworten. Abteilung Psychologie und "Institut für Interdisziplinäre Konflikt- und Gewaltforschung", Universität Bielefeld.
- Dollase, R. (1999): Die Rolle der Psychologie im Umweltschutz: Außenseiter, Pausenc clown oder tragende Disziplin? In: Rundbrief der Initiative Psychologie im Umweltschutz e.V., Nr. 9. 1999, 24-29.
- Dollase, R. (1999a): Die Zukunft der Natur- und Umweltschutzbewegung. In: Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz im Kreis Gütersloh e.V.: 25 Jahre GNU. Grußworte und Festvortrag zum Jubiläum am 18.09.1998. Rundbrief 1/99, 15-33.

- Dörner, D. (1985): Verhalten, Denken, Emotionen. In: L.H. Eckensberger/E.-D. Lantermann (Hrsg.): Emotionen und Reflexivität. München, 157-181.
- Doerner, D. (1999): Bauplan für eine Seele. 1. Aufl. Reinbek bei Hamburg.
- Dorsch, F. (Hrsg.) (1987): Psychologisches Wörterbuch. 11., erg. Aufl.. Bern, Stuttgart, Toronto.
- Dubiel, H. (1991): Die Ökologie der gesellschaftlichen Moral. In: St. Müller-Doohm (Hrsg.): Jenseits der Utopie. Frankfurt/M., 123-137.
- Dunlap, R.E./Mertig, A.G. (1996): Weltweites Umweltbewußtsein. Eine Herausforderung für die sozialwissenschaftliche Theorie. In: A. Diekmann/C.C. Jaeger (Hrsg.): Umweltsoziologie. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderband 36/1996, 193-218.
- Dworkin, R. (1987): What is Equality? Part III. In: Iowa Law Review, 15-22.
- Eckensberger, L.H. (1995). Auf der Suche nach den (verlorenen?) Universalien hinter den Kulturstandards. In: A. Thomas (Hrsg.): Psychologie interkulturellen Handelns. Göttingen, 165-197.
- Eckensberger, L.H./Breit, H./Döring, T. (1999): Ethik und Barriere in umweltbezogenen Entscheidungen: Eine entwicklungspsychologische Perspektive. In: V. Linneweber/E. Kals (Hrsg.): Umweltgerechtes Handeln. Barrieren und Brücken. Berlin, Heidelberg, New York, 165-190.
- Eckensberger, L.H./Burghard, P. (1986): Zur Beziehung zwischen Struktur und Inhalt in der Entwicklung des moralischen Urteils aus handlungstheoretischer Sicht. Arbeiten der Fachrichtung Psychologie Nr. 77. Universität des Saarlandes, Saarbrücken.
- Eckensberger, L.H./Kern, E. (1986): Öko-ethisches Denken. Ein Versuch, aus philosophischen Begründungen Kategorien für eine entwicklungspsychologische Studie zu gewinnen. Arbeiten der Fachrichtung Psychologie, Nr. 104. Universität des Saarlandes, Saarbrücken.
- Eckensberger, L.H./Reinshagen, H. (1980): Kohlbergs Stufentheorie der Entwicklung des Moralischen Urteils: Ein Versuch ihrer Reinterpretation im Bezugsrahmen handlungstheoretischer Konzepte. In: L.H. Eckensberger/R.K. Silbereisen (Hrsg.): Entwicklungen sozialer Kognitionen: Modelle, Theorien, Methoden, Anwendungen. Stuttgart, 65-131.
- Eckensberger, L.H./Sieloff, U./Kasper, E./Schirk, S./Nieder, A. (1992): Psychologische Analyse eines Ökonomie-Ökologie-Konflikts in einer saarländischen Region: Kohlekraftwerk Bexbach. In: K. Pawlik/K. Stapf (Hrsg.): Umwelt und Verhalten. Bern, 145-168.
- Elster, J. (1992): Local Justice. How Institutions allocate scarce Goods and necessary Burdens. New York.
- Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1993): Verantwortung für die Zukunft - Wege zum nachhaltigen Umgang mit Stoff- und Materialströmen. Bonn.

- Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1994): Die Industriegesellschaft gestalten - Perspektiven für einen nachhaltigen Umgang mit Stoff- und Materialströmen. Bonn.
- Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1995): Mehr Zukunft für die Erde: Nachhaltige Energiepolitik für dauerhaften Klimaschutz. Schlußbericht der Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" des 12. Deutschen Bundestages. Bonn.
- Epp, A. (1998): Divergierende Konzepte von "Verfahrensgerechtigkeit". Eine Kritik der Procedural Justice Forschung. Veröffentlichung der Abteilung Normbildung und Umwelt des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. FS II 98-302. Berlin.
- Erikson, E. H. (1968): Identity, youth and crisis. New York.
- Erikson, E. H. (1968): Identitiy, youth and crisis. New York.
- Ernst, A. (1997): Ökologisch-soziale Dilemmata. Weinheim.
- Ernst, A./Spada, H. (1993): Bis zum bitteren Ende? In: J. Schahn/T. Giesinger (Hrsg.): Psychologie für den Umweltschutz. Weinheim, 17-28.
- Ernst, A./Spada, H./Nerb, J./Scheuermann, M. (2000): Eine computersimulierte Theorie des Handelns und der Interaktion in einem ökologisch-sozialen Dilemma. Forschungsberichte des Psychologischen Instituts der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Nr. 142. Freiburg.
- Etzioni, A. (1988): The Moral Dimension. Toward a New Economic. New York.
- Etzioni, A. (1996, engl. 1988): Die faire Gesellschaft. Jenseits von Sozialismus und Kapitalismus. Frankfurt/M.
- Feger, H. (1972): Gruppensolidarität und Konflikte. In: Handbuch der Psychologie. Bd. 7/2.
- Festinger, L.A. (1954): A theory of social comparison processes. Human Relations, 1954, 7, 117-140.
- Fietkau, H.-J. (1981): Umweltpsychologie und Umweltkrise. In: H.-J. Fietkau/ D. Görlitz (Hrsg.) Umwelt und Alltag in der Psychologie. Weinheim, 113-135.
- Fietkau, H.-J. (1984): Umweltpsychologie und Umweltkrise. In: H.-J. Fietkau/D. Görlitz (Hrsg.): Umwelt und Alltag in der Psychologie. Weinheim, 113-135.
- Fietkau, H.-J. (1991): Mediationsverfahren im Umweltschutz - Psychologische Ansätze für Forschung und Praxis. Schriftenreihe des Wissenschaftszentrums Berlin, WZB, Berlin.
- Fietkau, H.-J. (1994): Mediationsverfahren im Kreis Neuss. In: F. Claus/P. Wiedemann (Hrsg.): Umweltkonflikte. Vermittlungsverfahren zu ihrer Lösung. Taunusstein, 99-118.
- Fietkau, H.-J./Kessel, H. (1981): Umweltlernen. Königstein/Taunus.

- Fietkau, H. J./Kessel, H. (1984): Umweltbewußtsein – nur ein Schlagwort? In: W. Beer/ G. de Haan (Hrsg.): Ökopädagogik. Weinheim, 34-42.
- Fiorino, D.J. (1990): Citizen Participation and Environmental Risk: A Survey of Institutional Mechanisms. In: Science, Technology & Human Values. 15. Jg. Nr. 2, 226-243.
- Fischer, M. (1995): Stadtplanung aus der Sicht der Ökologischen Psychologie.
- Flade, A. (1993): Homo Mobilis. Verkehr und Mobilität aus umweltpsychologischer Sicht. In: J. Schahn; T. Giesinger (Hrsg.): Psychologie für den Umweltschutz. Weinheim, 123-132.
- Flade, A. (1994): Effekte des Straßenverkehrs auf das Wohnen, In: A. Flade (Hrsg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht. Weinheim, 155-170.
- Flade, A. (1994a): Der Straßenverkehr aus der Sicht von Schulkindern. In: A. Flade (Hrsg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht. Weinheim, 185-194.
- Flade, A. (Hrsg.) (1995): Mobilitätsverhalten. Weinheim.
- Flade, A., Limbourg, M. (Hrsg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen.
- Flade, A. (2000). Emotionale Aspekte räumlicher Mobilität. In: Umweltpsychologie, 4(1), 50-63.
- Flade, A.; Guder, R. (1992): Mobilität und Stadtverkehr aus der Perspektive von Frauen. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt (IWU).
- Flick, U. (1995): Alltagswissen in der Sozialpsychologie. In: U. Flick (Hrsg.): Psychologie des Sozialen. Repräsentation in Wissen und Sprache, 54-77. Reinbek b. Hamburg.
- Foa, E.B./ Foa, U.G.: Resource theory of social exchange. In: J. Thibaut/J.T. Spence/R.C. Carson (Hrsg.): Contemporary topics in social psychology. Morristown.
- Forschungs- und Studienprojekt der Rottendorf-Stiftung (1997): Globale Solidarität - Schritte zu einer neuen Weltkultur. Veröffentlichungen des Forschungs- und Studienprojekts der Rottendorf-Stiftung. München, Stuttgart, Bd. 2.
- Franzen, A./Braun, N. (1995): Umweltverhalten und Rationalität. In: KZFSS, Jg. 47/1995, 231-248.
- Fritz, P./Huber, J./Levi, H.W. (Hrsg.) (1995): Nachhaltigkeit in naturwissenschaftlicher und sozialwissenschaftlicher Perspektive. Stuttgart.
- Fuhrer, U. (Hrsg.) (1995): Ökologisches Handeln als sozialer Prozess = Ecological action as a social process. Basel.

- Fuhrer, U./Wölfling, S. (1997): Von den sozialen Grundlagen des Umweltbewußtseins zum verantwortlichen Umwelthandeln. Die sozialpsychologische Dimension globaler Umweltveränderungen. Bern.
- Fuhrich, M. (1996): Beiträge der ExWoSt-Forschung zur Entwicklung von Strategien nachhaltiger Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung: Heft 2/3, 173-181.
- Garz, D. (1996): Lawrenz Kohlberg zur Einführung. Hamburg.
- Gebhard, U. (1993): Erfahrung von Natur und seelischer Gesundheit. In: H.-J. Seel; R. Sichler; B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch – Natur: zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen, 127-147.
- Geiger, T. (1930): Zur Theorie des Klassenbegriffs und der proletarischen Klasse. In: P. Trappe (Hrsg.): Theodor Geiger. Arbeiten zur Soziologie. Neuwied/Berlin, 206-259.
- Geißler, R. (1987): Soziale Schichtung und Bildungschancen in der Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart.
- Geißler, R. (1990): Entwicklung der Sozialstruktur und Bildungswesen in der Bundesrepublik Deutschland und in der Deutschen Demokratischen Republik. In: O. Anweiler (Hrsg.): Vergleich von Bildung und Erziehung in der Bundesrepublik Deutschland und in der Deutschen Demokratischen Republik. Bonn, 85-114.
- Geißler, R. (1993). Sozialer Umbruch als Modernisierung. In: R. Geißler (Hrsg.): Sozialer Umbruch in Ostdeutschland. Sozialstrukturanalyse Band 2. Opladen, 63-92.
- Geißler, R. (1994): Soziale Schichtung und Lebenschancen in Deutschland. Stuttgart.
- Georg, W. (1998): Soziale Lage und Lebensstil. Eine Typologie. Opladen.
- Gernert, W. (1999): Die Stadt als Lebensraum für alle. In: W. Gernert/ K. Janssen (Hrsg.): Agenda 21 für die Jugend. Bestandsaufnahme, Handlungsfelder, Perspektiven. Neuwied, 48-61.
- Giddens, A. (1988): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt/M., New York.
- Gilligan, C. (1996/84): Die andere Stimme. Lebenskonflikte und Moral der Frau. München.
- Gouldner, A.W. (1960): The norm of reciprocity: A preliminary statement. In: American Sociological Review, 25, 161-178.
- Grau, I. (1997): Ähnlichkeit oder Komplementarität in der Partnerschaft: Wer mit wem? Bielefelder Arbeiten zur Sozialpsychologie. Bielefeld, 182.
- Graumann, D.F. (1994): Verantwortung als soziales Konstrukt. Zeitschrift für Sozialpsychologie, 25 (3), 184-191.

- Graumann, D.F./Willig, R. (1983): Wert, Wertungen, Werthaltung. In: H. Thomae (Hrsg.): Theorien und Formen der Motivation. Enzyklopädie der Psychologie, C, IV, 1. Göttingen, 312-396.
- Greiwe, U.; Jansen, R.; Klimek, C. (Bearb.) (1987): Frauen in der Stadt. Katalog der gleichnamigen Ausstellung der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen (FOPA). Dortmund.
- Haan, G. de (1995): Perspektiven der Umwelterziehung/Umweltbildung. In: DGU-Nachrichten, Heft 12/Okttober 1995, 19-30.
- Haan, G. de/Kuckartz, U. (1996): Umweltbewußtsein. Denken und Handeln in Umweltkrisen. Opladen.
- Haan, N. (1977): Coping and defending. Processes of self-environment organization. New York.
- Habermas, J. (1968/1973): Erkenntnis und Interesse. In: J. Habermas: Technik und Wissenschaft als "Ideologie". Frankfurt/M., 146-168.
- Habermas, J. (1981): Theorie des kommunikativen Handelns. Vol 1 & 2. Frankfurt/M.
- Habermas, J. (1981): Theorie des kommunikativen Handelns. Vol 1 & 2. Frankfurt/Main.
- Habermas, J. (1983): Moralbewußtsein und kommunikatives Handeln. Frankfurt/M.
- Habermas, J. (1985): Die Neue Unübersichtlichkeit. Die Krise des Wohlfahrtsstaates und die Erschöpfung utopischer Energien. Merkur, Jg. 39, 1-14.
- Habermas, J. (1985): Die Neue Unübersichtlichkeit. Die Krise des Wohlfahrtsstaates und die Erschöpfung utopischer Energien. Merkur, 39, 1-14.
- Habermas, J. (1983/99): Moralbewußtsein und kommunikatives Handeln. Frankfurt/Main.
- Hadden, S. (1989): A Citizen's Right-to-Know: Risk Communication and Public Policy. Boulder.
- Haeckel, E. (1866): Generelle Morphologie der Organismen. Berlin.
- Hajer, M. (1995): Die Gestaltung der Urbanität. Kulturelle Politik im Zeitalter reflexiver Modernisierung. Überarbeitung eines Vortrags vom 10.11.1995 des Workshop "Kulturpolitik und Restrukturierung der Stadt" als Teil des Architekturfestivals "80 Tage Wien" im Architekturmuseum, Wien.
- Haller, V./Machura, S. (1995): Procedural Justice at German Courts as Seen by Defendants and Juvenile Prisoners. In: Social Justice Research 8, Nr. 2, 197-215.
- Hamm, B. (1996): Nachbarschaft. In: L. Kruse; C.-F. Graumann; E.-D. Lantermann (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Studienausgabe. Weinheim, 500-502.
- Hanefeld, U. (1987): Das Sozio-Ökonomische Panel. Grundlagen und Konzeption. Frankfurt, New York.

- Hannemann, C. (1990): Frauengerechte Stadt?": Frauen als Expertinnen von Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Workshop am 8. und 9. März 1990 in Berlin.
- Hardin, G.J. (1968): The tragedy of the commons. *Science*, 162, 1243-1248.
- Harloff, H.-J. (1994): Die Bedeutung des Verkehrs für Mensch und Gesellschaft. In: A. Flade (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht*. Weinheim, 25-36.
- Haste, H. (1990): Moral responsibility and moral commitment: The integration of affect and cognition. In: T.E. Wren (Hrsg.): *The moral domain. Essays in the ongoing discussion between philosophy and social sciences*. Cambridge, 314-359.
- Hastedt, H. (1994): Gerechtigkeit. In: H. Hastedt/E. Martens (Hrsg.): *Ethik ein Grundkurs*. Reinbek bei Hamburg, 198-214.
- Hauff, V. (Hrsg.) (1987): *Brundtland-Bericht: Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Unsere gemeinsame Zukunft*. Greven.
- Heckhausen, H. (1989): *Motivation und Handeln*. Heidelberg.
- Heidorn, F./Stuik, H./Zachow, E. (Hrsg.) (1997): *Bildung für Nachhaltigkeit als Chance in den Zeiten knapper Kassen. Dokumentation der Fachtagung im Festsaal des Rathauses Bremen, der Stadtwaage Bremen und der Ökologiestation Bremen, 9.-13. Juni 1997*.
- Heiland, S. (1992): *Naturverständnis. Dimensionen des menschlichen Naturbezugs*. Darmstadt.
- Heine, H./Mautz, R. (1996): Ökologisches Wohnen im Spannungsfeld widerstreitender Bedürfnisse. Chancen und Grenzen umweltverträglicher Wohnformen. In: *SOFI-Mitteilungen* Nr. 23. Göttingen, 99-117.
- Heine, W. D.; Guski, R. (1994): Aspekte des Verkehrsverhaltens aus Sicht des ökologischen Ansatzes von J.J. Gibson. In: A. Flade (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht*. Weinheim, 65-80
- Hellpach, W. (1924): *Psychologie der Umwelt*. In E. Abderhaden (Hrsg.): *Handbuch der biologischen Arbeitsmethoden*. Abt. VI: *Methoden der experimentellen Psychologie*. C, 3. Wien, Berlin.
- Henning, R. (1991): *Nachhaltswirtschaft. Der Schlüssel für Naturerhaltung und menschliches Überleben*. Schriften zur Organik Nr. 2. Quickborn.
- Heutmann, K./Cicak, M. (1996): *Lebensbedingungen und Lebensstile Jugendlicher in Deutschland. Beiträge zur Lebensstilforschung*. Daimler-Benz AG. Forschung Gesellschaft und Technik. Berlin.
- Hoff, E.-H. (1981): Sozialisation als Entwicklung der Beziehung zwischen Person und Umwelt. In: *Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie*, Nr. 1/1/81, 91-115.

- Hoff, E.-H./ Walter, J./Galetto, D./Jancer, M./Lecher, T./Trenel, M. (1995): Zwischenbericht zum Projekt "Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein". Berichte aus dem Bereich "Arbeit und Entwicklung" am Institut für Arbeits-, Organisation- und Gesundheitspsychologie der FU Berlin. Berlin.
- Hoff, E.-H./Walter, J./Meynen, C./Ewers, E. (1999): Kontrollvorstellungen und Handlungstypen angesichts komplexer Umweltprobleme. In: *Umweltpsychologie*, 3. Jg., Heft 2/1999, 72-89.
- Höffe, O. (1996): Immanuel Kant. München.
- Höffe, O. (1996a): Der Kommunitarismus als Alternative? In: *Zeitschrift für philosophische Forschung*, Bd. 50/1996 1/2, 92-112.
- Hoffmann-Lange, U. (1996): Jugend und Demokratie in Deutschland. Politische Orientierungen und politisches Verhalten Jugendlicher und junger Erwachsener. In: *Zeitschrift für Politische Psychologie*. Jg. 4, Nr.1, 53-62.
- Holzapfel, H.; Traube, K. Ullrich, O. (1992): *Autoverkehr 2000. Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Straßenverkehr*. Karlsruhe, 3. Aufl., 30 ff.
- Homans, G.C. (1958): Social behavior as exchanges. In: *American Journal of Sociology*, 1958, 63, 119-123.
- Homans, G.C. (1961): *Social behavior: It's elementary forms*. New York.
- Homans, G.C. (1968): *Elementarformen menschlichen Verhaltens*. Köln.
- Homburg, A./Frahm, T./Irrek, W./Kristof, K./Prose, F. (1999): Klimaschutz als Lernprozeß auf kommunaler Ebene. In: *Umweltpsychologie*, 3. Jg., Heft 2/1999, 24-31.
- Homburg, A./Matthies, E. (1998): *Umweltpsychologie: Umweltkrise, Gesellschaft und Individuum*. Weinheim, München.
- Honneth, A. (1992): *Kampf um Anerkennung. Zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte*. Frankfurt/M.
- Honneth, A. (Hrsg.) (1993): *Kommunitarismus: Eine Debatte über die moralischen Grundlagen moderner Gesellschaften*. Frankfurt/M.
- Hopf, C. (1995): Qualitative Interviews in der Sozialforschung. Ein Überblick. In: U. Flick et al.: *Handbuch der Qualitativen Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. Weinheim, 177-187.
- Hornecker, E.; Robben, B.; Bruns, F.W. (2001): Technische Spielräume: Gegenständliche Computerschnittstellen als Werkzeug für erfahrungsorientiertes, kooperatives Modellieren. In: I. Matuschek/ A. Henninger/ F. Kleemann (Hrsg): *Neue Medien im Arbeitsalltag. Empirische Befunde - Gestaltungskonzepte - Theoretische Perspektiven*. Wiesbaden, 193-216.

- Hornecker, E.; Schäfer, K. (1999): Gegenständliche Modellierung virtueller Informationswelten. In: Software-Ergonomie '99. Stuttgart.
- Hornstein, W. (1981): Kindheit und Jugend im Spannungsfeld gesellschaftlicher Entwicklung. In: Jugend in den achtziger Jahren: Eine Generation ohne Zukunft? Schriftenreihe des Bayrischen Jugendrings, 51-62. München.
- Hradil, S. (1987): Sozialstrukturanalyse in einer fortgeschrittenen Gesellschaft. Opladen.
- Hradil, S. (1990): Milieus, Subkulturen, Lebensstile. Alte Begriffe - neue Strukturen. In: L. Vaskovics (Hrsg.): Subkulturen und Subkulturkonzepte. Opladen.
- Huber, J. (1995a): Nachhaltige Entwicklung. Strategien für eine ökologische und soziale Erdpolitik. Berlin.
- Huber, J. (1995b): Nachhaltige Entwicklung durch Suffizienz, Effizienz und Konsistenz. In: P. Fritz/J. Huber/H.W. Levi (Hrsg.): Nachhaltigkeit in naturwissenschaftlicher und sozialwissenschaftlicher Perspektive. Stuttgart.
- Huber, J. (1996): Nachhaltigkeit und Verteilungsgerechtigkeit. Vortrag auf der Tagung der Sektion "Soziologie und Ökologie", 3.-4. Mai 1996. Wuppertal.
- Hull, C.L. (1943): Principles of behavior. New York.
- Hull, C.L. (1952): A behavior system. New Haven.
- Hume, D. (1729): Untersuchungen über die Prinzipien der Moral. Leipzig.
- Hunecke, M./Matthies, E./Blöbaum, A./Höger, R. (1999): Die Umsetzung der persönlichen Norm in umweltverantwortliches Handeln. In: Umweltpsychologie, 3. Jg., Heft 2/1999, 10-23.
- Huseman, R.C./Hatfield, J.D. (1990): Der Equity Faktor. Geben und Nehmen im Umgang mit Menschen. Frankfurt, New York.
- Hüttenmoser, M. (1994): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: A. Flade (Hrsg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht. Weinheim, 171-182.
- Immler, H. (1993): Welche Wirtschaft braucht die Natur? Mit Ökonomie die Ökokrise lösen. Frankfurt/M.
- Independent Commission on Population and Quality of Life (1998): Visionen für eine bessere Lebensqualität. Basel, Boston.
- Inglehart, R. (1977): The silent revolution: changing values and political styles in western publics. Princeton.

- Institut für praxisorientierte Sozialforschung (IPOS) (1984): Meinungen zum Umweltschutz 1984. Mannheim.
- Jaeggi, E. (1993): Vertrauensbrüche: Natur, Gesundheit, Leben und Tod nach Tschernobyl. In: H.-J. Seel/R. Sichler/B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen, 111-126.
- Jancer, M./Hoff, E.-H. (1994): Ökologische Moralvorstellungen. Theoretische Überlegungen zu einem Teilkonzept im Projekt "Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein". In: M. Hildebrand-Nilhon/E.-H. Hoff/H.-U.Hohner (Hrsg.): Berichte aus dem Bereich "Arbeit und Entwicklung" am Psychologischen Institut der FU Berlin, Nr. 7, Berlin.
- Jänicke, M. (2000): Strategien der Popularisierung Nachhaltiger Entwicklung. In: UNESCO (Hrsg.): 5. UBA-Fachgespräch zur sozialwissenschaftlichen Umweltforschung am 18.3.-20.3.1999. Strategien der Popularisierung des Leitbildes "Nachhaltige Entwicklung" aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Bd. II., 320-323. Berlin.
- Jeschke, C. (1994): Persönliche Sicherheit – eine verhaltensrelevante Mobilitätsbedingung. In: A. Flade (Hrsg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht. Weinheim, 139-152.
- Jonas, H. (1984): Das Prinzip Verantwortung. Versuch einer Ethik für die technologische Zivilisation. Frankfurt/M.
- Jones, E.E./Gerard, H.B. (1967): Foundations of social Psychology. New York.
- Junge, M. (1995): Verbotene Früchte der Philosophie? Kommunitarismus und Soziologie. In: Soziologische Revue. Jahrgang 18, 351-359.
- Jungk, R./Müllert, R. (1994): Zukunftswerkstätten. Mit Phantasie gegen Routine und Resignation. 4. Aufl., München.
- Kaiser, F.G. (1996): Zur Sozialpsychologie des Verantwortlichkeitserlebens: Drei Konzepte mit gesellschaftlichen Folgen. In: Zeitschrift für Politische Psychologie. Jg.4, Nr.1, 43-52.
- Kals, E. (1994): Straßenverkehr und Umweltschutz. Die ökologische Verantwortung des Bürgers. In: A. Flade (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim, 255-266.
- Kals, E. (1996): Verantwortliches Umwelthandeln. Umweltschützende Entscheidungen erklären und fördern. Weinheim.
- Kals, E. (1999): Der Mensch nur ein zweckrationaler Entscheider? In: ZfPP 3/99, 267-294.
- Kals, E./Becker, R.P. (1994): Zusammenschau von drei umweltpsychologischen Untersuchungen zur Erklärung verkehrsbezogener Verbotsforderungen, Engagementbereitschaft und Handlungs-

entscheidungen. Universität Trier: Fachbereich I Psychologie. Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral", Nr. 73.

Kals, E.; Becker, R.P. (1994): Zusammenschau von drei umweltpsychologischen Untersuchungen zur Erklärung verkehrsbezogener Verbotsforderungen, Engagementbereitschaft und Handlungsentscheidungen. Universität Trier: Fachbereich I Psychologie. Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral". Nr. 73.

Kaminski, G. (1975): Symposium "Umweltpsychologie". 29. Kongress, DGP in Berlin. Bd. 2. Göttingen.

Kant, I. (1974): Moralphilosophie Collins In: ders. Gesammelte Schriften, Akademie der Wissenschaften der DDR, Berlin Bd. 27.IV, 237-437.

Kant, I. (1785): Grundlegungen zur Metaphysik der Sitten. Akademie Ausgabe (AA). Bd. IV

Kant, I. (1787): Kritik der reinen Vernunft. In: Kants Werke. Bd. 3, Berlin.

Kant, I. (1788): Kritik der praktischen Vernunft. Akademie Ausgabe (AA). Bd. V

Kersting, W. (2000): Theorien der sozialen Gerechtigkeit. Stuttgart, Weimar.

Kesselring, T. (1981): Entwicklung und Widerspruch. Ein Vergleich zwischen Piagets genetischer Erkenntnistheorie und Hegels Dialektik. Frankfurt/M.

Keul, A. G. (Hrsg.) (1995): Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven. Weinheim.

Kinder, U.; Schäfer-Breede (1995): Leitlinien zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum in Bremen. Erstellt vom Büro für Verkehrsökologie im Auftrag des Senators für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung in Bremen.

Kley, J./Fietkau, H.-J. (1979): Verhaltenswirksame Variablen des Umweltbewußtseins. In: Psychologie und Praxis, 23 (1), 13-22. Berlin.

Klockhaus, R. (1986): Diagnose von Wohnumgebungszufriedenheit. Methode und Befunde. PP-Aktuell 5 (1), 13-20.

Kohlberg, L. (1984): The psychology of moral development. New Haven.

Kohlberg, L./Candee, D. (1984): The relationship of moral judgement to moral action. In: W. Kurtins/J. Gerwitz (eds.): Moral behaviour and moral development. New York, 52-73.

Kohlberg, L./Levine, C./Hewer, A. (1984): The current formulation of the theory. In: L. Kohlberg: The psychology of moral development. New York, 212-319.

- Kohli, M. (1990): Das Alter als Herausforderung für die Theorie sozialer Ungleichheit. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 387-408.
- Kramer, R. (1992): Soziale Gerechtigkeit - Inhalt und Grenzen. Berlin.
- Krause, D. (1993): Environmental Consciousness. An Empirical Study. Environment and Behavior, 25 (1), 126-142.
- Krause, J. (Red.) (1997): Frauen und Männer im Dialog – Ansätze zur Veränderung in der Planung. Dokumentation der Fachtagung am 15. November 1996 im Kurfürstlichen Schloß in Mainz. Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.
- Krebs, A. (1996): Ökologische Ethik I: Grundlagen und Grundbegriffe. Gerechtigkeit, Ökonomie, Politik. In: J. Nida-Rümelin (Hrsg.): Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretischen Fundierungen. Ein Handbuch. Stuttgart, 346-385.
- Kreckel, R. (1987): Neue Ungleichheiten und alte Deutungsmuster. Über die Kritikresistenz des vertikalen Gesellschaftsmodells in der Soziologie. In: B. Giesen/H. Haferkamp (Hrsg.): Soziologie der sozialen Ungleichheit. Opladen, 93-114.
- Kreckel, R. (1992): Politische Soziologie der sozialen Ungleichheit. Frankfurt, New York.
- Kruse, L. (1995) Globale Umweltveränderungen. Eine Herausforderung für die Psychologie. In: Psychologische Rundschau 46, 81-92.
- Kruse, L./Graumann, C.-F./Lantermann, E.-D. (1990): Ökologische Psychologie. Zur Einführung. In: L. Kruse/C.-F. Graumann/E.-D. Lantermann (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim, 1-14.
- Kuckartz, U. (1995): WINMAX professionell – Computerunterstützte Textanalyse. Handbuch zu MAX für WINDOWS professionelle Version 96. Berlin.
- Kuckhermann, R. (1993): Die Konstituierung von Natur und Kultur in der Tätigkeit. Überlegungen zum Verhältnis von Tätigkeitspsychologie und Humanökologie. In: H.-J. Seel/R. Sichler/B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen. 40-58.
- Kuckhermann, R. (1993): Die Konstituierung von Natur und Kultur in der Tätigkeit. Überlegungen zum Verhältnis von Tätigkeitspsychologie und Humanökologie. In: H.-J. Seel, H.-J./R. Sichler; B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen. 40-58.
- Kuhn, S.; Zimmermann, M. (1996): Lokale Agenda 21 für zukunftsbeständige Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung: Heft 2/3, 153-170.

- Kükelhaus, H.; zur Lippe, R. (1992): Entfaltung der Sinne. Frankfurt a.M.: Fischer.
- Lalli, M. (1989): Ortsbezogene Identität als Forschungsproblem der Psychologie. In: E. Aufhauser; R. Giffinger, G. Hatz (Hrsg.): Mitteilungen des Arbeitskreises für Regionalforschung. Bd. 19, 426-438.
- Lamnek, S. (1988): Qualitative Sozialforschung. Methodologie. Bd. 1. München, Weinheim.
- Lamnek, S. (1995): Qualitative Sozialforschung. Methoden und Techniken. Bd. 2. Weinheim.
- Lange, H. (2000): Eine Zwischenbilanz der Umweltbewußtseinsforschung. In: H. Lange (Hrsg.): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Reihe "Soziologie und Ökologie", Bd. 4. Opladen, 13-34.
- Lantermann, E.-D./Döring-Seipel, E. (1990): Umwelt und Werte. In: L. Kruse/C.-F. Graumann/E.-D. Lantermann (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim, 632-639.
- Lantermann, E.-D./Döring-Seipel, E./Schima, P. (1992): Werte, Gefühle und Unbestimmtheit: Kognitiv-emotionale Wechselwirkung im Umgang mit einem ökologischem System. In: K. Pawlik/K.H. Stapf (Hrsg.): Ökologische Psychologie: Entwicklung, Perspektive und Aufbau eines Forschungsprogramms. Bern, Göttingen, Toronto, Seattle, 129-144.
- Latour, B. (1996): Der Berliner Schlüssel. Erkundungen eines Liebhabers der Wissenschaften. Berlin.
- Latour, B. (1992): Where are the Missing Masses? The Sociology of a Few Mundane Artifacts. In: W. E. Bijker/ J. Law (Hrsg.). Shaping Technology/Building Society. Studies in Sociotechnical Change. Cambridge Mass, 225-258.
- Latour, B. (1987): Science In Action. How to Follow Scientists and Engineers through Society. Cambridge Mass.
- Lazarus, R.S./Folkman, S. (1984): Stress, appraisal and coping. New York.
- Legewie, H. (1987): Alltag und seelische Gesundheit. Bonn.
- Lehmann, J./Langeheine, R. (1989): Erziehung und Umweltbewußsein. In: Report Psychologie, 154 (4-6), 6-19.
- Leist, A. (1994): Intergenerationelle Gerechtigkeit. In: K. Bayertz: Praktische Philosophie. Grundorientierungen angewandter Ethik. Reinbek bei Hamburg, 322-360.
- Leist, A. (1996): Ökologische Ethik II: Gerechtigkeit, Ökonomie, Politik. In: J. Nida-Rümelin (Hrsg.): Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretische Fundierung. Stuttgart, 388-458.
- Leithäuser T./Volmerg B. (1988): Psychoanalyse in der Sozialforschung. Eine Einführung am Beispiel einer Sozialpsychologie der Arbeit. Opladen.

- Lempert, W. (1982): Moralische Urteilsfähigkeit. Ebenen und Stufen, Anwendungsbereiche und Anwendungsbedingungen, Entwicklungspfade und Entwicklungskontexte: Zur Explikation und Extrapolation logischer und soziologischer Implikationen der Theorie Kohlbergs. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, 2 Jg./1/82.
- Lenzen, D. (1998): Stichwort: Gerechtigkeit und Erziehung. In: Zeitschrift für Erziehungswissenschaft. 1. Jg., Heft 3/98, 323-339.
- Leontjew, A.N. (1982): Tätigkeit, Bewußtsein, Persönlichkeit. Köln.
- Lepsius, S.J. (1979): Soziale Ungleichheit und Klassenstrukturen in der Bundesrepublik Deutschland. In: H.U. Wehler (Hrsg.): Klassen in der europäischen Sozialgeschichte. Göttingen, 166-209.
- Lerner, M.J. (1974): Social Psychology of justice and interpersonal attraction. In: T. Huston (Hrsg.): Foundations of interpersonal attraction. New York.
- Lerner, M.J. (1980): The belief in a just world. New York.
- Leventhal, G.S. (1980): What should be done with equity theory? New approaches to the study of fairness in social relationships. In: K. Gerges/M. Greenberg/R. Willis (Hrsg.): Social Exchange: Advances in theory and research. New York, 27-55.
- Lewin, K. (1926): Vorsatz, Wille, Bedürfnis. Psychologische Forschung, 7, 375-421.
- Lewin, K. (1943): Psychologische Ökologie. In: K. Lewin (1963): Feldtheorie in den Sozialwissenschaften. Bern.
- Lighth Shields, D.L./Lighth Bredemeier, B.J. (1994): Character development and physical activity. Champaign, IL.
- Lind, E.A./Lissak, R.E./Coulon, A.E. (1983): Decision control and process control effects on procedural fairness judgement. In: Journal of Applied Social Psychology 4, 338-350.
- Lind, E.A./Tyler, T.R. (1988): The Social Psychology of Procedural Justice. New York.
- Linneweber, V. (1999): Nutzung von Umweltressourcen: Facetten des Benachteiligungssyndroms. In: V. Linneweber/E. Kals (Hrsg.): Umweltgerechtes Handeln. Barrieren und Brücken. Berlin, Heidelberg, New York, 117-138.
- Littig, B. (1995): Die Bedeutung von Umweltbewußtsein im Alltag oder: Was tun wir eigentlich, wenn wir umweltbewußt sind. Frankfurt/M.
- Loos P./Schäffer B. (2001): Das Gruppendiskussionsverfahren. Opladen.
- Loos, P./Schäffer, B. (2001): Das Gruppendiskussionsverfahren. Opladen.

- Lovelock, J. (1992): Gaia. Die Erde ist ein Lebewesen: Was wir heute über die Anatomie und Physiologie des Organismus Erde wissen und wie wir ihn vor der Gefährdung durch den Menschen bewahren können. Bern.
- Löw-Beer, M. (1993): Der normative Kitt zwischen Lebensformen: Überlegungen zur politischen Toleranz. In: M. Brumlik/H. Brunkhorst (Hrsg.): Gemeinschaft und Gerechtigkeit. Frankfurt/M., New York, 199-217.
- Lüdemann, C. (1997): Rationalität und Umweltverhalten. Die Beispiele Recycling und Verkehrsmittelwahl. Wiesbaden.
- Lüdemann, C. (1999): Verhalten, Schwellenwerte und deren Determinanten. Empirische Überprüfung einiger Hypothesen im Bereich Umweltverhalten. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 51, Heft 3, 532-549.
- Lüders, C. (1991): Deutungsmusteranalyse. Annäherung an ein risikoreiches Konzept. In: D. Garz/K. Krainer (Hrsg.): Qualitative-Empirische Sozialforschung. Opladen, 377-408.
- Lüdke, H. (1989): Expressive Ungleichheit. Zur Soziologie der Lebensstile. Opladen.
- Lüdke, H. (1990): Lebensstile als Dimension handlungsproduzierter Ungleichheit. Eine Anwendung des Rational-Choice Ansatzes. In: P.A. Berger/S. Hradil (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen, 433-454.
- Luhmann, N. (1993): Das Recht der Gesellschaft. Frankfurt/M.
- Lutz, M.A./Lux, K. (1988): Humanistic Economics. The New Challenge. New York.
- Macaulay, L. (1999): Seven-Layer Model of the Role of the Facilitator in Requirements Engineering. In: Requirements Engineering 4 (1). London, 38-59.
- MacGillivray, A. (1993): A Green League of Nations. London.
- Maes, J. (1998): Existenzielle Schuld und Verantwortung für den Aufbau an ostdeutschen Hochschulen. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekt im menschlichen Verhalten. Weinheim, München, 99-115.
- Maloney, M.P./Ward, M.D. (1973): Ecology. Let's hear it from the people. American Psychologist, Vol. 28, 583-586.
- Mangold, W. (1960): Gegenstand und Methode des Gruppendiskussionsverfahrens. Frankfurt/M.
- Maslow, A.H. (1943): A Theory of Human Motivation. In: Psychological Review, 50, 370-396.
- Maturana, H.R. (1982): Erkennen: Die Organisation und Verkörperung der Wirklichkeit. Ausgewählte Arbeiten zur biologischen Epistemologie. Braunschweig.

- Mayer, J. (1995): Nachhaltige Entwicklung - ein Leitbild zur Neuorientierung der Umwelterziehung? In: DGU-Nachrichten, Heft12/Okttober, 30-43.
- Mayer-Tasch, P.C. (1991): Natur denken. Eine Generalogie der ökologischen Idee. Bd. I. Frankfurt/M.
- Mayring, P. (1993): Einführung in die qualitative Sozialforschung: eine Anleitung zu qualitativem Denken. Weinheim.
- Mayring, P. (1996): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Weinheim.
- McIntyre, A. (1987, engl. 1981): Der Verlust der Tugend. Zur moralischen Krise der Gegenwart. Frankfurt, New York.
- McIntyre, A. (1993): Ist Patriotismus eine Tugend? In: A. Honneth (Hrsg.): Kommunitarismus: ein Debatte über die moralischen Grundlagen moderner Gesellschaften. Frankfurt/M, 84-102.
- Meran, J. (1994): Wohlstand und Gerechtigkeit. Die Wirtschaft als Thema der praktischen Philosophie. In: K. Bayertz (Hrsg.): Praktische Philosophie. Grundorientierungen angewandter Ethik. Reinbek b. Hamburg, 89-133.
- Merchant, C. (1987): Der Tod der Natur. München.
- Merleau-Ponty, M. (1966/45): Phänomenologie der Wahrnehmung. Berlin.
- Metzner, A. (1995): Ökologische Grenzen gesellschaftlicher "Sustain-Ability". Manuskript zum Vortrag auf der Herbsttagung der Arbeitsgruppe der DGS "Ökologie und Soziologie", Bremen, 10./11. November.
- Metzner, A. (1996): Bericht aus der AG Soziologie und Ökologie. Frühjahrstagung vom 3./4. Mai 1996 in Wuppertal.
- Meyer-Drawe, K. (1986): Zähmung eines wilden Denkens? Piaget und Merleau-Ponty zur Entwicklung von Rationalität. In: A. Métraux/B. Waldenfels (Hrsg.): Leibhaftige Vernunft. Spuren von Merleau-Pontys Denken. München, 258-275.
- Microsoft® Encarta® (1998): Enzyklopädie. © 1993-1997 Microsoft Corporation.
- Mieg, H.A. (1994): Verantwortung. Moralische Motivation und die Bewältigung sozialer Komplexität. Opladen.
- Mielke, R. (1985): Eine Untersuchung zum Umweltschutzverhalten (Wegwerfverhalten): Einstellung, Einstellungs-Verfügbarkeit und soziale Normen als Verhaltensprädiktoren. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, Jg. 16, 196-205.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden Württemberg (Hrsg.) (1997): Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen. Stuttgart.
- Mitscherlich, A. (1971): Thesen zur Stadt der Zukunft.

- Molt, W. (1983): Identität und Raumerleben. Vortrag auf dem 12. Kongress für angewandte Psychologie, Düsseldorf.
- Monheim, H./Monheim-Dahndorfer, R. (1990): Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg.
- Montada, L. (1981): Entwicklung interpersonaler Verantwortlichkeit und interpersonaler Schuld. Projektantrag an die Stiftung Volkswagenwerk (Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral" Nr.8.). Fachbereich I Psychologie, Universität Trier.
- Montada, L. (1983): Voreingenommenheit im Urteil über Schuld und Verantwortlichkeit. In: L. Montada/K. Reußer/G. Steiner (Hrsg.): Kognition und Handeln. Stuttgart, 156-168.
- Montada, L. (1987): Moralische Urteile und die Entwicklung des Konzeptes Verantwortlichkeit. In: R. Oerter/L. Montada (Hrsg.): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. München, 759-766.
- Montada, L. (1993): Moralische Gefühle. In: W. Edelstein/G. Nunner-Winkler/G. Noam (Hrsg.): Moral und Person. Frankfurt/M., 259-277.
- Montada, L. (1998): Gerechtigkeitsmotiv und Eigeninteresse. In: ZfE, 3. Vierteljahr 1998, 413-430.
- Montada, L. (1978): Schuld als Schicksal? Zur Psychologie des Erlebens moralischer Verantwortung. Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral". Universität Trier.
- Montada, L./Dalbert, C./Reichle, B./Schmitt, M. (1986): Urteile über Gerechtigkeit. "Existentielle Schuld" und Strategien der Schuldabwehr. In: F. Oser/W. Althoff/D. Garz (Hrsg.): Moralische Zugänge zum Menschen. München, 205-225.
- Montada, L./Kals, E. (1995): Perceived Justice of Ecological Policy and Proenvironmental Commitments. In: Social Justice Research, Vol. 8, No.3, 305-327.
- Montada, L./Reichle, B. (1983): Existentielle Schuld: Explikationen eines Konzeptes. (Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral" Nr.18.). Fachbereich I Psychologie, Universität Trier.
- Moscovici, S. (1984): The phenomena of social representations. In: R.M. Farr/S. Moscovici (Hrsg.): Social representations. Cambridge, 3-69.
- Mruck, K. (2000): Qualitative Sozialforschung in Deutschland. (Unter Mitarbeit von G. Mey). Forum Qualitative Sozialforschung. On-line Journal, Vol. 1., Januar.
- Müller, G.F./Crott, H.W. (1984): Gerechtigkeit in sozialen Beziehungen. Die Equity-Theorie. In: D. Frey/M. Irle (Hrsg.): Theorien der Sozialpsychologie. Bd. 1. Kognitive Theorien. Bern, Stuttgart, Toronto, 218-242.

- Müller, H.P. (1992): Sozialstruktur und Lebensstile. Der neue theoretische Diskurs über soziale Ungleichheit. Frankfurt/M.
- Muller, M. (1993): PICTIVE: Democratizing the Dynamics of the Design Session. In: D. Schuler and A. Namioka (Hrsg.): Participatory Design - Principles and Practices. Lawrence Erlbaum, 211-237.
- Mumford, L. (1977): Mythos der Maschine. Kultur, Technik und Macht. Frankfurt/M.
- Nagel, T. (1994): Gleichheit und Parteilichkeit und andere Schriften zur politischen Philosophie. Paderborn, München, Wien, Zürich.
- Nida-Rümelin, J. (1996): Theoretische und angewandte Ethik: Paradigmen, Begründungen, Bereiche. In: J. Nida-Rümelin (Hrsg.): Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretischen Fundierungen. Ein Handbuch. Stuttgart, 2-85.
- Nida-Rümelin, J. (Hrsg.) (1996): Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretischen Fundierungen. Ein Handbuch. Stuttgart.
- Niese, S./Niessen, C./Ruff, F. (1992): Konflikte mit dem Umfeld. Strategien zur Prävention und Lösung. Daimler-Benz AG Forschung, Gesellschaft und Technik, Berlin.
- Nießen, M. (1977): Gruppendiskussion. Interpretative Methodologie. München.
- Noelle-Neumann, E./Piel, E. (Hrsg.) (1983): Allensbacher Jahrbuch der Demoskopie. München.
- Norman, D. (1994): Things that Make Us Smart – Defending Human Attributes in the Age of the Machine. Wesley .
- Nozick, R. (1975): Anarchy, State, and Utopia. Oxford.
- Nunner-Winkler, G. (1991): Gibt es eine weibliche Moral?. In: G. Nunner-Winkler: Weibliche Moral. Die Kontroverse um eine geschlechtsspezifische Ethik. Frankfurt/M., New York, 147-161.
- Nussbaum, M. (1993): Menschliches Tun und soziale Gerechtigkeit. Zur Verteidigung des aristotelischen Essentialismus. In: M. Brumlik/H. Brunkhorst (Hrsg.): Gemeinschaft und Gerechtigkeit. Frankfurt/M., New York, 306-322.
- O'Neill, O. (1989): Constructions of Reason. Explorations of Kant's Practical Philosophy. Cambridge.
- O'Neill, O. (1993): Einverständnis und Verletzbarkeit: Eine Neubewertung von Kants Begriff der Achtung für Personen. In: H. Nagl-Docekal/H. Pauer-Studa (Hrsg.): Jenseits der Geschlechtermoral. Beiträge einer feministischen Ethik. Frankfurt/M, 335-367.
- Oerter, R. (1979): Welche Realität erfaßt die Unterrichtsforschung? Unterrichtswissenschaft 7, 24-43.
- Oevermann, U. (1973): Sprache und soziale Herkunft: Ein Beitrag zur Analyse schichtenspezifischer Sozialisationsprozesse und ihrer Bedeutung für den Schulerfolg. Frankfurt/M.
- Opschoor, J.B. (1992): Environment, Economics and Sustainable Development. Groningen.

- Opschoor, J.B. (1994): *Economic Incentives and Environmental Policies*. Dordrecht.
- Otto, J. H., Döring-Seipel, E., Grebe, M. & Lantermann, E.-D. (2001): Entwicklung eines Fragebogens zur Erfassung der wahrgenommenen emotionalen Intelligenz: Aufmerksamkeit auf, Klarheit und Beeinflussbarkeit von Emotionen. *Diagnostica*, 47, 178-187.
- Parsons, T. (1937): *The Structure of Social Action*. New York.
- Paternoster, R./Bachman, R./Brame, R./Shermann, L. (1996): Do Fair Procedures Matter? The Effect of Procedural Justice on Spouse Assault. In: *Law & Society Review* 31, 1, 163-204.
- Patry, J.-L. (1986): Transssituationale Konsistenz, Generalisierbarkeit und das Labor-Feld-Problem. Bericht zur Erziehungswissenschaft Nr. 55. Pädagogisches Institut der Universität Freiburg.
- Patten, J.; Ishi, H. (2000) A Comparison of Spatial Organization Strategies in Graphical and Tangible User Interfaces. In: *Proc. of Designing Augmented Reality Environments, DARE 2000*, ACM (41-50)
- Pauer-Studa, H. (1996): Ethik und Geschlechterdifferenz. In: J. Nida-Rümelin (Hrsg.): *Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretischen Fundierungen. Ein Handbuch*. Stuttgart, 86-137.
- Pawlik, K. (1976): Ökologische Validität: Ein Beispiel aus der Kulturvergleichsforschung. In: G. Kamiński (Hrsg.): *Umweltpsychologie, Perspektiven – Probleme - Praxis*. Stuttgart, 59-72.
- Pawlik, K./Stapf, K.H. (1992): Umwelt und Verhalten: Perspektiven und Ergebnisse ökopsychologischer Forschung. In: K. Pawlik/K.H. Stapf (Hrsg.): *Ökologische Psychologie: Entwicklung, Perspektive und Aufbau eines Forschungsprogramms*. Bern, Göttingen, Toronto, Seattle, 9-24.
- Peters, U. (1996): Neue kulturelle Kräfte gesucht. Nachhaltigkeit und wie weiter? In: *Politische Ökologie*. Jg. 14, Nr. 46 Mai/Juni 1996, 28-31.
- Pfister, G. (1998): Wie Nachhaltigkeit Wirklichkeit werden kann. Zu den institutionellen Voraussetzungen einer nachhaltigen Entwicklung und der Rolle der politischen Beratung. Arbeitsbericht der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg. Nr. 112, Stuttgart.
- Pfister, G./Renn, O. (1997): Die Studie "Zukunftsfähiges Deutschland" des Wuppertal-Instituts im Vergleich zum Nachhaltigkeitskonzept der Akademie für Technikfolgenabschätzung. Nr. 75. Stuttgart.
- Pfordten, v.d., D. (1996): *Ökologische Ethik. Zur Rechtfertigung menschlichen Verhaltens gegenüber der Natur*. Hamburg.
- Piaget, J. (1929): Les deux directions de la pensée scientifique. In: *Arch. des sciences physiques et naturelles*. 11, 145-162.
- Piaget, J. (1930): *Le jugement moral chez l'enfants*. Paris.
- Piaget, J. (1937, dt. 1975): *Der Aufbau der Wirklichkeit beim Kinde*. Neuchâtel, Stuttgart.

- Piaget, J. (1965, dt. 1974): Weisheit und Illusionen der Philosophie. Paris, Frankfurt/Main.
- Piaget, J. (1967, dt. 1983): Biologie und Erkenntnis. Über die Begegnung zwischen organischen Regulationen und kognitiven Prozessen. Paris, Frankfurt/M.
- Piaget, J. (1970). Piaget's theory. In: P.H. Museen (Ed.). Carmichael's manual of child psychology Vol.1. New York, 703-732.
- Piaget, J. (1972): Theorien und Methoden der modernen Erziehung. Wien, München, Zürich.
- Piaget, J. (1981): Jean Piaget über Jean Piaget. Sein Werk aus seiner Sicht. München.
- Platon (1988): Der Staat. Sämtliche Dialoge. Bd. V. Hamburg.
- Poferl, A./Schilling, K./Brand K.W. (1997): Umweltbewußtsein und Alltagshandeln. Eine empirische Untersuchung sozial-kultureller Orientierungen. Opladen.
- Pollock, F. (Hrsg.) (1955): Gruppenexperiment. Ein Studienbericht. Frankfurter Beiträge zur Soziologie. Bd. 2, Frankfurt a.M.
- Preisendörfer, P. (1999): Umwelteinstellung und Umweltverhalten in Deutschland. Opladen.
- Preuss, S. (1991): Umweltkatastrophe Mensch. Heidelberg.
- Preuss, S. (1993): Psychologische Aspekte naturbewußten Verhaltens. In: H.-J. Seel/R. Sichler/B. Fischerlehner (Hrsg.): Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen. 27-40.
- Prigogine, I. (1991): Die Wiederentdeckung der Zeit. Naturwissenschaft in einer Welt begrenzter Vorhersagbarkeit. In: H.-P. Dürr/W.C. Zimmerli (Hrsg.): Geist und Natur, 47-60. Bern, München, Wien.
- Proshansky, H.M./Ittelson, W.H./Rivlin, L.G. (Hrsg.) (1976): Environmental Psychology. New York.
- PsyPlan (2001): www.jugend-agenda.de
- Rapoport, A./Chammah, A.M. (1965): Prisoner's dilemma. An Arbor.
- Rasmussen, L.L. (1994): An earth ethic for survival. In: N.J. Brown/V.N. Quiblier (Eds.): Ethics and agenda 21. New York, 53-57.
- Rat der Sachverständigen für Umweltfragen (RSU) (1978): Umweltgutachten 1978. Stuttgart.
- Rat der Sachverständigen für Umweltfragen (RSU) (1994): Umweltgutachten 1994. Stuttgart.
- Rath, M. (1993): Wertorientierungen. In: A. Schorr (Hrsg.): Handwörterbuch der Angewandten Psychologie: Die Angewandte Psychologie in Schlüsselbegriffen. Bonn, 725-730.
- Rath, M. (1993): Wertorientierungen. In: A. Schorr (Hrsg.): Handwörterbuch der Angewandten Psychologie: Die Angewandte Psychologie in Schlüsselbegriffen. Bonn, 725-730.

- Rawls, J. (1992): Gerechtigkeit als Fairneß: politisch und nicht metaphysisch. In: W. Hinsch: Die Idee des politischen Liberalismus. Aufsätze 1978-1989. Frankfurt/M.
- Rawls, J. (1993): Gerechtigkeit und Fairneß: politisch und nicht metaphysisch. In: A. Honneth (Hrsg.): Kommunitarismus: Eine Debatte über die moralischen Grundlagen moderner Gesellschaften. Frankfurt/M, 36-67.
- Rawls, J. (1998): Eine Theorie der Gerechtigkeit. Frankfurt/M.
- Reichle, B. (1998): Verantwortungszuschreibungen und Ungerechtigkeitserfahrungen in partnerschaftlichen Bewältigungsprozessen. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: Zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekt im menschlichen Verhalten. Weinheim, München, 47-60.
- Reichle, B./Schmitt, M. (1998): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: Einführung in ausgewählte Untersuchungen aus der Arbeitsgruppe Leo Montadas. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: Zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekt im menschlichen Verhalten. Weinheim, München, 9-18.
- Reither, F. (1985): Wertorientierungen in komplexen Entscheidungssituationen. In: Sprache und Kognition, 1, 21-27.
- Renn, O. (1996): Möglichkeiten und Grenzen diskursiver Verfahren bei umweltrelevanten Planungen. In: A. Biesecker/K. Grenzdörfer (Hrsg.): Kooperation, Netzwerk, Selbstorganisation. Elemente demokratischen Wirtschaftens. Pfaffenweiler, 161-197.
- Renn, O. (1996a): Ökologisch denken - sozial handeln: Die Realisierbarkeit einer nachhaltigen Entwicklung und die Rolle der Kultur- und Sozialwissenschaften. In: H.-G. Kastenholz/K.-H. Erdman/M. Wolff (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung. Zukunftschancen für Mensch und Umwelt. Berlin, Heidelberg, 79-118.
- Renn, O./Klinke, K. (2000): Risikokommunikation, Risikobewertung und Risikoklassifikation. In: UNESCO (Hrsg.): 5. UBA-Fachgespräch zur sozialwissenschaftlichen Umweltforschung am 18.3.-20.3.1999. Strategien der Popularisierung des Leitbildes "Nachhaltige Entwicklung" aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Bd. II., Berlin, 288-307.
- Renn, O./Oppermann, B. (1998): Politische Kommunikation als Partizipation. In: O. Jarren/U. Sarcinelli/U. Saxer (Hrsg.): Politische Kommunikation in der demokratischen Gesellschaft. Ein Handbuch mit Lexikonteil. Opladen, 352-361.
- Renn, O./Webler, T. (1994): Konfliktbewältigung durch Kooperation in der Umweltpolitik - Theoretische Grundlagen und Handlungsvorschläge. In: Umwelt-ökonomische Studenteninitiative OIKOS an der Hochschule St. Gallen (Hrsg.): Kooperation für die Umwelt. Im Dialog zum Handeln. Zürich, 11-52.

- Renn, O./Webler, T./Rakl, H./Dienel, P.C./ Johnson, B. (1993): Public Participation in Decision Making: A Three-Step-Procedure. In: Policy Sciences, 26. Jg., 189-214.
- Rentsch, T. (1994): Aufhebung der Ethik. In: H. Hastedt/E. Martens (Hrsg.): Ethik ein Grundkurs. Reinbek bei Hamburg, 114-143.
- Rerrich, M.S. (1993): Auf dem Weg zu einer neuen internationalen Arbeitsteilung der Frauen in Europa? Beharrungs- und Veränderungstendenzen in der Verteilung von Reproduktionsarbeit. In: B. Schäfer (Hrsg.): Lebensverhältnisse und soziale Konflikte im neuen Europa. Verhandlungen des 26. Deutschen Soziologentages in Düsseldorf 1993.
- Rerrich, M.S. (1994): Zusammenfügen, was auseinanderstrebt: Zur familialen Lebensführung von Berufstätigen. In: U. Beck/E. Beck-Gernsheim. (Hrsg.): Riskante Freiheiten: Individualisierung in modernen Gesellschaften. Frankfurt/M., 201-218.
- Rest, James (1986): Moral research methology. In: Modgil, Sohan u. Celia (Hg.): Lawrence Kohlberg, Philadelphia, 459 f.
- Reusswig, F. (1994): Lebensstile und Ökologie. Gesellschaftlicher Pluralismus und alltagsökologische Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Energiesparens. Sozial-ökologische Arbeitspapiere Nr.43. Frankfurt/M.
- Reusswig, F. (1996a): Konzeptionelle Überlegungen für eine Sektion Soziologie und Ökologie. Potsdam-Institut für Klimaforschung Abt. Globaler Wandel & soziale Systeme, unveröffentlichtes Manuskript der AG Soziologie und Ökologie der Deutschen Gesellschaft für Soziologie.
- Reusswig, F. (1996b): Stichworte zum zukunftsfähigen Deutschland aus soziologischer und systemanalytischer Perspektive. Vortrag auf der Tagung der Sektion "Soziologie und Ökologie" am 3.-4. Mai 1996. Wuppertal.
- Reusswig, F. (2001): Zu einer Soziologie des Globalen Wandels. <http://www.pik-potsdam.de/~fritz/ritser.html> (Stand 2001).
- Richter, H.-E. (1986): Der Gotteskomplex. Reinbeck b. Hamburg.
- Riedel, U./Szemeitzke, B. (1992): Walle-Westend/Bremen. Ökologische Wohnquartiersuntersuchung. POLIS-Institut für Mensch-Umwelt-Beziehung, Bremen.
- Ritter, J. (Hrsg.) (1980): Historisches Wörterbuch der Philosophie. Bd. 5. Darmstadt.
- Robertson, T. (1997): Cooperative Work and Lived Cognition: A Taxonomy of Embodied Actions. In: ECSCW'97, 205-220.
- Rosenmayr, L. (1985): Wege zum Ich vor bedrohter Zukunft. In: Soziale Welt, 1985, Heft 3, 274-287.
- Rothschild, K.W. (1992): Ethik und Wirtschaftstheorie. Tübingen.

- Rotter, J.B. (1966): Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs*. 80, No.1 (whole No. 609), 1-28.
- Rousseau, J.-J. (1777): *Vom Gesellschaftsvertrag oder Grundsätze des Staatsrechts*. Stuttgart.
- Sachs, W. (1990): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbeck bei Hamburg.
- Sachs, W. (1993): Die vier E's. Merkposten für einen maßvollen Wirtschaftsstil. In: *Politische Ökologie*, Jg. 11, Nr. 33/1993, 69-72.
- Sampson, E.E. (1985): The decentralization of identity: toward a revised concept of personal and social order. *American Psychologist*, 40, 1203-1211.
- Sandel, M. (1982): *Liberalism and the Limits of justice*. Cambridge.
- Sandel, M. (1993): Die verfahrensrechtliche Republik und das ungebundene Selbst. In: A. Honneth (Hrsg.): *Kommunitarismus: Eine Debatte über die moralischen Grundlagen moderner Gesellschaften*. Frankfurt/M, 18-35.
- Schahn, J. (1993): Umgehungsstraßen, Beschränkungen für private Pkws, ÖPNV-Förderung: Lösungen für unsere Verkehrsprobleme? In: J. Schahn; T. Giesinger, T. (Hrsg.): *Psychologie für den Umweltschutz*. Weinheim, S. 145-162.
- Schahn, J. (1996a): Die Diskrepanz zwischen Einstellung und Verhalten. Psychologische Sichtweise und Bedeutung für die Förderung umweltgerechten Handelns. In: *Rundbrief der Initiative Psychologie im Umweltschutz e.V.*, Nr. 6, 44-50.
- Schahn, J. (1996b): *Die Erfassung und Veränderung des Umweltbewußtseins*, Frankfurt/M.
- Schahn, J./Holzer, E. (1990): Konstruktion, Validierung und Anwendung von Skalen zur Erfassung des individuellen Umweltbewußtseins. *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 11 (3), 185-204.
- Schlansky, A. (1996): *Zu Fuss im Stadtteil. Studie zum Fußgängerverkehr am Beispiel Östliche Vorstadt Bremen*. Endbericht für den Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung in Bremen.
- Schluchter, W. (1996): Umweltbewußtsein und Bürgerbeteiligung - ein neues Paradigma ist fällig. In: *Wechselwirkung*. Oktober, 39-42.
- Schmidt, V. (1992): Lokale Gerechtigkeit. Perspektiven soziologischer Gerechtigkeitsanalyse. In: *Zeitschrift für Soziologie*, Jg. 21/1, 3-15.
- Schmidt, V. (1993): Zum Verhältnis prozeduraler und distributiver Gerechtigkeit - am Beispiel "lokaler" Verteilungsprobleme. *Zeitschrift für Rechtssoziologie* 14, 80-96.
- Schmidt, V. (1995): Soziologische Gerechtigkeitsanalyse als empirische Institutionenanalyse. In: H.-P. Müller/B. Wegener: *Soziale Ungleichheit und soziale Gerechtigkeit*. Opladen, 173-194.

- Schmitt, M. (1998): Gerechtigkeit und Solidarität im wiedervereinigten Deutschland. In: B. Reichle/M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral: Zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekte im menschlichen Verhalten. Weinheim, München, 87-98.
- Schmidbauer, W. (1977): Die hilflosen Helfer. Reinbek.
- Schmitz, A. (1990): Fußgängerverkehr. Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung. Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): ILS-Schriften 25. Dortmund.
- Schmudlach, K.; Hornecker, E.; Ernst, H.; Bruns, F. W. (2000): Bridging Reality and Virtuality in Vocational Training. In: CHI 2000 Extended Abstracts. (137-138) ACM.
- Schoenebeck, B. von (Red.) (1993): Frauen erfahren ihren Raum. Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Dokumentation einer Fachtagung des Verkehrsclubs Deutschland. VCD (Hrsg.). Bonn.
- Schröder, T. (1996): Ökologisches Handeln zwischen Überzeugungen, Low-Cost-Strategien und Gelegenheitsstrukturen. Schriftliche Fassung des gleichnamigen Vortrages auf dem Workshop "Anschaulichkeit und Überschaubarkeit als Determinanten von Umweltbewußtsein und Umwelthandeln". Universität Bremen, 15/15.6.1996.
- Schulenburg, Graf von, J.-M. (1992): Das "Soziale" an der Sozialen Marktwirtschaft. In: R. Koslowski (Hrsg.): Neuere Entwicklungen in der Wirtschaftsethik und Wirtschaftsphilosophie. Berlin, Heidelberg, 119-141.
- Schultz, I. (1996a): Anschlußfähigkeit von Leitbildern an soziale Realität. Vortrag auf der Tagung der Sektion "Soziologie und Ökologie" am 3.-4. Mai 1996.
- Schultz, I. (1996b): Die Liebe der Männer zu nachhaltigen Zahlen. In: Wechselwirkung Nr. 4/96, 59-63.
- Schulz, W. (1986): Naturbewußtsein in der Bundesrepublik Deutschland. In: R. Günther/G. Winter: Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Serie Fortschritte der politischen Psychologie. Bd. 8. Tübingen, 120-126.
- Schulze, A. (2001): Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit - eine ethische Auseinandersetzung. Unveröffentlichte Promotion an der Universität Hannover, Fachbereich Erziehungswissenschaft. Hannover.
- Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kulturosoziologie der Gegenwart. Frankfurt, New York.
- Schürmann, V. (1987): Das Mensch-Natur-Verhältnis im dialektischen Materialismus. Staatsexamensarbeit an der Universität Bielefeld, Studiengang Philosophie (unveröff.). Bielefeld.
- Schütz, A. (1971/27): Gesammelte Aufsätze. Bd. 3. Den Haag.
- Schütz, A. (1971/72): Gesammelte Aufsätze. Bd. 3. Den Haag.

- Schütz, H. (1995): Umweltbewußtsein und Umweltverhalten - Das Beispiel Abfall. In: W. Joußen/A.G. Hessler (Hrsg.): Umwelt und Gesellschaft: Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Umweltforschung. Berlin, 65-88.
- Schwartz, S.H. (1977): Normative influences on altruism. In: L. Berkowitz (Hrsg.). *Advances in Experimental Social Psychology*, Vol 10. New York, 221-279.
- Schwartz, S.H./Howard, J.A. (1981): A normative decision-making model of altruismus. In: J.P. Rush-ton/R.M. Sorrentiono (Hrsg.): *Altruism and helping behavior: social, personality, and developmental perspectives*. Hillsdale, 189-211.
- Schwartz, S.H./Howard, J.A. (1982): Helping and cooperation. A Self-based motivational model. In: V.J. Derlega/J. Grzelak (Hrsg.): *Cooperation and helping behavior*. New York, 327-353.
- Searles, H.F. (1960): *The nonhuman environment in normal development and schizophrenia*. New York.
- Seel, H.-J. (1993): Psychologie der Megamaschine. Zu den Strukturkräften in der menschlichen Natur-beziehung. In: H.-J. Seel/R. Sichler/B. Fischerlehner (Hrsg.): *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung*. Opladen, 88-110.
- Seel, H.-J./Sichler, R./Fischerlehner, B. (Hrsg.) (1993): *Mensch - Natur: Zur Psychologie einer problematischen Beziehung*. Opladen.
- Seifert, J. W. (1995): *Visualisieren - Präsentieren - Moderieren*. Offenbach: Gabal 1995 (8. Aufl.).
- Sektion Soziologie und Ökologie (1997): Selbstverständnis und Aufgabengebiete der Sektion Soziologie und Ökologie. In: *Soziologie*, 2/1997.
- Seligman, M.E.P. (1975): *Helplessness: On Depression. Development and Death*. San Francisco.
- Selvini Palazzoli, M./Anolli, L./Di Blasio, P./Giossi, L./Pisano, J./Ricci, C./Sacchi, M./Ugazio, V. (1993): *Hinter den Kulissen der Organisation*. Stuttgart.
- Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (1998): *Stadtentwicklungskonzept Bremen – Entwurf*. Bremen.
- Senator für Gesundheit, Jugend und Soziales der Freien Hansestadt Bremen (Hrsg.) (1994): *Studie Gesundheit und Verkehr Bremen – Kurzfassung*. Bearbeitung: Büro für Verkehrsökologie. Bremen.
- Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Abteilung für Raumordnung und Stadtentwicklung (Hrsg.) (1994): *Bremer Beiträge zur Stadtentwicklung 6. Entwicklungskonzepte für die Bremer Innenstadt. Städtebauliches Gutachten im Auftrag des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung*. Bearbeiter: Dr. A. Pfadt, C. Pierau, B. Vollmer. Hamburg.
- Senghaas-Knobloch, E. (1996): Werte und Handlungsorientierungen im Spannungsfeld zwischen beruf-lichen Rollenanforderungen und persönlichen Sinnbezügen. In: E. Senghaas-Knobloch/B.

- Nagler/A. Dohms (Hrsg.): Zukunft der industriellen Arbeitskultur. Persönliche Sinnansprüche und Gruppenarbeit. Münster, 190-204.
- Sewell, J. (1977): Physical Quality of Life Index (PQLI). The United States and World Development: Agenda 1977. New York.
- Simonis, U.E. (1991): Drei Bedingungen zukunftsfähiger Entwicklung. In: H. Dahncke/H.-H. Hatlapa: Umweltschutz und Bildungswissenschaften. Bad Heilbrunn, 128-150.
- Simons, T. (1985): Verfahren und verfahrensäquivalente Rechtsformen im Sozialrecht. Baden-Baden.
- SINUS-Lebensweltforschung (1992): Lebensweltforschung und Soziale Milieus in West- und Ostdeutschland. Eine Information des SINUS-Institutes für seine Kunden. Heidelberg.
- Smith, A. (1776): Ursachen des Nationalreichtums.
- Snow, R.E. (1974): Representative and quasi-representative design for research on teaching. Review of Educational Research 44, 265-292
- Soeffner, H.-G. (1989): Die Auslegung des Alltags. Frankfurt/M.
- Spada, H. (1990): Umweltbewußtsein. Einstellung und Verhalten. In: L. Kruse/C.-F. Graumann/E.-D. Lantermann (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim, 623-631.
- Spada, H./Opwis, K./Donnen, J. (1985): Die Allmende-Klemme. Ein umweltsychologisches soziales Dilemma. Forschungsbericht Nr. 22., Psychologisches Institut. Freiburg.
- Spielberger, C.D. (1972): Anxiety as an emotional state. In C.D. Spielberger (Hrsg.): Anxiety: Current trends in theory and research. Vol. 1. New York, 23-49.
- Spielberger, C.D./Jacobs, G./Russel, S.F./Crane, R.S. (1983): Assessment of anger: The State-Trait Anger Scale. In: J.N. Butcher/C.D. Spielberger (Hrsg.): Advances in personality assessment. Vol 1. Hillsdale, 159-187.
- Spielthener, G. (1996): Psychologische Beiträge zur Ethik. Bd. 2: L. Kohlbergs Theorie des moralischen Begründens: Eine philosophische Untersuchung. Frankfurt/M.
- Stapf, K.H. (1996/90): Nicht-reaktive Methoden. In: L. Kruse/C.-F. Graumann/E.-D. Lantermann (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim, 196-205.
- Steinvorth, U. (1994): Staat und Legitimität. In: K. Bayertz: Praktische Philosophie. Grundorientierungen angewandter Ethik. Reinbek b. Hamburg, 48-88.
- Stiksrud, A. (1988): Wertewandel. In: R. Asager/G. Wenninger (Hrsg.): Handwörterbuch der Psychologie. München, 848-854.

- Streitz, N., Geißler, J. et al (1999): I-LAND: An interactive Landscape for Creativity and Innovation. In: CHI'99. ACM
- Streitz, N.; Rexroth, P.; Holmer, T. (1997): Does "roomware" matter?. In: E-CSCW'97, Kluwer Dordrecht.
- Stückelberger, C. (1997): Umwelt und Entwicklung. Eine sozioethische Orientierung. Stuttgart.
- StVR (1997): Straßenverkehrsgesetz. Textausgabe mit ausführlichem Sachregister und einer Einführung von Ministerialrat a.D. Horst Janiszewski. 34.neubearbt. Aufl., München.
- Summerer, S. (1996): Den gewohnten Rahmen verschieben. In: Politische Ökologie. Jg. 14, Nr. 46 Mai/Juni 1996, 24-27.
- Sustainable Netherlands (1994): Aktionsplan für eine nachhaltige Entwicklung der Niederlande, hrsgg. v. Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt/M. Niederländische Originalausgabe 1992.
- Taylor, C. (1988): Negative Freiheit? Zur Kritik des neuzeitlichen Individualismus. Frankfurt/M.
- Thal, P. (1976): 200 Jahre Adam Smith "Reichtum der Nationen". Internat. Kolloquium v. 30.9.-1.10.1975 in Halle. Glashuetten/Ts.
- Thibaut, J. W. (1988): What is Procedural Justice?: Criteria used by citizens to assess the fairness of legal procedures. In: Law and Society Review 22, Heft 1, 103-135.
- Thibaut, J. W./Walker, L. (1975): Procedural Justice. A Psychological Analysis. New Jersey.
- Tiggers, A. (1996): Planing For Real - eine gemeinwesenorientierte Planungsmethode und ihre Anwendung im Sprengelkiez. In: Kommunale Bürgerbeteiligung auf dem Prüfstand. Materialien und Beiträge zur Tagung der Stiftung MITARBEIT vom 13. bis 15. September 1996 in der Evangelischen Akademie Loccum, Bonn. 106-110.
- Tönnies, F. (1982): Stände und Klassen. In: A. Vierkandt (Hrsg.): Handwörterbuch der Soziologie. Stuttgart, 617-638.
- Tyler, T.R. (1988): What is Procedural Justice? Criteria used by citizens to assess the fairness of legal procedures. In: Law and Society Review 22, 1, 103-135.
- Tyler, T.R. (1990): Why People obey the Law. New Haven, London.
- Tyler, T.R. (1993): Legitimizing unpopular public policies: Does procedure matter? In: Zeitschrift für Rechtssoziologie 14/1, 47-54.
- Tyler, T.R./Lind, E.A. (1992): A relational model of authority in groups. In: M. Zanna (Hrsg.): Advances in Experimental Social Psychology, Vol.25. New York.
- Tyler, T.R./Rasinski, K./Spodick, N. (1985): The influence of voice on satisfaction with leaders: Exploring the meaning of process control. In: Journal of Personality and Social Psychology 48, 72-81.

- Uexküll, J. v. (1921): Umwelt und Innenwelt der Tiere. Berlin.
- Umweltbundesamt (UBA) (1998): Nachhaltiges Deutschland. Wege zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung. 2., durchges. Aufl. Berlin.
- Umweltbundesamt (UBA) (1999): CSD-Nachhaltigkeitsindikatoren. Indikatoren für eine "Nachhaltige Entwicklung". <http://www.umweltbundesamt.de/csd/kap1.htm>.
- UNDP (1994): Human Development Report 1994. Oxford.
- UNESCO (Hrsg.) (2000). 5. UBA-Fachgespräch zur sozialwissenschaftlichen Umweltforschung am 18.3.-20.3.1999. Strategien der Popularisierung des Leitbildes "Nachhaltige Entwicklung" aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Bd. I. u. II., Berlin.
- Unesco-Verbindungsstelle für Umwelterziehung (Hrsg.) (1998): Angewandte Sozialwissenschaftliche Umweltforschung. Konzeptionelle Überlegungen und Forschungsfragen. Fachgebiet I 3.3. Berlin.
- Urban, D. (1986): Was ist Umweltbewußtsein?. In: Zeitschrift für Soziologie, 15 (5), 363-377.
- Vester, F. (1999): Die Kunst, vernetzt zu denken. Ideen und Werkzeuge für einen neuen Umgang mit Komplexität. 2., durchges. Aufl. Stuttgart.
- Vidmar, N. (1993): Verfahrensgerechtigkeit und alternative Konfliktbewältigung. In: Zeitschrift für Rechtssoziologie 14/1, 15-37.
- Waldenfels, B. (1983): Phänomenologie in Frankreich. Frankfurt/M.
- Walster, E./Berscheid, E./Walster, G.W. (1976): New directions in equity research. In: L. Berkowitz/E. Walster/G.W. Walster (Hrsg.): Advances in Experimental Social Psychology. Vol. 9. New York.
- Walter, J./Lecher, T./Galetto, D./Hoff, E.-H. (1996): Ökologisches Verantwortungsbewußtsein im Arbeitsleben. Erfahrungen bei der Entwicklung einer theoretischen Konzeption und ihrer empirischen Erprobung. In: D.W. Timp/R. Günther (Hrsg.): Umweltpsychologische Mitteilungen. Bericht 3/96, 125-141.
- Walzer, M. (1990): The Communitarian Critique of Liberalism. In: Political Theory. 18, 6-13.
- Walzer, M. (1992, engl. 1983): Sphären der Gerechtigkeit. Ein Plädoyer für Pluralität und Gleichheit. Frankfurt/M.
- Walzer, M. (1993): Die kommunitaristische Kritik am Liberalismus. In: A. Honneth (Hrsg.): Kommunitarismus: Eine Debatte über die moralischen Grundlagen moderner Gesellschaften. Frankfurt/M, 157-180.
- Warsewa, G.; Spitzley, H. (Hrsg.) (1993): 2010 – Perspektiven ökologischer Stadtgestaltung. Bremen.
- Webb, E.J./Campbell, D.T./Schwartz, R.D./Sechrest, L. (1975): Nichtreaktive Meßverfahren. Weinheim.

- Weber, M. (1964): *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß einer verstehenden Soziologie*. Köln, Berlin.
- Weber, M. (1993/22): *Wirtschaft und Gesellschaft*. Tübingen.
- Weizsäcker, E.U. v./Lovins, A.B./Lovins, L.H. (1995): *Faktor Vier. Doppelter Wohlstand - halbiertes Naturverbrauch. Der neue Bericht des Club of Rome*. München.
- Wemmer, J.-A. (1996): Social psychological explanations of the "fair process effect". In: *Zeitschrift für Rechtssoziologie* 17/1, 114-134.
- Wender, I. (1986): *Analyse der Aufteilungsgerechtigkeit von deutschen und türkischen Jungen und Mädchen*. Seminar für Psychologie, TU, FB 9. Braunschweig.
- Westmeyer, H. (1984): Methodologische Probleme der Werteforschung in der Psychologie. In: A. Stiksrud (Hrsg.): *Jugend und Werte. Aspekte einer Politischen Psychologie des Jugendalters*. Weinheim, 32-44.
- Wiedemann, P. (1994): Mediation bei umweltrelevanten Vorhaben: Entwicklungen, Aufgaben und Handlungsfelder. In: F. Claus/P. Wiedemann (Hrsg.): *Umweltkonflikte. Vermittlungsverfahren zu ihrer Lösung*. Taunusstein, 177-194.
- Wiedemann, P./ Balderjahn, I. (2000): Umweltprobleme. Was ist dringlich und warum? Analyse der Risikobewertungen von Experten und Nicht-Experten. In: UNESCO-Verbindungsstelle im Umweltbundesamt (Hrsg.): 5. UBA-Fachgespräch zur sozialwissenschaftlichen Umweltforschung vom 18.-20.3. 1999. 'Strategien der Popularisierung des Leitbilds „Nachhaltige Entwicklung“ aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Tagungsdokumentation. Band II Tagungsbeiträge. Berlin, 272-287.
- Wildman, D., White, E. and Muller, M. (1993). Buckets. In: Wildman, White and Muller. *Participatory Design Through Games and Other Techniques*. Tutorial Notes, INTERCHI '93, 77-85.
- Willems, E.P. (1969): Planning a rationale for naturalistic research. In: E.P. Willems/ H.L. Raush (Hrsg.): *Naturalistic viewpoints in psychological research*. New York, 44-71.
- Wilson, J.Q. (1994): *Das moralische Empfinden: Warum die Natur des Menschen besser ist als ihr Ruf*. Hamburg.
- Winter, G. (1981): Umweltbewußtsein im Licht sozialpsychologischer Theorien. In: H.-J. Fietkau/H. Kessel: *Umweltlernen*. Königstein/Ts., 53-116.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung. *Globale Umweltveränderungen. Welt im Wandel* (WBGU) (1999): *Handlungsstrategien zur Bewältigung globaler Umweltrisiken*. Jahresgutachten 1998, Berlin.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung. *Globale Umweltveränderungen. Welt im Wandel* (WBGU) (1995): *Wege zur Lösung globaler Umweltprobleme*. Jahresgutachten 1995, Berlin.

- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung. Globale Umweltveränderungen. Welt im Wandel (WGBU) (1993): Grundstrukturen globaler Mensch-Umwelt-Beziehungen. Jahresgutachten 1993. Bonn.
- Witzel, A. (1982): Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen. Frankfurt.
- Witzel, A. (1985): Das problemzentrierte Interview. In: G. Jüttemamm (Hrsg.): Qualitative Forschung in der Psychologie. Weinheim.
- Wolf, J.C. (1994): Grundpositionen der neuzeitlichen Ethik. In: H. Hastedt/E. Martens (Hrsg.): Ethik ein Grundkurs. Reinbek bei Hamburg, 82-113.
- Wundt, W. (1986): Grundriß der Psychologie. Leipzig.
- Zacher, H.F. (1983): Chancen und Grenzen des Sozialstaats. Rolle und Lage des Rechts. In: P. Koslowski et al. (Hrsg.): Chancen und Grenzen des Sozialstaats. Tübingen, 66-89.
- Zapf, W. et al. (1987): Individualisierung und Sicherheit. München.
- Zimmermann, M. (1998): Deutsche Kommunen im internationalen Vergleich. In: Internationaler Rat für Kommunale Umweltinitiativen (Hrsg.): Lokale Agenda 21 Deutschland. Kommunale Strategien für eine zukunftsbeständige Entwicklung. Berlin, Heidelberg, 67-74.
- Zoll, R. (Hrsg.) (1984): Hauptsache ich habe meine Arbeit. Frankfurt/M.

Instruktion in den Workshops

Folgende Einführung und Instruktionen wurden zu Beginn der Workshops allen Teilnehmer/innen gegeben:

Begrüßung, Dank für die Teilnahme.

Mein Name ist Esther Bernds. Ich bin Diplom-Psychologin und arbeite im Forschungszentrum Arbeit und Technik der Universität Bremen. Zur Zeit arbeite ich an meiner Doktorarbeit über „Verteilungskonflikte im Straßenraum“ oder „Gerechtigkeit und Fairnessvorstellungen“. Ich leite diesen Workshop und freue mich, dass Sie gekommen sind. Vorstellen möchte ich auch Frau X und Herrn Y, die mich bei der Moderation unterstützen und für die Aufnahme des Workshops mit der Videokamera zuständig sind.

Der Workshop dauert mit Pause ca. 3 Stunden und ist in zwei Hauptphasen geteilt. Ich habe hier ein Straßenmodell aufgebaut. In der ersten Phase lautet die Frage: Welche Konflikte gibt es Ihrer Erfahrung oder Meinung nach in der Straße oder welche Konflikte könnte es geben? Da möchte ich Sie nachher bitten, an Straßenmodell mit Hilfe der Gegenstände, die ich zusammengestellt habe, die Konflikte darzustellen.

Nach diesem Teil machen wir eine Pause.

In der zweiten Hauptphase geht es um die Frage: Welche Lösungsansätze gibt es für die Konflikte im Straßenraum, die Sie dargestellt haben?

Alle genannten Konflikte und Lösungen werden von Frau X auf Metaplankarten dokumentiert. Nach der ersten Phase werden wir die Problemfelder gemeinsam sortieren und kategorisieren, so dass wir einen Überblick über alle Konflikte vor Augen haben.

Wesentlich ist insgesamt, dass Sie darauf eingehen, welche Konflikte und Lösungen es Ihrer Ansicht nach generell in so einer Straße geben könnte.

Die Modellstraße ist folgendermaßen aufgebaut: Diese Straße ist keine konkrete Straße, sondern „typisch“. Sie setzt sich aus verschiedenen Häusertypen, d.h. Mehr- und Einfamilienhäusern zusammen. Vorbild für diese Häuser sind reale Häuser in der Bremer Neustadt. Die Grundstücke sind in Anlehnung an (Ihre/eine Straße)⁸²⁶ Straße, die 6,50 m breit ist mit einem Vorgarten von 2,50 Tiefe. Der Bürgersteig ist 2,0 m breit und die Straße 6,5 m. Die Größenverhältnisse hier im Modell entsprechen dem Maßstab 1:25. In den Vorgärten stehen, wie Sie hier im Aufbau des Modells sehen, z.B. zwei Mülltonnen, Fahrräder oder auch ein Baum bzw. Büsche. Auf der einen Straßenseite stehen die parkenden Autos auf der Straße, auf der anderen Seite setzen sie auf dem Bürgersteig auf.

⁸²⁶ Von ‚einer Straße‘ wurde in Workshop 2 und 4 gesprochen, Nicht Anwohner/-innen der Vorbildstraße nahmen teil.

Im vorgegebenen Aufbau der Straße sind die Vorgärten gestaltet. Verschiedene Fahrzeuge, Fahrräder, Autos und Motorräder sind geparkt worden. Die Straßengestaltung wird nur mit wenigen Merkmalen vorgegeben, so dass Sie die Straße nach ihren Vorstellungen einrichten können.

Dazu stehen Ihnen folgende Gegenstände zur Verfügung:

- Verkehrs- und Transportmittel: Dazu gehören – wie Sie hier sehen - z.B. Fahrräder, Rollstühle, Fahrradanhänger, Skater, Handwagen, Schubkarren, Kinderwagen, ein Stadtauto als Beispiel für Carsharing, das für Autoteilung steht, ein Polizeiauto und Dinge, die auf Kinder bezogen sind, Roller, kleine Fahrräder und Buggis. Das Müllauto soll Ihnen dazu dienen, auszuprobieren, ob auch große Versorgungsfahrzeuge (Müll- und Feuerwehrautos sowie LKWs) die Straße passieren können.
- Menschen und Tiere: Die Menschen werden hier unterschieden in Senioren (das sind die mit der Brille), Frauen und Männer, Kinder, Babies und Menschen verschiedener Hautfarbe (schwarz/weiß). Alle Gruppen sind noch einmal in männlich und weiblich unterteilt. Hunde und Katzen sind ebenfalls als Figuren vorgesehen.
- Bauliche Maßnahmen/allgemeine Versorgung: Sie sehen hier zum Beispiel Bänke, Büsche und Bäume, Betonkübel mit und ohne Pflanzen, Fahrradständer, Laternen, Verkehrsschwellen, Telefonzelle etc. Es gibt auch Gegenstände, die der allgemeinen Versorgung dienen, wie Besen für die Straßenreinigung, Mülltonnen, gelbe Säcke etc.. Dienstleistungspersonen (Entsorgung, Post, Polizei etc.) sind durch ihre typische Kleidung ebenfalls vorhanden.
- Verkehrsschilder: Dazu gehören alle Schilder, die zur Regulierung des Verkehrs in Wohn- und Nebenstraßen notwendig sind. Sie sind hier als Symbole aufgeführt und können von Ihnen verwendet werden. Diese Symbole dienen der Regelung des Fuß-, Rad- und Autoverkehrs, zum Beispiel durch Temporeduzierung und verschiedene Parkregelungen. Eine Übersicht über die Bedeutung der Schilder ist ebenfalls dabei. Zusätzlich zu den vorgegebenen Symbolen können Sie auch selbst Schilder kreieren.
- Für die flexible Gestaltung stehen Ihnen weitere Materialien zur Verfügung, z.B. Modellierknete, Papier, Malstifte und Scheren. Sie können diese verschiedenen Materialien für Ihre Zwecke flexibel einsetzen. Die braune Modellierknete könnte beispielsweise zur Darstellung von Hundeködeln dienen.

Alle Bauteile (auch die Vorgartenzäune) sind flexibel veränderbar, so dass Sie die Möglichkeit haben, die Anordnung der Modellstraße vollkommen umzustellen. Ich wünsche Ihnen und uns einen anregenden Workshop.

artec



Universität
Bremen

Forschungszentrum
Arbeit und Technik

Dipl.-Psych. Esther Bernds

Postfach 330440 28334 Bremen

Tel.: (0421) 218 48 32

Fax: (0421) 218 44 49

mail: bernds@artec.uni-bremen.de

Verteilung des Straßenraumes in der Neustadt

Bremen, September 1998

Sehr geehrte Anwohnerinnen und Anwohner der Neustadt,

das Forschungszentrum Arbeit und Technik (artec) der Universität Bremen untersucht derzeit Verteilungskonflikte im Straßenraum. Wie Sie täglich am eigenen Leibe erfahren, sind die Straßen in der Neustadt eng und werden viel genutzt. AutofahrerInnen, FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen wollen in der Regel, daß Ihre Bedürfnisse und Ansprüche in der Gestaltung des Straßenraumes verwirklicht werden.

Wir wollen etwas über Ihre Ansichten wissen. Ihre Meinungen und Vorschläge zur Aufteilung des Straßenraumes in der Neustadt sind von Interesse. Dazu wurde das Modell eines Straßenzuges entwickelt, in dem Sie darstellen können, welche Konflikte es derzeit gibt. Sie können auch die Veränderungsvorschläge einbringen, die Sie für angemessen halten. Ziel ist es - gemeinsam mit anderen BürgerInnen der Neustadt, Mittel und Wege zu finden, die Probleme der Verteilung des Straßenraumes zu lösen.

In diesem Jahr gab es schon einige Aktivitäten in der Neustadt. Sie erinnern sich vielleicht noch an den Fragebogen 'Wohnwege zur Weser' zu Beginn des Jahres und an das Neustädter Stadtteilstfest im Sommer. Diese Untersuchung ist ein Teil der Aktivitäten. Die Ergebnisse werden im Anschluß veröffentlicht.

Worum geht es genau? Sie sind einmal Straßenplanerinnen und -planer. In dem Modell - der Nachbildung eines Straßenzuges - können Sie planen und Ihre Ideen und Vorschläge einbringen. Es handelt sich um eine zusammengestellte 'typische Neustädter Straße'. Das Straßenleben - so wie Sie es erleben - kann dort anschaulich dargestellt werden.

Wer wird angesprochen? Angesprochen werden Anwohner in der Neustadt, die sich mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß fortbewegen.

Wann soll die Untersuchung stattfinden? Donnerstag den **8. Oktober 1998 von 18:00 - 21:30 Uhr in den Räumen der Zionsgemeinde, Kornstraße 31** beginnt die Untersuchung. An einem der folgenden Donnerstage im Oktober/November findet zur gleichen Uhrzeit noch ein Treffen statt.

Die Ergebnisse werden am 2. Februar um 19:00 Uhr in der Zionsgemeinde, Kornstraße 31 vorgetragen.

Haben Sie noch Fragen oder wollen Sie sich beteiligen?

Dann richten Sie sich an die o.g. Adresse oder hinterlassen Sie eine Nachricht unter der Telefonnummer (0421) 794 84 64.

Vielen Dank für Ihr Interesse

Dipl.-Psych. Esther Bernds

9.5.2 Forschungszentrum

Arbeit – Umwelt – Technik

artec



Universität
Bremen

Dipl.-Psych. Esther Bernds

Postfach 330440 28334 Bremen

Tel.: (0421) 218 48 32

Fax: (0421) 218 44 49

mail: bernds@artec.uni-bremen.de

Universität Bremen · artec (SFG) · Postfach 33 04 40 · 28334 Bremen

21.06.2000

9.1.1.1 Einladung zum Workshop „Verteilung des Straßenraumes in Wohnquartieren“

Sehr geehrter Herr Haase,

wie telefonisch vereinbart, lade ich Sie hiermit herzlich zum Workshop ‚Verteilung des Straßenraumes in Wohnquartieren‘ ein.

Termin:

Der Workshop findet am **Freitag, 30. Juni 2000 von 9:00 – 12:00 im Raum 311, Block D,** Hanseatenhof 5, Bremen statt.

Hintergrund und Ziel: Am Forschungszentrum Arbeit-Umwelt-Technik (artec) der Universität Bremen werden Verteilungskonflikte im Straßenraum in Wohnquartieren untersucht. Nutzungskonflikte existieren sowohl zwischen verschiedenen Mobilitätsgruppen (Auto, Fahrrad und zu Fuß gehen) im Straßenraum als auch zwischen verschiedenen sozialen Bedürfnissen und administrativen Anforderungen (z.B. Straße als Spiel- und Kommunikationsraum, Raumbedarf für Verkehrsbeschilderungen und Abfallentsorgung). Die Wahrnehmung und Bewertung relevanter Konflikte und die Entwicklung gangbarer Lösungsstrategien gehört zum Bereich brisanter politischer Aufgaben, die sich nicht nur Planerinnen und Planer stellen, sondern die auch in verschiedene Bereiche von Wirtschaft, Umwelt und Sozialem hineinreichen. Das politische Konzept der Agenda 21 verdeutlicht, dass eine Zusammenarbeit dieser Instanzen genau notwendig ist, wie die Kooperation zwischen Verwaltung und verschiedenen Interessenverbänden.

An einem 3D-Straßenmodell können gemeinsam mit Personen aus verschiedenen behördlichen Bereichen und Verbänden Konflikte und Lösungsansätze entwickelt werden, indem Perspektiven und Interessen der Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Bereichen entfaltet werden. Das Modell – die Nachbildung einer typischen Bremer Nebenstraße – dient als Möglichkeit, Ihre Vorstellungen zu veranschaulichen.

1998 und 1999 wurden bereits Workshops mit Bremer Bürgern durchgeführt, die ebenfalls für die Untersuchung ausgewertet werden. Eingeladen werden nun Experten u.a. der Verkehrsplanung aus den zuständigen Behörden und Verbänden. In der Auswertung der Untersuchung wird ein Vergleich zwischen den Ergebnissen der Befragten mit den Bürgerinnen und dem o.g. Personenkreis angestrebt. Die Untersuchung wird im Gebiet der Verkehrswissenschaften von der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung gefördert. Die Arbeit steht kurz vor dem Abschluß. Der mögliche Vorteil des 3D-Straßenmodells für eine bürgernahe Verkehrsplanung in der Praxis und potentielle Einsatzfelder sollen zum Ende des Workshops diskutiert werden. Ziel ist es außerdem, die Methode für die Praxis der Bürgerbeteiligung fruchtbar zu machen.

Fragen richten Sie an Dipl.-Psych. Esther Bernds, erreichbar unter o.g. Adresse oder hinterlassen Sie eine Nachricht unter der Telefonnummer (0421) 794 29 38.

Bis dahin mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Psych. Esther Bernds

Anlage: Teilnehmerliste

Kurzfragebogen: AnwohnerInnen in der Neustadt

1. Teilnahmebereitschaft

1.1. Haben Sie Interesse, an diesem Planungsexperiment teilzunehmen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vielleicht <input type="checkbox"/>
--	--------------------------------	----------------------------------	--

Nur bei vielleicht. Unter welchen Bedingungen würden Sie teilnehmen?

1.2. Können Sie sich an zwei Donnerstagabenden im Oktober/November zwischen 18:00 - 21:00 Uhr Zeit nehmen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Offen <input type="checkbox"/>
--	--------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------

Wenn noch offen. Bedingungen nennen?

2. Verkehrsmittelwahl und -besitz

2.1. Welche Fahrzeuge/Transportmittel stehen in Ihrem Haushalt zur Verfügung?		2.2. Wo stellen Sie diese ab?	
	Anzahl	Privater Raum	Öffentlicher Raum
Auto			
Fahrrad			
Motorrad/Mofa			
Inline-Skates/Skateboards			
Rollstuhl			
Kinderwagen			
Fahrradanhänger			
Handwagen			
Andere (z.B. Wohnmobil/-wagen, LKW; Lieferwagen, Lieferkombi)			
Sonstiges			

2.3. Wie bewegen Sie sich überwiegend fort?

Mit dem Auto <input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad <input type="checkbox"/>	Zu Fuß <input type="checkbox"/>	Mit dem ÖPNV <input type="checkbox"/>	Autoteilung <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
--	---	------------------------------------	--	---	---------------------------------------

2.4. Nutzen Sie das Fortbewegungsmittel freiwillig oder gibt es bestimmte Gründe für Ihre Verkehrsmittelwahl?

Bei Unfreiwillig u. Teils/Teils. Nennen Sie bitte Gründe?

Freie Wahl <input type="checkbox"/>	Unfreiwillig <input type="checkbox"/>	Teils/Teils <input type="checkbox"/>
--	--	---

2.5. Wenn Sie sich einmal insgesamt einordnen, als was würden Sie sich am ehesten bezeichnen?

als Autofahrer/in <input type="checkbox"/>	Fahrradfahrer/in <input type="checkbox"/>	Fußgänger/in <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
---	--	--	---------------------------------------

3. Haushalt und Person

3.1. Bewohnen Sie das ganze Haus oder eine Wohnung?

Haus <input type="checkbox"/>	Wohnung <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
----------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

Anmerkungen bei Sonstigem

3.2. Wohnen Sie zur Miete oder gehört Ihnen das Haus/die Wohnung?

Miete <input type="checkbox"/>	Besitz <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
-----------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

3.3. Wieviel Personen leben in diesem Haushalt?

Anzahl der Personen

3.4. Welcher Wohn- bzw. Lebensform gehören Sie an?

Alleinlebend <input type="checkbox"/>	Ehe/ e. -ähnlich. Gem. m. Kindern <input type="checkbox"/>	Ehe/ eheähnliche Gem. ohne Kinder <input type="checkbox"/>	WG <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
--	--	--	--------------------------------	---------------------------------------

3.5. Haushaltseinkommen (netto)

unter 1000,- <input type="checkbox"/>	1000 - 2000,- <input type="checkbox"/>	2000-3000,- <input type="checkbox"/>	3000-4500,- <input type="checkbox"/>	4500-6000,- <input type="checkbox"/>	Über 6000,- <input type="checkbox"/>
--	---	---	---	---	---

3.6. Welche Tätigkeit üben Sie aus, bzw. haben Sie ausgeübt?

.....

3.7. Welche Ausbildung ist/war damit verbunden?

kein Abschluß <input type="checkbox"/>	Hauptschule <input type="checkbox"/>	Realschule <input type="checkbox"/>	Studium <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
---	---	--	-------------------------------------	--

3.8. Altersgruppe

bis 20 Jahre <input type="checkbox"/>	21-35 J. <input type="checkbox"/>	36-50 J. <input type="checkbox"/>	51- 65 J. <input type="checkbox"/>	Ab 66 J. <input type="checkbox"/>
--	--------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------

4. Erreichbarkeit

Straße/Hausnummer	Herr <input type="checkbox"/>	Frau <input type="checkbox"/>	Telefon.	Anmerkung

Fragebogen zum Workshop am 30.06.2000 Vertreter/innen aus Behörden, Betrieben und Verbänden (bzw. Initiativen)

Folgende Fragen bitte ich Sie zu beantworten. Es sind einmal Fragen über ihre berufliche Stellung, über die Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln im beruflichen und im privaten Bereich und zum anderen demographische Daten. Die Daten werden in der Auswertung natürlich anonymisiert. Bitte senden Sie den Fragebogen an die o.g. Anschrift zurück.

1. Institutionszugehörigkeit - Aufgabenbereich

1.1. Welcher Behörde, welchem Verband (bzw. Initiative) oder Betrieb gehören Sie an? Bitte die genaue Bezeichnung einfügen.

1.2. Wie lautet die genaue Bezeichnung Ihrer Position dort?

1.3. Mit welchen Aufgaben und Verantwortungsbereichen sind Sie betraut? Bitte exemplarisch benennen, falls zu viele Bereiche (oder Projekte) betraut werden?

1.4. Engagieren Sie sich zusätzlich (oder innerhalb Ihrer Tätigkeit) in Initiativen oder Gremien.

Bekleiden Sie z.B. bestimmte Ämter in den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung bzw. -konzeption?

Innerhalb meiner Tätigkeit:

Außerhalb meiner Tätigkeit (auch ehrenamtlich):

1.5. Mit welchen Aufgaben und Verantwortungsbereichen wären Sie im Themenkontext Stadt- und Verkehrsplanung (bzw. konzeptionelle Tätigkeiten in diesem Bereich) gerne (zusätzlich) betraut? Damit sind z.B. persönliche Präferenzen oder Ergänzungen zu derzeitigen Tätigkeiten gemeint.

2. Beruflicher Kontext

Verkehrsmittelwahl in der Behörde, Firma oder dem Verband

Im folgenden wird nach den Verkehrsmitteln gefragt, die Ihnen im beruflichen Kontext zur Verfügung stehen.

2.1. Welche Fahrzeuge/Transportmittel stehen in Ihrem beruflichen Zusammenhang zur Verfügung?		2.2. Wem gehören diese Fahrzeuge?	
	Anzahl	Privater Besitz	Betrieblicher Besitz
Auto			
Fahrrad			
Motorrad/Mofa			
Fahrradanhänger			
Handwagen			
Andere (z.B. Wohnmobil/-wagen, LKW; Lieferwagen, Lieferkombi)			
Sonstiges			
.....			

2.3. Wie bewegen <u>Sie</u> sich im beruflichen Kontext überwiegend fort?					
Mit dem Auto <input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad <input type="checkbox"/>	Zu Fuß <input type="checkbox"/>	Mit dem ÖPNV <input type="checkbox"/>	Autoteilung <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
2.4. Nutzen Sie das Fortbewegungsmittel freiwillig oder gibt es bestimmte Gründe für Ihre Verkehrsmittelwahl?				Freie Wahl <input type="checkbox"/>	Unfreiwillig <input type="checkbox"/>
Bei Unfreiwillig u. teils/teils. Nennen Sie bitte Gründe? (z.B. Autofahren wg. Gehbehinderung, Zeitgründe führen zur Verkehrsmittelwahl <u>oder</u> kein Autofahren mangels Führerschein etc.)				Teils/Teils <input type="checkbox"/>	
2.5. Nur beantworten, falls eine Abweichung zu Frage 2.3. besteht.					
Wie möchten Sie sich im beruflichen Kontext überwiegend fortbewegen? Welche Gründe sprechen dagegen?					

2.6. Wenn Sie sich einmal im beruflichen Kontext einordnen, als was würden Sie sich am ehesten bezeichnen?			
Als Autofahrer/in	Fahrradfahrer/in	Fußgänger/in	Sonstiges
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Frage zu Ihrer persönlichen Verkehrsmittelwahl und zu ihrer Person

3. Verkehrsmittelwahl und -besitz

3.1. Welche Fahrzeuge/Transportmittel stehen in Ihrem Haushalt zur Verfügung?		3.2. Wo stellen Sie diese ab?	
	Anzahl	Privater Raum	Öffentlicher Raum
Auto			
Fahrrad			
Motorrad/Mofa			
Inline-Skates/Skateboards			
Rollstuhl			
Kinderwagen			
Fahrradanhänger			
Handwagen			
Andere (z.B. Wohnmobil/-wagen, LKW; Lieferwagen, Lieferkombi)			
Sonstiges			

3.3. Wie bewegen <u>Sie</u> sich überwiegend fort?					
Mit dem Auto	Mit dem Fahrrad	Zu Fuß	Mit dem ÖPNV	Autoteilung	Sonstiges
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.4. Nutzen Sie das Fortbewegungsmittel freiwillig oder gibt es bestimmte Gründe für Ihre Verkehrsmittelwahl? Bei unfreiwillig u. teils/teils. Nennen Sie bitte Gründe? (z.B. Autofahren wg. Gehbehinderung, Zeitgründe, Transportgründe <u>oder</u> kein Autofahren mangels Führerschein etc.)	Freie Wahl	Unfreiwillig	Teils/Teils
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.5. Nur beantworten, falls eine Abweichung zu Frage 3.3. besteht.			
Wie möchten Sie sich im privaten Bereich überwiegend fortbewegen? Welche Gründe sprechen dagegen?			
3.6. Als was würden Sie sich am ehesten bezeichnen? Im Falle von Sonstigem bitte Bezeichnung einfügen.			
als Autofahrer/in	Fahrradfahrer/in	Fußgänger/in	Sonstiges
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Haushalt und Person

4.1. Bewohnen Sie ein ganzes Haus oder eine Wohnung?	Haus	Wohnung				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
4.2. Wohnen Sie zur Miete oder gehört Ihnen das Haus/die Wohnung?	Miete	Besitz				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
4.3. Wieviel Personen leben in diesem Haushalt?	Anzahl der Personen					
4.4. Welcher Wohn- bzw. Lebensform gehören Sie an?	Alleinlebend	Ehe/ ehe- äuhl. Gem. m. Kindern	Ehe/ eheähnliche Gem. ohne Kin- der	Wohn- gemeinschaft	Sonstiges	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.5. Haushaltseinkommen (Netto monatlich)	unter 1000,-	1000-2000,-	2000-3000,-	3000-4500,-	4500-6000,-	Über 6000,-
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5.6. Welche Ausbildung ist/war damit verbunden?	Kein Abschluß	Hauptschule	Realschule	Abitur	Studium
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7. Wie lautet Ihre genaue Berufsbezeichnung und ggf. Fachrichtung?					
5.8. Altersgruppe	bis 20 Jahre	21-35 J.	36-50 J.	51- 65 J.	Ab 66 J.
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.0. Habe ich in dem Fragebogen einen für Sie wichtigen Aspekt vergessen? Bitte ergänzen Sie.

Vielen Dank für Ihre Mühe!

Esther Bernds

Wie man eine Straße einrichtet

Beim Stadtteilstfest in der Neustadt stand gestern die lokale „Agenda 21“ im Mittelpunkt

Von unserem Redaktionsmitglied
Sebastian Schmitt

Bremen. Eine ganz normale, etwas enge Straße in der Neustadt – muß die eigentlich voller parkender Autos stehen, die auch noch den Fußweg blockieren? Petra Richter meint: Nein, das muß sie nicht! Und richtete daher gestern eine typische Neustädter Straße nach ihren Vorstellungen ein.

Natürlich nicht in Wirklichkeit, sondern mit einem Modell, das die Umweltpsychologin Esther Bernds auf dem Stadtteilstfest Neustadt aufgestellt hatte. Vor einer kleinen Hängebrücke konnte man mit selbstgebasteten Holzautos, Draht-Fahrrädern und Playmobilfiguren Wunsch-Wirklichkeiten zurechtbasteln.

Petra Richters Vorstellungen waren klar: Sie hatte in der Straße Wohnraum für 44 Familien errechnet und sich daher für eine Wohn- und Spielstraße entschieden. Also Autor größtenteils raus, Fahrradparkplätze her, Verkehrshinrichtungen – und Bäume auch. Und als Hundebesitzerin dachte sie sogar an Hundekotbeutel, die man in speziellen Mülltonnen versenken kann.

Für ein Stadtteilstfest ein ungewöhnliches Vergnügen – eher schieflich war das Fest mit über 50 Initiativen hinter dem Sudhaus auch kein gewöhnliches. Es stand im Zeichen der „Agenda 21“, dem



Saßenblasen machen – das war besonders für kleine Kinder gestern ein großer Spaß beim Stadtteilstfest Neustadt.

Fotos: Jochen Stoss

berühmten Plan, der die sogenannte nachhaltige Entwicklung sichern soll. „Und diese Entwicklung muß lokal beginnen“, sagte Fest-Organisator Thomas Lecke-Lopoltz vom Planungsausschuss.

Das meinten auch andere, etwa Jürgen Maly, Vorsitzender der SPD-Buntentor. Er machte Reklame für das neue Projekt „Blitz-Blau-Buntentor“.

das im Spätsommer starten soll. 15 Langzeitarbeitslose und Sozialhilfeempfänger sollen dann mit anpacken, damit das Buntentor sauberer wird.

Maly hat als Stützpunkt bereits einen Raum in der Haselbergstraße angesetzt; kommenden Mittwoch sollen Kooperationsverträge mit Stadtgrün und den Bremer Entsorgungsbetrieben unterzeichnet werden. Finanzierung erhofft man sich von der Werkschaft Broom, vom Arbeitssenator und vom Arbeitsamt.

Drei Neustädter Damen, denen Maly die Idee schmackhaft machte, waren ganz begeistert. „Das ist sehr gut“, lobte Waltraud Kampst. „Da sollten Sie gleich noch zu uns zum Neuen Markt kommen, da liegen wieder diese gelben Säcke und keiner holt sie ab.“

Waltraud Kampst war allerdings nicht wegen der „Agenda 21“ gekommen, sondern wegen der Präsentation des Buches „Neustadt 1860 bis 1943 – Ein photographischer Streifzug“ (siehe untenstehenden Artikel), das sich gestern wie verrückt verkaufte. Dafür hatte sie ein Foto ihres Elternhauses eingetauscht.

Aber die Agenda muß beiseite – auf dem besten Bu-



Zwei Autos wegnehmen, dafür einen Fahrradparkplatz errichten: Petra Richter (Mitte) am Stand von Umweltpsychologin Esther Bernds.

suchten, von der Sonne verwöhnten Stadtteilstfest gab's von der Wurst bis zum Pannkuchen natürlich auch reichlich zu essen, es trafen Rockbands auf, Kinder vergnügten sich an Malwettbewerben oder machten große Seifenblasen.

Und mancher hatte auch anderes im Sinn als über nachhaltige Entwicklung nachzugrübeln – zum Beispiel die Kumpels Mehmet und Cefas. Für sie stand das Thema „Mädchen abchecken“ klar im Vordergrund.



Die Kinder vom „Circus Jauriba“ aus Togo (zu Besuch in Bremen) nahmen für ihre farbenfrohen, akrobatischen Tänze Stadienapplaus.

Codierregeln

In jeder Textpassage wird geprüft, ob eine der fünf Auswertungskategorien (implizit oder explizit) vorhanden ist. Im ersten Schritt wurde der Text paraphrasiert und nach inhaltstragenden Textstellen geordnet. Diese Textsequenzen wurden zusammengefasst und mit Überschriften versehen. Sie bildeten die Ausgangsbasis für die Zuordnung in Kategorien. In jeder Textsequenz wird die Dialogstruktur als Ganzes betrachtet. Dies ist im Hinblick auf die Beurteilung von z.B. Gerechtigkeitsvorstellungen und Kontrollvorstellungen von Bedeutung. Während die Gerechtigkeitsprinzipien (z.B. Besitzstand und Leistungsgerechtigkeit) aus einzelnen Redebeiträgen hervorgehen, erfordert die Interpretation der Gerechtigkeitsvorstellungen einen größeren Zusammenhang.

Codierungsprozess und Memos ein Beispiel:

Beispiel:

Paraphrase: W1/106-140 - Gelbe Säcke und Altpapier

Ein großes Ärgernis besteht in einer ‚Sammelstelle‘ für gelbe Säcke und Altpapier vor der eigenen Haustür, da die Säcke und das Papier zum Teil über eine Woche herumliegen. Ein Teil der Säcke wird nicht von den Entsorgungsbetrieben abgeholt, sondern mit einem roten Zettel versehen, weil sie falsch bepackt sind. Sie werden erst später auf Kosten der ‚Bürger‘ bzw. ‚der Stadt Bremen‘ abgeholt. (1) Bis dahin kommen andere und legen wieder neue gelbe Säcke dazu. (3) Die ‚privaten Müllbetriebe‘ kleben Zettel auch auf Säcke, die gar nicht falsch bepackt sind, um zusätzliche Gebühren erheben zu können. (1) Wenn man bei den Entsorgungsbetrieben anruft, erhält man den Ratschlag, ‚die‘ [Übeltäter] zu fotografieren oder in den Müllsäcken nach Adressen zu suchen, was ja wohl das Letzte ist. (2)

Memo und Codierung für diese Passage:

1. Leidtragende: Privat, Staat, Bürger/innen: Es ist nicht legitim, mich (Privatperson), den Staat und die anderen Bürger für das Fehlverhalten anderer (Falschbepacker) durch Mehrkosten und Abfall vor der Tür aufkommen zu lassen.
2. Maßnahme und Verfahren/ Zurechtweisung (negativ): Es ist nicht legitim („das Letzte“), dass soziale Kontrolle durch Nachbarn bzw. Bürger auf andere Bürger ausgeübt wird.
3. Schuld/ BEB; Maßnahme und Verfahren: Steuern + Gebühren (negativ): Die Entsorgungsbetriebe markieren gelbe Säcke als falschbepackt, obwohl sie richtig gefüllt wurden. Sie erheben also zu Unrecht Gebühren.

Ambivalenzen

Viele Maßnahmen und Verhaltensweisen werden ambivalent erlebt. Wenn positive und negative Seiten einer Maßnahme oder einer Verteilungsregel beschrieben werden, wird die Variable z.B. ‚Gesetz und Norm‘ sowohl negativ als auch positiv codiert.

Beispiel:

153: F1: Mit dem Parken, das ist natürlich per Schilder so geregelt in der Nebenstraße, glaube ich, 154: dass die Autos eigentlich auf der Straße parken sollen, aber nicht tun, weil sonst eben diese 155: großen Transportmittel nicht durchkommen (V: **Gesetz + Norm negativ d.h. Abweichung ist vorteilhaft**), der Vorteil, wenn so geparkt wird, ist halt, dass 156: diese Autos, diese Transportmittel durchkommen, der Nachteil ist, dass dann die Pkws die 157: Möglichkeit haben, etwas schneller zu fahren, weil mehr Platz ist (V: **Gesetz + Norm positiv Einhaltung der Norm wichtig, um der Tempoeinhaltung vorzubeugen**).

Variable: Ökologie

Die Variable ‚Ökologie‘ beinhaltet die Subvariablen ‚Ressourcen‘, ‚Tiere‘ und ‚Pflanzen‘. Ressourcen werden codiert, wenn von den Elementen Wasser, Boden, Luft gesprochen wird. Nicht-menschliche Lebewesen, z.B. Tiere und Pflanzen werden als Entität - wie alle anderen Nutzungs- und Akteursgruppen auch – behandelt.

Beispiele:

- **Leidtragend Ökologie/Ressourcen W1:** Dann **Luftverschmutzung durch Autos**. (1566: F2) Ja, das ist nun ja immer (1567/ Moderatorin:) Ja, wir hatten Laut- und Luftverschmutzung, diese beiden (**hier Zuordnung Betroffen Ökologie/Ressourcen, denn die Luft ist verschmutzt**).
- **Schuldig/Ökologie (hier kam auch der Staat hinzu):** (277/M2) Nein, das kann man nicht, das ist, selbst die Stadtreinigung hat es ja schwer, die (278) Gullies sauber zu kriegen, wenn da ein Auto drauffährt, geht nichts mehr, und wenn dann mal (279) ein ordentlicher Regenguss kommt [...]. (**durch Regengüsse, d.h. Wind und Wetter wird die Straße zusätzlich belastet**)
- **Retter Ökologie:** (Beispiel konstruiert) Wenn mehr Bäume und Pflanzen in die Straße integriert werden, dann verändert sich das Straßenklima zum positiven. **Ein Lösung ist es, Bäume und Pflanzen zu integrieren**

Variablen: ‚Gesundheit‘ und ‚sinnliche ästhetische Umwelt‘

Die Variablen ‚Gesundheit‘ und ‚sinnlich ästhetische Umwelt‘ überschneiden sich gelegentlich. Bei Überschneidungen werden beide Variablen codiert. Alle Emissionen, dazu gehören auch Lärm und Abgase, werden der Variable ‚Gesundheit negativ‘ zugeordnet.

1 Kategorien und Variablen

9.2 Kategorie 1: Aspekte der Wohn- und Lebens- und Mobilitätsqualität

1.1.1 Variable 1: Recht auf Sicherheit und Angstfreiheit

1.1.1.1 *Recht auf Sicherheit und Angstfreiheit (positiv)*

Definition: Es werden Aspekte des Rechtes auf Sicherheit und Angstfreiheit für verschiedene Nutzungsgruppen im Straßenraum benannt und/oder es wird vorgeschlagen, diese Rechte einzuführen.

Ankerbeispiel:

W5 [956-966]: [...] Also, hier das ist eine Hochpflasterung // zu Beginn der Straße // M2: Ja, ja, das ist einmal wichtig äh für die Querung hier im Zuge der Hauptstraße für die Fußgänger vor allen Dingen und die Radfahrer, die sich da ja noch auf Radwegen bewegen in der Regel im Hauptstraßenbereich, und natürlich ist es schon mal von der Geschwindigkeit her eine Abbremsung des Autoverkehrs, wenn die da reinfahren, dann fahren sie schon vorsichtiger rein, das ist glaube ich ein wichtiger Punkt.

2. *Recht auf Sicherheit und Angstfreiheit (negativ)*

Definition: Es wird kritisiert, dass bestimmte Personen im Straßenraum gefährdet sind, Angst haben müssen bzw. Aspekte der Sicherheit fehlen.

Ankerbeispiel:

W1 [285-287] M1: Aber irgendwie hat man immer ein ungewisses Gefühl, ich habe auch eine Tochter, und wenn die draußen spielt, habe ich immer ein ungutes Gefühl, ich guck dann oft raus, nicht, und die kriegt dann zehnmal eingebleut, dass sie nicht zwischen den Autos durchlaufen soll.

1.1.2 Variable 2: Recht auf Gesundheit und Recht auf Leben

1.1.2.1 *Recht auf Gesundheit und Recht auf Leben (positiv)*

Definition: Aspekte, die sich in körperlicher Hinsicht vorteilhaft auf die Gesundheit auswirken und förderlich für die leibliche Existenz sind, werden angesprochen.

Ankerbeispiel:

Hierfür wurde in den Workshops kein Beispiel benannt.

1.1.2.2 *Recht auf Gesundheit und Recht auf Leben (negativ)*

Definition: Es wird geäußert, dass die physische Gesundheit im Straßenraum nicht gegeben ist. Alle Äußerungen, die sich auf Lärm und fehlende Hygiene beziehen, werden hier eingeordnet.

Ankerbeispiele: (Anspielung auf fehlende Hygiene)

W2 [738-741] F1: So ein Depot [für gelbe Säcke], haben sie das da im Viertel bei sich F4: Ja, aber das ist nur selbst, das ist ein Bau, und da stellt man das hin F1: Ist in der Hauptverkehrsstraße auch, da stehen auch die ganzen gelben Säcke, sind auch die Ratten alle // Zwischengemurmel // ist stadtbekannt da die eine Stelle in der Hauptverkehrsstraße.

W3 [410-414] M3: auch der Straßenbelag in dem Bereich, haben wir Kopfsteinpflaster wie man das früher hatte. Und dann passiert das nachts, wenn die Straßen frei sind, die Leute geben Speed und das gibt einen Lärmpegel, der also höher ist als der bei den Asphaltgeschichten // ja // und das wäre zum Beispiel ein Grund für mich, da was zu ändern, weil der Lärm, der jetzt entsteht, nicht, natürlich auch in die Seitenstraßen dringt und da stört ...

1.1.3 Variable 3: Recht auf sinnlich-ästhetisch anregende Umgebung

1.1.3.1 Sinnlich-ästhetisch anregende Umgebung (positiv)

Definition: Es werden sinnlich anregende Elemente der Umgebung, die gut riechen, schmecken, aussehen oder sich gut anhören, benannt. Es werden Aspekte des Wohlempfindens im Straßenraum thematisiert oder solche angesprochen, die das ästhetische Empfinden positiv ansprechen.

Ankerbeispiele:

W5 [472-475] F2: auch im Bereich der Gehwege in Baumscheiben, dass man eben versucht, zur - eigentlich zur Attraktivitätssteigerung eben da auch Straßenbäume anzupflanzen

W3 [462] F4: Gerade wenn man eine Bepflanzung vorne noch hat, was im Sinne der Straße ist [...]

1.1.3.2 Sinnlich-ästhetisch anregende Umgebung (negativ)

Definition: Die Straßensituation wird nicht oder nur mit Einschränkungen als sinnlich-ästhetisch anregend empfunden.

Ankerbeispiele:

W1 [266-269] F2: Was mich jetzt auch sehr ärgert die letzte Zeit, früher waren die Straßen ja immer sauberer, heute liegt ja hier ein Müll, ein Mist, dass das Wasser auch überhaupt nicht ablaufen kann, da liegen Zeitungsreste, da liegt alles, was man sich bloß denken kann

W2 [477-480] F2: um Bäume rum - manchmal ja dann auch mit Pollern versucht zumindest zu schützen, was manchmal ja dann auch nicht so schön ist, aber eben notwendig.

1.1.4 Variable 4: Recht auf Kommunikationsraum

1.1.4.1 Recht auf Kommunikationsraum (positiv)

Definition: Räume für Kontakte, Gespräche und Spiel im Straßenraum werden positiv bewertet und/oder geschaffen und für wichtig erachtet.

Ankerbeispiele:

W3 [860-862] F5: Ja, [...] da machen wir eine Vorgartengesellschaft auf, hahaha, weil dann hätte man unheimlich viel Platz für Nachbarschaft

W3[1055-1057] F5: aber im Prinzip, denke ich, ist so ein Kommunikationstreffpunkt wie das [Nachbarschaftszentrum hier in der Straße] ist auch, 'ne phantastische Voraussetzung, um auch so einen Lernprozess in Richtung mündiger Bürger, gemeinsam gucken

1.1.4.2 Recht auf Kommunikationsraum (negativ)

Definition: Es wird kritisiert, dass kein Raum für Kontakte, Gespräche und Spiel im Straßenraum vorhanden ist.

Ankerbeispiele:

W4 [33] M1: *Kinder auf der Straße, das geht überhaupt gar nicht [...]*

W5 [1295-1297] M2: *Leuten, die aus dieser Stadt wegziehen, weil ihre Kinder beispielsweise nirgends spielen können.*

1.1.5 Variable 5: Recht auf Mobilität und Fläche im Straßenraum

1.1.5.1 Recht auf Mobilität und Fläche im Straßenraum (positiv)

Definition: Es wird positiv angesprochen, dass genügend Fläche z.B. für Mobilität vorhanden ist oder es wird Fläche im Straßenraum geschaffen.

Ankerbeispiele:

W3 [774] F5: *Jeder darf pro Haus nur noch ein Auto [...]*

W5 [1361-1368] F3: *An einer Stelle hatten wir den Zaun weggenommen und statt dessen durch so ein leichtes Hochbord so etwa 50 cm, dass man gut drauf sitzen kann, ersetzt // ja // und im Hintergrund, dass der Straßenquerschnitt etwas großzügiger wird [...]*

1.1.5.2 Recht auf Mobilität und Fläche im Straßenraum (negativ)

Definition: Ein Mangel an Fläche im Straßenraum wird wahrgenommen, kritisiert oder als Problem definiert.

Ankerbeispiele:

W1 [195-197]: *[...] und wenn man da mal guckt, wie viel [Fläche auf der Straße] unter diesen Bedingungen für uns Menschen da ist, es ist verschwindend wenig M1: Das meiste ist für die Autos, für die Blechkisten ...*

W2 [891-892] F2: *Aber so wie hier, ein Auto kann nie da durch kommen, der muss immer eine andere Straße nehmen [...]*

9.3 Kategorie 2: Gerechtigkeitsprinzipien

1.1.1.1 Variable 1: Orientierung am Eigeninteresse

Alle Äußerungen in denen der "individuelle und instrumentelle Zweck" im Sinne einer "Wettbewerbsorientierung", des "alleinigen Sorgens für sich selbst", der uneingeschränkten "Nutzenmaximierung" bzw. der "Profitmaximierungsprinzip" im Vordergrund stehen. Allein die *eigenen Bedürfnisse* (und Interessen) werden - auch auf Kosten von anderen - berücksichtigt.

1.1.1.1 Eigeninteresse (positiv)

Definition: Beiträge, in denen die o.g. Orientierung erwähnt oder positiv bewertet wird.

Ankerbeispiel:

W1 [216-217] F1: Ja, aber der Konflikt war ganz provokativ, ich habe ein Auto und mich regt es auf, wenn ich irgendwo in der Straße keinen Parkplatz finde // ja, hmmm //

1.1.1.2 Eigeninteresse (negativ)

Definition: Beiträge, in denen die o.g. Orientierung abgelehnt oder kritisiert wird.

Ankerbeispiele:

W1 [290-293]: [...] mit Malkreide auf dem Bürgersteig zu malen, das ist oft ein Konflikt mit den Anwohnern, weil die dann Angst haben, da durchzulaufen, dass es in ihre Wohnung getragen wird, das dürfen sie [die Kinder] also auch nicht, dann kriegen sie da eine Anpflaume, nicht

W3 [1051-1052] F5: [...] das ist an einzelnen Leuten gescheitert, die das nicht wollten

W5 [481-483] F2: und die Flächen, die man dann eben hat, werden dann auch gerne mal genutzt, um Müll abzustellen, alte Fahrräder anzuschließen, die kein Mensch mehr abholt

1.1.2 Variable 2: Orientierung an der Fürsorge für Andere

Definition: Alle Äußerungen, in denen das Wohl Anderer (z.B. Kindern, Senior/innen etc.) oder einer Mobilitäts- oder Nutzungsgruppe berücksichtigt wird. Zudem Beiträge, die darauf schließen lassen, dass die Befragten sich verpflichtet fühlen, Rücksicht zu nehmen und meinen, dass die Bedürfnisse einer Personengruppe zu Gunsten einer anderen zurückgestellt werden sollen.

1.1.2.1 Orientierung an der Fürsorge für Andere (positiv)

Definition: Beiträge, in denen die o.g. Aspekte von Fürsorge erwähnt oder positiv bewertet werden.

Ankerbeispiele:

W1 [277-280] M2: Nein, das kann man nicht, das ist, selbst die Stadtreinigung hat es ja schwer, die Gullies sauber zu kriegen, wenn da ein Auto drauffährt, geht nichts mehr, und wenn dann mal ein ordentlicher Regenguss kommt, ich weiß nicht, wie die Nebenstraße 1 ist, ob da irgendwie Keller absaufen, glaube ich nicht.

**W1 [251-255]: [...] an die Wand ran gestellt, so dass man wirklich teilweise nicht einmal zu Fuß durchkommt, nicht F1: Ist das ein Rollstuhl Moderatorin
1: Ja, ein Rollstuhl F2: Die Behinderten haben auch keine Chance**

Gelöscht: 7

1.1.2.2 Orientierung an der Fürsorge für Andere (negativ)

Definition: Die Befragten kritisieren explizit, dass zu viel z.B. auf schwache und bedürftige Personengruppen Rücksicht genommen wird.

Ankerbeispiele:

W1 [213-214] F1: Das ist für die Anwohner natürlich auch schrecklich, ich meine, ihr wohnt ja auch dahinten und guckt jetzt möglicherweise jetzt immer diese blöden parkenden Autos drauf

W1 [244]: [...] Aber Parkplatz für Anwohner ist keine Belästigung

W1 [670-672] F1: Ja, aber wenn das bloß für Anwohner ist, dass man sagt, hier nur Parkplätze für Anwohner, dann wäre das auch wirklich weniger, weil es parken insbesondere auch in der Neustadt sehr viel Leute, die einfach in die Stadt fahren, das wäre schon eine Entlastung, wenn [...]

1.1.3 Variable 3: Partikulare Interessen

Definition: Alle Beiträge die auf die Realisierung der Interessen von z.B. Anwohner/-innen einer Straße, der Nachbarschaft oder der Bremer Bürger/-innen ausgerichtet sind.

1.1.3.1 Partikulare Interessen (positiv)

Definition: Alle Beiträge die auf die Realisierung der Interessen von z.B. Anwohner/-innen, Nachbarn oder Bremer Bürger/-innen ausgerichtet sind.

Ankerbeispiel:

W3 [254]: F2: Nee, Parkerlaubnis für Anwohner.

1.1.3.2 Partikulare Interessen (negativ)

Definition: Alle Beiträge aus denen hervorgeht, dass die alleinige Berücksichtigung der Interessen von z.B. Anwohner/-innen, Nachbarn oder Bremer Bürger/-innen abgelehnt oder kritisiert wird.

W3: [591-595]: F2: Auch so, die am Buntentor einkaufen, die müssten ihre Autos woanders hinstellen, nicht. F3: Sollen die Autos jetzt nicht mehr parken können, als fahrende Autos dahinstellen. [...]M1: Wenn sie von der Neustadt nach Walle fahren zum Arbeiten, dann ist das der gleiche Konflikt, also Anliegerparken ist da auch nicht möglich.

1.1.4 Variable 4: Gemeinwohlorientierung

Definition: Alle Beiträge aus denen hervorgeht, dass das Wohl *aller* Bürger/-innen im Blick ist. Die Gemeinwohlorientierung ist in so fern eine Erweiterung der Variable „Fürsorge“. Sie steht im Gegensatz zur Variable „Orientierung an partikularen Interessen“.

Ankerbeispiel:

W1 [196]: [...] dass dies] unter diesen Bedingungen für uns Menschen da ist, es ist verschwindend wenig [Platz auf der Straße].

1.1.5 Variable 5: Orientierung am Gesetz und an vorherrschenden Normen

Definition: Es wird von gesetzlichen Regelungen und impliziten oder expliziten Normen gesprochen. Die Einhaltung von gesetzlich vorgegebenen Pflichten wird thematisiert und/oder die vorherrschende Normen und Gesetze werden in der Straßenraumgestaltung berücksichtigt.

1.1.5.1 Orientierung am Gesetz und an vorherrschenden Normen (positiv)

Definition: Verbote, Parkregelungen, staatliche Kontrollen etc. werden befürwortet, eingeführt und es wird an ihre Einhaltung appelliert.

Ankerbeispiel:

W1 [153-159]: [...] Mit dem Parken, das ist natürlich per Schilder so geregelt in der Nebenstraße 1, glaube ich, dass die Autos eigentlich auf der Straße parken sollen, aber nicht tun [...] der Nachteil ist, dass dann die Pkws

die Möglichkeit haben, etwas schneller zu fahren, weil mehr Platz ist, nicht // ja // so, das ist auch ... M3: Zum Teil knallen die da ja ziemlich

1.1.5.2 Orientierung am Gesetz und an vorherrschenden Normen (negativ)

Definition: Staatlich definierte Verbote und Gebote werden abgelehnt oder als ineffektiv bezeichnet.

Ankerbeispiel:

W1 [154-156]: [...] dass die Autos eigentlich auf der Straße parken sollen, aber nicht tun, weil sonst eben diese großen Transportmittel nicht durchkommen, der Vorteil, wenn so geparkt wird, ist halt, dass diese Autos, diese Transportmittel durchkommen [...]

1.1.6 Variable 6: Besitzstandsgerechtigkeit

Definition: Die Erhaltung von Besitzständen (Fläche, Rechte etc.), die im Straßenraum vorgegeben sind wird angesprochen.

1.1.6.1 Besitzstandsgerechtigkeit (positiv)

Definition: Es wird befürwortet, Eigentum und Rechte auf Erhaltung von Raum und Fläche zu erhalten und zu schützen.

Ankerbeispiel:

W3 [928] F5: Die müssen ihr Auto abschaffen, ha ha ha

1.1.6.2 Besitzstandsgerechtigkeit (negativ)

Definition: Der Anspruch auf Eigentum und das Recht, z.B. eine bestimmte Fläche für eine Mobilitätsgruppe weiterhin zu erhalten, wird kritisiert oder in Frage gestellt.

Ankerbeispiel:

W3 [930-931] F4: Nein, das kann man ja nicht erwarten [dass jemand sein Auto abschafft], aber, wenn Sie das wollen, na ja, das kann man nicht erwarten, dass das irgend jemand macht ...

1.1.7 Variable 7: Leistungsgerechtigkeit

Definition: Es wird davon gesprochen, Dienste, Arbeiten und Hilfeleistungen zu entlohnen. Kosten-Nutzen-Abwägungen werden angesprochen.

Ankerbeispiel:

W1 [869-872] Moderatorin 2: ... wer bezahlt das [die häufigeren Leerungen der Mülltonnen], das ist die Frage M3: Der Staat F2: [früher ist das] zwei Mal in der Woche abgeholt worden und ist bezahlt worden M2: Ganz früher war das Pflicht des Staates, das war umsonst // ja //

1.1.7.1 Leistungsgerechtigkeit (positiv)

Definition: Es wird befürwortet, Dienste, Arbeiten und Hilfeleistungen zu belohnen. Es wird eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz in Bezug auf eine Dienstleistung, Arbeit oder Hilfeleistung angesprochen.

Ankerbeispiel:

W4 [813-816] F1: *[Bezogen auf die Müllentsorgung] Nein, also ich kann mir schon vorstellen, dass die Leute, wenn sie sehen würden, dass es auch was bringt, allen was bringt, dass sie schon bereit wären, da auch ein bisschen was drauf zu legen, kann ich mir schon vorstellen, nur also was nicht nachzuvollziehen ist, ist eben, die flattern hier alle durch die Gegend und es sieht wirklich dreckig aus und es stinkt*

1.1.7.2 Leistungsgerechtigkeit (negativ)

Definition: Es wird abgelehnt, Dienste, Arbeiten und Hilfeleistungen zu entlohnen. Es wird bemängelt, dass im Hinblick auf eine Dienstleistung, Arbeit oder Hilfeleistung eine negative Kosten-Nutzen-Bilanz existiert.

Ankerbeispiel:

W4 [817-818]: *[...] trotzdem wird es immer teurer [die Müllentsorgung durch die BEB], und das passt nicht zusammen, also und dann werden die Leute auch sauer, das kann ich auch nachvollziehen [...]*

1.1.8 Variable 8: Absolute Gleichheit

Definition: Es abgewogen, ob verschiedenen Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen genau die gleichen Anteile an Fläche, die gleiche Zuwendung durch einen Dritten oder die gleichen Rechte und Pflichten zugeteilt werden.

1.1.8.1 Absolute Gleichheit (positiv)

Definition: Es befürwortet, dass verschiedenen Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen genau die gleichen Anteile an Fläche, die gleiche Zuwendung durch einen Dritten oder die gleichen Rechte und Pflichten zugeteilt werden.

Ankerbeispiel:

W3 [774] F5: *Jeder darf pro Haus nur noch ein Auto.*

1.1.8.2 Absolute Gleichheit (negativ)

Definition: Es wird abgelehnt oder kritisiert, dass verschiedenen Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen genau die gleichen Anteile an Fläche, die gleiche Zuwendung durch einen Dritten oder die gleichen Rechte und Pflichten zugeteilt werden.

Ankerbeispiel:

W4 [1117-1118] Moderatorin 2: *Das ist eigentlich völlig unverständlich, Autos dürfen da stehen und Fahrräder nicht M1: Ja, es ist total hirnrissig, ich habe es auch nie begriffen ... und das ist irgendwo ein Widerspruch, das geht nicht.*

1.1.9 Variable 9: Verursacherprinzip

Definition: Eine Differenzierung in Verursacher/innen und Betroffene wird erwähnt. Die Verursacher/innen von Schäden verantwortlich zu machen, wird angesprochen, aber weder befürwortet noch abgelehnt.

1.1.9.1 Verursacherprinzip (positiv)

Definition: Es wird befürwortet, Verursacher/innen von Schäden im Straßenraum verantwortlich zu machen.

Ankerbeispiel:

W3 [747] F3: [Beseitigung von Hundekot] Die [Hundebeisitzer] nehmen das mit einer Schaufel hoch und tun das da rein [...]

1.1.9.2 Verursacherprinzip (negativ)

Definition: Es wird kritisiert oder abgelehnt, Verursacher/innen von Schäden im Straßenraum verantwortlich zu machen.

Ankerbeispiel:

W4 [697-699] M1: Ja, das Problem ist, dass solche Müllablagerungen, dafür ist keiner zuständig, die gelben Säcke, das sind meistens die, wo dann ein Zettelchen drauf ist, der ist nicht richtig gefüllt, der bleibt dann liegen [...]

1.1.10 Variable 10: Freiheitsprinzip

Definition: Die Möglichkeit für alle Nutzungs- oder Mobilitätsgruppen, frei zu entscheiden, was sie tun oder unterlassen, wird unbewertet angesprochen.

1.1.10.1 Freiheitsprinzip (positiv)

Definition: Der Möglichkeit für alle Nutzungs- oder Mobilitätsgruppen, prinzipiell frei zu entscheiden, was sie tun oder unterlassen, wird zugestimmt und/oder die Befragten setzen sich dafür ein.

Ankerbeispiel:

W1 [798-801] F1: [Thema Betonwüste in den Vorgärten] Da kann man nichts machen, das ist dann ja auch eine individuelle Entscheidung auch, man kann den Leuten ja nicht aufdrücken und sagen, hier jetzt brech mal auf und pflanze an, das muss schon irgendwie ganz [...] M3: Zwingen nicht [...]

1.1.10.2 Freiheitsprinzip (negativ)

Definition: Die Möglichkeit für alle Nutzungs- oder Mobilitätsgruppen, prinzipiell frei zu entscheiden, was sie tun oder unterlassen, wird explizit kritisiert und/oder abgelehnt.

Ankerbeispiel:

W1 [801-805]: [...] [Thema Betonwüste in den Vorgärten] aber wenn ich das Stichwort Entsiegelung [...] oder auf der anderen Seite gibt es Programme [...] F1: Wo das gesteuert wird, je mehr Beton, desto mehr Autofahrsteuer, oder irgendwie sowas F2: Und was auch noch vorgeschrieben werden müsste [...]

9.4 Kategorie 3: Schuld- und Verantwortungszuschreibungen

1.1.11 Variable 1: Leidtragende / Betroffene

Definition: Es wird geäußert oder ist aus dem Kontext der Aussagen abzuleiten, dass eine bestimmte Mobilitäts- oder Nutzungsgruppe bzw. ökologische Aspekte besonders von einem Aspekt, einer Gegebenheit oder einer Verhaltensweise (z.B. herumstehende Mülltonnen, fehlende Beleuchtung etc.) betroffen ist.

1.1.11.1 Soziale Gruppen

9.4.1.1.1 Männer

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.2 Frauen

Ankerbeispiel:
W2 [57]: [...] Mutter mit dem Kinderwagen oder [...]

9.4.1.1.3 Behinderte

Ankerbeispiel:
W1 [255] F2: Die Behinderten haben auch keine Chance.

9.4.1.1.4 Senioren

Ankerbeispiel:
W5 [287-289] : [...] Und man müsste auch immer bedenken, dass zwei solcher alten Leute mit ihrem Rollwägelchen aneinander vorbeikommen müssen.

9.4.1.1.5 Ethnische Gruppen

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.6 Kinder

Ankerbeispiel:
W4 [33] M1: Kinder auf der Straße, das geht überhaupt gar nicht [...]

9.4.1.1.7 Jugendliche

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.8 Lebenslage

Ankerbeispiel:
W1 [1773-1774]: [...] und die [Leute, die in autofreies Wohngebiet ziehen wollen] haben sich natürlich überlegt, die sind vielleicht beruflich gar nicht hier gebunden, die müssen mal wegziehen und müssen das dann verkaufen [...]

9.4.1.1.9 Einkommen

Ankerbeispiel:

W1 [1802-1803] M2: *Da bestraft man ja nur den einen mit und man bessert nichts damit, der andere, der viel Geld hat, der sagt sich, bezahl ich.*

1.3.1.1.10 Stigmatisierte Gruppen

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

1.3.1.1.11 Hundehalter

Ankerbeispiel:

W1 [179-182]: *[...] wenn jemand zu viel Hundesteuern zahlen muss, da sagt der Bürger,[...] sagen Sie mal, wofür bezahle ich eigentlich Hundesteuer // um die Scheiße da wegzumachen.*

1.1.11.1.12 Bürger/innen

Ankerbeispiel:

W3 [602-603]: *[...] stellen, die Nachbarn wären wohl kaum damit einverstanden, man kann nicht erwarten, dass privaten Leuten der Pkw entzogen wird, das wäre schlimm [...]*

9.4.1.1.10 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

W1 [196]: *[...] für uns Menschen [...], ist verschwindend wenig [Raum auf der Straße vorhanden].*

1.1.11.2 Ökologie (allgemein)

Ankerbeispiel:

W1 [404-405] F2: *Das soll man ja nicht streuen, man soll ja Sand streuen [...] um den natürlichen Haushalt nicht zu schädigen?*

9.4.1.1.11 Tiere

Ankerbeispiel:

W5 [496-498]: *[...] Bäume werden nicht erwünscht, weil die Kastanien aufs Auto fallen könnten // oder Vögel anziehen //*

9.4.1.1.12 Pflanzen

Ankerbeispiel:

W5 [478-480]: *[...] mit Pollern versucht zumindest [die Bäume] zu schützen, was manchmal ja dann auch nicht so schön ist, aber eben notwendig.*

9.4.1.1.13 Ressourcen

Ankerbeispiel:

W3 [693-694] F1: *Wie soll denn das Wasser abfließen, wenn das alles auf der gleichen Höhe ist, wenn solche Regengüsse sind [...]*

1.1.11.3 Mobilitätsgruppen

9.4.1.1.14 Fußgänger

Ankerbeispiel:

W4 [72-73] M1: Es führt dann zu Konflikten, [...] auf den Gehweg [...] mit den Fußgängern und Kindern.

9.4.1.1.15 Fahrradfahrer

Ankerbeispiel:

W5 [663-667]: Ich habe es schon öfters erlebt, Fahrrad mit Kinderanhänger hintendran, habe ich auf der Straße geparkt, also am Straßenrand, und wie ich wiederkomme, steht da ein Auto und mein Fahrrad steht auf dem Gehweg, einfach hochgehoben.

9.4.1.1.16 Autofahrer

Ankerbeispiel:

W2 [321-322] F4: Und dann gibt es auch viele Kneipen hier, dass abends die Parkplätze vielleicht weg sind, also bei uns ist das so, wenn man später kommt, dass man keinen Parkplatz findet

9.4.1.1.17 Skater

Ankerbeispiel:

W4 [55]: [...] Der Zustand der Straßen in der Neustadt lässt skaten gar nicht zu.

9.4.1.1.18 Rollstuhlfahrer

Ankerbeispiel:

W1 [171]: Wenn das so steht und da die Mülldinger sind, können die [Rollstuhlfahrer] nicht daran vorbei [...]

9.4.1.1.19 Versorgungsfahrzeuge

Ankerbeispiel:

W5 [310-314]: [...] Und für uns [Entsorgungsbetriebe] natürlich auch dargestellt [im Modell] hier von überdimensionalen Müllwagen, aber immer wieder jeden Morgen die Probleme, die Kraftfahrer haben das parkende Fahrzeug wirklich in den Kreuzungsbereich hineinragen lassen, so dass die Wagen nicht weit genug ausholen können.

9.4.1.1.20 Kinderwagen

Ankerbeispiel:

W5 [278-281] F2: Das stimmt, mit dem Kinderwagen ist es schwierig auch durchzukommen tatsächlich, weil ja die Autos so eng geparkt sind, dass man keine Möglichkeit hat, mit dem Kinderwagen durchzukommen.

1.1.11.4 Akteursgruppen

9.4.1.1.21 Private Akteure

Ankerbeispiel:

W5 [17231724] M3: [Thema Kontrollen durch Anwohner] Aber das gibt ja einen solchen Stress in einer Straße, wenn die einen die anderen denunzieren, also [...]

9.4.1.1.22 Anwohner

Ankerbeispiel:

W5 [143-144]: [...] [Durch laute Baufahrzeuge wird] die Belastbarkeitsgrenze der Straße, aber auch der Anwohner bis an die Grenzen strapaziert [...]

9.4.1.1.23 Nicht-Anwohner

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.24 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.25 Wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.26 BEB

Ankerbeispiel:

W5 [311-315]: [...] jeden Morgen die Probleme, die Kraftfahrer haben das parkende Fahrzeug wirklich in den Kreuzungsbereich hineinragen lassen, so dass die Wagen nicht weit genug ausholen können. Von daher immer Wartezeiten haben

9.4.1.1.27 Sonstige wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiele:

W1 [359] F2: [zu wenig Laternen] Also, wenn ich mir jetzt so vorstelle, die Leute, die morgens den Weser-Kurier austragen

W3 [83-85] F4: [Parkproblem für Transporter] Also ich sehe das, [...] wenn das jetzt zum Beispiel ein Transporter ist, vor der Druckerei laden die dann stundenlang aus, weil die nirgends parken können [...]

9.4.1.1.28 Staatliche Akteure

Ankerbeispiel:

W1 [131] M2: [...] und dann muss die Stadt Bremen an die privaten Müllbetriebe extra bezahlen // ja //

1.1.11.5 Sonstige Leidtragende / Betroffene

Ankerbeispiele:

W1 [269] M2: Da kann ja auch kein Besenwagen durchfahren

W1 [1564-1571]: Da sind andere Straßen [Hauptverkehrsstrassen] viel belasteter, Hauptstraße 2 und so, was da an Autos fährt, Hauptstraße 3, das ist schon Belästigung // Hauptstraße 4 //

1.1.12 Variable 2: Verantwortliche für Konflikte (Schuldige)

Definition: Es wird geäußert oder ist aus dem Kontext der Aussagen abzuleiten, dass eine bestimmte Mobilitäts- oder Nutzungsgruppe bzw. ökologische Aspekte besonders einen Verteilungskonflikt im Straßenraum verursachen oder verschulden, dass Konflikte im Straßenraum auftreten.

1.1.12.1 Soziale Gruppen

9.4.1.1.29 Männer

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.30 Frauen

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.31 Behinderte

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.32 Senioren

Ankerbeispiel:
W2 [692] M1: Ne, das ist der Motzkopf [der alte Mann], der sich immer über den Kindergarten aufregt.

9.4.1.1.33 Ethnische Gruppen

Ankerbeispiel:
W3 [793] F1: Es soll angeblich eins von den beiden türkischen Mädchen gewesen sein [...]

9.4.1.1.34 Kinder

Ankerbeispiel:
W3 [788] F4: Und außerdem hat es in der Nebenstraße auch mal ein Kind gegeben, das auf die Straße gemacht hat.

9.4.1.1.35 Jugendliche

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.36 Lebenslage

Ankerbeispiel:
W2 [1270] F2: [...] Studentenwohnungen, die stellen ihre Räder alle vor die Tür

9.4.1.1.37 Einkommen

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.38 Stigmatisierte Gruppen

Ankerbeispiel:

W3 [1090]: [...] Wenn da [auf der Bank vor dem Haus] sich Junkies hinsetzen [...]

9.4.1.1.39 Hundehalter

Ankerbeispiel:

W1 [332-333]: [...] denn ist da gleich neben dem Busch noch ein Hundekothaufen, wenn man sich da vorbeischlängelt, bums, ist man da drin [...]

9.4.1.1.40 BürgerInnen

Ankerbeispiel:

W1 [266-167] F2: Was mich jetzt auch sehr ärgert die letzte Zeit, früher waren die Straßen ja immer sauberer, heute liegt ja hier ein Müll

9.4.1.1.41 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

W3 [1008] F5: Gut, wenn sie davon ausgehen, dass die Leute alles so beschissen sind [...]

1.1.12.2 Ökologie (allgemein)

Ankerbeispiel:

W1 [238] F2: Also, was für mich auch ein Problem ist, ich habe das im Sommer erlebt,

9.4.1.1.42 Tiere

Ankerbeispiel:

W4 [611-612]: [...] Wenn da dann diese ekligen kleinen weißen Würmer rauskommen

9.4.1.1.43 Pflanzen

Ankerbeispiel:

W1 [324] F2: Ja und manchmal sind da solche Büsche, wo man denn gar nicht mehr dran vorbeikommt [...]

9.4.1.1.44 Ressourcen

Ankerbeispiel:

W1 [278-280]: [...] und wenn dann mal ein ordentlicher Regenguss kommt, [...] Keller absaufen,

1.1.12.3 Mobilitätsgruppen

9.4.1.1.45 Fußgänger

Ankerbeispiel:

W5 [713-714] F3: [aus der Sicht der Autofahrer] dauernd läuft mir [...] jemand verkehrswidrig

9.4.1.1.46 Fahrradfahrer

Ankerbeispiel:

W5 [713-717] F3: [...] und ewig kommt ein Fahrradfahrer weil zu wenig Platz ist.

9.4.1.1.47 Autofahrer

Ankerbeispiel:

W5 [663-667] F2: Ich habe es schon öfters erlebt, Fahrrad mit Kinderanhänger hintendran, habe ich auf der Straße geparkt, also am Straßenrand, und wie ich wiederkomme, steht da ein Auto und mein Fahrrad steht auf dem Gehweg, einfach hochgehoben.

9.4.1.1.48 Skater

Ankerbeispiel:

W2 [464-466] M1: Also, der Egoismus aus Sicht der [...], ich denke schon, dass das gefährlich ist, wenn er auf der Straße skatet M2: Auf dem Bürgersteig, die fahren ja manchmal wild [...]

9.4.1.1.49 Rollstuhlfahrer

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.50 Versorgungsfahrzeuge

Ankerbeispiel:

W3 [1207]: [...] die Belästigung durch die Entsorgungsfahrzeuge [...]

1.1.12.4 Akteursgruppen

9.4.1.1.51 Private Akteure

Ankerbeispiel:

W5 [473-476]: [...] Baumscheiben, [...] die aber mit allem möglichen konkurrieren müssen, [...] auch mit Autos [privater Akteure].

9.4.1.1.52 Anwohner

Ankerbeispiel:

W5 [196-199]: [...] den Konflikt haben wir morgens einfach genauso, weil einfach die Belagerung dann da ist von Anwohnerparken oder ein paar gibt's, Anwohner - die da parken wollen [...]

9.4.1.1.53 Nicht-Anwohner

Ankerbeispiel:

W5 [199]: *[Thema Parken]. [Es gibt] andere [Nicht-Anwohner], die in das Gebiet reindrängen.*

9.4.1.1.54 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

W5 [970]: *[...] jeder sich im Recht fühlt, Vorfahrt zu haben*

9.4.1.1.55 Wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.56 BEB

Ankerbeispiel:

W1 [893]: *Die [BEB] holen ja sowieso nur die Hälfte ab, und dann eine Woche später holen sie den Rest privat und [...]*

9.4.1.1.57 Sonstige wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiele:

W2 [321] F4: *Und dann gibt es auch viele Kneipen hier, dass abends die Parkplätze vielleicht weg sind [...]*

W3 [196-202] F2: *Da ist eine Autofirma, die Autos vermietet, [...] F2: Ja, nicht, ist doch bei uns da, was hat der für Autos immer stehen, seine Schleppdinger da, nicht, das ist fürchterlich*

9.4.1.1.58 Staatliche Akteure

Ankerbeispiel:

W1 [180-182]: *[...] Hundesteuern [...], da sagt der Bürger, ich habe damals beim Finanzamt angerufen, ich sage, sagen Sie mal, wofür bezahle ich eigentlich Hundesteuer // um die Scheiße da wegzumachen // genau, das haben die mir gesagt.*

9.4.1.1.59 Konflikt mit Ökonomie

Ankerbeispiele:

W1 [637-638] M3: *Der Konflikt würde höchstens mit der öffentlichen Hand bestehen, weil die das Geld nicht haben, aber ich meine [...]*

W1 [647-649]: *[...] Dass die verändert werden sollen, die Finanzen auch, wie könnte das irgendwie gelöst werden M1: Das ist ja das liebe Geld [...]*

W2 [980-983]: *[...] jetzt gesagt, hier so einen Schutzmann dahin und die Ampel M1: Die Ampel wieder weg, weil die ist zu teuer Moderatorin 1: Ja, was gäbe es billigeres F1: Nichts [...]*

1.1.12.5 Sonstige Verursacher / Schuldige

Ankerbeispiel:

W4 [121-122] M1: *[über Hausbesitzer] Also, ich halte das schon für einen Traum, toll das [Motorrad] da im Vorgarten stehen zu haben, genau wie die ganzen Mülltonnen, die da in den Vorgärten stehen.*

W5 [450]: *[Umstände] [...] schlechten Pflasters auf der Fahrbahn [...]*

1.1.13 Variable 3: Verantwortliche für Veränderungen (Retter)

Definition: Es wird geäußert oder ist aus dem Kontext der Aussagen abzuleiten, dass eine bestimmte Mobilitäts- oder Nutzungsgruppe bzw. ökologische Aspekte für die Lösungen von Verteilungskonflikten, die Herstellung von Angstfreiheit oder Sicherheit, die Verbesserung der Ästhetik oder die Einrichtung von Räumen für Kommunikation im Straßenraum verantwortlich sind bzw. sich dafür einsetzen sollen.

1.1.13.1 Soziale Gruppen

9.4.1.1.60 Männer

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.61 Frauen

Ankerbeispiel:

W2 [1212] F3: *Ja, wenn die Mütter nicht selbst wollen, dass sie [die Kinder] überfahren werden, dann müssen sie [...].*

9.4.1.1.62 Behinderte

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.63 Senioren

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.64 Ethnische Gruppen

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.65 Kinder

Ankerbeispiel:

W2 [1212-1213]: *[ironisch] [...] dann müssen sie [die Kinder] draußen weiterspielen, [das] können sie nicht verbieten*

9.4.1.1.66 Jugendliche

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.67 Lebenslage

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.68 Einkommen

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.69 Stigmatisierte Gruppen

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.70 Hundehalter

Ankerbeispiel:

W1 [175-176]: Wenn der eigene Hund dann irgendwo hingemacht hat, kann man das so greifen und in die nächste Mülltonne schmeißen, dann ist das Problem gelöst.

9.4.1.1.71 Bürger/innen

Ankerbeispiel:

W3 [1015] M2: [...] man müsste Verantwortung vergeben [...] [Patenschaften verteilen]

9.4.1.1.72 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

W4 [813-814] F1: [Mehr bezahlen] [...] die Leute, wenn sie sehen würden, dass es auch was bringt, allen was bringt [...]

1.1.13.2 Ökologie (allgemein)

9.4.1.1.73 Tiere

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

9.4.1.1.74 Pflanzen

Ankerbeispiele:

W2 [627-628] F4: Doch, man kann zum Beispiel ein Auto wegmachen und da so ein, ich weiß nicht, einen Baum oder so was [...]

W3 [596]: [...] da könnte man irgendwelche Pflanzen hinpacken.

9.4.1.1.75 Ressourcen

Ankerbeispiel:

W5 [1392-1396] F4: Ein flexibler Bereich, [...] die man z.B. sowohl besitzen als auch bespielen kann, [...] einen Holzstamm [...], ein Stück Baumstamm, muss nicht so naturnah sein, kann auch aus Stein sein [...]

1.1.13.3 Mobilitätsgruppen

9.4.1.1.76 Fußgänger

Ankerbeispiel:

W5 [1283-1287]: [...], dass es sehr viele Leute gibt, die sagen, ich brauch hier kein Auto, [...] ich laufe gerne.

9.4.1.1.77 Fahrradfahrer

Ankerbeispiel:

W5 [1283-1287]: [...], dass es sehr viele Leute gibt, die sagen, [...] ich benutze das Fahrrad.

9.4.1.1.78 Autofahrer

Ankerbeispiele:

W2 [965-966] M1: Ja, dann muss ich einmal die Autos rauskriegen aus der Straße, auf der einen Seite // ja // F1: Dann darf nur auf einer Seite geparkt werden

W2 [990] M1: Oder ich muss sie [die Autos] anders parken [...]

9.4.1.1.79 Skater

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.80 Rollstuhlfahrer

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.81 Versorgungsfahrzeuge

Ankerbeispiel:

W1 [310-312] M1: Feuerwehr, Feuerwehr, [...] die müssten einen Stehräumer vorne dran haben, für Autos, die zu weit ranstehen [...]

1.1.13.4 Akteursgruppen

9.4.1.1.82 Private Akteure

Ankerbeispiel:

W5 [1361-1376] F2: An einer Stelle hatten wir den Zaun weggenommen [der privaten Akteure, z.B. Hausbesitzer] Und statt dessen durch äh so ein leichtes Hochbord so etwa 50 cm, dass man gut drauf sitzen kann, ersetzt

9.4.1.1.83 Anwohner

Ankerbeispiel:

W5 [1650-1652] : [...] [den Spielbereich auf einer Straße erhalten]: [...] das weitere, [...], das können die Anwohner dann auch selber tun, da gibt es Beispiele in Habenhausen, da hat man viel erreicht [...]

9.4.1.1.84 Nicht-Anwohner

Ankerbeispiel:

W1 [1283-1286] F2: [Thema Parken in der Stadt] Aber man könnte doch, so wie das in Lübeck ist, dass in der Innenstadt haben die [von außerhalb] alle vorne an ihrer Scheibe ne Nummer M2: Dafür bezahlen sie ja auch F2: Da bezahlen sie auch, genau

9.4.1.1.85 Alle Menschen

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.86 Wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

9.4.1.1.87 BEB

Ankerbeispiel:

W3 [1205-1207] M2: Man könnte den Entsorgungstag [...] ja alles an einem Tag machen, alle vierzehn Tage einen Tag die Belästigung durch die Entsorgungsfahrzeuge [...]

9.4.1.1.88 Sonstige wirtschaftliche Akteure

Ankerbeispiel:

W3 [976-978] F5: Ja, zum Beispiel mit einer Bremer Karte zum Nulltarif, oder, 'ne Verbesserung der Straßenbahnfahrzeuge, solche Probleme zu lösen, wie kriegt man 'ne Kiste Mineralwasser nach Hause, dass da einer die Woche immer durchfährt und einem das bringt [...]

9.4.1.1.89 Staatliche Akteure

Ankerbeispiel:

W3 [967] F5: Wenn es eingebettet ist, ist es ein ganzes Verkehrskonzept von Bremen [...]

1.1.13.5 Sonstige Verantwortliche für Veränderungen / Retter

Ankerbeispiele:

W3 [1138] F5: Dann müsste man auch noch wieder einen Rattenbeauftragten benennen.

W2 [555] M2: Zuegeparkte Garage, ja, [die Garagenbesitzer sollen] konsequent den Abschleppdienst rufen.

9.5 Kategorie 4: Fairness: Maßnahmen und Verfahren

1.1.14 Variable 1 + 2: Restriktive Verfahren und Ablehnung restriktiver Verfahren

1.1.14.1 Kontrollen (positiv)

Definition: Es wird zugestimmt, eingeführt oder mit positiven Emotionen belegt, dass durch staatliche oder wirtschaftliche Akteure zu überprüfen ist, ob sich verschiedene Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen an die vorgegebenen Regeln im Straßenraum halten.

Ankerbeispiel:

W1 [1544-1545]: [...] Es müsste viel öfters die Polizei gleich rigoros Bond ran, fertig aus, der parkt da nächstes Mal nicht mehr so unbeachtet [...]

1.1.14.2 Kontrollen (negativ)

Definition: Es wird abgelehnt, mit negativen Emotionen besetzt oder als ineffektiv bezeichnet, dass durch staatliche oder wirtschaftliche Akteure zu überprüfen ist, ob sich verschiedene Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen an die vorgegebenen Regeln im Straßenraum halten.

Ankerbeispiel:

W5 [1694-1702]: [...] wir haben dreißig, vierzig Straßen, und hier 'ne Kontrolle z.B. zu gewährleisten, [...] das ist nach meinem Dafürhalten gar nicht machbar.

1.1.14.3 Soziale Kontrolle (positiv)

Definition: Kontrollen im Straßenraum durch Nachbarn, Anwohner/innen oder Bürger/innen werden als wünschenswert und effektiv wahrgenommen und/oder mit positiven Emotionen belegt.

Ankerbeispiel:

W1 [937-939]: Na ja, das [gelbe Säcke, die außerhalb der vorgesehenen Zeiten auf der Straße stehen] lässt sich ja sowieso nicht unterbinden, also man muss aber festhalten, das funktioniert nur dadurch, das geht nur da so schlecht, wo eben Kontrolle nicht da ist // ja genau // und in der Nebenstraße selber ist das wirklich nicht das Problem // nein, nein /

1.1.14.4 Soziale Kontrolle (negativ)

Definition: Kontrollen im Straßenraum durch Nachbarn, Anwohner/innen oder Bürger/innen werden abgelehnt als ineffektiv wahrgenommen und/oder mit negativen Emotionen belegt.

Ankerbeispiel:

W1 [136-138] F2: Und dann hat mein Mann da schon oft angerufen, und dann haben sie uns gesagt, wir sollten die [Täter oder gelben Säcke] doch fotografieren // hahaha // oder sollten die Müllsäcke aufmachen und nach Adressen suchen, und das fanden wir ja wohl das Letzte, nicht [...].

1.1.14.5 Verbote (positiv)

Definition: Regelungen der Interaktion im Straßenraum zwischen verschiedenen Mobilitäts- und/oder Nutzungsgruppen durch Untersagungen, Verbote und Verbotsschilder zu regulieren wird befürwortet, als effektiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiele:

W3 [613] M1: [...]. den Autoverkehr ganz [...] verbieten [...]

W2 [879] M1: Ja, ich möchte weg davon, dass die [Fahrradfahrer] entgegengesetzt [der Einbahnstraße] fahren dürfen [...]

W1 [1100]: Parkverbot [...]

1.1.14.6 Verbote (negativ)

Definition: Regelungen der Interaktion im Straßenraum zwischen verschiedenen Mobilitäts- und/oder Nutzungsgruppen durch Untersagungen, Verbote und Verbotsschilder zu regulieren wird explizit abgelehnt, als ineffektiv bewertet oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W2 [1135-1137] F3: [...] Beschilderungen, ja gut, sie können Beschilderungen aufstellen und sagen, wie ein Bürgersteig freizuhalten ist, klar, aber sie können nur anordnen, wie die Autos zu parken haben, aber weg kriegen sie die auch nicht [...]

1.1.14.7 Strafen (positiv)

Definition: Strafen wie Bußgelder, Belehrungen und Verweise, gerichtliche Mahnungen und Freiheitsstrafen (mit Ausnahme von Zurechtweisungen) werden befürwortet, als effektiv wahrgenommen und/oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [1064-1067] M2: Wie wäre die Phantasie, wenn man von einem weiß, dass er es nicht richtig regelt sozusagen, wenn man die ganzen Eimer voll Scheiße sammelt und den vor die Haustür stellt, das möchte ich F1: Ach, für Hundebesitzer // ja //

1.1.14.8 Strafen (negativ)

Definition: Strafen wie Bußgelder, Belehrungen und Verweise, gerichtliche Mahnungen und Freiheitsstrafen (mit Ausnahme von Zurechtweisungen) werden abgelehnt, als uneffektiv wahrgenommen und/oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W3 [202-203] F2: [...] fürchterlich Und wenn einer auf dem weißen Streifen steht, dann lässt er den abschleppen [...]

1.1.14.9 Zurechtweisungen (positiv)

Definition: Es wird befürwortet, als effektiv bezeichnet oder mit positiven Emotionen besetzt, durch Belehrungen und Zurechtweisungen denjenigen Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen, die durch Fehlverhalten im Straßenraum auffallen, entgegenzutreten.

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

1.1.14.10 Zurechtweisungen (negativ)

Definition: Es wird abgelehnt, als ineffektiv bezeichnet oder mit negativen Emotionen besetzt, durch Belehrungen und Zurechtweisungen denjenigen Mobilitäts- oder Nutzungsgruppen, die durch Fehlverhalten im Straßenraum auffallen, entgegenzutreten.

Ankerbeispiel:

W1 [911-912]: Das soll eine Belehrung des Bürgers sein, roten Zettel drauf [auf gelbe Säcke], damit er [der Täter] das nächste Mal das sieht, das kümmert den doch gar nicht [...]

1.1.14.11 Steuern und Gebühren (positiv)

Definition: Steuern und Gebührenerhebung, wie Hundesteuern, Parkgebühren, Kfz-Steuern, Müllgebühren etc. werden befürwortet, als effektiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [669]: Die sollen mal mit ihren Kraftfahrzeugsteuern sollen die ja auch zweckgebunden für Straßen sein [...]

1.1.14.12 Steuern und Gebühren (negativ)

Definition: Steuern und Gebührenerhebung, wie Hundesteuern, Parkgebühren, Kfz-Steuern, Müllgebühren etc. werden abgelehnt, als ineffektiv bewertet oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [180-182]: Hundesteuern zahlen muss, da sagt der Bürger, ich habe damals beim Finanzamt angerufen, ich sage, sagen Sie mal, wofür bezahle ich eigentlich Hundesteuer // um die Scheiße da wegzumachen /

1.1.14.13 Vorschriften und Gesetze

Definition: Äußerungen, aus denen Forderungen und Wünsche nach dem Einsatz von (neuen) Vorschriften und Gesetzen hervorgehen.

Ankerbeispiel:

W1 [603-606]: F2: Und was auch noch vorgeschrieben werden müsste, das sind irgendwie so Behälter, wo die alten Mülltonnen reinkommen, dass der Gestank [...]

1.1.15 Variable 3: Laisser-faire Verfahren

1.1.15.1 Laisser-faire Verfahren (positiv)

Definition: Den Abläufen und Interaktionen im Straßenraum ihren Lauf zu lassen und nicht regulierend einzugreifen, wird befürwortet, als effektiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

keine Nennungen

1.1.15.2 Laisser-faire Verfahren (negativ)

Definition: Den Abläufen und Interaktionen im Straßenraum ihren Lauf zu lassen und nicht regulierend einzugreifen, wird abgelehnt, kritisiert und/oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [1545-1546]: Mal nicht mehr so unbeachtet, aber es geschieht hier ja nichts [von Seiten der Polizei], es muss erst das Kind in den Brunnen gefallen sein

1.1.16 Variable 4: Faire kooperative Verfahren (neutral)

Definition: Es wird angesprochen, dass verschiedene Interessengruppen beteiligt werden sollen. Verschiedene Akteure sollen miteinander kooperieren, sich vernetzen und ihre Interessen z.B. im Dialog miteinander abstimmen. Dazu gehört auch die Feststellung (die weder positiv noch negativ bewertet ist), dass verschiedene Interessen existieren und z.B. mit Problemen oder Konflikten einhergehen.

Ankerbeispiel:

W1 [592-595] M3: *Aber genau das meinte ich ja eben, genau da gibt es Interessenunterschiede, es gibt Leute, die sagen, ich will kein Auto fahren, ich will, dass die Kinder spielen, und andere sagen, ein Auto, das ist ein Ding unserer Gesellschaft, das brauchen wir und das muss auch irgendwo stehen, und genau da gibt's ein Problem [...]*

1.1.16.1 Faire und kooperative Verfahren (positiv)

Definition: Die Befragten sprechen sich für Kooperation, Fairness und Vernetzung zwischen verschiedenen Interessengruppen aus, fordern dies oder besetzen dies mit positiven Emotionen. Es wird befürwortet, dass verschiedene Aspekte bzw. Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen, um zu einer gerechten Verteilung des Straßenraumes zu kommen.

Ankerbeispiel:

W5 [1600-1604]: *[...] das muss ja irgendwie finanziert werden. Und wenn ich etwas finanziere, dann meine ich persönlich, dann möchte ich auch durchaus die Zustimmung der Bürger [...].*

1.1.16.2 Faire und kooperative Verfahren (negativ)

Definition: Die Befragten sprechen sich gegen Kooperation, Fairness und Vernetzung zwischen verschiedenen Interessengruppen aus, lehnen dies ab oder besetzen diese mit negativen Emotionen. Es wird abgelehnt, dass verschiedene Aspekte bzw. Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen, um zu einer Verteilung des Straßenraumes zu kommen.

Ankerbeispiel:

Kommt nur einmal vor.

1.1.16.3 Flexible Maßnahmen und Regelungen

Definition: Im Straßenraum werden Maßnahmen positiv erwähnt, eingerichtet und/oder mit positiven Emotionen besetzt, die beweglich, variier- und veränderbar gestaltet werden können, z.B. in zeitlicher oder räumlicher Hinsicht.

Ankerbeispiele:

W5 [1329-1331] M3: *[Spielräume auf der Straße schaffen] Es müssen auch keine dauerhaften Lösungen sein, das kann in etwa zehn Jahren ja wieder zugeparkt sein, wenn die Kinder so alt sind oder ausgezogen sind.*

W3 [1162-1165] F1: *Am Entsorgungstag müssten die [Mülltonnen] eigentlich auf der anderen Straßenseite [sein] - entsorgt wird ja vormittags, da muss das ja nicht Spiel- und Kommunikationsstraße sein, also werden die Mülleimer auf der anderen Straßenseite, wo geparkt wird, abgestellt // hmmm // M1: Es kann ja auch mal nachmittags entsorgt werden oder abends.*

1.1.16.4 Repräsentativität

Definition: Es wird angesprochen, dass alle von der Entscheidung Betroffenen direkt oder indirekt eine "Stimme" erhalten - also berücksichtigt werden – sollen, wenn es darum geht, Entscheidungen über die Verteilung und die Nutzungsrechte im Straßenraumes zu treffen.

Ankerbeispiel:

W5 [1677-1681]: *Mir wäre es auch lieber, alle Straßen würden so aussehen // ja, hmmm //, dass man jetzt mal, nur weil wir irgendwie eher so diese Gruppe sind, die so was vertritt. Ich finde, man muss die anderen Interessen auf jeden Fall auch berücksichtigen.*

1.1.16.5 Unvoreingenommenheit

Definition: Es wird geäußert, dass die Entscheidungspersonen ein Verfahren neutral durchführen oder durchführen sollen, ohne bestimmte Personen oder Sachverhalten zu bevorzugen (oder zu benachteiligen).

Ankerbeispiel:
keine Nennungen

1.1.16.6 Vollständigkeit

Definition: Es wird angesprochen, dass in Regeln, nach denen Verteilungsentscheidungen getroffen werden, alle relevanten Informationen, die für die Entscheidung der Verteilung im Straßenraum wichtig sind, angemessen berücksichtigt werden.

Ankerbeispiel:
W5 [1679-1681]: [...] ich finde, man muss die anderen Interessen auf jeden Fall auch berücksichtigen. Davon gibt es einfach viel mehr, als man so im Kopf hat [...]

1.1.16.7 Transparenz

Definition: Es wird gefordert oder erwähnt, wie bedeutend klare, nachvollziehbare Entscheidungen sind.

Ankerbeispiel:
W5 [1601-1604]: Und wenn ich etwas finanziere, dann meine ich persönlich, dann möchte ich auch durchaus die Zustimmung der Bürger, der betroffenen Bürger haben, denn irgendwo muss sie herkommen.

1.1.16.8 Reversibilität

Definition: Es wird gefordert und/oder als wünschenswert einbezogen, dass Maßnahmen und Entscheidungen, die sich nicht als sachdienlich herausstellen, rückgängig gemacht werden können.

Ankerbeispiel:
W2 [879] M1: Ja, ich möchte weg davon, dass die [Fahrradfahrer] entgegengesetzt [der Einbahnstraße] fahren dürfen [...]

1.1.16.9 Recht auf kollektive Selbstbestimmung partikularer Gemeinschaften

Definition: Es wird angesprochen, dass partikulare lokale Gemeinschaften, wie Anwohner/innen, Bürger/innen eines Stadtteils etc. letztlich ihre Regeln selbständig aufstellen dürfen, d.h. ohne staatliche Regulation bestimmen können.

Ankerbeispiel:
W5 [1333-1341] M3: [Straßeneinrichtung nach Anforderungen/Bedürfnissen der Anwohner] Das wäre noch so ein Hinweis, es gibt Straßen wie die nördliche Nebenstraße, wo ganz bewusst auch Familien eingezogen sind mit Kindern und die auch zwar 'ne Automobilität haben, aber denen ist es einfach wichtiger, auch den Spielraum auch vor der Straße zu haben. Da wohnen allein zwanzig Kinder im kleinen Abschnitt und da ziehen eben auch wieder andere hin, Bekannte, wieder junge Familien, und da kann man so etwas viel besser realisieren

1.1.17 Variable 4: Appelle

1.1.17.1 Appelle (positiv)

Definition: Es wird befürwortet, gefordert und/oder mit positiven Emotionen besetzt, Interaktionen zwischen verschiedenen Interessengruppen durch Aufrufe, Mahnungen und Aufforderungen, die an Freiwilligkeit gebunden sind, zu regulieren.

Ankerbeispiel:

W1 [1028] F1: [...], dass man die [Hundebesitzer bzgl. Hundekot] anspricht, also hier, kommen Sie mal her.

1.1.17.2 Appelle (negativ)

Definition: Es wird abgelehnt, kritisiert, als ineffektiv wahrgenommen und/oder mit negativen Emotionen besetzt, Interaktionen zwischen verschiedenen Interessengruppen durch Aufrufe, Mahnungen und Aufforderung, die an Freiwilligkeit gebunden sind, zu regulieren.

Ankerbeispiel:

W1 [1030-1031] F2: Ja also, Hundebesitzer kann man genau so wenig ansprechen wie ein Nichtraucher einen Raucher

1.1.18 Variable 5: Handlungsanreize

1.1.18.1 Handlungsanreize (positiv)

Definition: Die Möglichkeit, mit immateriellen oder materiellen Anreizen (z.B. Belohnungen durch Dienstleistungen, Geld, mehr Anerkennung, die Perspektive auf eine bessere Zukunft etc.) zu arbeiten, wird eingeführt, positiv erwähnt oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W3 [968-969]: [...] dazu gehört dann ganz viel, zum Beispiel Anreize, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen [...]

1.1.18.2 Handlungsanreize (negativ)

Definition: Die Möglichkeit, mit immateriellen oder materiellen Anreizen (z.B. Belohnungen durch Dienstleistungen, Geld, mehr Anerkennung, die Perspektive auf eine bessere Zukunft etc.) zu arbeiten, wird explizit als ineffektiv und nicht wünschenswert bezeichnet und/oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W5 [1238-1243] M1: [kein Anreiz für Personen, die ihr Auto wenig nutzen] Und das ist kostenpflichtig, hier stell ich ja in der Regel mein Auto, ähh, ja kostenfrei ab und da zahle ich 90 bis 100 Mark den Monat, [...] Obwohl es ist unwahrscheinlich, viele Leute dafür zu begeistern, das halte ich nicht für einfach.

1.1.19 Variable 6: Resignation

Definition: Einflussmöglichkeiten bezüglich der Straßenraumgestaltung werden entweder negiert, als sinnlos erachtet oder nur äußerst punktuell wahrgenommen. Diese Haltung bezieht sich auf individuelles, kollektives und institutionelles Handeln.

Ankerbeispiel:

W1 [1030-1035] F2: Ja also, Hundebesitzer kann man genau so wenig ansprechen wie ein Nichtraucher einen

Raucher M2: Und man kann überhaupt keinen Bürger mehr ansprechen auf irgendwie etwas, man kriegt sowieso immer dumme Antworten // ja // fast immer Moderatorin 1: Wie würden Sie das verändern können? M2: Das habe ich aufgegeben.

1.1.20 Variable 7: Kontrollerleben

Definition: Möglichkeiten, die Straßenraumgestaltung mitzubestimmen, wenn auch nur in Teilen, werden wahrgenommen und benannt.

Ankerbeispiel:

W2 [1251] M1: Ja, wir haben zwar irgendwelche Lösungen, aber, ich habe ja eine Lösung.

1.1.21 Variable 11: Sonstige Maßnahmen und Verfahren

Definition: Alle Maßnahmen und Verfahren, die keinem der o.g. Maßnahmen und Verfahren zugeordnet werden können.

Ankerbeispiele:

W1 [367-368]: M 2: [Serviceorientierung]in Lübeck [...], da muss die Müllabfuhr selbst die Ascheneimer aus den Vorgärten rausholen.

W5 [1154-1156]: [Anwohner stehen] [...] für die Patenschaft so eines Beetes oder eines Baumes dann auch zur Verfügung [...].

9.6 Kategorie 5: Nachhaltigkeitsstrategien

Diese Strategien zur Umsetzung nachhaltigen Handelns im Hinblick auf die Kategorie Ökologie und die Kategorie Soziales werden als Analysekatégorien verwendet, um zu überprüfen, ob die Befragten die Strategien eine der Strategien Effizienz, Suffizienz oder Konsistenz besonderes befürworten bzw. ablehnen, wenn sie Konflikte im Straßenraum benennen und Lösungsvorschläge für diese Konflikte entwickeln.

1.1.22 Variable 1: Effizienzstrategie

Definition: Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, d.h. den geringst möglichen Einsatz von Material und Energie sowie eine Steigerung der Stoff- und Energieeffizienz, die noch konsequenter als bisher einzusetzen sind, wird angesprochen. Es wird erwähnt, den größten Nutzen zu erreichen durch die geringsten Kosten (Ressourcen) und/oder der Einsatz technischer Lösungen wird angesprochen.

1.1.22.1 Effizienzstrategie (positiv)

Definition: Die o.g. Aspekte werden als wünschenswerte Lösungen eingeführt, positiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [310-312] M1: Feuerwehr, Feuerwehr, [...] die müssten einen Stehräumer vorne dran haben, für Autos, die zu weit ranstehen.

1.1.22.2 Effizienzstrategie (negativ)

Definition: Die o.g. Aspekte werden bemängelt, im Rahmen der Straßenraumgestaltung abgelehnt, als ineffektiv erachtet oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [229-232] F1: [...] da haben sie ja auch dafür plädiert, dass sie asphaltierte Straßen kriegen, weil das eben

auch bei dieser Riffelung auf die Bausubstanz ging, und die Lösung war doch nicht so glücklich im Nachhinein, wie die Erfahrung zeigte, dass da noch schneller gefahren wurde.

1.1.23 Variable 2: Suffizienzstrategie

Definition: Strategien, die durch "Genügsamkeit und Bescheidenheit" charakterisiert werden können, werden angesprochen. Dazu gehört der Konsumverzicht sowohl im alltäglichen Leben (sustainable life) als auch in der Wirtschaftsweise. Im Sinne des Leitbildes Nachhaltige Entwicklung wird die Bereitschaft zu teilen als besonders wichtig erachtet. In den Äußerungen geht es nicht um Verzicht im Sinne von Askese, sondern Merkmale einer neuen Lebensqualität stehen im Vordergrund.

1.1.23.1 Suffizienzstrategie (positiv)

Definition: Die o.g. Aspekte werden als wünschenswerte Lösungen eingeführt, positiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiele:

W1 [1099-1101] M1: *Wie wäre es denn, wenn man nicht eine Seite wegnimmt, sondern die Hälfte der Straße Parkverbot macht, von bis da oder so dann hat man die volle Breite und kann da richtig spielen, kann.*

W4 [893-894]: *[...] die klassische Stadtautounutzung, ich fahr dann eben einmal in der Woche oder zweimal im Monat dann eben zum großen Supermarkt, mach da meinen großen Einkauf [...]*

W2 [1064]: *[...] Ne, kann ja auch eine Fahrgemeinschaft // um den Verkehr zu entlasten [...]*

1.1.23.2 Suffizienzstrategie (negativ)

Definition: Die o.g. Aspekte werden bemängelt, im Rahmen der Straßenraumgestaltung abgelehnt, als ineffektiv erachtet oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiele:

W1 [589] M2: *Das Auto kann man verteufeln wie man will, das gehört dazu,*

W3 [930] F4: *Nein, das kann man ja nicht erwarten [Autos abzuschaffen] [...]*

1.1.24 Variable 3: Konsistenzstrategie

Definition: Äußerungen, die sich auf die Vereinbarkeit bzw. Verträglichkeit und Stimmigkeit der Stoffwechselprozesse im Zusammenhang Mensch und Natur beziehen. Äußerungen, die sich z.B. auf die Ausrichtung von ökonomischen Prozessen an der Natur beziehen (z.B. Kreislaufwirtschaft, Recycling oder die Natur als Vorbild für die Technikproduktion nehmen). Hierzu werden auch Äußerungen gezählt, in denen es um Kreisläufe, zyklische Abläufe und Wechselwirkungsprozesse im Verhältnis Mensch – Natur geht.

1.1.24.1 Konsistenzstrategie (positiv)

Definition: Die o.g. Aspekte werden als wünschenswerte Lösungen eingeführt, gefordert, positiv bewertet oder mit positiven Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [842-843] F2: *Es gibt jetzt aber auch ein Streumittel, Biostreumittel, das ist ganz teuer, das streut man denn rein und denn soll das nicht mehr stinken [...]*

1.1.24.2 Konsistenzstrategie (negativ)

Definition: Die o.g. Aspekte werden bemängelt, fehlen oder werden im Rahmen der Straßenraumgestaltung abgelehnt, als ineffektiv erachtet oder mit negativen Emotionen besetzt.

Ankerbeispiel:

W1 [266-267] F2: Was mich jetzt auch sehr ärgert die letzte Zeit, früher waren die Straßen ja immer sauberer, heute liegt ja hier ein Müll, ein Mist, dass das Wasser auch überhaupt nicht ablaufen.

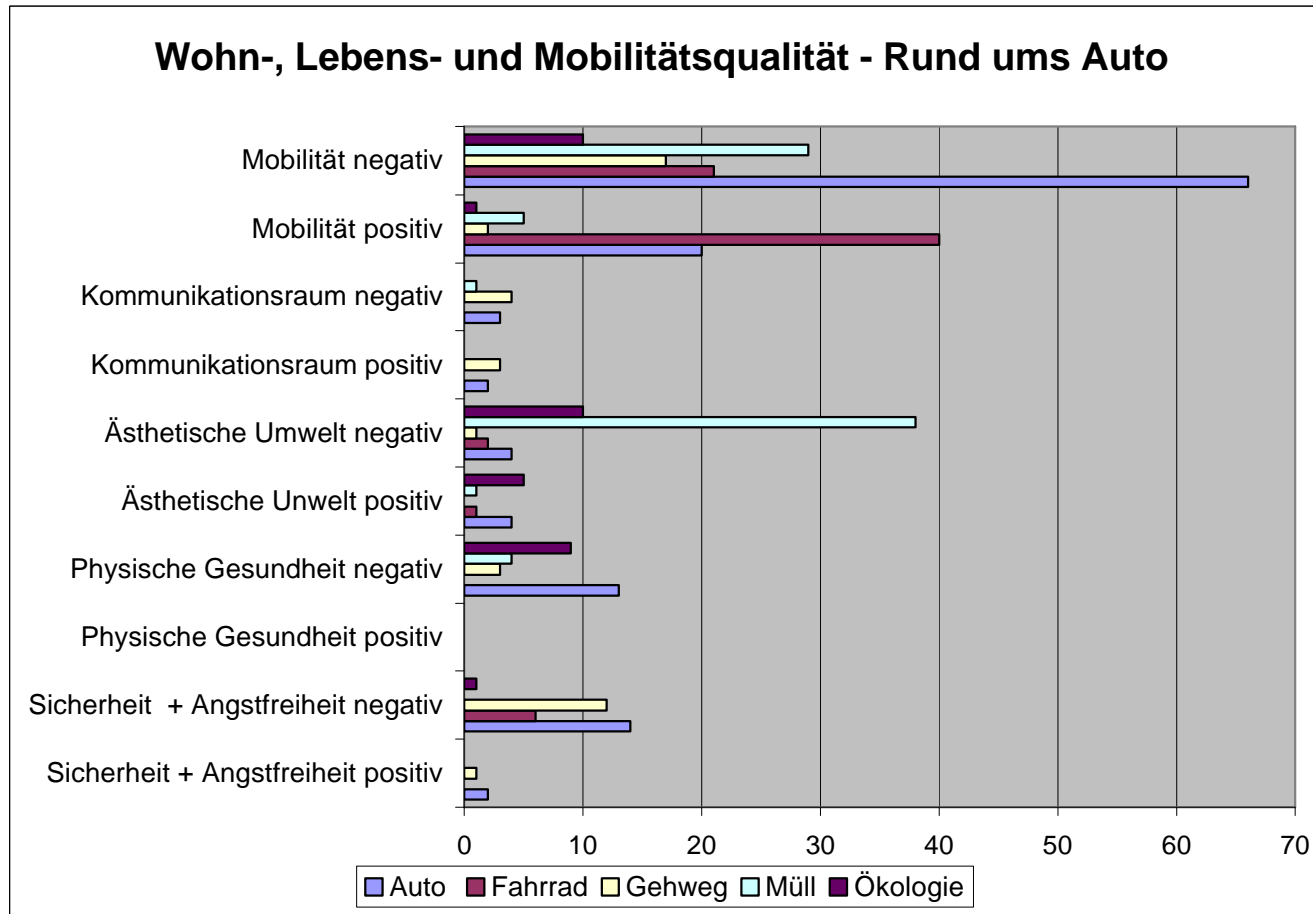


Abbildung 1

Leidtragende rund um die Straße

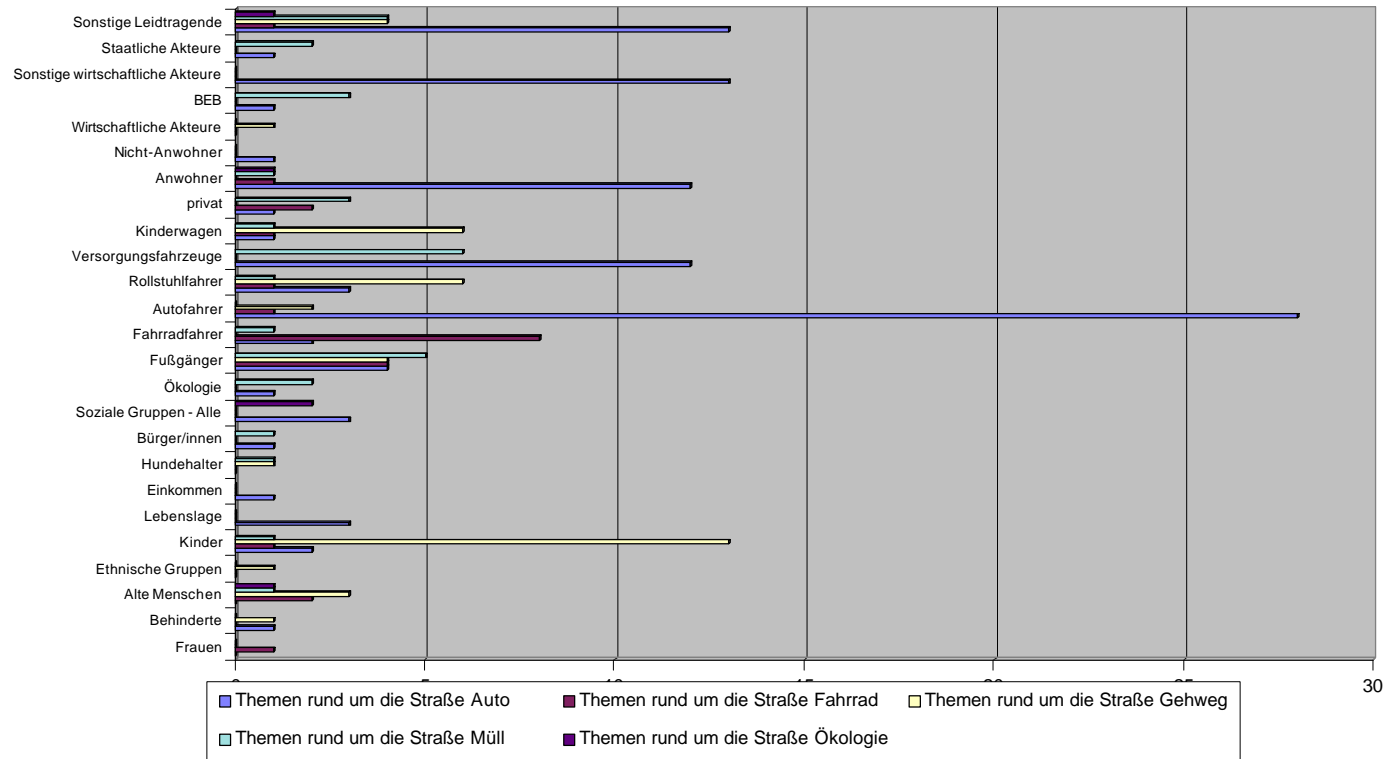


Abbildung 2



Abbildung 3

Verantwortliche für Lösungen (Retter) rund um die Straße

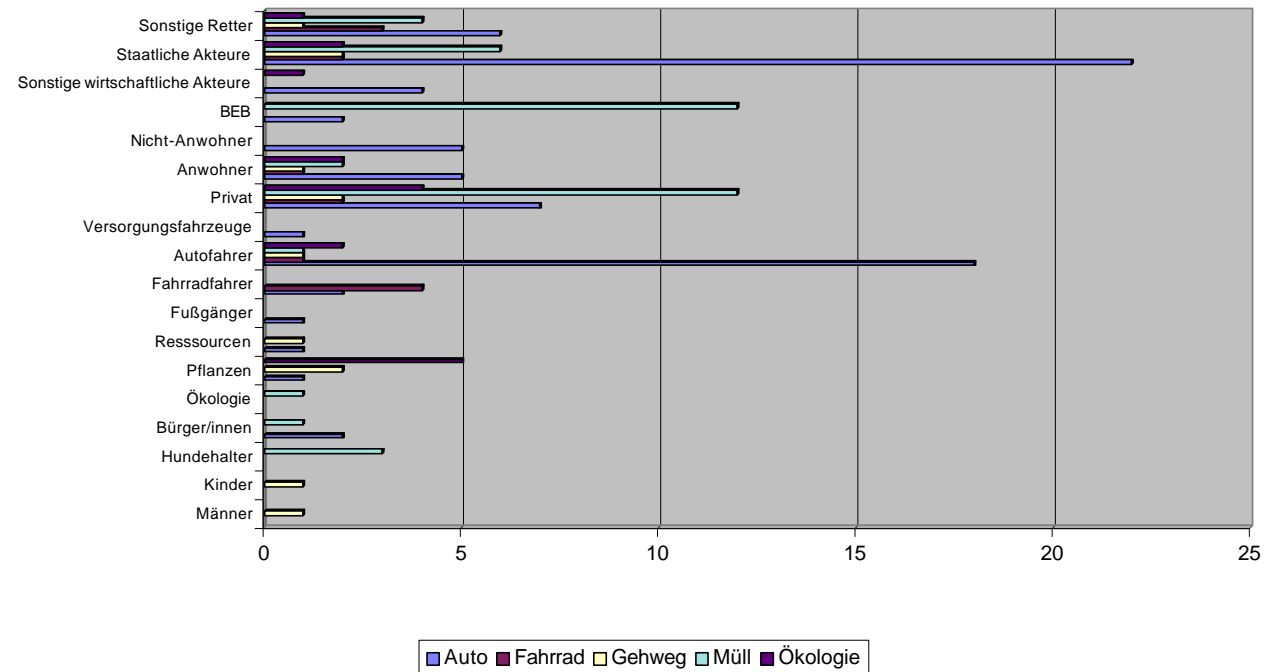


Abbildung 4

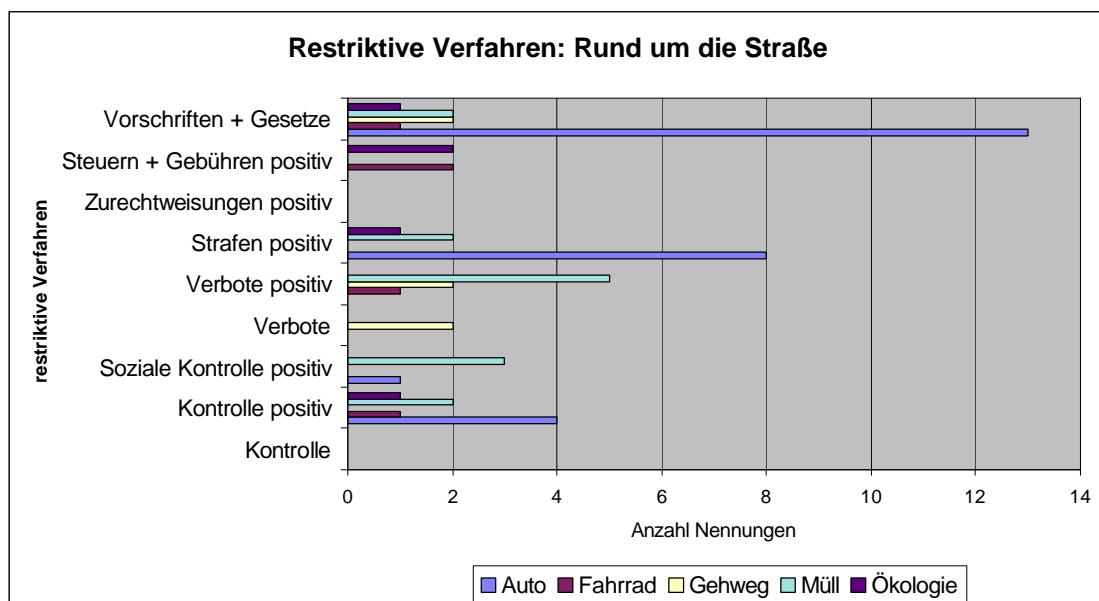


Abbildung 5

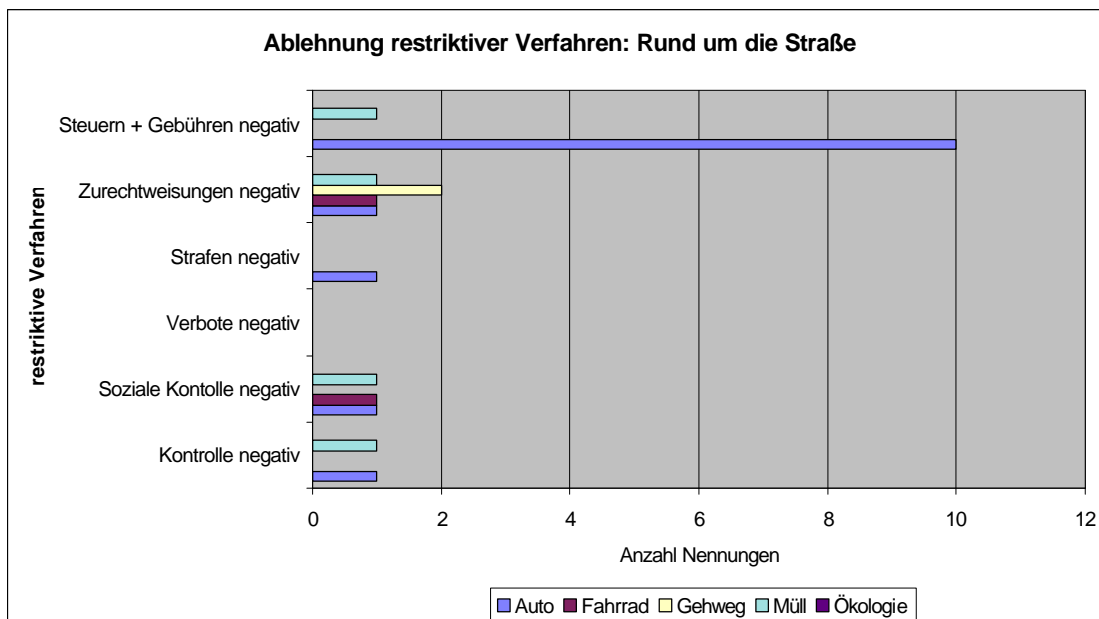


Abbildung 6

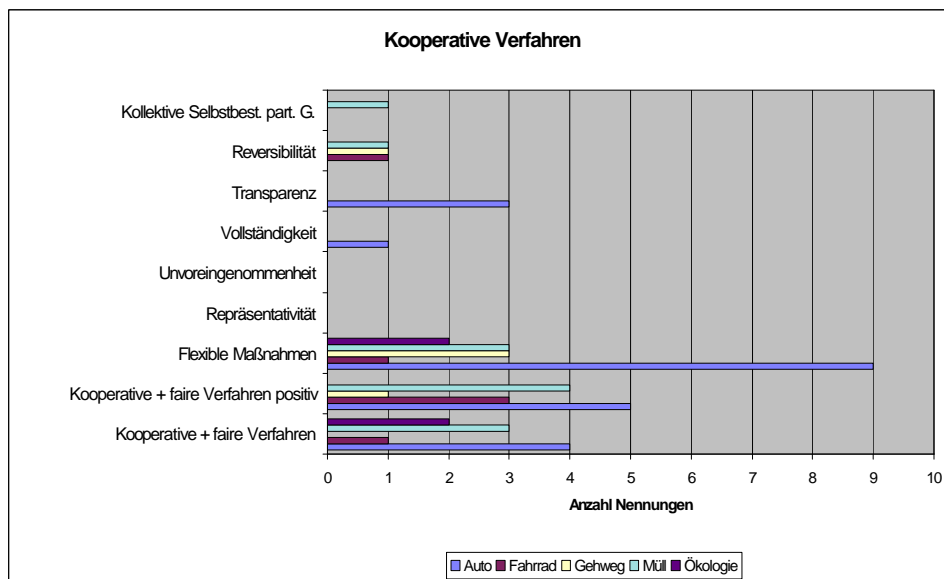


Abbildung 7

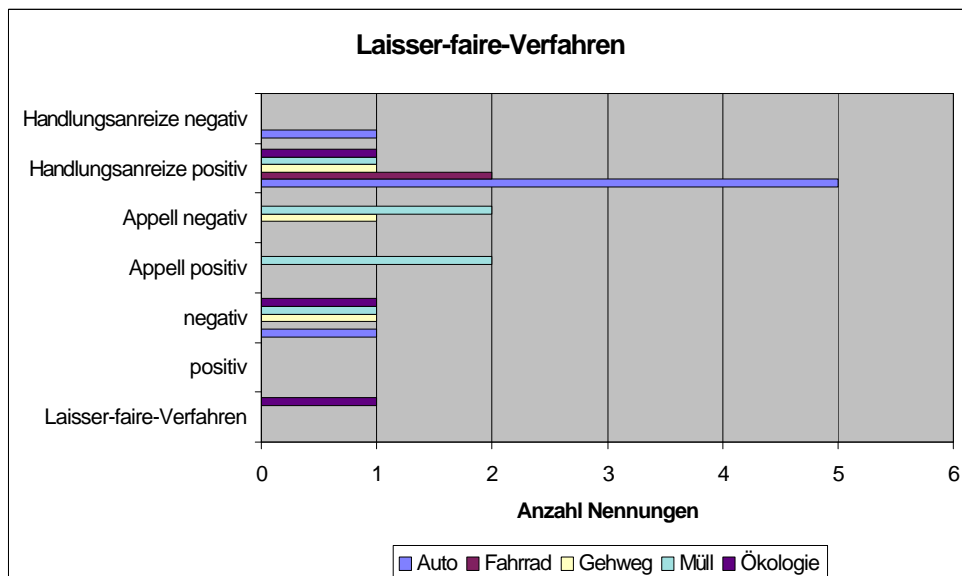


Abbildung 8

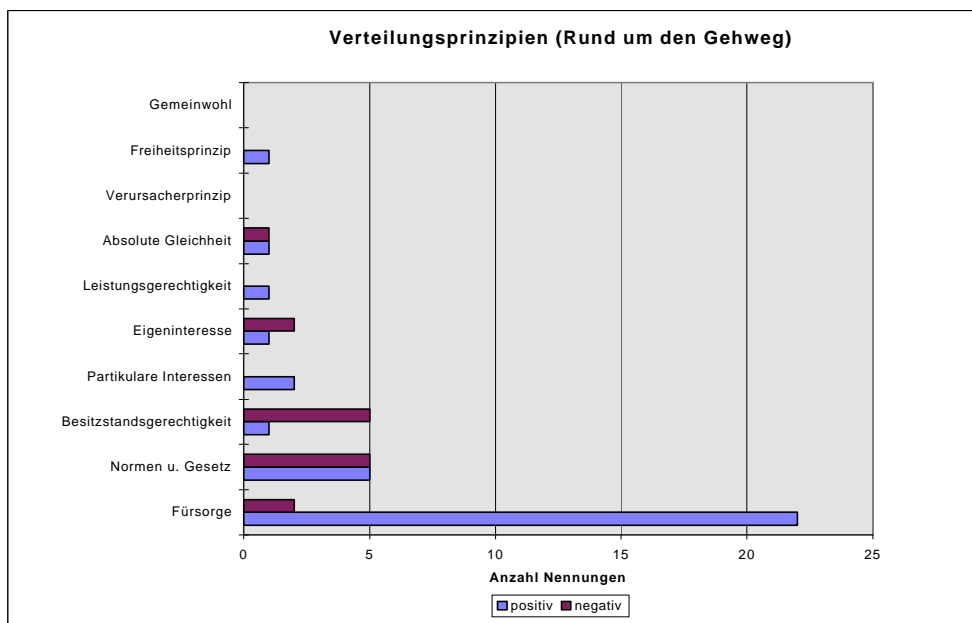


Abbildung 9

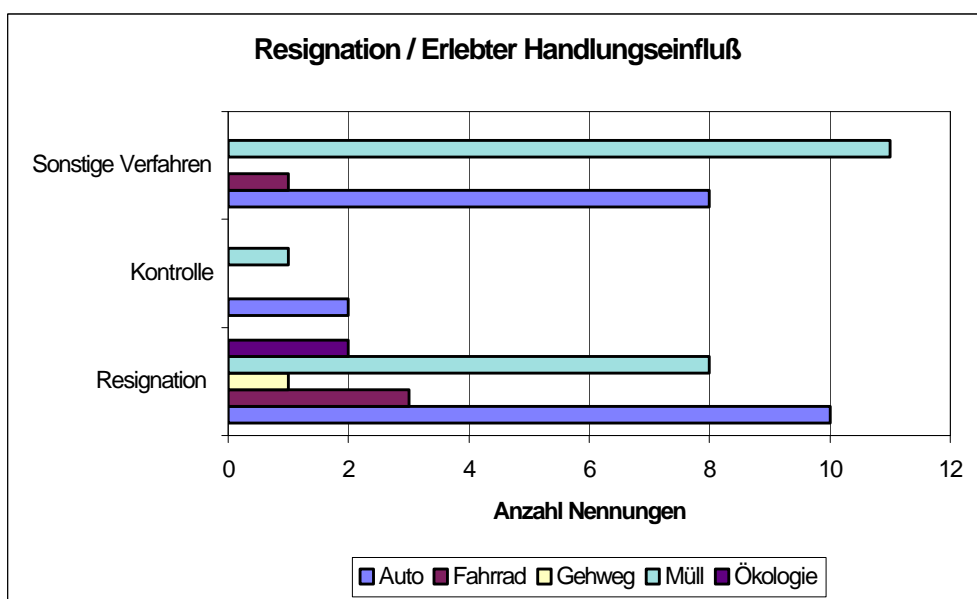


Abbildung 10

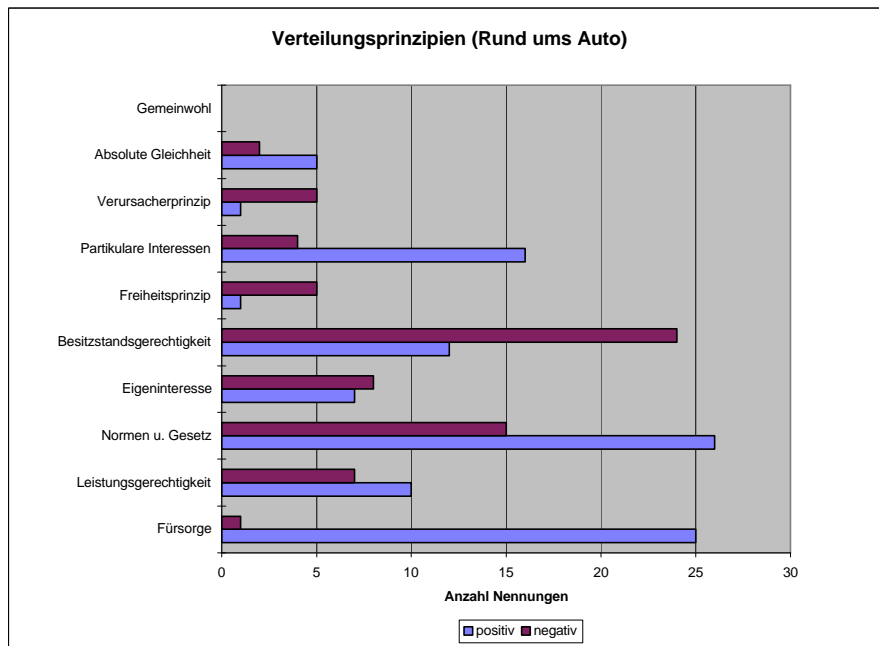


Abbildung 11

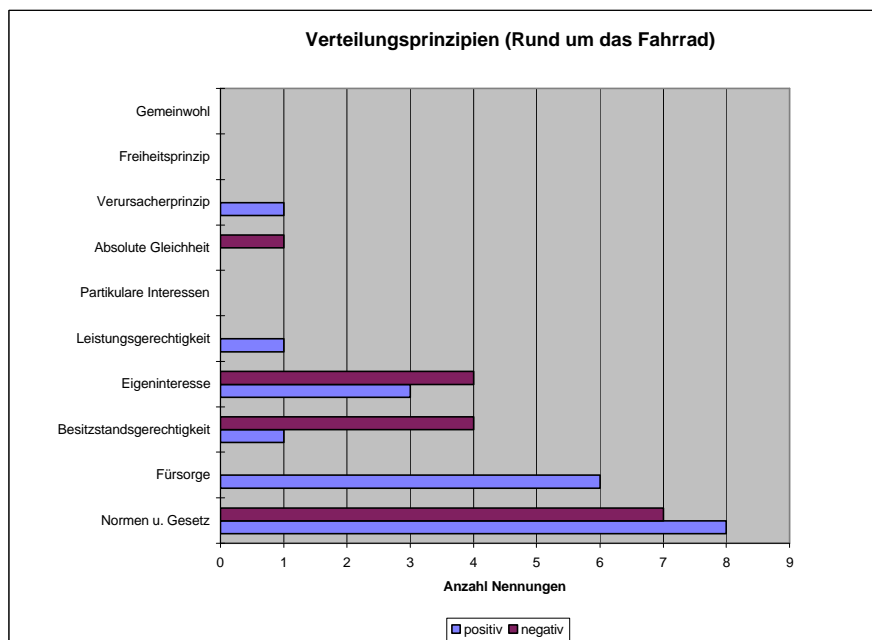


Abbildung 12

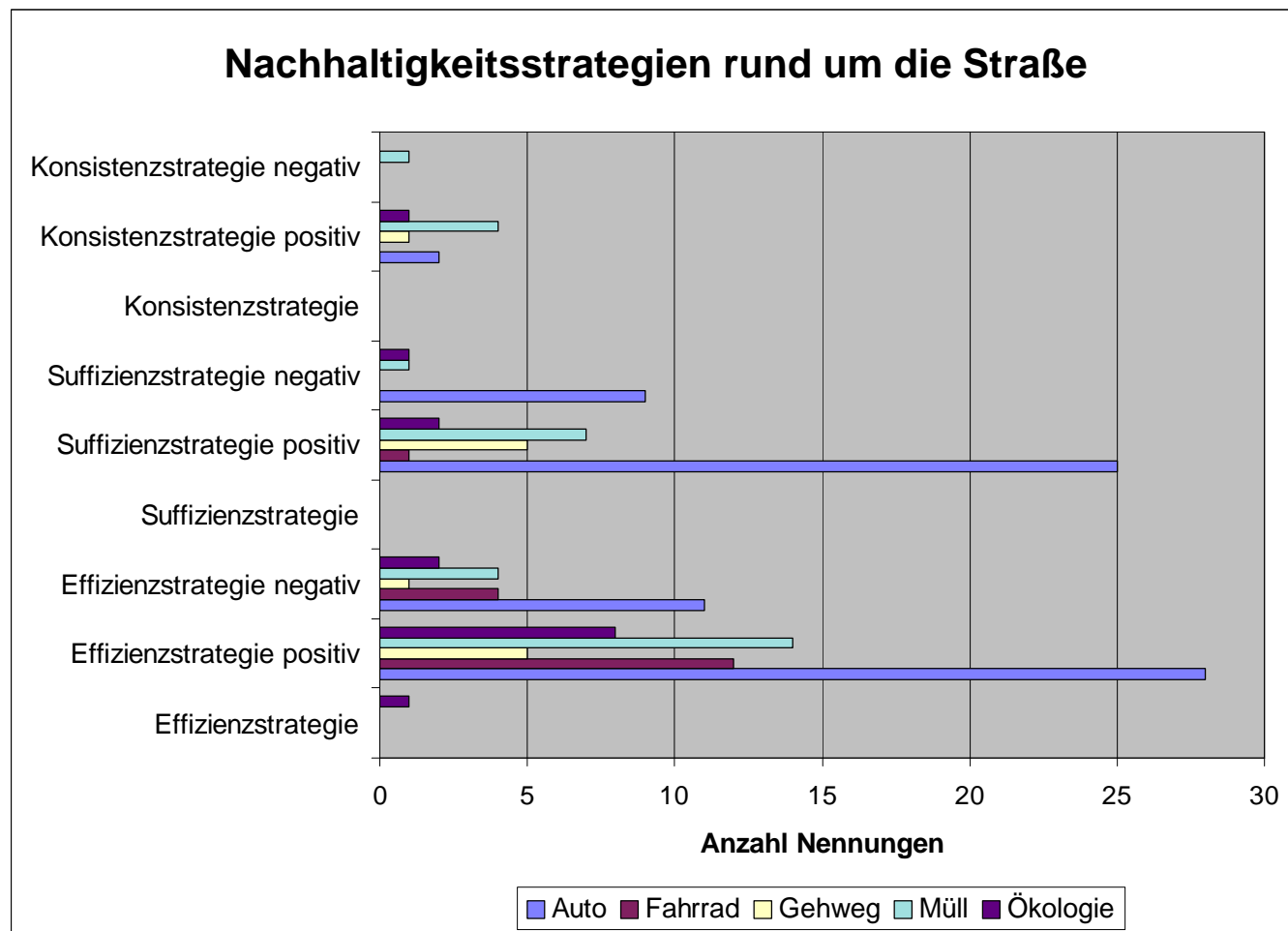


Abbildung 13

Verteilungsprinzipien rund um Ökologie

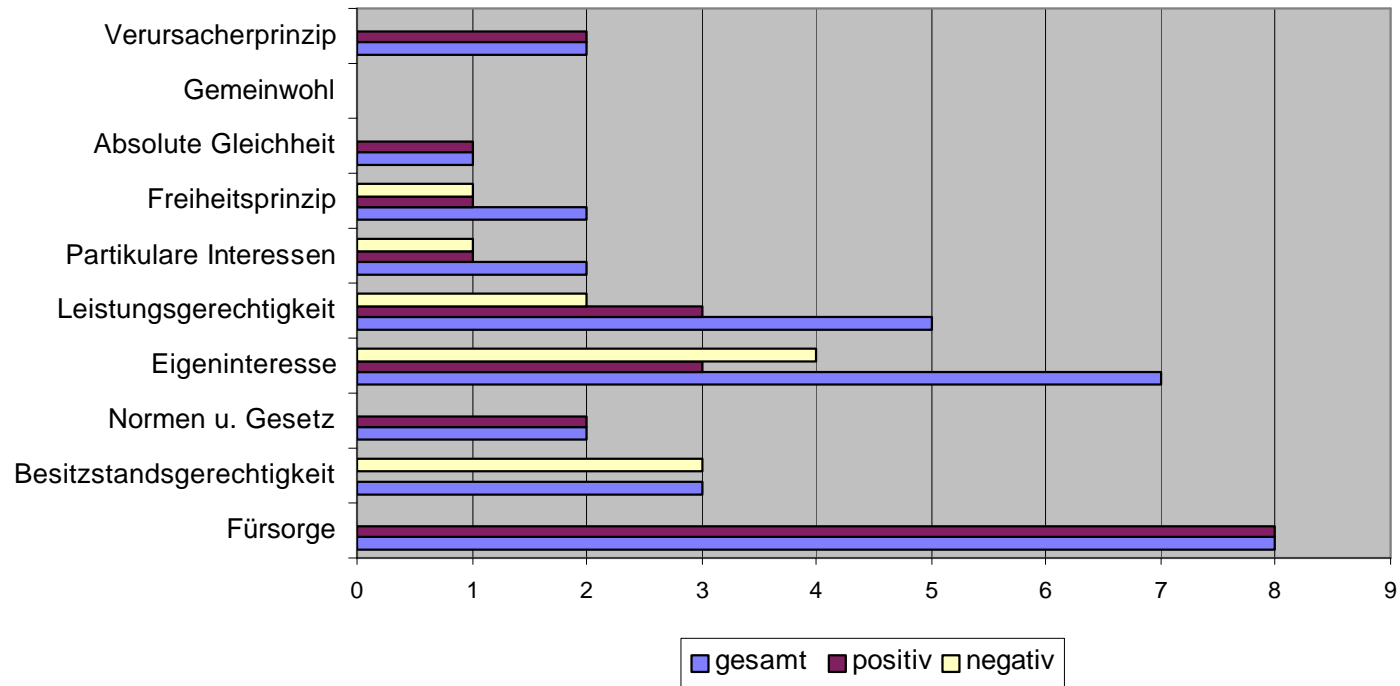


Abbildung 14

Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Dissertation:

1. ohne unerlaubte fremde Hilfe angefertigt habe,
2. keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe und
3. dass die den benutzten Werken wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche von mir kenntlich gemacht wurden.