

# Autofreie Innenstädte

Eine empirische Untersuchung zu gesellschaftlichen Einstellungen und Mentalitäten zu einer städtischen Mobilitätswende

Juri Nikolaus, Max Reschke, Elisabeth Sparsbrod,  
Linda von Faber

---

**Zitiervorschlag:** Nikolaus, Juri / Reschke, Max / Sparsbrod, Elisabeth / von Faber, Linda (2025): Autofreie Innenstädte: Eine empirische Untersuchung zu gesellschaftlichen Einstellungen und Mentalitäten zu einer städtischen Mobilitätswende. Studentische Publikation der BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss (flumen)“, Jena.

**CC BY-SA** Dieser Bericht wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie die ursprünglichen Autoren und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

## Impressum

*Text:* Juri Nikolaus, Max Reschke, Elisabeth Sparsbrod, Linda von Faber

*Gestaltung und Satz:* Linda von Faber

Friedrich-Schiller-Universität Jena \* Institut für Soziologie

**BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss. Vorstellungswelten in modernen bio-kreislaufbasierten Gesellschaften (flumen)“**

Leutragraben 1 \* 07743 Jena \* T: +49 (0) 3641 945037 \* [flumen@uni-jena.de](mailto:flumen@uni-jena.de)

**[www.flumen.uni-jena.de](http://www.flumen.uni-jena.de)**

Die BMBF-Nachwuchsgruppe Mentalitäten im Fluss (flumen) erforscht aus soziologischer und historischer Perspektive, wie sich Mentalitäten in post-fossilen Transformationen verändern und welche Folgen dabei für die Erwerbsstruktur der Gesellschaft zu erwarten sind.

Es besteht heute kein Zweifel mehr, dass moderne Gesellschaften zukünftig ohne die klimaschädlichen und begrenzten fossilen Rohstoffe werden auskommen müssen. Als eine Alternative wird die Bioökonomie gesehen, in der Rohstoffe und Energie auf der Grundlage von nachwachsenden Stoffen pflanzlicher und tierischer Herkunft hergestellt werden.

Nicht nur die Rohstoffe verändern sich, sondern auch die gesamte Logik des Wirtschaftens: Fossil basierte Ökonomien sind lineare Durchflusswirtschaften: von der Förderung und Verarbeitung über den Verbrauch bis hin zur Entsorgung der unbrauchbaren Reststoffe. Bio-basiertes Wirtschaften dagegen arbeitet mit Stoffen, die sich zyklisch immer wieder neu reproduzieren müssen. Ihre Produktion kann nicht beliebig gesteigert werden, sondern unterliegt den natürlichen Begrenzungen ‚kreisförmiger‘ Stoff- und Energieflüsse.

Die Entstehung einer linearen, auf Kohle und Öl basierenden Wirtschaft hat die Arbeitswelt radikal verändert und war an bestimmte Wertorientierungen, Einstellungen und gemeinsame Vorstellungswelten der Menschen gebunden. Diese Mentalitäten unterscheiden sich zwischen sozialen Gruppen, und sie stehen mit dem Übergang zu bio-basierten Formen des Wirtschaftens erneut vor einem Wandel. Sie entwickeln sich parallel zu den Veränderungen der Stoff- und Energieströme, die der Wirtschaft zugrunde liegen – sie sind: Mentalitäten im Fluss.

GEFÖRDERT VOM



---

## Zu dieser Arbeit

Diese Arbeit ist eine bearbeitete Version eines Lehrforschungsberichts, der im Wintersemester 2021/22 im Bachelorstudiengang Soziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena verfasst wurde. Betreuer war Dr. Martin Fritz.

## Abstract

Aufgrund hoher CO<sub>2</sub>-Emissionen, Flächenverbrauch und weiterer Umweltbelastungen beim Personen- und Warentransport spielt der Verkehrssektor eine zentrale Rolle in der sozial-ökologischen Transformation, insbesondere im Hinblick auf klimapolitische Ziele. Der vorliegende Forschungsbericht untersucht, wie die Bevölkerung Deutschlands zu autofreien Innenstädten eingestellt ist, und analysiert diese Einstellungen im Kontext sozial-ökologischer Mentalitäten. Die Studie verknüpft soziologische Theorien – insbesondere Bourdieus Habituskonzept – mit dem Mentalitätsansatz der BMBF-Forschungsgruppe „Mentalitäten im Fluss (flumen)“. Im Zentrum steht die Frage, welche Mentalitätstypen autofreie Innenstädte befürworten, ablehnen oder ihnen unentschlossen gegenüberstehen und welche sozioökonomischen Merkmale und Erwartungen diese Haltungen prägen. Grundlage der Untersuchung sind zwei Online-Umfragen: eine für Deutschland repräsentative Hauptumfrage mit 2.000 Teilnehmer:innen und eine Zusatzumfrage unter Student:innen. Mithilfe explorativer Faktoren- und Clusteranalysen werden Mentalitätstypen herausgearbeitet und mit verkehrspolitischen Einstellungen in Verbindung gesetzt. Die Ergebnisse zeigen, dass autofreie Innenstädte gesellschaftlich umstritten sind: besonders bei autozentrierten Mentalitäten stoßen sie auf Ablehnung, während Befürwortung mit umweltbewusstem Verhalten und Beteiligungsmöglichkeiten zusammenhängt. Zudem hängt Zustimmung stark von der konkreten Ausgestaltung (Partizipation und Verwendung frei werdender Flächen) und den erwarteten Auswirkungen (auf Einzelhandel und Klimawandel) ab.

---

## Kurzbiografien

Juri Nikolaus hat an der Friedrich-Schiller-Universität Jena seinen Soziologie-Bachelor (mit Nebenfach Psychologie) absolviert und studiert dort seit Oktober 2023 Soziologie im Master.

*Kontakt:* j.nikolaus@uni-jena.de

Max Reschke hat an der Friedrich-Schiller-Universität Jena seinen Soziologie-Bachelor (mit Nebenfach Interkulturelle Wirtschaftskommunikation) absolviert und studiert den Masterstudiengang Europäische Wirtschaftspolitik an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und der Fachhochschule des BFI Wien.

*Kontakt:* mail@max-reschke.de

Elisabeth Sparsbrod hat an der Friedrich-Schiller-Universität Jena ihren Soziologie-Bachelor (mit Nebenfach Wirtschaftswissenschaften) absolviert und studiert dort seit Oktober 2023 Soziologie im Master. Sie ist seit Februar 2025 als wissenschaftliche Assistentin im Forschungsprojekt „Eigentumsungleichheit im Privaten: Paarinterne und -externe Treiber des Wandels von Eigentumsarrangements in Paarbeziehungen“ am SFB 294 Strukturwandel des Eigentums in Jena tätig.

*Kontakt:* elisabeth.sparsbrod@uni-jena.de

Linda von Faber hat an der Friedrich-Schiller-Universität Jena ihren Soziologie-Bachelor (mit Nebenfach Humangeographie) absolviert und studiert dort seit April 2023 Soziologie im Master. Sie ist seit April 2022 als wissenschaftliche Assistentin in der BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss“ (flumen) am Institut für Soziologie der FSU Jena tätig.

*Kontakt:* linda.von.faber@uni-jena.de

Lehrforschungsbericht

# Einstellungen zu autofreien Innenstädten in der deutschen Bevölkerung

BASOZ 51 (Lehrforschung) | Die Erforschung sozialökologischer Vorstellungswelten und  
Lebensweisen: Deutschland an der Schwelle zur postfossilen Bioökonomie?

Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften

Institut für Soziologie

BETREUUNG: Dr. Martin Fritz

GRUPPENMITGLIEDER:  
Juri-Filip Nikolaus  
Max Reschke  
Elisabeth Sparsbrod  
Linda von Faber

# Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	i
Tabellenverzeichnis .....	ii
1 Einleitung: Autofreie Innenstädte als Teil sozial-ökologischer Transformationen.....	1
2 Stand der Forschung: Autofreie Innenstädte im Bereich zwischen theoretischen Konzepten und praktischer Umsetzung.....	4
3 Theoretischer Rahmen: Habitus und Mentalitäten .....	12
4 Forschungsfragen: Autofreie Innenstädte und Mentalitäten.....	18
5 Methodisches Vorgehen: Operationalisierung, Daten, Methoden.....	20
5.1 Daten .....	20
5.2 Operationalisierung.....	23
5.3 Methoden .....	26
6 Einstellungen zu autofreien Innenstädten – erster Überblick .....	30
6.1 Einstellungen der deutschen Bevölkerung zu autofreien Innenstädten .....	30
6.2 Zusammenhänge mit den Einstellungen zu autofreien Innenstädten .....	32
7 Die Mentalitäten .....	40
7.1 Allgemeine Vorstellung der Mentalitäten .....	40
7.2 Verschiedene Mentalitäten, verschiedene Haltungen zu autofreien Innenstädten.....	56
7.3 Zwischenfazit: Ablehnende vs. befürwortende Mentalitäten sowie Mischformen .....	64
8 Analyse der Zusatzumfrage: Untersuchung einer studentischen Subpopulation.....	67
8.1 Einstellungen der studentischen Subpopulation zu autofreien Innenstädten .....	68
8.2 Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und Einstellung zu autofreien Innenstädten .....	71
8.3 Erwartete Effekte und Assoziationen .....	72
8.4 Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Variablen zu autofreien Innenstädten .....	75
9 Fazit und Ausblick .....	79
Literatur.....	85
Anhang.....	90

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bourdieus Habituskonzept (aus: Eversberg et al. (2021: 31)).....	15
Abbildung 2: Ergänztes Habituskonzept (aus: Eversberg et al. (2021: 76)).....	16
Abbildung 3: Faktorscores der Mentalität „Kapitalistisches Wohlstandsbürgertum“ .....	40
Abbildung 4; Faktorscores der Mentalität „Pseudo-affirmative Beharrung“ .....	42
Abbildung 5: Faktorscores der Mentalität „Anti-transformatorischer Protest“ .....	43
Abbildung 6: Faktorscores der Mentalität „Hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung“ .....	45
Abbildung 7: Faktorscores der Mentalität „Zufriedene Trägheit“ .....	46
Abbildung 8: Faktorscores der „Prekär-defensiven“ Mentalität.....	48
Abbildung 9: Faktorscores der Mentalität „Anti-ökologische, unpolitische Ignoranz“ .....	49
Abbildung 10: Faktorscores der Mentalität „Proökologische Mitte“ .....	51
Abbildung 11: Faktorscores der Mentalität „Veränderungsoffener Optimismus“ .....	52
Abbildung 12: Faktorscores der Mentalität „Unpolitische Nichtnachhaltigkeit“ .....	53
Abbildung 13: Faktorscores der Mentalität „Ökosozialer Veränderungsidealismus“ .....	55
Abbildung 14: Zusammenfassende Darstellung aller Mentalitäten, eingeteilt nach ihrem Willen zur Nachhaltigkeit und ihrem Zustimmungswert zu generell autofreien Innenstädten .....	57
Abbildung 15: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 1 .....	59
Abbildung 16: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 2 .....	60
Abbildung 17: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 3 .....	64
Abbildung 18: Erwartete Auswirkungen von autofreien Innenstädten: Gebildete Kategorien und Anzahl der Nennungen .....	73

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Daten Hauptumfrage.....	21
Tabelle 2: Daten Zusatzzumfrage.....	22
Tabelle 3: Operationalisierung für Hauptumfrage.....	24
Tabelle 4: Operationalisierung für Zusatzzumfrage.....	25
Tabelle 5: Anzahl der Fälle in den elf Clustern (Mentalitäten).....	28
Tabelle 6: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte (Hauptumfrage), Teil 1 (in %).....	31
Tabelle 7: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte, Teil 2 (Hauptumfrage) (in %).....	32
Tabelle 8: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte (Hauptumfrage), Teil 3 (in %).....	32
Tabelle 9: Cramers V Werte zur Soziodemographie.....	33
Tabelle 10: Kreuztabelle mit dem Alter und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %).....	33
Tabelle 11: Cramers V Werte zu den Lebensumständen.....	34
Tabelle 12: Kreuztabelle mit dem Wohnort und der Zustimmung zu autofreien Innenstädten (in %) ..	34
Tabelle 13: Cramers V Werte zum Mobilitätsverhalten.....	35
Tabelle 14: Kreuztabelle der Autoanzahl und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %).....	36
Tabelle 15: Kreuztabelle zur Fahrradnutzung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %).....	37
Tabelle 16: Kreuztabelle zur ÖPV Nutzung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %) ....	37
Tabelle 17: Cramers V Werte zur politischen Einstellung.....	38
Tabelle 18: Kreuztabelle der Links-Rechts-Einordnung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %).....	38
Tabelle 19: Kreuztabelle der Parteiwahl und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %).....	39
Tabelle 20: Relative Häufigkeit der erwarteten Auswirkungen (in %).....	68
Tabelle 21: Relative Häufigkeit zum Grad der Verbannung und zeitlichen Dimension (in %).....	69

Tabelle 22: Relative Häufigkeit zu Art der Umnutzung und Partizipationsmöglichkeiten (in %).....	70
Tabelle 23: Relative Häufigkeit der eingeschätzten Entwicklung der eigenen Stadt (in %).....	71
Tabelle 24: Cramers V Werte zum Mobilitätsverhalten.....	72
Tabelle 25: Kreuztabelle der Umwandlung freiwerdender Flächen in öffentliche Plätze und Parks und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %).....	75
Tabelle 26: Kreuztabelle der Privatisierung der Fläche und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %).....	76
Tabelle 27: Kreuztabelle der Möglichkeit zur Mitentwicklung und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %).....	77
Tabelle 28: Kreuztabelle der Konzeptentwicklung durch Stadtverwaltung und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %).....	77
Tabelle 29: Kreuztabelle einer autofreien Innenstadt an allen Tagen und der Umsatzsteigerung im Einzelhandel (in %).....	78
Tabelle 30: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 1.....	91
Tabelle 31: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 2.....	92
Tabelle 32: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 3.....	94
Tabelle 33: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 4.....	95
Tabelle 34: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 5.....	97
Tabelle 35: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 6.....	98
Tabelle 36: Kategorienbezeichnungen und -beschreibungen für die Auswertung der offenen Frage im Zusatzfragebogen.....	99

*„Richter im ganzen Land erklärten [in den USA der 1920er Jahre], die Straße gehöre den Menschen, nicht den Autos und niemand hätte das naturgegebene Recht ein Fahrzeug zu halten. Dies sei vielmehr ein vom Staat vergebenes Privileg und der Staat könne dieses Privileg beschneiden oder entziehen, wenn ihm dies notwendig erscheint. Fußgänger müssten sich nicht den Belangen der Autofahrer unterordnen. Im Gegenteil, sie könnten sich auf der Straße ungehindert bewegen und es sei an den Autofahrern, die Belange der Fußgänger zu achten.“*

*(Stengel 2011: 308)*

# **1 Einleitung: Autofreie Innenstädte als Teil sozial-ökologischer Transformationen**

Die Debatte um die Klimakrise nahm im vergangenen Jahrzehnt wie nie zuvor an Fahrt auf. Grund dafür waren zivilgesellschaftliche Akteur\*innen und Gruppen, Wissenschaftler\*innen und auch Teile der parlamentarischen Kräfte, die deutlich machten, dass unser Umgang mit natürlichen Ressourcen schon seit Langem globale Konsequenzen hat. Besonders die Ausbeutung fossiler Energieträger spielt für die Erzeugung dieser Klima- und Umweltprobleme eine große Rolle. Dabei ist diese Krise jedoch nicht an einem konkreten Ursachenfeld festzumachen, vielmehr stellt es ein gesamtes Konvolut aus den Sektoren Energie, Gebäude, Mobilität, Industrie, Landwirtschaft, aber auch Verkehr dar (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit [BMU] 2018: 6). Der Verkehrssektor steht zwar nicht an erster Stelle, was den Ausstoß an Treibhausgasen angeht, ist aber mit 18,2 Prozent der drittgrößte Verursacher dieser Emissionen. Im Jahr 2016 stieg der absolute Anteil der Emissionen von Treibhausgasen im Verkehrssektor sogar über den Anteil aus dem Jahr 1990 (ebd.: 38). In Anbetracht dessen, dass die Emissionen aller Sektoren in diesem Zeitraum von 35 Milliarden Tonnen CO<sub>2</sub> auf schließlich 49 Milliarden Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2015 stiegen (ebd.: 10), stellt der Verkehrssektor auch mit seinem Anteil von etwa einem Fünftel am Gesamtaufkommen der Treibhausgasen eine relevante Größe dar.

Für unsere Arbeit ist der Verkehrssektor aus verschiedenen Gründen interessant: Er betrifft die gesamte Bevölkerung und bietet bereits heute viele Möglichkeiten, sich emissionsarm fortzubewegen. Konkret können die Alltagspraktiken hier von der Nutzung privater Kfz mit fossilen Antrieben, über öffentliche und damit ressourceneffizientere Verkehrsangebote wie Bus und Bahn bis hin zur umweltfreundlichsten Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad reichen. Eine klimafreundliche Mobilität kann somit von jedem und jeder Einzelnen unterstützt bzw. beeinflusst werden. Die Voraussetzung hierfür ist, dass klimafreundliche Verkehrsangebote attraktiv und flächendeckend vorhanden sein müssen. Für die Veränderung der gesamten Mobilität muss „auf politischer, technischer, gesellschaftlicher und kultureller Ebene gleichzeitig eine Bereitschaft zum Wandel vorhanden und es müssen Alternativen präsent und verfügbar sein [...] [, die wiederum] auf eine Bereitschaft zu Veränderungen von Routinen treffen müssen“ (Canzler et al. 2018: 18). Im Sommer 2022 zeigten die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket eindrucksvoll, dass eine Bereitschaft zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in vielen Teilen der Bevölkerung vorhanden ist.

Wodurch wird diese Veränderungsbereitschaft geprägt und wie ist sie in der Bevölkerung verteilt? Um das Denken und Handeln der Menschen einzuordnen und nachzuvollziehen, kann Bourdieus Habitus­theorie helfen (Literaturangabe). Die durch die soziale Position geprägten Dispositionen bestimmen und begrenzen unsere Denk- und Verhaltensmuster. Diese Konzeption des Habitus lässt sich jedoch erweitern, um nicht nur die sozialen Beziehungen und die gesellschaftliche Dimension, sondern auch die Mensch-Naturbeziehung betrachten zu können, wobei hier von Mentalitäten statt vom Habitus gesprochen wird. Diese Konzepterweiterung, die wir in Kapitel 3 noch detaillierter ausführen, stammt von der BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss. Vorstellungswelten in modernen bio-kreislaufbasierten Gesellschaften (flumen)“, an die unsere Forschungsarbeit angegliedert ist.

Wir wollen demnach herausfinden, wie sich verschiedene Einstellungen und Mentalitäten zu Veränderungen im Verkehrssektor in der Bevölkerung verteilen. Dabei konzentrieren wir uns auf eine spezielle verkehrspolitische Maßnahme: autofreie Innenstädte. Sie sind ein Thema, dem aus mehreren Gründen immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird, von denen wir hier ein paar nennen wollen. *Erstens* gerät das (mit fossilem Brennstoff betriebene) Auto von vielen Seiten aus, unter anderem der Zivilgesellschaft, der Wissenschaft und Teilen der Wirtschaft, immer weiter unter Druck. Laut Klimaschutzgesetz (Bundesregierung 2022) muss die Nutzung fossiler Brennstoffe bis 2045 auf Netto Null gebracht werden. Darüber hinaus ist eine sparsame Nutzung dieser Ressourcen inzwischen nicht mehr nur klimapolitisch, sondern, wie besonders jetzt der Krieg in der Ukraine zeigt, auch machtpolitisch von zentraler Bedeutung. Damit wird das Privatauto in immer mehr Hinsichten zum Problem, da es ein sehr ressourcenineffizientes Verkehrsmittel ist. *Zweitens* nimmt die Verstädterung weltweit zu: Bereits heute lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten oder urbanen Gebieten, wobei diese Zahl in den nächsten Jahren weiter steigen wird (Kalbisch 2019: 98). Hier findet demnach auch ein großer Teil der Mobilität statt – wenn wir also über eine Transformation des Verkehrssektors sprechen wollen, müssen wir in die Städte blicken. *Drittens* nehmen durch die steigende Verstädterung und Stadtverdichtung Raumkonflikte in Städten zu und die Frage der Nutzung des öffentlichen Raums wird stärker debattiert. Wer im öffentlichen Raum wie viel Platz bekommt, wird stärker hinterfragt und die gegenwärtige Priorisierung von parkenden und fahrenden Autos wird mehr und mehr kritisiert.

Autofreie Innenstädte sind für uns aber auch deshalb so spannend, weil es durch die Radikalität dieser Maßnahme – das Auto wird schlichtweg verbannt, verboten, vertrieben – immer wieder zu hitzigen Debatten kommt. Ein aktuelles Beispiel ist dabei ein Bürgerentscheid in Halle

(Saale) im Juni 2021. Er wurde ins Leben gerufen, um die vom Stadtrat beschlossene Einführung einer „weitestgehend autofreien Innenstadt“ zu verhindern, was erfolgreich war (Mdr.de 2021). Diese gescheiterte Umsetzung zeigt, wie wichtig es ist, die Beweggründe für die Einstellungen zu autofreien Innenstädten besser zu verstehen.

Deshalb fragen wir zuallererst: *Wie ist die Bevölkerung in Deutschland allgemein zu autofreien Innenstädten eingestellt?* Für ein tiefergehendes Verständnis dieser Einstellungen wollen wir daraufhin untersuchen: *Mit welchen Mentalitäten geht eine Ablehnung autofreier Konzepte einher, aus welchen Mentalitäten heraus unterstützen Menschen sie und bei welchen Mentalitäten ist diese Frage noch offen?* Aufschlussreich für die politische Diskussion und gesellschaftliche Interessenkonflikte ist auch, wie die Einstellungen zu autofreien Innenstädten mit weiteren Eigenschaften der Mentalitätstypen, insbesondere ihren sozio-ökonomischen Merkmalen, in Zusammenhang gebracht werden können. Da in den Debatten sehr unterschiedliche Auswirkungen durch autofreie Innenstädte erwartet werden, wollen wir auch untersuchen, *womit autofreie Innenstädte assoziiert werden.* Konzepte für autofreie Innenstädte gibt es in den unterschiedlichsten Ausführungen und können so individuell sein wie jede Stadt selbst es ist und werden unterschiedlich gut angenommen. Daher fragen wir uns außerdem: *Haben bestimmte Aspekte autofreier Konzepte einen Einfluss auf die Bewertung von autofreien Innenstädten?*

Durch die Beantwortung dieser Fragen erhoffen wir zu Erkenntnissen zu gelangen, die ein tieferes Verständnis für die Debatte um autofreie Innenstädte ermöglichen, was wiederum in konkreten politischen Prozessen helfen könnte, Mehrheiten zu gewinnen oder zumindest den Widerstand zu verringern. Denn wenn wir die Hintergründe erklären können, wie Ablehnung, Zustimmung oder Gleichgültigkeit zustande kommen, lässt sich auch besser herausfinden, wie die Kommunikation oder der Umsetzungsprozess einer verkehrspolitischen Maßnahme wie der Einführung autofreier Innenstädte erfolgreicher gestaltet werden kann.

Die Arbeit ist dabei wie folgt gegliedert: In Kapitel 2 wird zunächst der Stand der Forschung zu autofreien Konzepten, deren Planung und Umsetzung sowie die Forschung zur Akzeptanz autofreier Konzepte in der Bevölkerung dargelegt. Danach stellen wir in Kapitel 3 den theoretischen Rahmen dieser Studie vor, der verschiedene Ansätze der Nachhaltigkeitswissenschaften und der Soziologie (z. B. die der mentalen Infrastrukturen und Bourdieus Habituskonzept) kombiniert und zum von der Nachwuchsgruppe „flumen“ entwickelten Konzept der sozial-ökologischen Mentalitäten erweitert. In Kapitel 4 werden unsere Forschungsfragen vorgestellt.

Kapitel 5 beschreibt die Operationalisierung, die verwendeten Datensätze und die verschiedenen statistischen Auswertungsmethoden. Im Anschluss diskutieren wir die Ergebnisse dieser Analysen (Kapitel 6), ziehen ein Fazit aus unserem Forschungsprojekt (Kapitel 7), beleuchten die Grenzen unserer Arbeit und geben einen Ausblick für die weitere Auseinandersetzung mit diesem Thema.

## **2 Stand der Forschung: Autofreie Innenstädte im Bereich zwischen theoretischen Konzepten und praktischer Umsetzung**

Das hier interessierende Forschungsgebiet umfasst auf der einen Seite geographische Arbeiten zu Konzepten autofreier Innenstädte und auf der anderen Seite verkehrssoziologische Forschung zu Akzeptanz, Einstellungen und Diskursen über diese Konzepte. Die bisherige Forschung variiert sowohl in den methodischen Ansätzen als auch im Fokus auf die Teilaspekte des Themas wie beispielsweise Pfadabhängigkeiten in der Stadtplanung, Automobilismus und Partizipation der Bürger\*innen im Planungsprozess, um nur einige zu nennen.

### **Geschichte**

Dafür, dass autofreie Innenstädte in der Forschung bereits seit den 1990er-Jahren verstärkt Thema sind und Konzepte für autofreie bzw. -ärmere Innenstädte existieren (vgl. Topp & Pharoah 1994 u.a.), sind in der Politik bisher wenige Konzepte umgesetzt oder öffentlich diskutiert worden. Diese frühen Forschungsprojekte stellen allerdings ein wichtiges Fundament für die aktuelle Forschung zum Thema autofreie Innenstädte dar, da sich Forscher\*innen heute immer noch häufig auf die Aufsätze der 1990er- und 2000er-Jahre beziehen. In den letzten zehn Jahren hat die Forschung zu autofreien Innenstädten wieder an Fahrt aufgenommen.

Dass bis jetzt angesichts der vorhandenen Menge an Mobilitätsforschung erst so wenige autofreie Konzepte in die Realität umgesetzt wurden, ist unter anderem auf den Automobilismus zurückzuführen, der viel Erwähnung in der Literatur findet (Canzler et al. 2018; Canzler 2020; Welzer 2011) und im Wesentlichen die Selbstverständlichkeit des individuellen und gesellschaftlichen bzw. systemisch verankerten Gebrauchs des Automobils meint. Denn „[d]ie Dominanz des Autos ist nicht zufällig entstanden, sie war über viele Jahre politisch gewollt“, da das Auto als Symbol für Wohlstand und Modernität galt (Canzler 2020: 17). Hier knüpft das in zahlreichen Publikationen angeführte Ideal der ‚autogerechten Stadt‘ an. Dieses wird heute als Grund für Pfadabhängigkeiten und die damit einhergehenden Schwierigkeiten einer Verkehrswende hinsichtlich sowohl materieller Infrastrukturen als auch der Einstellungen der

Menschen zum Auto gesehen (Canzler 2020: 15,17; Umweltbundesamt Abteilung 3 2017: 16; Welzer 2011). Die Stadtplanung war lange – insbesondere in der Nachkriegszeit – durch die sogenannte Charta von Athen geprägt, die bereits nach dem Ersten Weltkrieg die „theoretische Fundierung“ (Beckmann 2020: 29) der Stadt- und Verkehrsplanung darstellte. Sie beeinflusste besonders in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Idee der Funktionstrennung die Stadtentwicklung, was dazu führte, dass in Städten die Funktionen des Arbeitens, Wohnens und der Versorgung mit Nahrungsmitteln etc. zunehmend räumlich getrennt wurden (ebd.), wodurch wiederum die Abhängigkeit vom Individualverkehr zunahm. Inzwischen wird die autozentrierte Mobilität zunehmend kritisiert, da sie vielfältige Probleme hinsichtlich Mobilität, Gesundheit und Umwelt – insbesondere klimabezogen – mit sich bringt (Umweltbundesamt Abteilung 3 2017: 24f, 28, 30, 34f). Dabei wird das Prinzip der funktionsentmischten Stadt immer mehr in Frage gestellt, weshalb die Charta von Athen unter Gesichtspunkten der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit zur Leipzig-Charta weiterentwickelt wurde. Zu den darin verankerten neuen Leitbildern gehören damit auch die Funktionsmischung und die Erhöhung der Qualität öffentlicher Räume (Beckmann 2020: 30f.). Die Funktionsmischung soll dabei zu kürzeren Wegen führen, die wiederum den Umstieg auf nachhaltigere Fortbewegungsarten wie Fahrradfahren oder Zufußgehen erleichtern, und die einzelnen Stadtquartiere beleben. Unter dem Stichwort der 15-Minuten-Stadt oder Stadt der kurzen Wege ist darüber viel geschrieben und diskutiert worden (Böcker et al. 2020: 31 u.a; Reisi et al. 2019; Ruhrort 2019: 234f.). Zur Wiederbelebung dieser eigentlich alten Idee trugen auch die Corona-Pandemie und die dadurch mitverursachte Verödung der Innenstädte bei (Deutschlandfunk Nova 2021).

Die fehlende Umsetzung von Konzepten steht angesichts des voranschreitenden Klimawandels und der damit wachsenden Bedrohung für Mensch und Umwelt im starken Widerspruch zur Dringlichkeit von Klimaschutzpolitik. Gerade im Verkehrssektor hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht viel getan, im Gegenteil sind wie erwähnt die CO<sub>2</sub>-Emissionen hier sogar noch angestiegen. Während die Bevölkerung Deutschlands im Zeitraum zwischen 1950 und 2019/20 von etwa 70 Millionen auf etwa 84 Millionen anstieg, erhöhte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland von 2,3 Millionen auf 57,3 Millionen. Somit gibt es in Deutschland heute etwa 23 mal so viele Autos wie 1950, während es lediglich 1,2 mal so viele Menschen gibt wie damals (Böcker et al. 2020: 23f). Die durch den Verkehr verursachten Umweltschäden sind dabei vor allem auf Emissionen der Fahrzeuge sowie auf Flächeninanspruchnahme zurückzuführen (Bretschneider & Burger 2021: 57).

Eine mögliche Maßnahme zur Verringerung der Anzahl von Autos im Stadtbereich sowie zur Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen sind autofreie Konzepte. Die Mechanismen für diese Reduzierungen sind zum einen die Verbannung der Autos aus den Innenstädten, zum anderen wird das Auto durch Einschränkungen insgesamt weniger attraktiv gemacht. Nieuwenhuijsen & Khreis (2016: 253) nennen in diesem Zusammenhang verschiedenste positive Auswirkungen und Teilaspekte von autofreien Konzepten: Ausbau des ÖPNV-Netzes und der Fahrradwege, Zunahme der zu Fuß zurückgelegten Wege, mehr Grünflächen, Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärm und Temperatur in der Stadt, verbesserte psychische und physische Gesundheit der Bevölkerung sowie eine Zunahme der sozialen Kontakte.

### **Formen der Umsetzung**

Autofreie Innenstädte oder allgemein autofreie Konzepte werden von Städten verschieden ausgelegt und umgesetzt. So können Ansätze autofreier Konzepte beispielsweise Innenstadtbereiche, die bis auf wenige Ausnahmen frei von Autos sind, umfassen oder auch eingeschränkt mit dem Auto erreichbare Wohngebiete wie beispielsweise das Stellwerk 60 in Köln-Nippes (Gundlach et al. 2018: 678). Im Folgenden konzentrieren wir uns aber auf autofreie Konzepte im Innenstadtbereich und nicht auf andere Stadtviertel. Klar wird hier aber auch, dass Innenstädte sich hinsichtlich ihrer Geographie und Größe deutlich voneinander unterscheiden, so dass es allein aus diesem Grund nicht die eine Patentlösung für eine autofreie Innenstadt geben kann. Neben der Unterscheidung autofreier Konzepte danach, in welchem Bereich das Autoverbot gilt, wird auch zwischen Ansätzen, die lediglich darauf abzielen, parkende Autos aus Innenstädten auszuschließen, und Ansätzen, die einen breiteren Ansatz verfolgen und auch den Autoverkehr an sich einschränken oder eliminieren wollen, unterschieden (Melia 2014: 2). Melia et al. (2013) fassen dies in drei Haupttypen der autofreien Entwicklung in Europa zusammen (ebd.: 137): Erstens machen sie ein „limited access model“ aus, das in immer mehr europäischen Städten existiert und im Wesentlichen einen Ausschluss von fahrenden sowie parkenden Autos aus Wohngebieten bedeutet und Parken nur an den Rändern dieser Gebiete erlaubt. Das zweite Modell stellplatzfreier Gebiete verbietet nicht das Be- und Durchfahren von Autos, wohl aber das Parken, das für Anwohner\*innen in Parkhäuser verlegt wird. Als Beispiel nennen die Autoren Freiburg-Vauban. Das dritte Modell ist das in Europa am weitesten verbreitete: Fußgängerzonen insbesondere in Stadtzentren, die vor allem für eine kommerzielle Nutzung vorgesehen sind.

Nach und nach wurde die Forschung durch Best-Practice-Beispiele bereichert. Zu nennen sind hier beispielsweise Pontevedra, Barcelona, Wien, Houten und Köln-Nippes. In Pontevedra, einer Stadt im Nordwesten Spaniens, wurde aufgrund eines drohenden Verkehrskollapses in der Stadt bereits vor gut 20 Jahren die gesamte Innenstadt autofrei(er) gemacht. Seitdem haben Fußgänger\*innen Vorrang, das Areal darf nur noch von Anwohner\*innen, ÖPNV und Lieferfahrzeugen und mit höchstens 30 km/h befahren werden. Für alle anderen Autofahrenden wurden ca. 15.000 (meist kostenlose) Parkplätze um die Innenstadt herum angelegt (Urban 2018). Als Vorteile der autofreien Innenstadt werden hier vor allem Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie eine Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger\*innen genannt, durch die auch eine höhere Eigenständigkeit von Kindern resultiert (Hoffmann 2019; Urban 2018) Eine wichtige Voraussetzung für diese eher radikale Umsetzung einer autofreien Innenstadt wird jedoch auch die relativ geringe Größe der Stadt bzw. Innenstadt Pontevedras gewesen sein.

Auch in Barcelona wurde auf die Gegebenheiten vor Ort und die Struktur der Stadt eingegangen: 2017 wurden in der Stadt, die durch eine rasterförmige Struktur der Straßen geprägt ist, die ersten Häuserblocks zu autofreien Zonen (genannt „Superilles“ – Superinseln) zusammengefasst, der Autoverkehr um diese herumgeleitet. Anwohner\*innen dürfen in diesen Zonen zwar fahren, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit, da der Rad- und Fußverkehr Vorrang hat. Seit dem Beginn des Projekts wurden weitere Superinseln geschaffen und sollen weiter in die Innenstadt ausgedehnt werden (Spiegel 2020).

Neben der bestehenden Stadtstruktur können jedoch auch Veränderungen bzw. Brüche in der Infrastruktur genutzt werden, wie das Beispiel der Stadt Wien zeigt: Als dort 1974 für den Bau einer neuen U-Bahn Straßen in der Innenstadt aufgerissen werden mussten, wurden diese nach dem Bau in eine Fußgängerzone – die erste große der Stadt – umgewidmet. Grund für diese Entscheidung war vor allem, dass in den 1950er- und -60er-Jahren mit der wachsenden Motorisierung des Stadtverkehrs die Verkehrsbelastung rasant anstieg, die Innenstadt damit für Fußgänger\*innen immer unattraktiver wurde und sich zu einem sterbenden Bezirk entwickelte. Zwar gab es einige Bedenken, unter anderem von Geschäftsleuten, die um die Existenz ihrer Einkaufsläden fürchteten, diese bewahrheiteten sich jedoch nicht (Stadt Wien 2014). Im Gegenteil: Heute ist die Wiener Innenstadt eine äußerst belebte Fußgängerzone mit zahlreichen Geschäften und Cafés.

Auch Wachstumsphasen von Städten lassen sich nutzen, um die Verkehrsstrukturen zu verändern und Innenstädte autofrei zu machen. In der niederländischen Stadt Houten wurde vor mehr als 30 Jahren, als das damalige Dorf rasant zu wachsen begann, beschlossen, den Radverkehr

gerade in den neu entstehenden Stadtteilen zu priorisieren und den Autoverkehr unattraktiver zu machen. Da die Wege innerhalb der Stadt inzwischen durch die Verkehrsführung mit dem Fahrrad viel schneller zurückzulegen sind als mit dem Auto, hat sich Houten inzwischen zu einer „autofreien Modellstadt“ entwickelt (Kazmierczak 2017).

Am Beispiel des Stadtteils Köln-Nippes zeigt sich, dass die Umsetzung autofreier Innenstädte – bzw. in diesem Fall Quartiere – sinnvollerweise von Maßnahmen begleitet wird, die Alternativen zum Auto liefern. Ab 1994 wurde hier ein Wohngebiet mit 455 Wohnungen geplant, in dem Autos, auch die der Anwohner\*innen, weder fahren noch parken dürfen. Dafür gibt es in der Siedlung sowohl ober- als auch unterirdisch zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten und am Rande der Siedlung mehrere Fahrzeuge eines Carsharing-Anbieters, der Sonderkonditionen für die Bewohner\*innen des Viertels anbietet. Den Bewohner\*innen ist es nur mit kostenpflichtiger Sondergenehmigung gestattet, mit ihrem Auto in die Siedlung einzufahren, es steht aber ein gesondertes Parkhaus für 80 Privatautos neben der Siedlung (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2022).

An diesen Beispielen lässt sich die große Vielfalt autofreier Konzepte erkennen. Auch einige Studien weisen auf unterschiedlichste Umsetzungen von autofreien Innenstädten oder Quartieren in verschiedenen Städten hin (Nieuwenhuijsen & Khreis 2016: 253; Topp & Pharoah 1994), jedoch sind diese Verweise meist allgemein gehalten und gehen weniger in die Tiefe, wahrscheinlich aufgrund der großen Unterschiede zwischen einzelnen Städten und auch der Tatsache, dass viele autofreie Stadtquartiere noch nicht lange existieren und somit noch nicht eingehend beforscht werden konnten.

## **Einbettung in Stadtentwicklung und -planung**

In vielen der Forschungsvorhaben werden autofreie Innenstädte auch unter stadtplanerischen Gesichtspunkten betrachtet. In Zuge dessen wird der Raum der Stadt auch geographisch wichtig, sowohl in seiner Rolle als physischer Boden, der Platz für Straßen, Parkplätze etc. bietet, als auch als symbolisch aufgeladener öffentlicher Raum, in dem verschiedene Nutzungsweisen wie Autoverkehr und Fußgängerzonen miteinander konkurrieren (Banister 2008: 75; Nieuwenhuijsen & Khreis 2016: 254; vgl. Umweltbundesamt Abteilung 3 2017: 24f, 30) und der Autoverkehr oft ein „zentrales Hemmnis für die Entwicklung einer attraktiven Innenstadt“ darstellt (Böcker et al. 2020: 41). Durch diesen ganzheitlicheren Blick auf das Konzept autofreier Innenstädte finden auch andere Mobilitätsangebote als der motorisierte Individualver-

kehr in der Literatur Beachtung. So wird in vielen Aufsätzen auf die Wichtigkeit von Alternativangeboten und das Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen hingewiesen (Becker & Renn 2019: 111f; Topp & Pharoah 1994: 231). Dies ist eine in der Mobilitätsforschung gängige Einteilung von verkehrspolitischen Schritten. Während Push-Maßnahmen (z. B. Dieselfahrverbote, Reduktion von Parkplätzen) auf eine Sanktion des Verhaltens abzielen, sollen Pull-Maßnahmen (z. B. Ausbau von Radwegen, günstiger ÖPNV) Anreize für nachhaltiges Handeln schaffen. Dabei wird insbesondere das Zusammenspiel solcher Maßnahmen als erfolgsversprechend eingeschätzt (Becker & Renn 2019: 111f; Blanck et al. 2018: 30). Die Verbannung von Pkws ist eine Push-Maßnahme, da sie auf eine Einschränkung der Verkehrsmittelwahl abzielen. Autofreie Stadtkonzepte sind in den meisten Fällen ein Mix aus verschiedenen Push- und Pull-Maßnahmen, da hier verschiedene Anreize und Einschränkungen zu einem veränderten Verkehrsverhalten führen sollen.

## **Rolle der Bevölkerung**

In der Stadtentwicklung sind nicht nur die Akteur\*innen auf Seite der Stadt entscheidend, sondern zunehmend auch die Bewohner\*innen. Seit den 1960er-Jahren gewinnt die Partizipation der Öffentlichkeit wieder mehr an Bedeutung, dennoch sind partizipative Verfahren in politischen Prozessen weiterhin nicht weitgehend etabliert (Alcántara et al. 2016: 10). Mit den Protesten rund um den Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs („Stuttgart 21“) im Jahr 2010 begannen Kommunen jedoch wieder zunehmend damit, die Öffentlichkeit zu beteiligen und verschiedene Partizipationsmethoden zu erproben (ebd.). Grund dafür war, dass sich in der Debatte und den Protesten um Stuttgart 21 zeigte, dass die bis dato existierenden Partizipationsmöglichkeiten nicht ausreichten, um die Konflikte, die auch emotional sehr aufgeladen waren, zu befrieden oder sogar vor ihrem Auftreten zu verhindern; die Lehre aus diesen Erfahrungen war, mehr informelle Beteiligungsformate<sup>1</sup> einzuführen (ebd.: 3f.). Partizipation kann völlig unterschiedlich aussehen und die Bevölkerung bzw. die Beteiligten in sehr unterschiedlichem Ausmaß einbeziehen. ebd. (2016: 11) sprechen in diesem Zusammenhang von „graduellen Möglichkeiten der Partizipation“ – darin kann zwischen Nicht-Partizipation, Quasi-Beteiligung und Partizipation unterschieden werden (Arnstein 1969:216ff. in ebd. 2016:11). Verfahren, die Nicht-Partizipation verhindern, können nun genutzt werden, um die Bürger\*innen in

---

<sup>1</sup> Informelle Beteiligungsverfahren sind – im Gegensatz zu formellen Verfahren – nicht gesetzlich geregelt und deren Ergebnisse damit auch nicht rechtlich bindend. Sie stellen dennoch einen wichtigen Aspekt der Partizipation der Öffentlichkeit dar und können „die Legitimität politischer Entscheidungen erhöhen“ (Alcántara et al. (2016: 16)).

den Planungsprozess – zum Beispiel für autofreie Innenstädte – einzubeziehen und so den unterschiedlichen Anliegen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

Weitere Literatur beschäftigt sich mit der Akzeptanz von verkehrspolitischen Maßnahmen. Damit befasst sich unter anderem Banister (2008) in seinem Aufsatz „The sustainable mobility paradigm“, in dem er die politische Vorgehensweise für eine nachhaltige Verkehrswende, die unter anderem eine neue Aufteilung des öffentlichen Raums vorsieht, skizziert und für ein neues Verständnis von Verkehrsplanung und -politik plädiert. Die zentrale Erkenntnis von ebd. (2008: 80) ist, dass nachhaltige Mobilität nur durch „the understanding and acceptance by the people“ Erfolg haben wird. Becker & Renn (2019) untersuchen in ihrer Studie Erwartungen und Bedingungen für Akzeptanz am Beispiel des durch Bürger\*inneninitiativen angestoßenen Mobilitätsgesetzes in Berlin. Dabei unterteilen sie Akzeptanz in die Kategorien Toleranz, positive Einstellungen und aktives Engagement (ebd.: 112). Außerdem spielen den Autor\*innen zufolge die erwarteten individuellen und kollektiven Auswirkungen und die wahrgenommene Verteilungsgerechtigkeit eine große Rolle. Insbesondere die umfangreiche und transparente Einbeziehung der Beteiligten verspricht eine hohe Zustimmung zu Veränderungen (ebd.: 114ff.). Kallbekken et al. (2013: 67f.) kommen in ihrer Forschung zur öffentlichen Akzeptanz von Verkehrssteuern zu dem ähnlichen Ergebnis, dass nicht nur Eigeninteressen die Akzeptanz einer verkehrspolitischen Maßnahme beeinflussen, sondern auch die erwartete Effektivität entscheidend ist – auch wenn sie sich hierbei auf eine andere Art von Maßnahme beziehen. Nieuwenhuijsen & Khreis (2016: 258) sind wiederum der Meinung, dass die Akzeptanz der Bewohner\*innen auch von der Art der Umsetzung autofreier Konzepte abhängt – gerade die attraktive Umnutzung der durch autofreie Konzepte freiwerdenden Flächen zu öffentlichen Plätzen und Grünflächen sowie für Einkaufsmöglichkeiten sei wichtig für die Akzeptanz durch die Bewohner\*innen. Auch die Sorge um sinkende Umsätze im Einzelhandel vor Ort spielt eine Rolle bei der Bewertung und Akzeptanz autofreier Innenstädte; wie jedoch in verschiedenen Forschungsarbeiten und Praxisbeispielen gezeigt werden konnte, ist diese Sorge (von Einzelhändler\*innen und Anwohner\*innen) in den allermeisten Fällen unbegründet (Bauer et al. 2019: 23; Kazmierczak 2017; Nieuwenhuijsen & Khreis 2016: 258; Stadt Wien 2014).

## **Milieubezogene Verkehrsforschung**

Die Einstellungen zu Maßnahmen und die Mobilitätspraktiken werden in den meisten Forschungsarbeiten univariat über die gesamte Bevölkerung hinweg oder lediglich nach „klassische[n], die soziale Lage beschreibenden Variablen wie Bildung, Alter und Geschlecht“ (Dangschat 2020: 129) differenziert untersucht. Hingegen ist „[das Milieu-Konzept] [i]n der

Verkehrsgenese- und -handlungsforschung [...] bislang kaum angewendet worden“ (Dangschat 2020: 108). Ausnahmen stellen zum einen eine Studie von Rode & Hoffmann (2015) dar, in der die Autoren auf Grundlage mehrerer Einstellungsvariablen zur Nutzung von Technologie, zur Umwelt und zu Mobilität sowie auch Wohnortpräferenzen sechs Mobilitätseinstellungsgruppen ableiten (ebd.: 3). Der Grund dieser Herangehensweise ist in ihrem Fall ein praktischer: Politische Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer\*innen abzielen, seien wahrscheinlich erfolgversprechender, wenn sie gezielt bestimmte Gruppen – also: Mobilitätseinstellungsgruppen – ansprechen (ebd.: 4,26). In der Studie charakterisieren die Autoren das jeweils in den durch Faktoren- und Clusteranalyse erstellten Einstellungsgruppen vorherrschende individuelle Mobilitätsverhalten sowie die Mobilitätseinstellungen, um darauf aufbauend ausführliche Politikempfehlungen zu formulieren (ebd.: 28ff.).

Als eine weitere Ausnahme ist die Studie von Dangschat (2020) zum Mobilitätsverhalten zu nennen, in der der Autor verschiedene Milieus untersucht. Er geht der Frage nach, wodurch sich deren Mobilitätsverhalten jeweils auszeichnet und welche Treiber zugrunde liegen könnten. Der Autor stellt in seinen Analysen fest, dass durch die Einbeziehung von Milieus (in seinem Fall Sinus-Milieus) in die Analyse ein höherer Anteil an Varianz des Mobilitätsverhaltens erklärt werden kann als durch die genannten „klassischen Merkmale“ (ebd.: 132). In der Studie werden zudem die „individuellen Wertvorstellungen“ (ebd.: 131) als Teil der sozialen Milieus definiert. ebd. (2020: 104) folgert, dass „zumindest ergänzend soziokulturelle Aspekte zur Distinktion verwendet werden [sollten]“.

Somit werden Milieuansätze der Komplexität der sozialen Wirklichkeit besser gerecht, da sie nicht nur demographische Merkmale, sondern auch soziale, kulturelle und politische Einstellungen einbeziehen. Damit bieten sie einen guten theoretischen Rahmen, um Mobilitätsverhalten und -einstellungen – und damit auch die Einstellungen zu autofreien Innenstädten – zu untersuchen. Dabei ist jedoch Milieu nicht gleich Milieu. Im nächsten Kapitel soll hergeleitet werden, mit welchem Milieu- beziehungsweise Mentalitätsbegriff wir arbeiten und was dessen Grundlagen sind.

### 3 Theoretischer Rahmen: Habitus und Mentalitäten

In der Verwendung des Begriffs der sozialökologischen Mentalitäten beziehen wir uns theoretisch auf drei Elemente: Erstens auf das Habituskonzept von Bourdieu, zweitens auf den Mentalitätsbegriff der Forschungsgruppe flumen und drittens auf mentale Infrastrukturen nach Welzer. Diese werden im folgenden Abschnitt näher erläutert.

#### Bourdieu's Habituskonzept

Die Grundlage zur Erforschung von Mentalitäten und mentalen Infrastrukturen liefert Pierre Bourdieus Habituskonzept. Dieses stellt in seinem theoretischen Gesamtwerk das Verbindungsglied zwischen der Strukturebene und der Akteursebene dar, weswegen es für das Verständnis von Bourdieu wichtig ist, einige Grundbegrifflichkeiten zu erläutern (Sevignani 2020: 172). In diesem Abschnitt wird auf Bourdieus Kapitalverständnis und die von ihm unterschiedenen Kapitalarten eingegangen sowie deren Relevanz für die individuelle Position im vom Bourdieu konstruierten sozialen Raum dargelegt.

Bourdieu versteht unter ‚Kapital‘ „akkumulierte Arbeit“ (Bourdieu 2009: 111), die den Menschen in vier Formen begegnet. Die erste Form ist ökonomisches Kapital, worunter Bourdieu Geld oder alles, was unverzüglich in Geld konvertierbar ist, fasst (ebd.: 113). Die zweite Form ist das kulturelle Kapital, das wiederum in drei Unterformen vorkommen kann: Das inkorporiertem Kulturkapital ist die Gesamtheit des Wissens einer Person. Dieses setzt einen Verinnerlichungsprozess voraus. Hierzu zählen beispielsweise das mathematische Fachwissen einer Person, sportliche Bewegungskompetenzen aber auch die Fähigkeit ein Instrument zu spielen oder ein Auto fahren zu können (ebd.: 114). Die zweite Form des kulturellen Kapitals, ist das objektivierte Kulturkapital. Dieses bezeichnet übertragbare kulturelle Objekte wie Musikinstrumente oder Bücher für deren Verwendung inkorporiertes Kulturkapital nötig ist (ebd.: 116f). Die letzte Form ist das institutionalisierte Kulturkapital, welche einen rechtlichen Nachweis für kulturelle Kompetenzen – also beispielsweise Schulabschlüsse oder der Führerschein – darstellt (ebd.: 118). Die dritte Kapitalart ist das soziale Kapital, das aktuelle und potentielle Ressourcen beschreibt, deren Zugang durch soziale Beziehungen ermöglicht wird (Bourdieu 2009: 119). Die letzte Kapitalart bildet das symbolische Kapital, welches die als legitim erachtete und wahrgenommene Form der anderen Kapitalarten darstellt. Das symbolische Kapital kann also auch als das Ansehen einer Person verstanden werden (Burzan 2011: 127).

Die individuelle Position im sozialen Raum wird nach Bourdieu nun durch drei Faktoren bestimmt: Das jeweilige *Kapitalvolumen*, die *Kapitalstruktur* sowie die historische *Entwicklung*

des individuellen Kapitals. Die Position von Personen im sozialen Raum kann graphisch dargestellt auf zwei Achsen abgetragen werden: Das Kapitalvolumen bestimmt dabei die Position auf der vertikalen Achse; die Kapitalstruktur – hier ist besonders das Verhältnis von ökonomischem und kulturellem Kapital relevant – wird auf der horizontalen Achse abgetragen. An diese Position im sozialen Raum geknüpft bildet sich der Habitus aus (Bourdieu & Wacquant 2006: 159ff; Burzan 2011: 131). Dieser bezeichnet nach Bourdieu ein System von Dispositionen, welches das Denken und Handeln von Menschen bestimmt (Bourdieu & Wacquant 2006: 167). Diese Dispositionen stellen vorwiegend Grenzen für das Denken und Handeln von Menschen dar, innerhalb welcher die einzelnen Subjekte allerdings durchaus erfinderisch agieren können (Bourdieu 2015: 33) Dispositionen entstehen in der Sozialisation und der Auseinandersetzung mit der Umwelt (Bourdieu & Wacquant 2006: 167ff). Bourdieu (2001: 178) bezeichnet den Entstehungsprozess auch als „dauerhafte[.] Modifikation der Körper“. Der Habitus wird in der Sozialisation also dem Körper ‚einverleibt‘. Dies äußert sich beispielsweise in unterschiedlichen Körperhaltungen, Gesten oder der Wortwahl, je nachdem, in welchem sozialen Umfeld jemand sozialisiert wurde. Der erworbene Habitus ist den Subjekten meist nicht vollständig bewusst (ebd.). Übertragen auf das Auto, prägt der Automobilität also einen Teil des Habitus der einzelnen Menschen. Wer im Laufe seiner Sozialisation lernt, dass das Auto ein fester Bestandteil des ‚guten‘ Lebens ist, mit dem man bequem, flexibel und privat Mobilitätsaufgaben aller Art bewältigen kann, wird diese Art der Fortbewegung als generellen Maßstab für alle Mobilitätsmöglichkeiten nutzen.

Da die individuelle Position im sozialen Raum – somit auch das soziale Umfeld – für jedes Subjekt unterschiedlich ist, entwickelt sich auch der Habitus dieser Subjekte unterschiedlich. Subjekte sind allerdings nicht gänzlich durch diese Umweltbedingungen determiniert. Sie können sich durchaus kreativ gegenüber den ihnen präsentierten Bedingungen verhalten, allerdings werden ihnen bestimmte Handlungsweisen und Denkweisen von ihrem Umfeld vorgelebt und nahegelegt. Bourdieu macht außerdem deutlich, dass ein einmal entwickelter Habitus sich im Lebensverlauf auf ganz natürliche Weise wandelt, da Menschen „ständig mit neuen Erfahrungen konfrontiert und damit unentwegt von ihnen beeinflusst [sic]“ (Bourdieu & Wacquant 2006: 167) werden. Dieser Gedanke deckt sich mit psychologischen Forschungsbefunden zur Übernahme von sozialen Rollen und Lebensübergängen (Neyer et al. 2014: 541). Allerdings ändert sich ein einmal entwickelter Habitus meist nicht schnell und radikal. So kann der Habitus beispielsweise veränderten Möglichkeiten und Umweltbedingungen ‚hinterherhinken‘. Dies bezeichnet Bourdieu als Hysteresis-Effekt (Bourdieu 2021: 238f; Sevignani 2020: 169). Auch die

Bewusstwerdung des eigenen Habitus birgt nur bedingtes Veränderungspotential. Bourdieu & Wacquant (2006: 170) schreiben hierzu: „Die erste Neigung des Habitus ist schwer zu kontrollieren, aber die reflexive Analyse [...] ermöglicht es uns, an der Veränderung unserer Wahrnehmung der Situation und damit unserer Reaktion zu arbeiten. [...]. Im Grunde kommt der Determinismus nur im Schutze der Unbewusstheit voll zum Tragen“.

Vermittelt durch den Habitus bilden sich nach Bourdieu weiter der persönliche Geschmack und Lebensstil heraus. Individuelle Präferenzen entwickeln sich somit in Abhängigkeit von den gesellschaftlichen Bedingungen, mit denen eine Person konfrontiert ist und dem damit einhergehenden individuellen Umfeld. Hiermit sind beispielsweise Essenspräferenzen gemeint, aber auch musikalische Vorlieben, ob jemand gerne ins Theater geht oder eben auch die präferierte Mobilitätsform (Burzan 2011: 130f).

Zusammenfassen lässt sich also, dass der Habitus auf vielfältige Weise die Präferenzen und Routinen einer Person beeinflusst. Er entwickelt sich primär in der Sozialisation, verändert sich aber im Laufe des Lebens auch auf natürliche Weise. Weiter macht Bourdieu deutlich, dass das Individuum kein von der Gesellschaft determiniertes Subjekt ist, sondern sich und seinen Habitus durch eine bewusste Auseinandersetzung mit dem eben diesem verändern kann. In Bezug auf Mobilität lässt sich mit Bourdieus Konzept demnach veranschaulichen, wie Menschen abhängig von ihren je spezifischen sozialen Gegebenheiten bestimmte Mobilitätseinstellungen und -praktiken erlernen und verinnerlichen, die wiederum ihren Alltag prägen.

## **Mentalitäten**

Das Bourdieu'sche Habituskonzept nimmt die gesellschaftlichen Zusammenhänge in den Blick und damit eine „soziozentrische [...] Perspektive“ (Eversberg et al. 2021: 47) ein. Die Forschungsgruppe flumen hat das Konzept durch soziale Beziehungen zu Natur erweitert und den Begriff der sozial-ökologischen Mentalitäten geprägt. Da Mentalitäten immer in wechselseitiger Verbindung „zu sich selbst, zur Gesellschaft und zu Natur“ (Eversberg et al. 2021: 6) stehen, können sie nur relational analysiert werden (ebd.). Relationale Mentalitäten einer ganzen Gruppe oder eines einzelnen Menschen stehen im Verhältnis zu anderen, parallel existierenden und unter Umständen sehr entgegengesetzten Mentalitäten (ebd.), weshalb es Mentalitäten „nur im Plural“ geben kann (ebd.: 12). Im Zusammenhang der Forschung von flumen und auch unserer eigenen Forschungsarbeit ist deshalb vor allem von Interesse, welche Voraussetzungen durch die vorhandenen Mentalitäten für sozial-ökologische Transformationen geschaffen werden und wie ebendiese Transformationsprozesse wiederum auf die Mentalitäten einwirken.

Obwohl alle Mentalitäten moderner Gesellschaften von der „für sie strukturprägenden fossilen Steigerungslogik“ (Eversberg et al. 2021: 72) beeinflusst werden, sind sie mitnichten einheitlich „wie von Bourdieu implizit unterstellt“ (ebd.), sondern unterscheiden sich mitunter stark von den hegemonialen fossilen Mentalitäten<sup>2</sup>. Verschiedene Mentalitätstypen finden sich dabei unterschiedlich stark in verschiedenen Bevölkerungsgruppen (unterschieden z.B. nach Alter, Beruf, Geschlecht, soziale Klasse) wieder und hängen damit – wenn auch nicht deterministisch – mit der Sozialstruktur der Gesellschaft zusammen (ebd.: 11). Aufgrund dieser Tatsache sollen ebendiese sozialdemographischen Eigenschaften auch, wie bereits in der Forschungsfrage angeklungen, mit den Mentalitäten in Verbindung gebracht werden. Mentalitäten sind mitnichten nur in den Köpfen der Menschen als Wahrnehmungen, Überzeugungen und Gefühle vorhanden, sondern finden ihren Ausdruck in differenzierten Praktiken und Lebensstilen sowie in sozialen Beziehungen zu Natur (ebd.: 11f.) – hier wird nochmals die Verbindung zu Bourdieus Habituskonzept deutlich (siehe Abbildung 1): Mentalitäten sind „Bündel von Dispositionen“ (ebd.: 13), die von einer bestimmten Position im sozialen Raum und gegenüber der Natur erworben werden und sich in „einen bestimmten Typ von praktischen *Positionierungen* im Verhältnis zur Gesellschaft, zur Natur und zum eigenen Selbst“ (ebd.: 12, Heraushebung im Original) ausdrücken (ebd.). Das Individuum wird somit durch sehr vielfältige Einflüsse geprägt – und nicht etwa nur von Produktions- oder Herrschaftsverhältnissen (ebd.: 13).

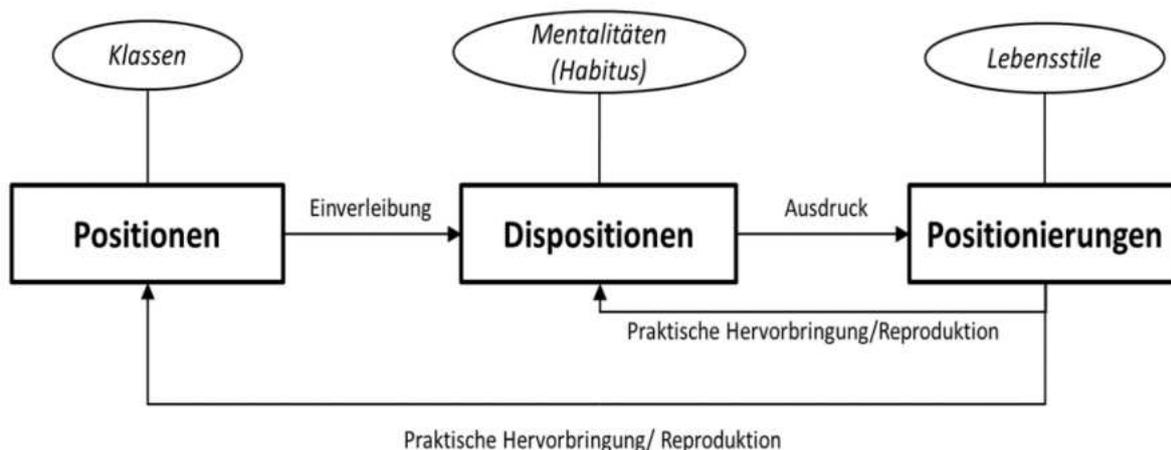


Abbildung 1: Bourdieus Habituskonzept (aus: Eversberg et al. (2021: 31))

<sup>2</sup> Es gibt tatsächlich nicht nur *eine* fossile Mentalität, sondern mehrere, die es im Laufe des Transformationsprozesses zu überwinden gälte (Eversberg et al. (2021: 74)).

Aus mehreren Gründen ist es sinnvoll, das Bourdieu'sche Habituskonzept durch die sozialen Naturverhältnisse zu ergänzen: Erstens können Gesellschaften nicht von der Natur und ihren Prozessen unabhängig existieren<sup>3</sup> und zweitens kann Natur nicht sinnvoll analysiert werden, ohne die gesellschaftlichen Einflüsse auf sie in den Blick zu nehmen (Eversberg et al. 2021: 48). Trotzdem sind beide – sowohl Natur als auch Gesellschaft – keine ununterscheidbare Einheit, sondern befinden sich in einer „unaufhebbaren wechselseitigen Vermitteltheit“ (ebd.), was mit dem Begriff der ‚gesellschaftlichen Naturverhältnisse‘ zusammengefasst wird. Diese neue „globale und sozio-metabolische Ebene“ (ebd.: 77) ist in Abbildung 2 ganz links dargestellt und ergänzt die drei Ebenen Bourdieus der Positionen, Dispositionen und Positionierungen. Durch diese Ebene können nun, wie weiter oben schon beschrieben, neben den Sozial- auch die Naturverhältnisse sowie auch ökologische Lebensweisen und ökologische Mentalitäten beschrieben und analysiert werden und – statt nur die gesamtgesellschaftliche oder individuelle Ebene zu betrachten – auch einzelne (Mentalitäts-)Gruppen in den Blick genommen werden (ebd.: 5).

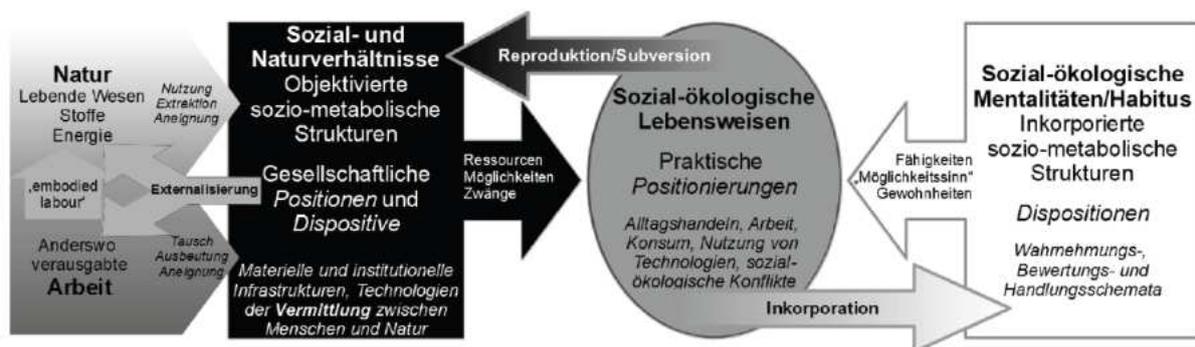


Abbildung 2: Ergänztes Habituskonzept (aus: Eversberg et al. (2021: 76))

Diese Mentalitätstypen lassen sich auch für die Betrachtung von Verkehrsverhalten und Mobilität heranziehen, da Mobilität immer auch mit ökologischen und sozialen Einstellungen und Verhaltensweisen zusammenhängt.

## Mentale Infrastrukturen

Der im Forschungsstand bereits genannte Automobilität und das Ideal der autogerechten Stadt stellen wichtige Faktoren in der Beständigkeit der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dar. Dies kann nach Welzer (2011) mit drei Arten von Infrastrukturen erklärt

<sup>3</sup> Dieser Fakt wird in modernen Gesellschaften häufig übersehen oder bewusst ignoriert, sodass weiterhin aller Warnungen zum Trotz fossile Brennstoffe gefördert und verbrannt sowie planetarische Grenzen ignoriert werden (Meadows (2000)).

werden: den materiellen, institutionellen und mentalen. Die *materiellen* Infrastrukturen spiegeln sich in der stadtplanerischen Verteilung und Dominanz von Straßen, Tankstellen, Parkhäusern u.v.a. für motorisierten Verkehr wider. Diese behindern die Transformation der auf den MIV ausgerichteten Stadt zu einem ökologisch nachhaltigen, möglichst CO<sub>2</sub>-neutral gestalteten Verkehrssystem. *Institutionelle* Infrastrukturen bestehen aus rechtlichen Bestimmungen wie z.B. den vorgeschriebenen Parkflächen für Autos oder der Höhe von Gebühren für das Parken in der Innenstadt.

Die für unsere Forschung interessantesten Infrastrukturen sind die *mentalen*, die laut Welzer von der Parallelität von Psycho- und Soziogenese herrühren. Damit ist gemeint, dass gesamtgesellschaftliche Prozesse (Soziogenese) die Innenwelt der Einzelnen beeinflussen (Psychogenese) – und vice versa (Welzer 2011: 12). So rufen zum einen Veränderungen in den gesellschaftlichen Strukturen und Institutionen Veränderungen im Einzelnen hervor. Zum anderen können Veränderungen der Einstellungen und Praktiken der Einzelnen gesellschaftliche Veränderungen beeinflussen. So wird erst durch den Blick auf beide Genesen ersichtlich, wie die gesellschaftliche Etablierung der Automobilität (Soziogenese) sich in die psychologischen Strukturen über lange Zeit einschreiben musste (Psychogenese), sodass es den Bürger\*innen nun völlig normal und selbstverständlich erscheint, dass das Auto das zentrale Verkehrsmittel ist, um das sich alles andere zu arrangieren und anzupassen hat (Welzer 2011: 35). Diese scheinbare Selbstverständlichkeit der Dominanz des MIV führt zur großen Beharrlichkeit des Automobilismus, sprich konkreter Alltagspraktiken mit dem Auto und Abwehrhaltung vieler Menschen gegenüber autofreien Konzepten. Dies zeigt wiederum, wie individuelle Einstellungen gesellschaftliche Veränderungen beeinflussen, in diesem Fall sogar behindern.

Aufgrund der tiefen Verankerung des Automobilismus in den mentalen Infrastrukturen stößt laut Welzer „Aufklärung an ihre Grenze“ (WELZER 2011:38); Veränderung kann somit nicht über kognitive Belehrung der Bevölkerung gelingen, sondern muss an den Mentalitäten ansetzen und über „Routinen, Deutungsmuster und unbewusste Referenzen – kurz: über den Habitus –“ (Welzer 2011) angegangen werden.

Auch wenn das Konzept der Mentalitäten von Flumen und Welzers mentale Infrastrukturen ähnlich genannt werden, sollte berücksichtigt werden, dass ihnen unterschiedliche Vorstellungen zugrunde liegen. Während mit dem ersten Konzept vorrangig verschiedene Mentalitäten innerhalb einer Gesellschaft untersucht werden, differenziert Welzer nicht zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen, sondern fokussiert eine vorherrschende Mentalität. Wenn

man diese beiden Konzepte verbinden wollte, könnte man behaupten, dass manche Mentalitäten noch stärker von den alten mentalen Infrastrukturen beeinflusst sind, während es anderen besser gelingt sich davon zu lösen und sich eine andere Welt vorstellen zu können. Zudem sind nicht alle Menschen gleichermaßen von den institutionellen und materiellen Infrastrukturen umgeben, was die genannten Unterschiede erklären könnte.

#### **4 Forschungsfragen: Autofreie Innenstädte und Mentalitäten**

Wie bereits von Dangschat (2020) erwähnt, haben milieuspezifische Ansätze in der Verkehrsforschung bisher wenig Anwendung gefunden. Somit begeben wir uns mit unserer Forschung in ein relativ neues Feld, ebenso ist unser ‚Werkzeug‘, das Konzept der Mentalitäten, relativ neu. Aus diesem Grund hat unsere Forschung einen explorativen Charakter und Hypothesen aus bestehender Theorie abzuleiten stellt sich für uns als schwierig dar. Daher stellen wir eher offene Forschungsfragen, die im Folgenden vorgestellt werden.

Zunächst wollen wir einen allgemeinen Eindruck über die Zustimmung beziehungsweise Ablehnung zu autofreien Innenstädten gewinnen. Die erste unserer Forschungsfragen lautet daher: *Wie ist die Bevölkerung in Deutschland allgemein zu autofreien Innenstädten eingestellt?*

Darauf aufbauend wollen wir ein tiefergehendes Verständnis für die Einstellungen zu autofreien Innenstädten erlangen. Dazu fragen wir: *Mit welchen Mentalitäten gehen eine Ablehnung autofreier Konzepte einher, aus welchen Mentalitäten heraus unterstützen Menschen sie und bei welchen Mentalitäten ist diese Frage noch offen?* Diese zweite Forschungsfrage ist die umfangreichste. Ihre Beantwortung wollen wir mithilfe der Clusteranalyse angehen, deren Verfahren in Kapitel 5.3 noch erläutert wird. Wir wollen dabei untersuchen, wie die Einstellungen zu autofreien Innenstädten mit den anderen Eigenschaften der Mentalitätstypen in Zusammenhang gebracht werden können. Deckt sich zum Beispiel die Einstellung mit dem Mobilitätsverhalten oder steht sie im Widerspruch dazu? Zudem wird ein Blick auf unentschlossene Mentalitätstypen interessant sein. Lässt sich herausfinden, warum sie zumindest nicht dagegen sind und was sie davon abhält dafür zu sein? Ist die Unentschlossenheit eher ein Ausdruck von Meinungslosigkeit oder Gleichgültigkeit oder gibt es konkrete Vorbehalte? Wiederum andere Aspekte werden uns an den Mentalitätstypen interessieren, die bereits für autofreie Innenstädte sind. Wie stark sind sie dafür? Und sind sie selbst politisch aktiv, also hätten sie das Potenzial, selbst aktiv zu Veränderungen beizutragen? Bei den Mentalitätstypen, die autofreien Innenstädten gegenüber klar abgeneigt sind, werden wir versuchen, Hinweise darauf zu finden, ob

die Ablehnung autofreier Innenstädte durch prinzipielle Ablehnung gegenüber Veränderungen oder sozial-ökologischen Ideen erklärt werden kann oder ob es andere Gründe gibt.

In den Debatten um autofreie Innenstädte werden sehr unterschiedliche Auswirkungen durch autofreie Innenstädte erwartet – zum Beispiel der erwartete Rückgang versus der erwartete Anstieg des Umsatzes im Einzelhandel. Deswegen möchten wir in dieser dritten Frage erforschen: *Womit werden autofreie Innenstädte assoziiert?* Interessant ist zu erfahren, wer welche Chancen und Risiken von autofreien Innenstädten sieht. Einige könnten sich beispielsweise um bestimmte negative Auswirkungen sorgen, deren Eintreten jedoch aufgrund der Erfahrungen bereits realisierter autofreier Innenstädte unwahrscheinlich ist. Dies könnte dann auf die Notwendigkeit besserer Aufklärung oder von mehr Partizipation hindeuten. Auch hoffen wir, Aufschluss darüber zu erlangen, wer die positiven Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Gesundheit, die wir und auch die bisherige Forschung dazu sehen, auch erwartet und wer sie anzweifelt. Denn bei denjenigen, die die positiven Auswirkungen nicht erwarten, wäre es nachvollziehbar, dass sie keine Notwendigkeit für autofreie Innenstädte sehen.

Wie bereits erwähnt wurde, gibt es Konzepte für autofreie Innenstädte in den unterschiedlichsten Ausführungen und sie können so individuell sein wie jede Stadt selbst es ist. Die Konzepte können sich hinsichtlich verschiedener Dimensionen stark voneinander unterscheiden: Erstens in ihrer zeitlichen Begrenzung, beispielsweise autofreie Sonntage oder durchgehend autofreie Innenstädte. Zweitens in der Art der Umnutzung der frei gewordenen Flächen, also ob sie beispielsweise in Grünflächen umgewandelt oder für Gebäude verwendet werden. Drittens variieren Konzepte autofreier Innenstädte in ihrem Grad der Verbannung von Autos, also ob es sich nur auf parkende oder auch auf fahrende Autos bezieht, Autos von Anwohner\*innen auch gemeint sind usw. Viertens unterscheiden sie sich hinsichtlich des Planungsprozesses, also ob und wann in der Entwicklung Bürger\*innen mitentscheiden und sich einbringen können. Wir fragen uns deshalb in unserer vierten Forschungsfrage: *Haben bestimmte Aspekte autofreier Konzepte einen Einfluss auf die Bewertung von autofreien Innenstädten?* Damit wollen wir herausfinden, ob die Ablehnung möglicherweise an bestimmten Aspekten der Konzepte liegt und unter welchen Umständen die meisten Menschen sich auf autofreie Innenstädte einlassen würden.

## **5 Methodisches Vorgehen: Operationalisierung, Daten, Methoden**

Um der Beantwortung unserer Forschungsfrage näherzukommen, müssen die theoretischen Überlegungen, die wir weiter oben ausführlich besprochen haben, messbar gemacht werden. Mithilfe dieser Operationalisierung können die notwendigen Daten erhoben und im Anschluss ausgewertet werden. In den folgenden Abschnitten werden diese Schritte nachgezeichnet: Erstens wird die Operationalisierung und die Entwicklung der Items in den Fragebögen erläutert, zweitens beschreiben wir die erhobenen Daten sowie drittens die Methoden, mit denen die Daten im Anschluss analysiert werden. Wir arbeiten mit zwei Fragebögen: Einem Hauptfragebogen, dessen Daten repräsentativ für die Bevölkerung in Deutschland sind, in dem wir aber weniger Items abgefragt werden konnten, und einem Zusatzfragebogen, in dem wir sämtliche Items und Themen in einer Befragung unter Studierenden behandeln.

### **5.1 Daten**

#### **Hauptumfrage**

Für unser Forschungsziel, die explorative Analyse von Mentalitäten und ihrer Einstellung zu autofreien Innenstädten, genügt eine Einmalmessung, was einer Querschnitterhebung entspricht. Dafür wurde die Datenerhebung als Onlinebefragung (Computer Assisted Web Interview) durchgeführt, da dieses Umfrageformat viele Vorteile aufweist: Hohe Anonymität und damit wenig durch soziale Erwünschtheit verfälschtes Antwortverhalten, die Möglichkeit der Filterführung und vor allem die vergleichsweise geringen Kosten für eine sehr große Stichprobe.

Der Onlinefragebogen, der von der Forschungsgruppe flumen konzeptualisiert und in Auftrag gegeben wurde, enthielt ungefähr 150 Items und fragte Einstellungen zu gesellschaftlichen Entwicklungen und politischen Themen, Einstellungen speziell zum Thema Bioökonomie, das sozial-ökologische Verhalten und sozio-ökonomische Merkmale ab. Unsere Fragen zu autofreien Innenstädten waren in den Themenblock Mobilität integriert.

Die Umfrage wurde durch das Meinungsforschungsinstitut Norstat Deutschland GmbH durchgeführt. Als Erhebungsdesign nutzten sie eine Online-Umfrage, die von Ende November bis Mitte Dezember 2021 (29.11.-15.12.2021) lief. Eigenen Angaben zufolge strebt Norstat Repräsentativität an, indem die Zusammensetzung ihres Panels intensiv gepflegt wird und die Angaben der Teilnehmenden auf Plausibilität überprüft werden (Norstat 2019). Wie genau die Stichprobe der Teilnehmer\*innen aber gezogen wurde und ob dies einer für die Repräsentanz

erforderlichen Zufallsauswahl entspricht, bleibt jedoch unklar. Da über 50 Prozent der Panelmitglieder telefonisch rekrutiert werden (Norstat 2022), sind Verzerrungseffekte in Richtung einer technikaffinen, jüngeren Stichprobe, wie sie bei Online-Befragungen immer noch vorkommen, reduziert. Die Repräsentativität des Datensatzes wurde von uns hinsichtlich der Variablen Geschlecht, Alter, Bundesland und Bildung überprüft. Bis auf einige geringe Abweichungen im Vergleich zur Verteilung dieser Merkmale in der Grundgesamtheit deuten die Daten auf Repräsentativität hin. Die Grundgesamtheit kann dabei als in Deutschland lebende, deutschsprachige volljährige Menschen mit Internetzugang definiert werden. 52,1 Prozent der Personen in unserem Datensatz ist weiblich, der Rest männlich. Knapp ein Drittel der Personen lebt in Großstädten mit mindestens 100.000 Einwohner\*innen, weitere 10,4 Prozent leben in Randgebieten oder Vororten von Großstädten mit mehr als einer halben Million Einwohner\*innen. Das Durchschnittsalter der Personen, die den Hauptfragebogen ausfüllten, beträgt 49,4 Jahre.

Das ursprüngliche Sample umfasst 2000 Fälle, die wir in unserer univariaten Analyse alle nutzen konnten. Nachdem bei der Faktorenanalyse 125 Fälle aussortiert wurden, umfasst das Sample bei der Faktoren- und Clusteranalyse 1875 Fälle.

*Tabelle 1: Daten Hauptumfrage*

Umfrageform	Online-Umfrage
Befragungszeitraum	29.11.2021 bis 15.12.2021
Gesamtes Sample / Analysesample	n = 2000 / n = 1875
Durchführung & Stichprobenziehung	Norstat, Rekrutierung der Teilnehmer*innen aus Panel, dessen Zusammensetzung ständig gepflegt wird
Repräsentativität	Repräsentativ hinsichtlich Alter (>18 Jahre), Geschlecht, Region (Bundesländer), Wohnortgröße, Wahl der Parteien
Items	30 Items zu sozial-ökologischen Einstellungen, 30 Items zu Praktiken, 30 Items zu Sozialstruktur

## **Zusatzumfrage**

Die Befragung für unseren Zusatzfragebogen folgte Mitte Januar bis Ende März (14.01.-31.01.2022). Diese widmete sich einer ausführlicheren Befragung zum Thema autofreier Innenstädte und enthielt aufgrund der Kooperation mit einer weiteren Lehrforschungsgruppe

auch Fragen zum Thema ÖPNV. Dieser Online-Fragebogen wurde mit der Plattform Sosci-Survey durchgeführt. In zahlreichen E-Mails wurden Hochschulfachbereiche aus ganz Deutschland, die im weiteren Sinne mit Nachhaltigkeit zu tun haben, gebeten, den Fragebogen an ihre Studierende weiterzuleiten. Insgesamt konnten wir damit nach Abzug doppelter und abgebrochener Fälle eine Stichprobe von 378 Teilnehmer\*innen erreichen. Zwar ist die Stichprobe nicht repräsentativ für die deutsche Bevölkerung, bietet dafür aber unter anderem bessere Einblicke in die erwarteten Effekte und Konsequenzen durch die Einführung autofreier Innenstädte, als dies im Hauptfragebogen möglich war.

Insgesamt 443 Personen nahmen an der Zusatzumfrage teil, 378 füllten ihn vollständig aus und befinden sich damit in unserem Analysesample. Davon waren 225 Personen weiblich, 139 männlich und je 7 wählten bei ihrem Geschlecht ‚weiteres‘ oder ‚keine Angabe‘ aus. Im Durchschnitt sind die Befragten dieses Fragebogens deutlich jünger als die der Hauptumfrage – das Durchschnittsalter liegt bei lediglich 25,98 Jahren. Die Altersgruppen 20 bis 25 Jahre und 26 bis 30 Jahre waren mit 173 und 106 Teilnehmenden die am stärksten vertretenen Gruppen. In die Kategorie 18 bis 20 Jahre fallen 58 Befragte, 38 Befragte sind über 30 Jahre alt, unter 18 Jahre sind 3 Personen. Die Abfrage des Bildungsgrads machte besonders deutlich, dass fast ausschließlich Akademiker\*innen diesen Fragebogen ausgefüllt haben: Während lediglich eine Person ‚Kein Abschluss‘, 4 ‚Mittlere Reife‘ und 10 ‚Lehre oder (Meister-) Ausbildung‘ angaben, besitzen 175 Menschen die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife, 143 einen Bachelor-, 39 einen Master-Abschluss und 6 Befragte sind promoviert. Zum Zeitpunkt der Abfrage befanden sich 324 Personen noch im Studium. Die wirtschaftliche Lage wurde in 222 Fällen als ‚sehr gut‘ oder ‚eher gut‘ und in 115 Fällen als ‚teils/teils‘ beschrieben. Dem gegenüber standen 41 Personen, die ihre derzeitige Lage als ‚eher schlecht‘ oder ‚sehr schlecht‘ beschreiben würden.

*Tabelle 2: Daten Zusatzumfrage*

Umfrageform	Online-Umfrage
Befragungszeitraum	14.01.2022 bis 31.01.2022
Gesamtes Sample / Analysesample	n = 443 / n = 378
Durchführung & Stichprobenziehung	Eigene Umfrage, Rekrutierung der Teilnehmer*innen über E-Mails an im weiteren Sinne mit Nachhaltigkeit assoziierte Hochschulfachbereiche aus ganz Deutschland

Repräsentativität	Nicht repräsentativ; Durchschnittsalter 25,98 Jahre, 225 „weiblich“, 139 „männlich“, 7 „anderes/keine Angabe“, 324 im Studium
Items	13 Items zu autofreien Innenstädten, 30 Items zu Verkehrsmittelwahl, 6 Items zu Sozialstruktur

## 5.2 Operationalisierung

Die Operationalisierung stellt die Grundlage für die Datenerhebung dar und basiert auf dem theoretischen Rahmen unserer Arbeit (Kapitel 3) sowie dem Stand der Forschung (Kapitel 2) und ist stark an den Forschungsfragen (Kapitel 4) ausgerichtet.

Die Beantwortung der Forschungsfrage 1, wie die Bevölkerung Deutschlands allgemein zu autofreien Innenstädten eingestellt ist, verbanden wir in den Frage-Items der Fragebögen mit den vier Dimensionen, die wir in Kapitel 2 ausmachen konnten: Zeitlichkeit der „Verbannung“ von Autos aus der Innenstadt, Grad der Verbannung, Unterschiede im Planungsprozess hinsichtlich Bürger\*innenpartizipation sowie Umnutzung freiwerdender Flächen. Mit diesen Items suchten wir ebenfalls Forschungsfrage 4 (Haben bestimmte Aspekte autofreier Konzepte einen Einfluss auf die Bewertung von autofreien Innenstädten?) zu beantworten. Die Items fragten somit danach, unter welchen Bedingungen die Befragten autofreien Innenstädten zustimmen würden – und damit auch, ob sie überhaupt dafür wären.

Die Beantwortung der zweiten Forschungsfrage, nämlich wie die Einstellungen verschiedener Mentalitäten aussehen, basiert auf den sozial-ökologischen Einstellungen – dazu am Ende dieses Unterkapitels mehr.

Um die Assoziationen der Menschen mit autofreien Innenstädten (Forschungsfrage 3) zu erheben, fragten wir die Befragten nach ihrer Einschätzung, für wie wahrscheinlich sie verschiedene Auswirkungen autofreier Innenstädte halten. Im Zusatzfragebogen ergänzten wir diese Items durch eine offene Frage nach erwarteten Veränderungen durch die Verbannung von Autos aus Innenstädten.

Wie Tabelle 2 und Tabelle 4 zu entnehmen ist, umfasste der Zusatzfragebogen alle Items, die sich aus der von uns genutzten Theorie ergeben. Die Befragung mittels dieses Fragebogens war sehr nah an den vier genannten Dimensionen gehalten. Die Umfrage war jedoch nicht auf Erreichung von Repräsentativität ausgerichtet, sondern sollte einen weiterführenden Einblick in die Einstellungen jüngerer, sich bereits mit Nachhaltigkeit befassender Menschen geben.

Für die Hauptumfrage wurden weniger Items verwendet und umformuliert, um sie in die umfangreichere Befragung zu integrieren. Bei dieser Befragung war das Ziel eine repräsentative Auswahl an Befragten. Aufgrund der im Fragebogen enthaltenen Items zu sozial-ökologischen Einstellungen war eine Clusteranalyse möglich, auf die unsere Analyse der Einstellungen zu autofreien Innenstädten aufbaute.

Die Items zu autofreien Innenstädten waren in diesem Fragebogen Teil des Mobilitätsblocks, in dem auch die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel abgefragt wurde. Die Antwortkategorien wurden dementsprechend mit denen des gesamten Fragebogens vereinheitlicht. Über dem Itemblock steht die Eingangsfrage: „Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Thema Mobilität und Verkehr in Deutschland zu?“ In Tabelle 3 ist die Operationalisierung des Hauptfragebogens dargestellt.

*Tabelle 3: Operationalisierung für Hauptumfrage*

<b>Forschungsfrage</b>	<b>Item</b>	<b>Antwortkategorien</b>
Womit werden autofreie Innenstädte assoziiert?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.</li> <li>2. In autofreien Innenstädten können Geschäfte mehr Umsatz machen.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stimme voll und ganz zu</li> <li>○ Stimme eher zu</li> </ul>
Welche Aspekte und Dimensionen einer autofreien Innenstadt erhöhen die Akzeptanz in der Bevölkerung? Wie unterscheidet sich die Akzeptanz zwischen den Mentalitäten?	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. An jedem Sonntag sollten die Innenstädte in Deutschland autofrei bleiben.</li> <li>4. Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei bleiben.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Teils/Teils</li> <li>○ Stimme eher nicht zu</li> <li>○ Stimme überhaupt nicht zu</li> </ul>

Wie sollen die freiwerdenden Flächen umgenutzt werden?	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Wenn autofreie Innenstädte eingeführt werden, dann sollte die frei werdende Fläche in öffentlich zugängliche Plätze und Parks umgewandelt wird.</li> <li>6. Wenn autofreie Innenstädte eingeführt werden, dann sollte die frei werdende Fläche verkauft und privaten Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.</li> </ol>	
--	--	--

Tabelle 4: Operationalisierung für Zusatzumfrage

Theoretisches Konstrukt	Frage-Item	Antwortkategorien
Womit werden autofreie Innenstädte assoziiert?	<p>Für wie wahrscheinlich halten Sie folgende Entwicklungen durch autofreie Innenstädte?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Umsatz im Einzelhandel vor Ort steigt.</li> <li>2. Autofreie Innenstädte tragen zum Klimaschutz bei.</li> <li>3. Die Gesundheit der Anwohner*innen verbessert sich durch weniger Abgase.</li> <li>4. Die Umweltsituation (Pflanzen- und Tierwelt) in der Stadt verbessert sich.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sehr unwahrscheinlich</li> <li>○ Eher unwahrscheinlich</li> <li>○ Weder noch</li> <li>○ Eher wahrscheinlich</li> <li>○ Sehr wahrscheinlich</li> <li>○ Weiß nicht</li> </ul>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Welche weiteren Effekte halten Sie für sehr wahrscheinlich?</li> </ol>	Offene Frage
Welche Aspekte und Dimensionen einer autofreien Innenstadt erhöhen die Akzeptanz in der Bevölkerung? Wie unterscheidet sich die Akzeptanz zwischen den Mentalitäten?	Nachfolgend finden Sie einige Konzepte zu autofreien Stadtquartieren. Wie stehen Sie zu diesen? (Lieferverkehr, Taxis, ÖPNV, Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen etc. sind dabei ausgenommen.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lehne ich stark ab</li> <li>○ Lehne ich eher ab</li> <li>○ Befürworte ich eher</li> <li>○ Befürworte ich stark</li> <li>○ Geht mir nicht weit genug</li> <li>○ Weiß nicht</li> </ul>
Zeitliche Dimension	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. An Sonntagen darf die Innenstadt nicht mit dem Auto befahren werden.</li> <li>2. An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit dem Auto befahren werden.</li> </ol>	

Grad der Verbannung	3. Die Innenstadt darf von allen mit dem Auto befahren werden. Geparkt werden darf jedoch nur von Anwohner*innen, alle anderen müssen ihr Auto außerhalb der Innenstadt abstellen.	
Planungsdimension	<p>Wären Sie unter folgenden Voraussetzungen bereit, einem autofreien Konzept zuzustimmen?</p> <p>1. Sie selbst haben die Möglichkeit, das autofreie Konzept mit zu entwickeln.</p> <p>2. Sie selbst haben die Möglichkeit zu entscheiden, ob die Innenstadt autofrei wird.</p> <p>3. Die Stadtverwaltung entwickelt das autofreie Konzept und entscheidet über die Umsetzung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ja</li> <li>○ Eher ja</li> <li>○ Eher nein</li> <li>○ Nein</li> <li>○ Weiß nicht</li> </ul>
Art der Umnutzung	<p>4. Die Straßen der Innenstadt dürfen nicht mehr mit dem Auto befahren werden und...</p> <p>4.1. ...die frei werdende Fläche wird in öffentlich zugängliche Spielplätze und Parks umgewandelt.</p> <p>4.2. ...Teile der frei werdenden Fläche werden privatisiert.</p>	
	Für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass Ihre Innenstadt in zehn Jahren autofrei sein wird?	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sehr unwahrscheinlich</li> <li>○ Eher unwahrscheinlich</li> <li>○ Weder noch</li> <li>○ Eher wahrscheinlich</li> <li>○ Sehr wahrscheinlich</li> </ul>

Für die Erstellung der Mentalitäten, deren statistisches Vorgehen im folgenden Kapitel erläutert wird, wurden die Variablen zu sozial-ökologischen Einstellungen aus dem Hauptfragebogen genutzt.

### 5.3 Methoden

Die Analysen erfolgten mittels der Statistik-Software SPSS. Teilweise ergänzten wir diese Analysen noch durch Auswertungen in Microsoft Excel.

Zur Vorbereitung der Datenanalyse und um die Datenqualität zu steigern, stand zu Beginn die Aufbereitung der Daten (Döring & Bortz 2016: 580). Dabei wurden die Daten bereinigt: Unter anderem wurden sie auf doppelte Fälle überprüft, indem nach doppelten Faktorwerten gesucht wurde (Datenbereinigung, vgl. ebd.). Ebenso erfolgte eine Überprüfung hinsichtlich Antwortmustern, in denen die Befragten immer dieselbe Antwortkategorie auswählten. Die Einstellungsvariablen, die wir später für die Faktorenanalyse nutzten, unterzogen wir einer Umpolung,

um die spätere Interpretation zu erleichtern. Einige Variablen, deren Analyseergebnisse wir im Folgenden darstellen werden, kategorisierten wir ebenfalls für die Verbesserung der Interpretationsfähigkeit (Datentransformation, vgl. ebd.: 580, 592).

Um einen Überblick über die Stichprobe zu erhalten, analysierten wir zunächst soziodemographische Merkmale univariat. Daraufhin betrachteten wir die allgemeine Einstellung zu autofreien Innenstädten mittels der univariaten Analyse der von uns erstellten Variablen.

Bevor wir mit der Faktorenanalyse begannen, schlossen wir Personen mit zu vielen fehlenden Werten aus und prüften die für die Hauptkomponenten relevanten Variablen auf Normalverteilung und Linearität. Darauf folgte eine Faktorenanalyse, genauer Hauptkomponentenanalyse (vgl. Wolff & Bacher 2010), die sich auf alle im Datensatz vorhandenen Variablen zu Einstellungen zu sozialen und bioökonomischen Themen bezog. Die Hauptkomponentenanalyse ist ein statistisches Instrument zur Reduktion der Variablenmenge (ebd.: 334), mit dem möglichst wenig Informationen verloren gehen sollen. Sie dient dazu, aus vielen verschiedenen Variablen, die manifeste Merkmale erfassen, auf einige diesen zugrunde liegenden latente Faktoren schließen zu können (ebd.: 333f.). Die Faktoren können deshalb auch als zugrundeliegende Haltungen und Orientierungen bezeichnet werden. In unserem Forschungsprojekt nutzten wir die Hauptkomponentenanalyse explorativ, um „Zusammenhänge zwischen Variablen [zu] systematisier[en]“ (ebd.: 333). Da wir eine explorative Faktorenanalyse durchführten, ist im Vorfeld unklar, wie viele Faktoren sich sinnvollerweise in den Daten finden lassen. Wir arbeiteten schließlich mit einer Lösung mit sechs Faktoren, da diese eine gute Erklärungsgüte aufwies. Darauf folgte eine inhaltliche Interpretation und Beschreibung der Faktoren (die Beschreibung dieser Faktoren findet sich im Anhang ab Seite 90) und basierend auf der Hauptkomponentenanalyse die Clusteranalyse.

Clusteranalysen bieten sich gerade bei großen Datensätzen an, um eine bessere Übersichtlichkeit durch Strukturierung zu gewinnen (vgl. Weidenbeck & Züll 2010: 527). Außerdem eignen sie sich besonders für explorative Forschung, da dabei die Gruppierungen direkt aus den Daten abgeleitet werden und bereits bestehende Theorie dafür nicht notwendig ist. Die Festlegung der Anzahl der Cluster und die Interpretation der Cluster wird auch hier – wie bei der explorativen Faktorenanalyse – von den Forscher:innen (und nicht dem Statistikprogramm allein) vorgenommen (ebd.: 526). Im Rahmen der Clusteranalyse begannen wir mit der Durchführung einer hierarchischen Clusteranalyse, um daraufhin die optimale Anzahl der Cluster unserer finalen Clusterlösung einschätzen zu können (ebd.). Anschließend führten wir eine k-Means-Clusteranalyse durch und verglichen die jeweiligen Clusterlösungen mittels einer Kreuztabelle

(vgl. ebd.: 547f.). Anschließend erstellten wir Zufallsvariablen, um weitere k-Means-Analysen – mit anderen Clustern als Ergebnis – durchzuführen. Diese wurden mit der ersten k-Means-Analyse verglichen, um die Stabilität bzw. Güte dieser Clusterlösung beurteilen zu können. Die für uns beste Lösung bestand aus elf Clustern, da sich diese im Vergleich zu den anderen Clusterlösungen als relativ stabil herausstellte und sich die Anzahl der Fälle in den einzelnen Clustern in einem vergleichbaren Bereich befand (siehe Tabelle 5). Mit diesen elf Clustern führten wir anschließend mittels in Kreuztabellen dargestellten Häufigkeiten eine bivariate Analyse mit den von uns erstellten Variablen zu autofreien Innenstädten durch. Hier waren für uns vor allem die jeweiligen Abweichungen vom Durchschnittswert (über alle Cluster hinweg) relevant. Zwar können mit diesen Methoden keine Aussagen über kausale Zusammenhänge getroffen werden, für den explorativen Charakter unserer Arbeit sind sie jedoch gut geeignet. Mit dem in Kapitel 3 vorgestellten Konzept der Mentalitäten, das auf Bourdieus Habitus beruht, können die Cluster, wie wir sie hier erstellt und untersucht haben, auch als „Mentalitäten“ bezeichnet werden.

*Tabelle 5: Anzahl der Fälle in den elf Clustern (Mentalitäten)*

<b>Cluster (Mentalität)</b>	<b>Anzahl der Fälle</b>	<b>Anzahl der Fälle (gewichtet)</b>	<b>Gültige gewichtete relative Häufigkeit (in %)</b>
1 (Kapitalistisches Wohlstandsbürgertum)	183	158	8,5
2 (Pseudo-affirmative Beharrung)	129	151	8,2
3 (Anti-transformatorischer Protest)	160	164	8,8
4 (Hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung)	176	163	8,8
5 (Zufriedene Trägheit)	177	178	9,6
6 (Prekär-defensive Mentalität)	177	187	10,1

7 (Anti-ökologische, unpolitische Ignoranz)	173	154	8,3
8 (Proökologische Mitte)	211	231	12,5
9 (Veränderungsoffener Optimismus)	230	188	10,2
10 (Unpolitische Nichtnachhaltigkeit)	136	153	8,2
11 (Ökosozialer Veränderungsidealismus)	123	125	6,7
Gesamt	1875	1851	100 (1851 Fälle)

Beim Zusatzfragebogen führten wir zunächst eine univariate Analyse der soziodemografischen Variablen sowie der von uns erstellten Fragen zu autofreien Innenstädten durch. Diese Analyse wurde gewichtet durchgeführt, um möglichen Verzerrungen gegenzusteuern (Anpassungsgewichtung, vgl. Gabler & Ganninger 2010: 143).

In der Auswertung der offenen Frage zu erwarteten Effekten autofreier Innenstädte gingen wir sowohl qualitativ als auch quantitativ vor. In einer qualitativen Analyse wurden die Nennungen der Befragten zunächst thematisch geclustert und in mehrere Ebenen eingeteilt. Als ‚höchste‘ Ebene machten wir dabei die Unterscheidung in positive, neutrale und negative Erwartungen aus. Die nächste Ebene sahen wir darin, auf welche Bereiche sich eine autofreie Innenstadt auswirkt und bestand aus den Kategorien „Leben der Einzelnen“, „Soziales Miteinander“, „Lokale Wirtschaft“, „Räumliche Struktur“, „Natur und Umwelt“ und „Sonstiges“. Diese Kategorien wurden nochmals genauer unterteilt. Insgesamt wurden so 25 verschiedene Kategorien auf vier Ebenen aus den Daten extrahiert. Sämtliche Nennungen wurden dann den gebildeten Kategorien zugeordnet und quantitativ analysiert.

Inhaltlich überschneiden sich die ausgemachten Kategorien teilweise, da sie sich gegenseitig beeinflussen. Teilweise nannten die Befragten mehrere mögliche Effekte, die aufeinander auf-

bauen – in diesen Fällen wurden die Antworten als einzelne Nennungen aufgefasst und dementsprechend die Antwort mehreren Kategorien zugeordnet<sup>4</sup>. Teilweise war nicht klar zu differenzieren, ob ein Effekt positiv oder negativ bewertet wurde; war eine Zuordnung nicht eindeutig möglich, wurden die Nennungen der Kategorie „Neutral“ zugeordnet<sup>5</sup>. Aus den genannten Gründen und aufgrund der nicht repräsentativen Stichprobe ist die quantitative Auswertung der Nennungen weniger als eine präzise Auszählung zu verstehen, sondern vielmehr als ein Anhaltspunkt für die Erwartungen der Befragten bezüglich den Auswirkungen autofreier Innenstädte.

Auf die univariate Analyse der übrigen Variablen folgte eine bivariate Analyse unserer Variablen zu Autofreien Innenstädten untereinander, sowie hinsichtlich der Fragen zum Mobilitätsverhalten. Dabei nutzten wir auch das Zusammenhangsmaß Chi<sup>2</sup>, um zu bewerten, ob zwischen den genannten Variablen Zusammenhänge bestehen. Werte von Chi<sup>2</sup> betrachteten wir bei  $p < 0,05$  als signifikant (gekennzeichnet mit \*). Bei  $p < 0,01$  sprechen wir von hochsignifikanten (\*\*), bei  $p < 0,001$  von höchstsignifikanten Ergebnissen (\*\*\*).

## **6 Einstellungen zu autofreien Innenstädten – erster Überblick**

Das folgende Kapitel gibt einen ersten Überblick über die Einstellungen in der deutschen Gesamtbevölkerung zu autofreien Innenstädten. Dabei gehen wir auch darauf ein, mit welchen Merkmalen der Soziodemographie, der Lebensumstände und des Mobilitätsverhaltens Zusammenhänge bestehen.

### **6.1 Einstellungen der deutschen Bevölkerung zu autofreien Innenstädten**

Die ersten beiden Variablen befassen sich mit Auswirkungen autofreier Innenstädte (siehe Tabelle 6). Knapp die Hälfte der Befragten stimmt zu, dass autofreie Innenstädte für den Klimaschutz notwendig sind. 27,9 Prozent sind unentschlossen und etwa ein Viertel stimmt der Aussage nicht zu. Dass Geschäfte in autofreien Innenstädten mehr Umsatz machen können, glauben 27,9 Prozent der Befragten. Auch hier ist etwa ein Drittel der Befragten unentschlossen.

---

<sup>4</sup> Ein abstrahiertes Datenbeispiel dazu lautet: „Autofreie Innenstädte führen zu weniger Lärm, wodurch die Gesundheit der Anwohner\*innen steigt, aber auch die Tierwelt in der Stadt profitiert.“ Diese Nennungen würden allen drei Kategorien „Ruhe / weniger Lärm“, „Gesundheit“ und „(Natur und Umwelt) Innerhalb der Stadt“ zugeordnet.

<sup>5</sup> Beispiele und Grenzfälle aus den Daten: Wurde „Verkehrssicherheit“ erwartet, wurde diese Nennung der positiven (und nicht der neutralen oder negativen) Kategorie zugeordnet, da der Begriff in sich schon positiv konnotiert ist.

Vier von zehn Befragten hält diese Aussage für falsch. Die Befragten scheinen also insgesamt eher von negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel durch die Einführung autofreier Innenstädte überzeugt; laut Literatur ist diese Sorge aber in den meisten Fällen unbegründet (Bauer et al. 2019: 23; Kazmierczak 2017; Nieuwenhuijsen & Khreis 2016: 258; Stadt Wien 2014).

Tabelle 6: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte (Hauptumfrage), Teil 1 (in %)

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	teils/teils	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	Gesamt
Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.	22,4	25,3	27,9	15,8	8,7	100
In autofreien Innenstädten können Geschäfte mehr Umsatz machen.	11,6	16,3	32,2	23,5	16,4	100
n = 2000; gewichtet						

Die nächsten beiden Variablen beziehen sich auf die zeitliche Dimension autofreier Innenstädte (siehe Tabelle 7). Knapp die Hälfte der Befragten befürwortet autofreie Innenstädte an Sonntagen, auf Ablehnung stoßen diese bei 28,3 Prozent. Wird jedoch nach autofreien Innenstädten generell an allen Tagen gefragt, so sinkt die Zustimmung drastisch. Hier stimmt gut die Hälfte dagegen. Interessant ist, dass jeweils etwa ein Viertel der Befragten unentschlossen ist. Ungeklärt bleibt, ob diese Personen sich schlicht noch keine Gedanken um die Einführung autofreier Innenstädte gemacht haben, die Einführung ihnen egal ist oder sie sich weder dafür oder dagegen entscheiden können. Die zeitliche Beschränkung (nur sonntags) des Pkw-Gebrauchs scheint somit von fast der Hälfte der Befragten als akzeptabel beurteilt und befürwortet zu werden. Generelle Einschränkungen werden allerdings nur von halb so vielen Befragten befürwortet. Dies ließe sich möglicherweise durch größere subjektiv wahrgenommene Probleme in der Alltagsbewältigung bei einem generellen Verbot erklären. Weiter ist es spannend, dass zwar gut die Hälfte der Befragten autofreie Innenstädte als notwendig für den Klimaschutz erachten, dies allerdings nach dieser ersten univariaten Analyse kaum einen Einfluss auf die allgemeine Zustimmung zu autofreien Innenstädten haben zu scheint.

Tabelle 7: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte, Teil 2 (Hauptumfrage) (in %)

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	teils/teils	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	Gesamt
An jedem Sonntag sollten die Innenstädte in Deutschland autofrei bleiben.	21,1	24,8	25,8	14,2	14,1	100
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	9,7	14,6	27,3	25,1	23,3	100
n = 2000; gewichtet						

Die letzten beiden Variablen drehen sich um das Thema der Umnutzung der freiwerdenden Flächen, die die Befragten wünschen, wenn die Innenstadt autofrei gemacht würde (siehe Tabelle 8). Die Aussage, dass die Flächen in öffentlich zugängliche Plätze und Parks umgewandelt werden sollen, findet mehrheitlich Zustimmung und nur wenig Ablehnung. Dagegen befürwortet lediglich ein kleiner Anteil der Befragten den Verkauf der Fläche an private Unternehmen, während fast zwei Drittel dagegen sind. Damit lässt sich feststellen, dass die Umnutzung freiwerdender Flächen in öffentlich zugängliche Orte wesentlich beliebter ist als der Verkauf an private Unternehmen. Dies deckt sich mit der Ansicht von Nieuwenhuijsen & Khreis (2016: 258), dass die Umgestaltung der Innenstadt zu einem für die Bevölkerung attraktiven Ort erfolgen muss, um auf höhere Akzeptanz zu stoßen.

Tabelle 8: Relative Häufigkeit der Variablen bezüglich autofreier Innenstädte (Hauptumfrage), Teil 3 (in %)

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	teils/teils	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	Gesamt
Wenn autofreie Innenstädte eingeführt werden, dann sollte die freiwerdende Fläche in öffentlich zugängliche Plätze und Parks umgewandelt werden.	22,1	39,7	31,4	7,5	9,3	100
Wenn autofreie Innenstädte eingeführt werden, dann sollte die freiwerdende Fläche an private Unternehmen verkauft werden.	2,9	8,7	24,0	36,3	28,1	100
n = 2000; gewichtet						

## 6.2 Zusammenhänge mit den Einstellungen zu autofreien Innenstädten

Vor der Clusteranalyse soll die bivariate Analyse einen ersten Eindruck bezüglich möglicher Zusammenhänge von ausgewählten Variablen zu Einstellungen über autofreie Konzepte vermitteln. Hierfür werden soziodemographische Variablen, und Variablen zu den Lebensumständen, den Mobilitätspraktiken und den politischen Einstellungen mit den Items „Die Innenstädte

sollten generell an allen Tagen autofrei sein“ und „Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen“ in einer Kreuztabelle zusammengeführt und analysiert.

## Soziodemographie und Lebensumstände

Aufgrund der zu geringen Werte ( $< 0,1$ ) von Cramers V lässt sich insgesamt kein Zusammenhang zwischen der Soziodemographie und der Einstellung zu autofreien Innenstädten beobachten. Die einzige Ausnahme ist das Geschlecht mit einem schwachen signifikanten Zusammenhang zur Klima-Variable:

Tabelle 9: Cramers V Werte zur Soziodemographie

Soziodemographie	Cramers V	
	Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.
Geschlecht	0,098***	<b>0,108***</b>
Alter	0,095***	0,072**
Schulabschluss	0,060*	0,072***
Erwerbsstatus	0,078***	0,081***
Einkommen	0,085***	0,079***

Dennoch lohnt sich ein Blick in die Altersgruppen, zwischen denen leichte Differenzen zu beobachten sind (siehe Tabelle 10). Zum einen sind die jüngeren Altersgruppen unentschlossener: unter den 18-24-Jährigen antworten 38,1 Prozent (10,7 Prozent über dem Gesamtdurchschnitt) mit „teils/teils“. Zum anderen nimmt die Ablehnung mit höherem Alter zu. Die höchste Zustimmung findet sich unter den 25- bis 34-Jährigen mit 33,1 Prozent, die voll oder eher zustimmen. Doch selbst in dieser Gruppe sind mehr ablehnende (37,4 Prozent) als zustimmende Personen zu finden, wobei nicht vergessen werden sollte, dass es sich mit „generell an allen Tagen“ um eine radikale Formulierung handelt, die gesamtgesellschaftlich auf wenig Zustimmung findet.

Tabelle 10: Kreuztabelle mit dem Alter und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Alter						Gesamt
		18-24 Jahre	25-34 Jahre	35-44 Jahre	45-54 Jahre	55-64 Jahre	64 Jahre und älter	
	Stimme voll und ganz zu	11,6	11,7	7,8	10,7	8,0	9,2	9,7

Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme eher zu	17,1	21,8	16,0	10,1	12,5	13,1	14,6
	teils/teils	38,1	29,3	31,3	28,3	22,9	21,6	27,3
	stimme eher nicht zu	19,3	18,6	24,8	26,7	28,5	28,2	25,1
	stimme überhaupt nicht zu	13,8	18,6	20,2	24,3	28,0	28,9	23,2
Gesamt		100	100	100	100	100	100	100
Chi2 = 63,655***; Cramers V = 0,089***; n = 2000; gewichtet								

Das gleiche lässt sich über die Variablen der Lebensumstände sagen. Bis auf das Merkmal in einer Wohngemeinschaft zu wohnen (mit nur leichter Signifikanz) gibt es keinen Zusammenhang mit der Einstellung zu autofreien Innenstädten:

Tabelle 11: Cramers V Werte zu den Lebensumständen

Lebensumstände	Cramers V	
	Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.
Wohnort	0,087***	0,065**
Anzahl der Erwachsenen im Haushalt	0,058	0,050
Anzahl der Kinder im Haushalt	0,045	0,075*
Wohngemeinschaft	<b>0,154***</b>	<b>0,102**</b>

Hinsichtlich der Wohnortgröße lassen sich nur leichte Unterschiede erkennen (siehe Tabelle 12). So nimmt einerseits die Zustimmung zu autofreien Innenstädten von Großstadt zu Dorf weiter ab, andererseits lässt sich jedoch bei der Ablehnung keine Tendenz erkennen.

Tabelle 12: Kreuztabelle mit dem Wohnort und der Zustimmung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Wo wohnen Sie?					Gesamt
		eine Großstadt mit mindestens einer halben Million Einwohnern	einen Vorort oder ein Randgebiet einer solchen Großstadt	eine mittlere Großstadt zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern	eine Stadt unter 100.000 Einwohnern	ein Dorf oder kleiner	
Die Innenstädte sollten generell	Stimme voll und ganz zu	13,0	11,5	10,2	10,6	6,1	9,7
	stimme eher zu	16,8	15,9	18,3	13,2	12,5	14,6

an allen Tagen autofrei sein.	teils/teils	23,5	33,2	29,4	24,8	28,5	27,3
	stimme eher nicht zu	21,8	22,6	28,8	22,6	28,5	25,2
	stimme überhaupt nicht zu	24,9	16,8	13,2	28,8	24,4	23,2
Gesamt		100	100	100	100	100	100
Chi <sup>2</sup> = 43,294***; Cramers V = 0,074***; n = 2000; gewichtet							

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Thema autofreie Innenstädte sich nicht entlang soziodemographischer Merkmale zu differenzieren scheint. Im Gegensatz dazu werden wir im Folgenden sehen, dass Mobilitätspraktiken und politische Einstellungen für die Einstellung gegenüber autofreien Innenstädten entscheidender sind.

## Mobilität

Mit einem Blick auf die Cramers V Werte der Mobilitätsvariablen (Tabelle 13) zeigt sich, dass hier nun zuverlässiger Zusammenhänge nachgewiesen werden können.

Tabelle 13: Cramers V Werte zum Mobilitätsverhalten

Mobilität	Cramers V	
	Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.
Autos im Haushalt	<b>0,134***</b>	<b>0,154***</b>
Nutzungshäufigkeit des Autos	<b>0,105***</b>	<b>0,105***</b>
Nutzungshäufigkeit des ÖPNV	<b>0,132***</b>	<b>0,134***</b>
Nutzungshäufigkeit des Fahrrads	<b>0,126***</b>	<b>0,105***</b>

Einen detaillierteren Einblick bieten die folgenden Kreuztabellen<sup>6</sup>: Zwischen der Autoanzahl pro Haushalt und der Einstellung zu autofreien Innenstädten gibt es einen schwachen Zusammenhang. Besonders interessant ist dabei der Übergang zwischen Autolosen zu Autobesitzenden: hier lässt sich sowohl ein sprunghafter Anstieg in der Ablehnung autofreier Innenstädte

<sup>6</sup> Wie in den Analysen zuvor wurde auch hier die Einstellung zu autofreien Innenstädten als abhängige Variable betrachtet und in diesem Fall die Mobilitätspraktiken als Ursache (unabhängige Variable). Jedoch muss hier diese Richtung nicht zwangsläufig stimmen, da die Praxis und Einstellung zu Autos sich wechselseitig bedingen können. Beispielsweise kann Auto-Nichtbesitz zu einer autokritischen Haltung führen, wobei gleichzeitig eine autokritische Haltung zur Entscheidung des Autoverzichts führen kann.

beobachten (siehe Tabelle 14). Außerdem wird von Personen ohne Auto am meisten die Notwendigkeit von autofreien Innenstädten für das Klima angesehen.

Tabelle 14: Kreuztabelle der Autoanzahl und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Autoanzahl				Gesamt
		kein Auto	1 Auto	2 Autos	≥ 3 Autos	
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme überhaupt nicht zu	10,7	25,7	28,4	24,3	23,3
	stimme nicht zu	20,3	26,8	24,5	29,7	25,2
	teils/teils	32,5	25,7	26,6	27,0	27,3
	stimme zu	16,2	14,2	15,1	9,9	14,6
	stimme voll und ganz zu	20,3	7,6	5,5	9,0	9,7
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sowohl die Nutzungshäufigkeit des Autos als auch des Fahrrads und des ÖPNV weisen einen schwachen Zusammenhang mit den Einstellungen zu autofreien Innenstädten auf. Wie bei der Autoanzahl ist auch bei der Autonutzung kein gleichmäßiger Anstieg/Abstieg der Ablehnung/Zustimmung, sondern ein Sprung zwischen denjenigen, die weniger als einmal die Woche fahren und denen, die mindestens einmal die Woche fahren (siehe Tabelle 15).

In ähnlicher Weise verteilen sich die Einstellungen bei der Fahrradnutzung. Auch hier gibt es keinen graduellen Verlauf mit steigender Nutzung, sondern einen starken Unterscheid zwischen täglicher und nichttäglicher Nutzung. Sprich, wer täglich Fahrrad fährt, ist eher dafür, wer nicht täglich fährt, eher gegen autofreie Innenstädte.

Tabelle 15: Kreuztabelle zur Fahrradnutzung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Und wie häufig fahren Sie Fahrrad?					Gesamt
		täglich	mindestens einmal pro Woche	mindestens einmal pro Monat	Seltener	nie	
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme überhaupt nicht zu	10,1	20,0	19,8	26,2	28,5	23,3
	stimme nicht zu	18,0	23,8	32,1	25,4	25,8	25,1
	teils/teils	26,7	27,3	25,0	33,1	23,4	27,3
	stimme zu	23,0	18,3	19,3	9,0	12,7	14,7
	stimme voll und ganz zu	22,1	10,8	3,8	6,4	9,6	9,7
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Das gleiche zeigt sich bei der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV: wer oft fährt (täglich bis einmal im Monat), ist eher stark für autofreie Innenstädte, und je seltener ÖPNV gefahren wird, desto stärker die Ablehnung.

Tabelle 16: Kreuztabelle zur ÖPV Nutzung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Wie häufig nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?					Gesamt
		täglich	mindestens einmal pro Woche	mindestens einmal pro Monat	Seltener	nie	
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme überhaupt nicht zu	13,2	13,4	15,7	27,0	31,1	23,3
	stimme nicht zu	24,6	18,5	20,2	28,1	27,1	25,2
	teils/teils	26,3	34,8	26,3	24,3	27,5	27,3
	stimme zu	18,0	18,8	24,2	13,4	8,9	14,6
	stimme voll und ganz zu	18,0	14,4	13,6	7,3	5,4	9,7
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

## Politische Einstellung

Die stärksten Zusammenhänge unserer bivariaten Analyse finden sich in den politischen Einstellungen (Tabelle 17). Die politische Selbsteinordnung zwischen links und rechts (Tabelle 18) hat einen schwachen signifikanten Zusammenhang mit den Einstellungen zu autofreien Innenstädten: Je linker desto stärker ist die Zustimmung, zwei Drittel der stark Rechten sind

gegen autofreie Innenstädte. Hiernach ließe sich vermuten, dass Wähler\*innen der Linkspartei am stärksten für autofreie Innenstädte wären. Dies ist nicht der Fall, es zeigt sich im Folgenden, dass das Thema autofreie Innenstädte ein Links-Grünes Thema ist.

Tabelle 17: Cramers V Werte zur politischen Einstellung

Politische Einstellungen	Cramers V	
	Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	Um das Klima zu schützen, ist es nötig mehr autofreie Innenstädte zu schaffen.
Links-Rechts-Einordnung	<b>0,121***</b>	<b>0,153***</b>
Gewählte Partei	<b>0,168***</b>	<b>0,198***</b>
Mitgliedschaft in Umwelt-/Tierschutzorganisation	<b>0,150***</b>	<b>0,122***</b>

Tabelle 18: Kreuztabelle der Links-Rechts-Einordnung und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Links-Rechts-Einordnung (Skala von 0 bis 10)					Gesamt
		Stark links (0 bis 2)	Moderat links (3 bis 4)	Mitte (5)	Moderat rechts (6 bis 7)	Stark rechts (8 bis 10)	
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme überhaupt nicht zu	15,6	13,8	23,3	31,3	36,9	22,6
	stimme nicht zu	22,2	23,2	24,5	29,5	29,7	25,2
	teils/teils	27,1	31,1	29,4	19,9	13,5	26,7
	stimme zu	15,1	20,7	14,1	13,1	13,5	15,5
	stimme voll und ganz zu	20,0	11,2	8,7	6,3	6,3	10,1
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Zwischen der Einstellung zu autofreien Innenstädten und der gewählten Partei gibt es einen schwachen Zusammenhang. Dabei sind die Unterschiede zwischen Wähler\*innen verschiedener Parteien mitunter sehr groß (siehe Tabelle 19). Wähler\*innen der AfD sind am häufigsten dagegen. Am stärksten dafür sind Wähler\*innen der Grünen, gefolgt von den Linken. Unter letzteren bezweifelt außerdem kaum eine Person die Notwendigkeit von autofreien Innenstädten für den Klimaschutz. Auffällig ist zudem, dass Personen, die keine der angegebenen Parteien wählen, autofreie Innenstädte überdurchschnittlich oft ablehnen.

Tabelle 19: Kreuztabelle der Parteiwahl und der Einstellung zu autofreien Innenstädten (in %)

		Wenn heute Bundestagswahl wäre, welche Partei würden Sie dann mit Ihrer ZWEITSTIMME wählen?									Gesamt
		CDU bzw. CSU	SPD	Grüne	AfD	Die Linke	FDP	An-dere Partei	keine	keine An-gabe	
Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.	stimme überhaupt nicht zu	28,6	19,4	4,9	44,4	9,7	25,7	33,1	29,0	20,3	23,3
	stimme nicht zu	26,2	27,6	19,2	22,2	22,7	26,3	30,5	27,7	25,5	25,1
	teils/teils	22,2	29,1	33,6	16,7	34,4	24,0	23,8	25,8	33,9	27,3
	stimme zu	18,7	11,8	23,8	11,3	20,1	17,0	8,6	9,0	10,0	14,6
	stimme voll und ganz zu	4,4	12,1	18,5	5,4	13,0	7,0	4,0	8,4	10,3	9,7
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Zwischen der Mitgliedschaft in einer Umwelt- oder Tierschutzorganisationen und der Zustimmung zu autofreien Innenstädten besteht ebenfalls ein leichter Zusammenhang. Mitglieder sind eher und stärker für autofreie Innenstädte als Nichtmitglieder. Ähnlich ist dies bei der Sicht auf den Effekt von autofreien Innenstädten auf Klimaschutz.

Auffällig ist, dass auch wenn die angesehene Notwendigkeit von autofreien Innenstädten für den Klimaschutz unabhängig vom eigenen Verhalten stehen könnte, diese immer – genauso wie die Zustimmung zu autofreien Innenstädten „generell“ – mit der Praxis korreliert. Vermutlich lässt sich das auf eine kognitive Dissonanz zurückführen, die den Widerspruch zwischen dem eigenen Mobilitätsverhalten und der Notwendigkeit für das Klima auflösen will, indem die Einstellung zu autofreien Innenstädten an das eigene Mobilitätsverhalten angepasst wird.

Um weitere Merkmale und auch Einstellungsvariablen in die Analyse einzubeziehen, werden im nächsten Schritt die Mentalitäten vorstellen, die später hinsichtlich ihrer Einstellungen zu autofreien Innenstädten untersucht werden.

## Zwischenfazit

Die Einstellung zu generell autofreien Innenstädten hängt – so die Ergebnisse der bivariaten Analyse – nicht mit Merkmalen der Soziodemographie zusammen. Es besteht aber ein Zusammenhang mit der Mobilitätspraxis und mit politischen Einstellungen. Dabei zeigt sich: Je weniger autozentriert das Mobilitätsverhalten, desto positiver sind die Einstellungen autofreien Innenstädten gegenüber. Außerdem lässt sich feststellen, dass sich die Einstellungen zu auto-

freien Innenstädten entlang der politischen Lager unterscheiden: Links stehende Personen sprechen sich stärker für autofreie Innenstädte aus. Wie zu erwarten, stimmen Grünenwähler:innen am stärksten autofreien Innenstädten zu. Außerdem zeigt sich, dass die gleichen Zusammenhänge, die für die Einstellung zu autofreien Innenstädten gelten, auch bei der gesehenen Notwendigkeit autofreier Innenstädte für den Klimaschutz zu beobachten sind.

## 7 Die Mentalitäten

Um weitere Merkmale und auch Einstellungsvariablen in die Analyse einzubeziehen, werden im nächsten Schritt die Mentalitäten vorgestellt, die später hinsichtlich ihrer Einstellungen zu autofreien Innenstädten untersucht werden.

### 7.1 Allgemeine Vorstellung der Mentalitäten

#### Kapitalistisches Wohlstandsbürgertum (158 Befragte / 8,5% der Befragten<sup>7</sup>)

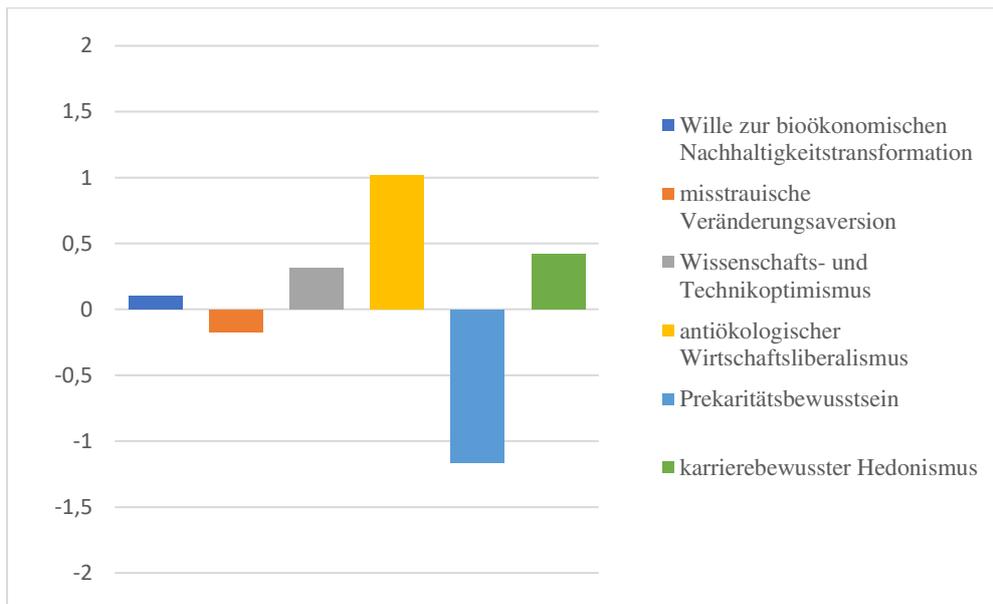


Abbildung 3: Faktorscores der Mentalität „Kapitalistisches Wohlstandsbürgertum“

Personen der Mentalität ‚kapitalistisches Wohlstandsbürgertum‘ sind überdurchschnittlich gebildet und mit Abstand am wohlhabendsten (der Mittelwert des Einkommens in der Mentalität liegt knapp 500 Euro über dem Gesamtdurchschnitt). Bei der Faktorenanalyse stechen besonders das nicht vorhandene Prekaritätsbewusstsein und die Zustimmung zu ‚kapitalistischen

<sup>7</sup> Diese und die folgenden Angaben zu Anzahl und Anteil der Befragten in den einzelnen Mentalitäten sind gewichtet.

Herrschaftsideologie‘ hervor. Auch lassen sich Tendenzen zu ‚karrierebewusstem Hedonismus‘ sowie zu ‚Wissenschafts- und Technikoptimismus‘ feststellen. Überdurchschnittlich viele Protestant\*innen haben diese Mentalität. Zudem wird überdurchschnittlich viel CDU und FDP (je 23,5 Prozent) gewählt. Die Einstellungsmuster der Faktorenanalyse decken sich mit einzelnen Variablen: Reisen, Vorankommen im Beruf, sowie neue Ideen einzubringen wird von einem großen Teil der Personen mit dieser Mentalität als wichtig angesehen. Ein großes Marktvertrauen und die Befürwortung von Globalisierung und Digitalisierung belegen die kapitalistische Einstellung, wobei diese bei ökologischen Fragen nicht zu finden ist. Das für die Mentalität typische Mobilitätsverhalten ist eher unökologisch, was sich am überdurchschnittlichen Autobesitz (1,39 statt 1,22 Autos) – wobei SUVs und Sportwagen überrepräsentiert sind – und häufigen Flügen (im Schnitt 1,3 pro Jahr) zeigt. Auch werden öffentliche Verkehrsmittel selten oder nie genutzt. Bei sozial-ökologischen Alltagspraktiken zeigt sich ein ambivalentes Verhalten, was möglicherweise mit dem Wohlstand zusammenhängt. So wird kaum gebrauchte Kleidung, jedoch oft (aber nicht immer) Bio-Lebensmittel gekauft. Haushaltshilfen werden etwas häufiger als im Durchschnitt in Anspruch genommen. Die marktorientierte Einstellung zeigt sich im Umgang mit Aktien: 50,8 Prozent haben bereits investiert und 20,2 Prozent haben es bereits in Betracht gezogen. Die Menschen mit dieser Mentalität schrecken vor politischer Partizipation eher zurück. Sie beteiligen sich geringfügig weniger an Petitionen und Demonstrationen. Allerdings spenden sie – passend zum für diese Mentalität typischen Wohlstandsniveau – etwas häufiger Geld an Organisationen.

## Pseudo-affirmative Beharrung (151 Befragte / 8,2 %)

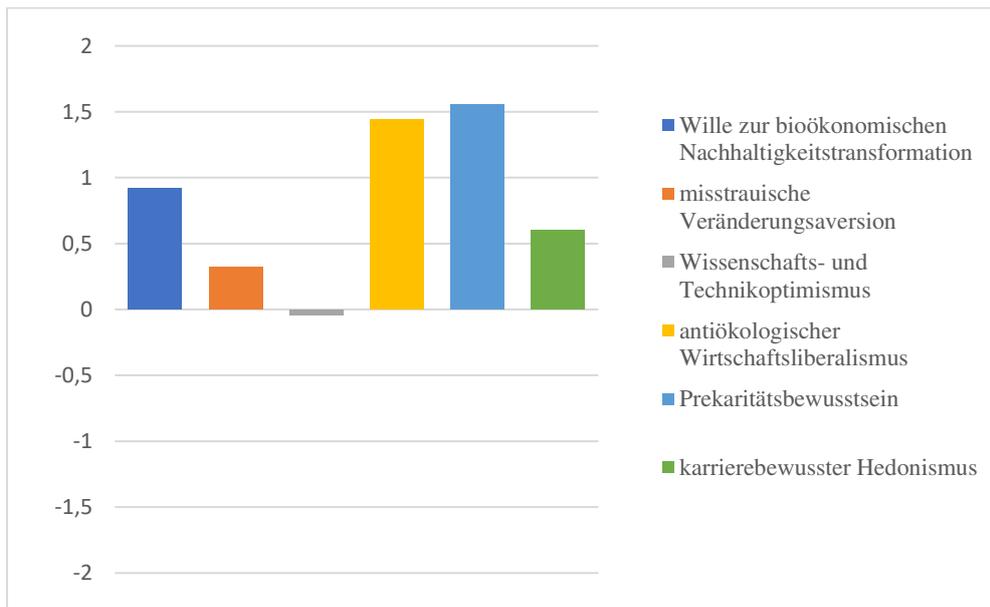


Abbildung 4; Faktorscores der Mentalität „Pseudo-affirmative Beharrung“

Personen mit der Mentalität ‚pseudo-affirmative Beharrung‘ sind im Durchschnitt sehr jung und leben überdurchschnittlich häufig in Wohngemeinschaften. Im Mentalitätsvergleich sind hier die meisten Großstädter\*innen anzutreffen, der Anteil, der auf dem Dorf Lebenden ist mit 17,1 Prozent geringer als in allen anderen Mentalitäten. Sowohl das Einkommen als auch der Bildungsgrad liegen etwas unterhalb des Durchschnitts. Etwas mehr als der Durchschnitt befinden sich gerade in der Ausbildung oder studieren, Rentner\*innen sind dagegen unterrepräsentiert. Die Mentalität weist den höchsten Anteil an Personen mit Migrationshintergrund auf (25,6 Prozent erster und 20,9 Prozent zweiter Generation) und einen leicht erhöhten Männeranteil. Außerdem gibt es überdurchschnittlich viele Mitglieder von muslimischen und freikirchlichen Gemeinden. Durch die Faktorenanalyse wird deutlich, dass in dieser Mentalität jeder Frage eher zugestimmt wird, was sich als pseudo-affirmativ beschreiben lässt. Besonders stark sind ‚Prekaritätsbewusstsein‘ und ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘ ausgeprägt. Etwas weniger stark treten ‚Wille zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation‘ und ‚karrierebewusster Hedonismus‘ auf. Außerdem zeichnet sich eine leichte Veränderungsaversion ab. Politisch ordnen sich die Personen mit dieser Mentalität im Durchschnitt mittig bis leicht rechts ein, wobei die Wahl der Parteien sehr divers ist und die SPD häufigsten gewählt wird. Auffällig ist, dass die Mentalität mit hohem Fleischkonsum einhergeht, jedoch werden oft Bio-Lebensmittel eingekauft. Es wird überdurchschnittlich viel gegärtnert und überdurchschnittlich oft wird Kleidung gebraucht gekauft. Personen mit dieser Mentalität beanspruchen am häufigsten von allen Mentalitäten eine Haushaltshilfe, lassen sich oft Essen liefern und

unterstützen sehr oft hilfsbedürftige Menschen in ihrem Umfeld. Auch das Mobilitätsverhalten deutet nicht eindeutig auf ein bewusst nachhaltiges Verhalten hin: einerseits fliegen sie im Schnitt 1,3-mal im Jahr, andererseits fahren sie überdurchschnittlich viel Fahrrad und nutzen überdurchschnittlich oft öffentliche Verkehrsmittel (45,7 Prozent mindestens einmal pro Woche). Zwar ist der Autobesitz pro Haushalt durchschnittlich, die vorhandenen Autos gehören jedoch unterdurchschnittlich oft zur Gruppe Klein- und Kompaktwagen und sind überdurchschnittlich häufig Limousinen. Die Bereitschaft zu politischer Partizipation ist in Bezug auf Demonstrationsteilnahme, die Spendenbereitschaft und den Meinungs austausch in sozialen Medien sehr hoch. Außerdem finden sie Proteste gegen die Corona-Politik eher gut, beteiligen sich jedoch auch bei Fridays For Future Demonstrationen am häufigsten (12,7 Prozent). Insgesamt lässt sich im angegebenen Verhalten keine eindeutige Tendenz im Hinblick auf nachhaltiges oder soziales Verhalten erkennen. Dies deutet wiederholt auf das pseudo-affirmative Antwortverhalten hin, also allen Fragen zuzustimmen. Die Einstellungsmuster und Antworten dieser Mentalität zu autofreien Innenstädten ist daher nur mit Einschränkungen und Vorsicht interpretierbar.

### Anti-transformatorischer Protest (164 Befragte / 8,8 %)

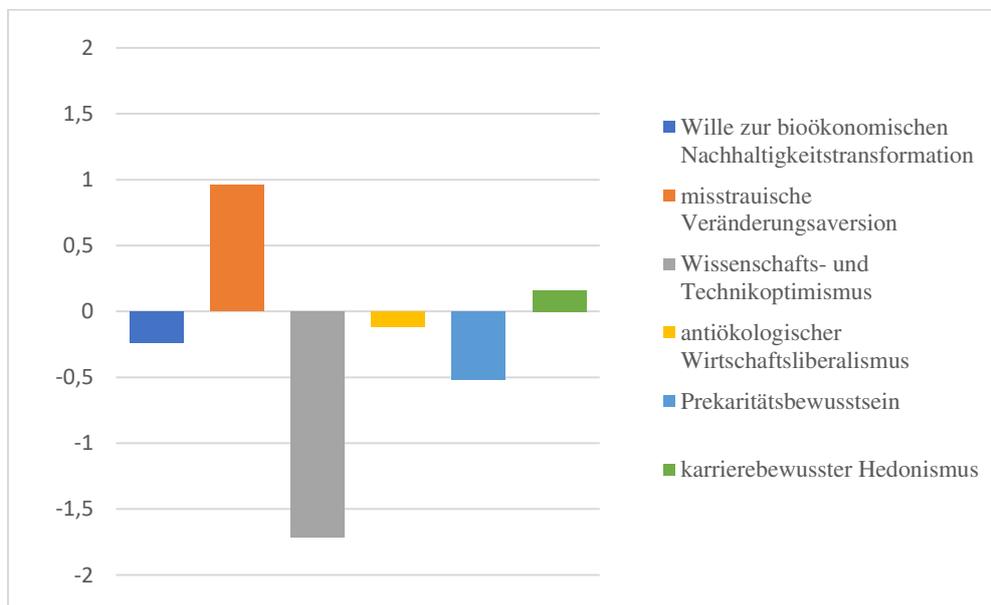


Abbildung 5: Faktorscores der Mentalität „Anti-transformatorischer Protest“

Mit der Mentalität ‚anti-transformatorischer Protest‘ ist typischerweise ein leicht unterdurchschnittliches Einkommen verbunden. Die Personen mit dieser Mentalität sind eher weiblich (58,8 Prozent der Personen) und wohnen etwas häufiger auf dem Dorf als der Durchschnitt (30,6 Prozent statt 25,8 Prozent); die Mentalität weist den höchsten Anteil Ostdeutscher auf

(25,7 Prozent). Es gibt wenige arbeitslose Menschen mit dieser Mentalität. Bei der Faktorenanalyse ist auffällig, dass bei der Mentalität der Faktor ‚Wissenschafts- und Technikoptimismus‘ sehr stark negativ ausgeprägt ist. Zudem sind Personen mit der Mentalität recht misstrauisch und veränderungsfeindlich eingestellt. Ein Prekaritätsbewusstsein ist tendenziell nicht vorhanden, ebenso gibt es eine leichte anti-ökologische Einstellung. Unter den Personen mit der Mentalität finden sich vergleichsweise wenige Katholiken und Protestanten, dafür allerdings überdurchschnittlich viele Angehörige anderer Religionen als den Weltreligionen (6,3 Prozent und damit am meisten von allen Mentalitäten). Äußerst auffällig ist außerdem, dass 32,5 Prozent der Personen mit der Mentalität die AfD, 17,5 Prozent andere als die etablierten Parteien wählen und 18,8 Prozent gar nicht zur Wahl gehen. Zusätzlich verweigerten 15,0 Prozent (deutlich überdurchschnittlich) der Personen eine Antwort auf die Frage, ob sie sich eher politisch links oder rechts einordnen würden. Die Menschen mit dieser Mentalität sind politisch sehr aktiv. Sie haben bereits überdurchschnittlich oft Petitionen unterschrieben, sie haben eine hohe Demonstrationsbereitschaft auf. Interessanterweise geht mit dieser Mentalität die größte Unterstützung für die Coronaproteste und eine starke Skepsis gegenüber der Klimabewegung (65,0 Prozent) einher. Die Spendenbereitschaft ist allerdings gering. Die misstrauische Veränderungsfeindlichkeit zeigt sich unter anderem in der Sorge um eine zu starke Veränderung des Lebens in Deutschland sowie der Einschätzung, dass die Globalisierung den Menschen mehr schade als nütze und eine Ablehnung von schneller Digitalisierung. Menschen mit der Mentalität „anti-transformatorischer Protest“ sind im Vergleich mit anderen Mentalitäten mit Abstand am wenigsten davon überzeugt, Umweltprobleme ließen sich nur lösen, wenn die Politik der Wirtschaft strenge Vorgaben mache (18,6 Prozent statt 59,6 Prozent Zustimmung). Zusätzlich sind sie genervt vom Gendern. Zwar fliegen die Menschen mit dieser Mentalität etwas seltener als der Durchschnitt, was aber vermutlich eher am leicht unterdurchschnittlichen Einkommen liegt als an umweltfreundlichen Einstellungen. Dafür spricht beispielsweise, dass von Menschen, die diese Mentalität haben, häufig angegeben wurde, nie Biolebensmittel zu kaufen und die Klimabewegung kritisch zu sehen (65,0 Prozent). Die Menschen mit dieser Mentalität nehmen im Vergleich mit allen anderen Mentalitäten am seltensten eine Haushaltshilfe in Anspruch.

## Hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung (163 Befragte / 8,8 %)

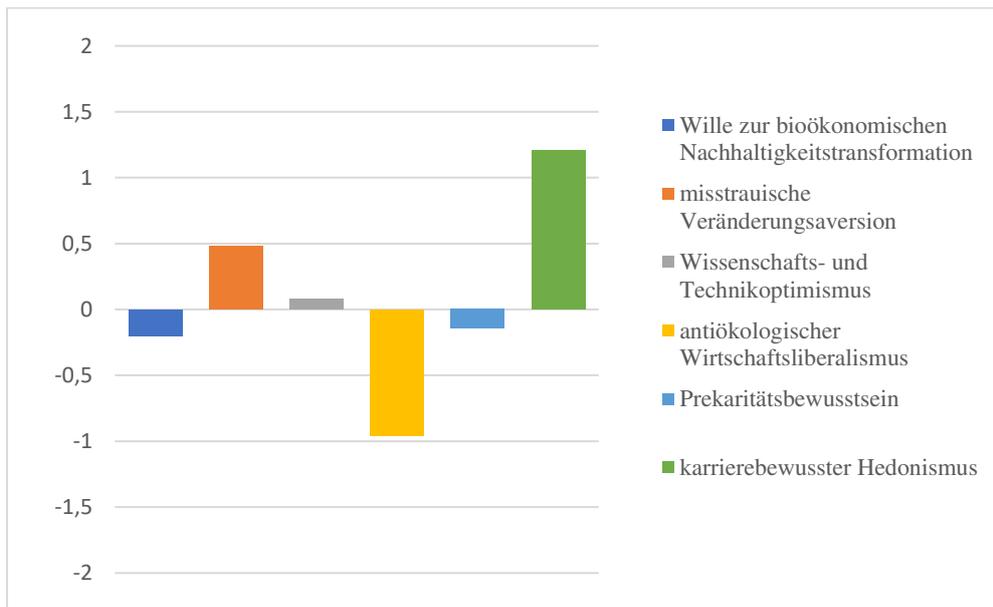


Abbildung 6: Faktorscores der Mentalität „Hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung“

Die Mentalität ‚hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung‘ kommt besonders häufig bei Frauen vor (71,6 Prozent) und zudem typischerweise bei recht jung Personen. Der häufigste Schulabschluss von Menschen mit dieser Mentalität ist ein Realschulabschluss, unterdurchschnittlich oft befinden sich die Menschen im Ruhestand. Überdurchschnittlich viele Menschen mit dieser Mentalität leben in Nordrhein-Westfalen und haben überdurchschnittlich häufig Eltern, die nicht in Deutschland geboren wurden. In der Mentalität ‚hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung‘ finden sich die wenigsten arbeitslosen Menschen und den größten Anteil von Erwerbstätigen (64,8 Prozent).

Die ‚hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung‘ zeichnet sich insbesondere durch den hohen Wert des Faktors ‚karrierebewusster Hedonismus‘ und die starke Ablehnung von ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘ aus. Zudem sind die Menschen mit dieser Mentalität im Schnitt eher misstrauisch und skeptisch gegenüber Veränderungen. Die Personen, die diese Mentalität haben, können als eher unpolitisch bezeichnet werden, da bei der Einordnung der politischen Einstellung in links oder rechts sowie nach Partei überdurchschnittlich oft keine Angabe gemacht wird. Die Werte der Fragen nach politischer Partizipation sind durchschnittlich und damit eher gering: Die Spendenbereitschaft ist eher gering (66,7 Prozent Ablehnung) und an einer Demonstration haben 63,4 Prozent noch nicht teilgenommen und würden es auch nicht tun. Das Mobilitätsverhalten ist tendenziell auf das Auto ausgerichtet: Die Menschen mit der Mentalität haben typischerweise überdurchschnittlich viele Autos (1,40 pro Haushalt statt 1,22), womit sie zusammen mit den Personen der Mentalität anti-ökologische, unpolitische

Ignoranz die meisten Autos pro Haushalt besitzen. Die meistgenutzten Autos sind jedoch zum Großteil (53,8 Prozent) Klein- und Kompaktwagen. Nur 9,1 Prozent der Haushalte besitzen kein eigenes Auto. All dies passt dazu, dass 89,8 Prozent der Menschen mit der Mentalität Autobesitz mit Freiheit assoziieren. Auch werden das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel im Durchschnitt seltener genutzt. Für deutlich überdurchschnittlich viele Menschen mit der Mentalität bedeutet der Besitz eines Autos Freiheit (68,2 Prozent statt 38,3 Prozent volle Zustimmung). Die sozial-ökologischen Praktiken sind eher ambivalent. Tendenziell achten die Menschen mit der Mentalität eher darauf, Heizkosten und -energie zu sparen, beziehen jedoch weniger häufig Ökostrom als der Durchschnitt. Essenslieferungen werden eher selten in Anspruch genommen, aber auch nicht ausgeschlossen. Etwas mehr als die Hälfte der Personen und damit leicht überdurchschnittlich viele Personen geben an, selbst zu gärtnern.

### Zufriedene Trägheit (178 Befragte / 9,6 %)

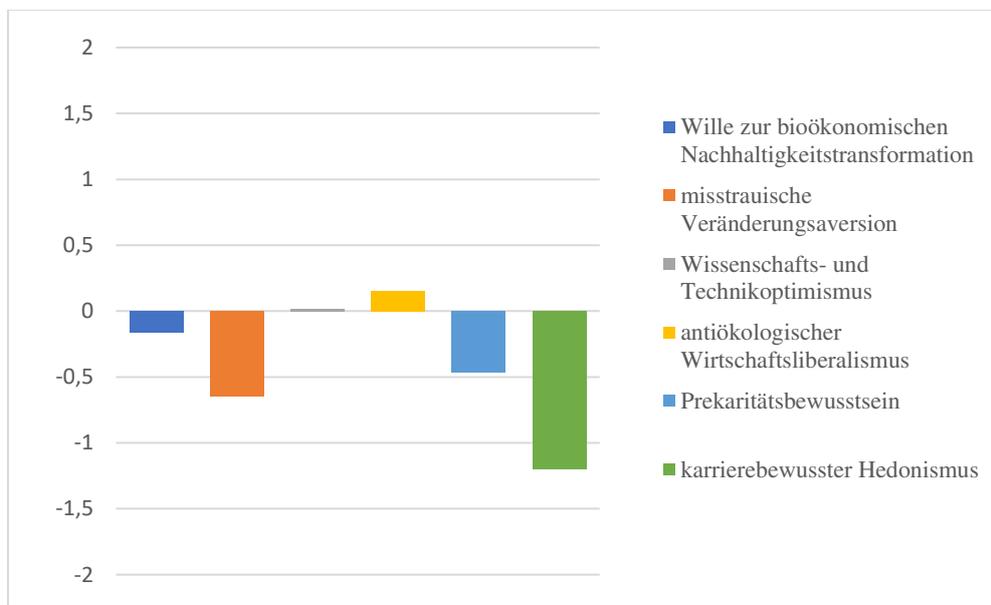


Abbildung 7: Faktorscores der Mentalität „Zufriedene Trägheit“

Das Menschen mit der Mentalität ‚zufriedene Trägheit‘ sind typischerweise überdurchschnittlich alt (52,1 statt 47,5 Jahre). Fast ein Drittel der Personen mit dieser Mentalität sind bereits im Ruhestand. Sie sind durchschnittlich gebildet und verfügen über ein durchschnittliches Einkommen. Mit einem Anteil von etwa 35,0 Prozent liegt der Anteil der in Kleinstädten lebenden Personen etwas über dem Durchschnitt. Die Mentalität ist in erster Linie durch die starke Ablehnung des Faktors ‚karrierebewusster Hedonismus‘ geprägt. Zudem sind die Menschen vertrauens- und veränderungsoffen und nicht prekär. Die Mentalität ist überdurchschnittlich stark

christlich geprägt, die Menschen sind auch insgesamt religiöser als die mit anderen Mentalitäten. Es werden vor allem SPD und Grüne gewählt (26,0 Prozent bzw. 20,9 Prozent). Es wird selten die Möglichkeit politischer Partizipation wahrgenommen: Mehr als die Hälfte (53,6 Prozent) der Menschen mit dieser Mentalität sympathisieren zwar mit der Klima-Bewegung und unterdurchschnittlich viele sehen diese kritisch, allerdings beteiligen sich nur 3,0 Prozent aktiv daran (Durchschnitt: 4,1 Prozent). Knapp drei Viertel (74,7 Prozent) würden insgesamt nicht an einer Demonstration oder Kundgebung teilnehmen. Die Menschen mit dieser Mentalität achten weder besonders stark auf sozial-ökologisches Verhalten noch zeichnen sie sich durch starke Ablehnung der entsprechenden Praktiken aus: Auf den Kauf von Bio-Lebensmitteln wird eher selten geachtet, Einsparungen beim Heizen werden zwar unterdurchschnittlich häufig immer beachtet, aber überdurchschnittlich viele Menschen mit dieser Mentalität geben an, dass sie zumindest oft darauf achten. Fleisch gibt es bei den meisten (60,8 Prozent) nur selten zu den Hauptmahlzeiten. Kleidungsstücke werden eher nie oder selten gebraucht gekauft, auch die Essenslieferung wird nur wenig in Anspruch genommen. Das Mobilitätsverhalten ist tendenziell nachhaltig: Es wird etwas überdurchschnittlich viel Fahrrad gefahren, öffentliche Verkehrsmittel werden zwar insgesamt eher selten, aber nicht seltener als von Menschen mit anderer Mentalitäten genutzt. Die Anzahl der Autos pro Haushalt liegt mit 1,03 aber nur leicht unter dem Durchschnittswert von 1,22. Das meistgenutzte Auto ist bei 51,1 Prozent der Menschen ein Klein- oder Kompaktwagen. Ein eigenes zu besitzen, bedeutet jedoch für deutlich weniger Menschen als im Durchschnitt Freiheit (9,7 Prozent statt 38,3 Prozent volle Zustimmung). Überdurchschnittlich viele Personen (71,8 Prozent statt 58,4 Prozent) sind im Jahr 2019 für Auslandsreisen nie ins Flugzeug gestiegen.

## Prekär-defensive Mentalität (187 Befragte / 10,1 %)

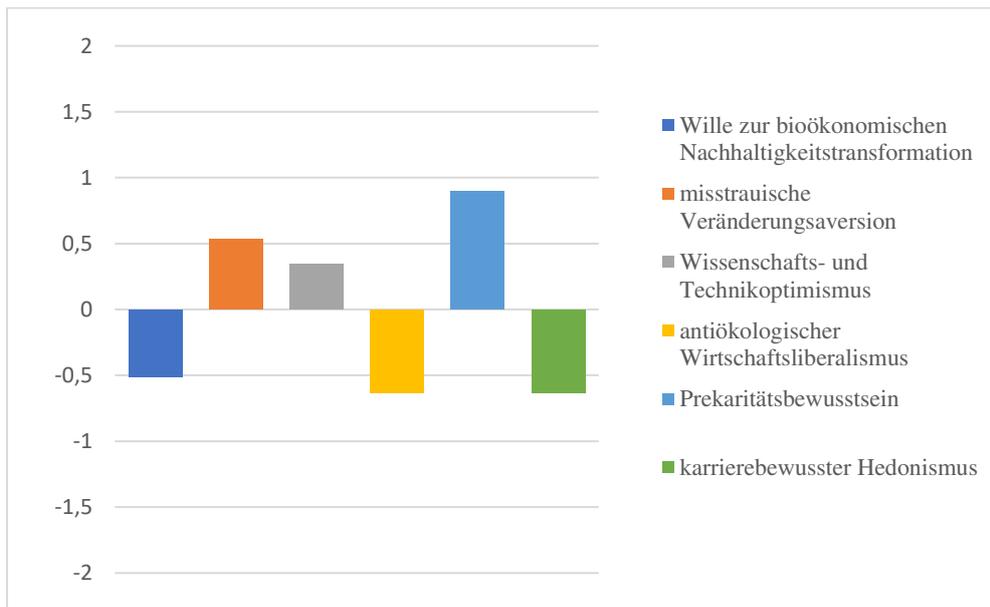


Abbildung 8: Faktorscores der „Prekär-defensiven“ Mentalität

Die ‚prekär-defensiven‘ Mentalität kommt im Mentalitätsvergleich typischerweise bei ärmeren und eher wenig gebildeten Personen vor. 40,7 Prozent der Personen mit dieser Mentalität haben einen Realschulabschluss und 20,3 Prozent nur einen Hauptschulabschluss. Die Personen mit dieser Mentalität sind seltener als im Durchschnitt erwerbstätig und überproportional viele Personen chronisch krank/behindert und oder bereits im Ruhestand. Die Menschen mit dieser Mentalität wohnen überdurchschnittlich oft in Kleinstädten, sind etwas überdurchschnittlich unreligiös und haben am häufigsten von allen Mentalitäten keinen Migrationshintergrund. Die Menschen mit dieser Mentalität gehen überdurchschnittlich häufig nicht zur Wahl (12,4 Prozent statt 6,8 Prozent). Bei der Faktorenanalyse zeigt sich, dass die Mentalität mit einer tendenziellen Ablehnung einer bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation, Misstrauen und Veränderungsfeindlichkeit einhergeht. Darüber hinaus auch mit der Ablehnung des Faktors ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘, einem durchaus ausgeprägtem Prekaritätsbewusstsein und Ablehnung des ‚karrierebewusster Hedonismus‘. Personen mit dieser Mentalität sind typischerweise nur gering zur politischen Partizipation bereit. So weisen sie nur eine sehr geringe Bereitschaft auf, eine Petition zu unterschreiben und nur 19,8 Prozent haben bereits eine unterzeichnet. Auch die Demonstrations- und Spendenbereitschaft ist deutlich unterdurchschnittlich. Bezüglich der sozialökologischen Einstellungen ist die Mentalität äußerst unauffällig (durchschnittlich). Einzig die starke Ablehnung von Aktieninvestitionen und die erhöhte Skepsis gegenüber der Klimabewegung (45,8 Prozent statt 33,1 Prozent) sind hier hervorzuhe-

ben. Die Verhaltensweisen der Personen mit der Mentalität stellen einen eher nicht nachhaltigen Lebensstil dar, was gut zur Ablehnung der bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation passt. So ist es auffällig, dass sich keine Personen mit dieser Mentalität vegetarisch oder vegan ernähren und nur selten Bio-Lebensmittel oder gebrauchte Kleidungsstücke gekauft werden. Ebenso bezieht nur ein geringer Teil der Personen Ökostrom, nur wenige Gärtnern oder fahren regelmäßig mit dem Fahrrad. Die Häufigkeit von Flugreisen ist unterdurchschnittlich (etwa 0,5 Flüge im Jahr 2019), was in Zusammenhang mit den anderen Eigenschaften, die mit der Mentalität einhergehen, jedoch wahrscheinlich eher in Zusammenhang mit ihrem geringen Durchschnittseinkommen als mit pro-ökologischen Einstellungen zusammenhängt. Die Personen mit der Mentalität lassen sich fast kein Essen liefern und helfen hilfsbedürftigen Menschen in ihrem Umfeld eher nicht.

### Anti-ökologische, unpolitische Ignoranz (154 Befragte / 8,3 %)

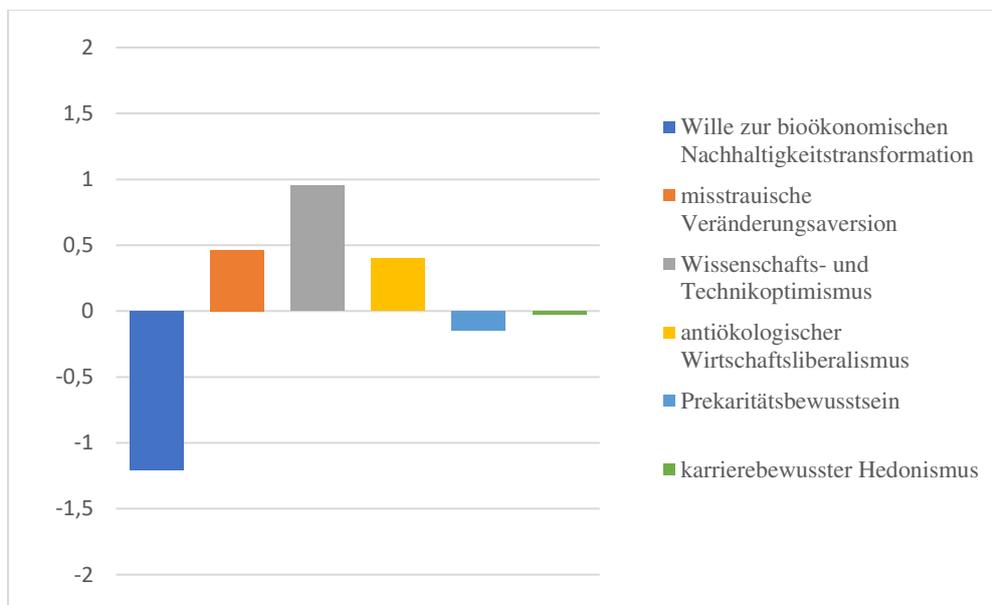


Abbildung 9: Faktorscores der Mentalität „Anti-ökologische, unpolitische Ignoranz“

Die Mentalität ‚anti-ökologische, unpolitische Ignoranz‘ weist mit einem Anteil von 64 Prozent den höchsten Männeranteil auf. Im Mentalitätsvergleich sind hier die meisten auf dem Dorf Lebenden anzutreffen – gut ein Drittel der Personen lebt dort. Das Einkommen ist leicht überdurchschnittlich und der Bildungsstand ist mit 47 Prozent Abiturient\*innen überdurchschnittlich hoch. Die Arbeitslosigkeit ist vergleichsweise sehr gering und Rentner\*innen sind dafür etwas häufiger vertreten. Aus der Faktorenanalyse geht hervor, dass sich die Personen mit der Mentalität besonders durch ihre Abneigung von ‚bioökonomische Nachhaltigkeits-

transformation‘ auszeichnen. Zusätzlich weisen Menschen mit der Mentalität einen Wissenschafts- und Technikoptimismus auf und es sind leichte Tendenzen zu ‚misstrauische Veränderungsaversion‘ und ‚kapitalistischer Herrschaftsideologie‘ zu erkennen. Die Personen mit der Mentalität ordnen sich im Mentalitätsvergleich am rechtsten ein und wählen vor allem CDU/CSU (23,1 Prozent), FDP (15,6 Prozent) und AfD (12,7 Prozent). Zudem wird die Klimabewegung mit einer Mehrheit von 64 Prozent sehr überdurchschnittlich kritisch gesehen und es gibt weniger starke Zustimmung (8,2 Prozent statt 22,5 Prozent ‚Stimme voll und ganz zu) zu der Aussage, es brauche für die Lösung von Umweltproblemen strenge politische Vorgaben für die Wirtschaft. Auffällig ist auch, dass 91,8 Prozent der Aussage zustimmen, dass Autobesitz mit Freiheit verbunden wird, was auf eine starke Tendenz zu Automobilismus hindeutet. Die anti-ökologische Haltung spiegelt sich auch im Verhalten der Personen mit der Mentalität wider: Der Fleischverzehr ist überdurchschnittlich hoch (65,9 Prozent essen oft oder immer Fleisch) und es gibt fast keine Vegetarier\*innen mit dieser Mentalität. Sparsames Heizen, sowie der Kauf von gebrauchter Kleidung oder Bio-Lebensmittel treten jeweils weniger als im Bevölkerungsdurchschnitt auf. Dies setzt sich im Mobilitätsverhalten fort: Menschen mit dieser Mentalität haben im Schnitt mit die meisten Autos pro Haushalt (1,4), davon außerdem den größten Anteil an SUVs (24,7). Ein Auto zu besitzen bedeutet für 91,8 Prozent Freiheit. Flugreisen werden leicht überdurchschnittlich unternommen und auch öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder werden leicht unterdurchschnittlich genutzt. Aufgrund der sehr geringen Bereitschaft zu politischer Partizipation können die Menschen der Mentalität typischerweise als unpolitisch beschrieben werden und zeigen eine leicht geringere Bereitschaft zur Teilnahme an Petitionen und zum Spenden. Die Klimabewegung wird sehr kritisch gesehen (64,1 Prozent statt 33,1 Prozent).

## Proökologische Mitte (231 Befragte / 12,5 %)

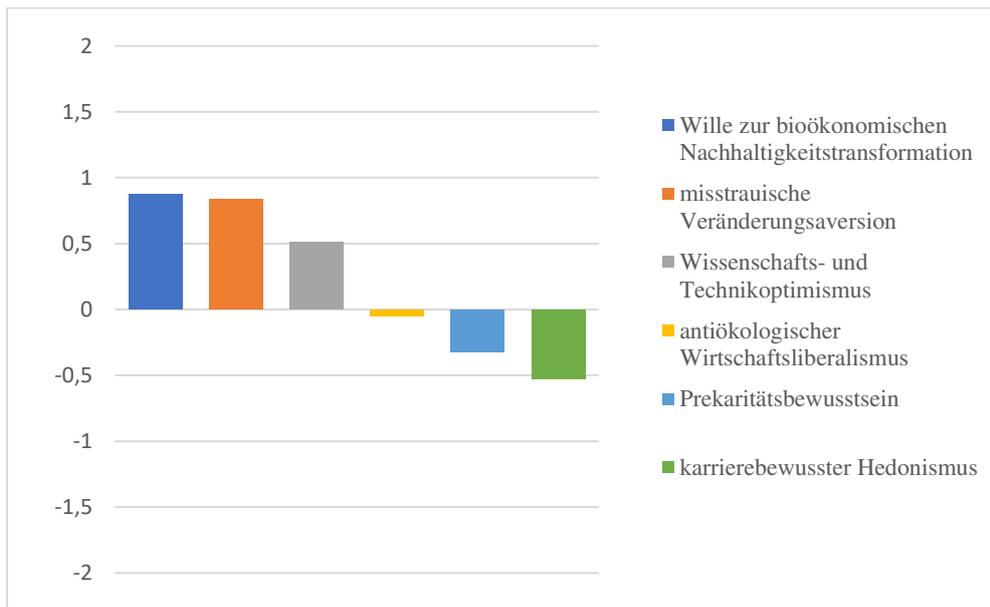


Abbildung 10: Faktorscores der Mentalität „Proökologische Mitte“

Personen mit der Mentalität ‚proökologischen Mitte‘ sind durchschnittlich die ältesten Personen – das Durchschnittsalter liegt fast 10 Jahre über dem Gesamtdurchschnitt – womit auch der höchste Anteil an Personen im Ruhestand einhergeht. Sie verfügen über ein durchschnittliches Einkommen. Fast ein Drittel und damit mehr als im Durchschnitt lebt auf dem Dorf. Die proökologische Mitte zeichnet sich durch den Willen zu einer bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation aus – gleichzeitig herrscht aber auch Misstrauen und Veränderungsaversion. Zudem ist auch der Faktor ‚Wissenschafts- und Technikoptimismus‘ relativ stark positiv ausgeprägt. Es gibt typischerweise eher kein Prekaritätsbewusstsein und auch ‚karrierebewusster Hedonismus‘ wird eher negativ. Am meisten wird SPD gewählt, gefolgt von den Grünen – gleichzeitig jedoch ordnen sich die Menschen politisch durchschnittlich leicht rechts ein. Die Personen mit der Mentalität sind überdurchschnittlich häufig katholisch. Die Menschen mit der Mentalität sprechen sich überdurchschnittlich stark für mehr staatliche Regulierung der Wirtschaft aus. Die sozial-ökologischen Praktiken sind als leicht ökologisch anzusehen. Es wird mehr als im Durchschnitt darauf geachtet, beim Heizen zu sparen. Fast zwei Drittel der Menschen lassen sich nie Essen liefern, was deutlich über dem Durchschnittswert (44,4 Prozent) liegt. Der Fleischkonsum ist leicht unterdurchschnittlich, die meisten essen nur selten Fleisch zu den Hauptmahlzeiten. Zudem wird etwas häufiger als im Durchschnitt darauf geachtet, Bio-Lebensmittel zu kaufen. Der Anteil der Ökostrom-Bezieher\*innen liegt über dem Durchschnitt (43,1 Prozent statt 36,1 Prozent). Die Bereitschaft, an Demonstrationen teilzunehmen, ist noch etwas geringer als im Durchschnitt, die Klima-Bewegung wird jedoch eher positiv gesehen,

was aber dem Durchschnitt entspricht. Das Mobilitätsverhalten ist weder besonders ökologisch noch anti-ökologisch: Die Menschen mit der Mentalität besitzen durchschnittlich viele Autos; sie nutzen öffentliche Verkehrsmittel eher wenig und auch das Fahrrad wird von über einem Drittel nie genutzt (37,0 Prozent statt 29,1 Prozent im Durchschnitt). Jedoch unternehmen sie im Vergleich wenige Flugreisen.

### Veränderungsoffener Optimismus (188 Befragte / 10,2 %)



Abbildung 11: Faktorscores der Mentalität „Veränderungsoffener Optimismus“

Die Mentalität ‚veränderungsoffener Optimismus‘ geht tendenziell mit einem hohen Bildungsgrad einher: Der Anteil der Abiturient\*innen beträgt 59,1 Prozent, das Einkommen liegt leicht über dem Durchschnitt. Die Menschen mit dieser Mentalität leben verstärkt in Metropolen und Großstädten (zusammengenommen 42,6 Prozent) und selten in Dörfern und sind jünger als der Durchschnitt (46,1 Prozent sind jünger als 35). Passend zum Alter befinden sich überdurchschnittlich viele in Ausbildung oder Studium. Die Faktorenanalyse zeigt, dass die Menschen mit dieser Mentalität besonders offen für Veränderung sind. Außerdem lassen sich eine leichte Tendenz für ‚karrierebewusster Hedonismus‘ und gegen ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘ erkennen. Auch der Wille zu einer bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation und ein Wissenschafts- und Technikoptimismus sind sehr leicht vorhanden. Politisch ordnen sich die Personen mit dieser Mentalität im Durchschnitt am weitesten links ein, ein sehr großer Anteil wählt die Grünen (47,8 Prozent). Die Ansicht, Umweltprobleme könnten nur mit strengen politischen Vorgaben für die Wirtschaft gelöst werden, wird von überdurchschnittlich vielen Personen vertreten (84,0 Prozent statt 59,6 Prozent). Die Mentalität geht – im Vergleich zu

allen anderen Mentalität – mit der größten Sympathie für die Klimabewegung einher, jedoch beteiligen sich die Menschen mit der Mentalität nur leicht überdurchschnittlich direkt daran. Dennoch ist die generelle Bereitschaft zu demonstrieren überdurchschnittlich hoch. Ebenso herrscht eine vergleichsweise geringe Ablehnung gegen Petitionen, wobei bereits 52 Prozent der Personen mit der Mentalität an Petitionen teilgenommen haben und die Spendenbereitschaft der Mentalität überdurchschnittlich hoch ist. Menschen mit dieser Mentalität kaufen überdurchschnittlich oft Bio-Lebensmittel und kaufen häufiger als der Durchschnitt gebrauchte Kleidung. Sie beziehen eher Ökostrom. Der Autobesitz ist bei Personen mit der Mentalität durchschnittlich, sie fahren dafür aber etwas häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln (35,7 Prozent einmal pro Woche bis täglich) und dem Fahrrad (44,8 Prozent einmal pro Woche bis täglich), was auch damit in Zusammenhang stehen könnte, dass viele in Großstädten wohnen. Die Personen mit der Mentalität lässt sich selten Essen liefern. Alles in allem spricht dies für einen umweltbewussten und nachhaltigen Lebensstil.

### Unpolitische Nichtnachhaltigkeit (153 Befragte / 8,2 %)

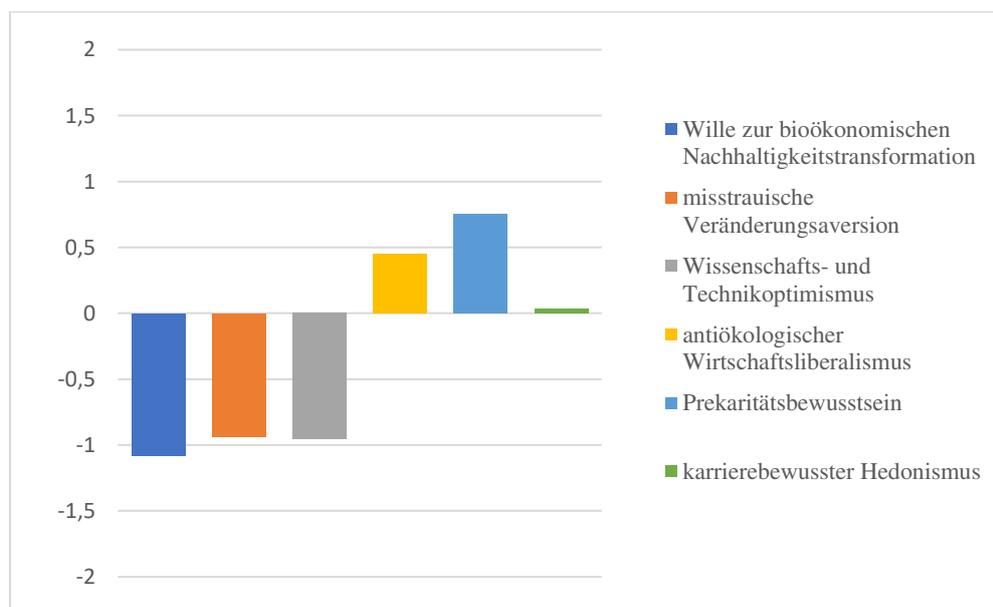


Abbildung 12: Faktorscores der Mentalität „Unpolitische Nichtnachhaltigkeit“

Die Personen der Mentalität ‚unpolitische-Nichtnachhaltigkeit‘ sind über im Mentalitätsvergleich die jüngsten und verfügen über ein etwas unterdurchschnittliches Einkommen. Sie sind eher weniger gebildet – 41,9 Prozent haben einen Realschulabschluss – und haben einen überdurchschnittlichen Migrationsanteil in der ersten Generation (22,8 Prozent statt 7,9 Prozent). Der Anteil von Erwerbstätigen sowie Schüler\*innen, Studierenden und Auszubildenden an den

Personen mit dieser Mentalität ist überdurchschnittlich, während der Anteil an Rentner\*innen unterdurchschnittlich ist. Ebenso ist der Anteil der Unreligiösen unterdurchschnittlich.

Bei der Faktorenanalyse wird deutlich, dass die Mentalität typischerweise mit einem Prekariätsbewusstsein einhergeht, das neben einer starken Veränderungsbefürwortung auftritt. Ebenso sind die Menschen mit der Mentalität gegenüber der Wissenschaft und Technik typischerweise skeptisch eingestellt und lehnen eine bioökonomische Nachhaltigkeitstransformation stark ab. Leicht positiv lädt hingegen der Faktor ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘. Die Personen mit der Mentalität ordnen sich politisch mittig bis rechts ein, was wenig verwunderlich ist, da 20,6 Prozent der Mentalität die AfD wählen. Unterdurchschnittlich viele Personen mit der Mentalität (28,0 Prozent statt 59,6 Prozent) sind der Meinung, die Lösung von Umweltproblemen sei nur mit strengen politischen Vorgaben für die Wirtschaft möglich. Nur ein geringer Anteil der Personen hat bereits an einer Petition teilgenommen und mit deutlich überdurchschnittlichen 41,3 Prozent geben viele Menschen mit der Mentalität an, dies auch nicht zu wollen. Die Demonstrationsbereitschaft ist im Durchschnitt entsprechend niedrig, etwas mehr als zwei Drittel (63,1 Prozent) würden nicht an Demonstrationen teilnehmen. Die Spendenbereitschaft ist gering. Passend zur starken Ablehnung der bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation geht die Mentalität typischerweise mit einem eher unökologischen und auf den eigenen Vorteil bedachten Lebensstil einher. Dies zeigt sich zum Beispiel darin, dass überdurchschnittlich oft (wenn auch nicht regelmäßig) eine Haushaltshilfe in Anspruch genommen wird, oft Essenslieferungen in Anspruch genommen werden, der Fleischkonsum relativ hoch ist und nur sehr wenige Bio-Lebensmittel einkaufen werden. Zusätzlich versuchen Personen mit dieser Mentalität unterdurchschnittlich häufig Heizkosten zu sparen und beziehen zum Großteil (60 Prozent) keinen Ökostrom.

## Ökosozialer Veränderungsidealismus (125 Befragte / 6,7 %)

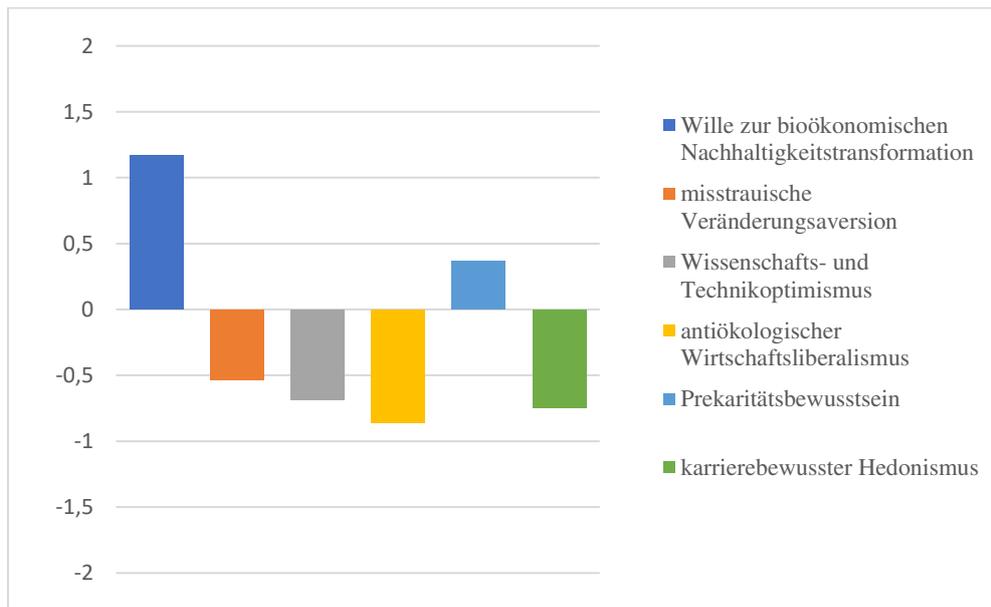


Abbildung 13: Faktorscores der Mentalität „Ökosozialer Veränderungsidealismus“

Die Mentalität ‚ökosozialer Veränderungsidealismus‘ geht hinsichtlich mehrerer Punkte mit der ökologischsten Orientierung aller Mentalitäten einher. Die Personen mit dieser Mentalität sind zu etwa gleich großen Teilen männlich bzw. weiblich, auch das Alter ist durchschnittlich verteilt. Das Durchschnittseinkommen ist im Mentalitätsvergleich das geringste. Nur etwas weniger als die Hälfte der Personen mit der Mentalität ist erwerbstätig (48,0 Prozent statt 56,0 Prozent), Senior\*innen sind etwas unterrepräsentiert. Die Mentalität weist den höchsten Wert im Faktor ‚Wille zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation‘ auf und geht mit der zweitstärksten Ablehnung der kapitalistischen Herrschaftsideologie einher. Zudem sind die Personen mit der Mentalität nicht karrierebewusst-hedonistisch eingestellt, lehnen Wissenschafts- und Technikoptimismus eher ab und sind eher veränderungsoffen. Zudem kommt ein leichtes Prekaritätsbewusstsein hinzu. Deutlich überdurchschnittlich viele Menschen mit der Mentalität wählen Grüne (30,9 Prozent) und Linke (20,3 Prozent – im Mentalitätsvergleich ist das der höchste Stimmenanteil für Die Linke). Auch auf der Links-Rechts-Skala stufen sich die Menschen im Durchschnitt als links ein. Dazu passt, dass etwas mehr als die Hälfte es für nötig hält, der Wirtschaft für den Umweltschutz strenge Vorgaben zu machen. Mit dieser Meinung sticht die veränderungsidealistische Mentalität deutlich heraus (Durchschnittswert: 22,5 Prozent). Auch ist für die Mentalität der höchste Anteil von Menschen, die nicht in Aktien investiert haben, auszumachen. Auch in den Alltagspraktiken der Menschen mit der Mentalität wird eine pro-ökologische Grundhaltung deutlich: Der Anteil der Bio-Lebensmittel kaufenden

Menschen und auch der Anteil der Menschen, die darauf achten, die Heizung niedriger einzustellen, ist – über alle Mentalitäten hinweg gesehen – am höchsten. Es gibt insgesamt eine leichte Tendenz, Kleidungsstücke gebraucht zu kaufen, überdurchschnittlich viele Menschen (fast zwei Drittel) lassen sich nie Essen liefern. Der Anteil der Vegetarier\*innen ist mit 23,0 Prozent stark über dem Durchschnitt und damit Spitzenreiter von allen Mentalitäten. Überdurchschnittlich viele Menschen geben an, hilfsbedürftigen Menschen in ihrem Umfeld immer zu helfen, allerdings helfen etwas überdurchschnittlich viele Menschen nie. Der Ökostrombezug ist durchschnittlich, es gibt jedoch hier den höchsten Wert an ‚Weiß-nicht‘-Angaben. Die politische Partizipation ist hoch: über die Hälfte (52,6 Prozent) haben in den letzten 12 Monaten an einer Petition teilgenommen, überdurchschnittlich viele haben zudem an eine Organisation gespendet – trotz des geringsten Haushaltseinkommens. Der Anteil der Menschen, die an einer Demonstration teilgenommen haben, ist überdurchschnittlich und wird nur von dem Wert der Mentalität „veränderungsoffener Optimismus“ übertroffen. Fast zwei Drittel (63,8 Prozent) sympathisieren mit der Klimabewegung, zudem findet sich bei Menschen mit dieser Mentalität mit 11,2 Prozent der zweithöchste Anteil der in der Klimabewegung Aktiven. Auch das Mobilitätsverhalten lässt sich als ökologisch beschreiben: Der Autobesitz ist bei Menschen mit der Mentalität mit durchschnittlich 0,77 Autos pro Haushalt am geringsten, der Anteil von Haushalten ohne eigenes Auto liegt mit 38,2 Prozent am höchsten. Darüber hinaus fällt auf, dass keines der existierenden Autos ein Sportwagen ist, ein deutlich geringerer Anteil an SUVs besteht (1,4 Prozent statt 14,9 Prozent) und der Großteil der Autos Kleinwagen sind. Dazu passt auch, dass lediglich 11,5 Prozent (statt 38,3 Prozent) der Personen mit dieser Mentalität den Autobesitz mit Freiheit assoziieren. Die Häufigkeit der Fahrradnutzung ist zwar durchschnittlich, dafür ist aber die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel überdurchschnittlich. Auch beim Thema Flugreisen sind die Personen mit dieser Mentalität am ökologischsten: mit durchschnittlich etwa 0,3 Flügen pro Jahr und einem Anteil von 80,5 Prozent, der 2019 kein einziges Mal geflogen ist, fliegen sie eindeutig am wenigsten.

## **7.2 Verschiedene Mentalitäten, verschiedene Haltungen zu autofreien Innenstädten<sup>8</sup>**

Der Vergleich der Mentalitäten hilft dabei, die Bandbreite der Zustimmung- bzw. Ablehnungswerte zu autofreien Innenstädten darzustellen und die Motivkonstellationen dahinter zu ergründen. Mit dem Vergleich wollen wir erstens herausfinden, *mit welchen Mentalitäten eine*

---

<sup>8</sup> In diesem Kapitel nutzen wir die ungewichteten Daten, um die Mentalitäten als solche zu betrachten.

Ablehnung autofreier Konzepte einhergehen. Daran schließt sich die Frage an, aus welchen Mentalitäten heraus Menschen autofreie Innenstädte unterstützen und bei welchen Mentalitäten diese Frage noch offen ist oder die Menschen von einer der beiden Seiten überzeugt werden können.

Abbildung 14 gibt eine Übersicht über alle Mentalitäten. Diese sind darin nach dem Willen zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation<sup>9</sup> (Ordinate) und den Zustimmungswerten zu generell autofreien Innenstädten (Abszisse) angeordnet. Ohne zunächst genauer auf die einzelnen Mentalitäten einzugehen, zeigt Abbildung 14, dass sich extrapoliert ein proportionaler Zusammenhang ergibt: Je nachhaltiger die Menschen einer Mentalität eingestellt sind, desto höher ist ihre durchschnittliche Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten.

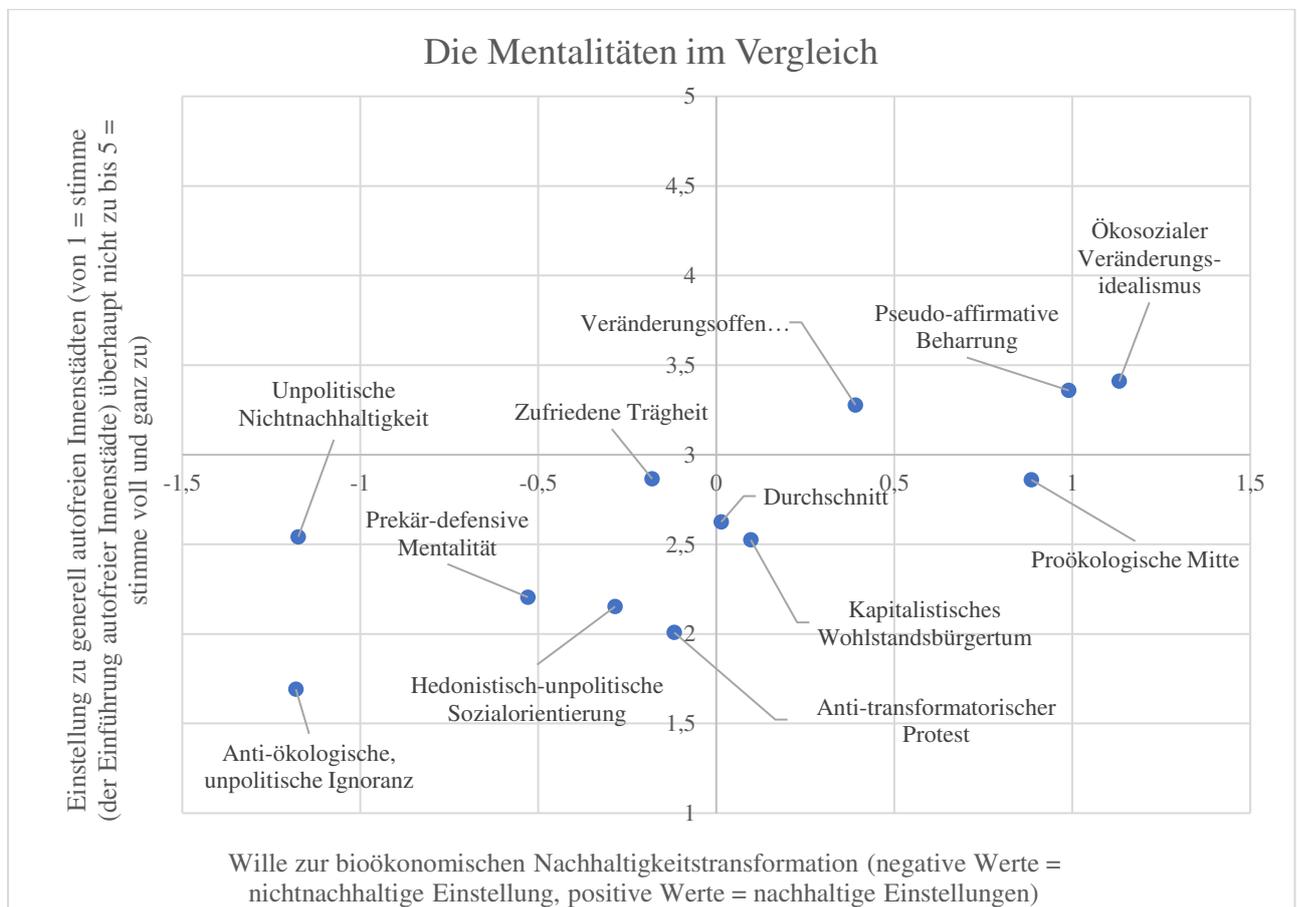


Abbildung 14: Zusammenfassende Darstellung aller Mentalitäten, eingeteilt nach ihrem Willen zur Nachhaltigkeit und ihrem Zustimmungswert zu generell autofreien Innenstädten

<sup>9</sup> Dies ist Faktor 1, der sich aus der Hauptkomponentenanalyse ergab. Eine Beschreibung des Faktors befindet sich im Anhang auf Seite 90.

Zu sehen ist außerdem, dass sich insbesondere die Mentalitäten des ökosozialen Veränderungsoptimismus, der pseudo-affirmativen Beharrung und des veränderungsoffenen Optimismus durch sowohl hohe Nachhaltigkeitswerte als auch (relativ) hohe Zustimmungswerte zu generell autofreien Innenstädten auszeichnen. Die Mentalität der anti-ökologischen, unpolitischen Ignoranz hingegen ist am anderen Ende des Spektrums angesiedelt: Mit dieser Mentalität gehen sowohl ein geringer Nachhaltigkeitswille als auch eine große Ablehnung generell autofreier Innenstädte einher. In verschiedenen Abstufungen finden sich zwischen diesen beiden Extremen die anderen Mentalitäten wieder. Das kapitalistische Wohlstandsbürgertum und die proökologische Mitte weisen zwar positive Nachhaltigkeitswerte, aber eine durchschnittliche Ablehnung generell autofreier Innenstädte auf. Diese und weitere Zusammenhänge sollen im Folgenden detaillierter betrachtet und im Kontext mit weiteren Eigenschaften, mit denen die jeweiligen Mentalitäten verbunden sind, analysiert werden.

Die Mentalität ‚Ökosozialer Veränderungsidealismus‘ ist an eine insgesamt sehr offene und positive Einstellung zu autofreien Innenstädten geknüpft und weicht damit deutlich vom Durchschnitt ab. So sind fast drei Viertel der Befragten in dieser Mentalität (71,5 Prozent) für die Einführung autofreier Sonntage in Innenstädten, wohingegen diese in der gesamten Stichprobe nur von 46,9 Prozent befürwortet werden. Während die Befürwortung immer autofreier Innenstädte im Gesamtdurchschnitt niedrig ist (25,9 Prozent), liegt sie im ökosozialen Veränderungsidealismus mit 50,4 Prozent fast doppelt so hoch (Abbildung 15). Auch bei der Notwendigkeit für den Klimaschutz, der Umsatzsteigerung für Geschäfte und der Umwandlung der Flächen in Parks findet sich bei dieser Mentalität eine überdurchschnittliche Zustimmung. Diese offene Einstellung zu autofreien Innenstädten deckt sich gut mit dem generellen Einstellungs- und Verhaltensmuster, das mit der Mentalität einhergeht: Die Clusteranalyse zeigt einen Willen zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation, Offenheit für Veränderung sowie einen nachhaltigen Lebensstil mit einem nur wenig auf das Auto ausgerichteten Mobilitätsverhalten.

Die Mentalität ‚pseudo-affirmative Beharrung‘ geht mit einer überdurchschnittlichen Zustimmung (Abbildung 15) bei jeder der Variablen einher, was sich auf eine allgemeine Tendenz zurückführen lässt, allen Fragen zuzustimmen. Im Folgenden klammern wir diese Mentalität in unseren Analysen und Interpretationen aus, da sich die Angaben der Mentalität für uns nicht sinnvoll interpretieren lassen.

Die Personen mit der Mentalität ‚veränderungsoffener Optimismus‘ sprechen sich insgesamt überdurchschnittlich stark für autofreie Innenstädte aus, erwarten sich zudem positive

Auswirkungen auf den Umsatz von Geschäften und sehen autofreie Innenstädte als notwendig für den Klimaschutz an. Die Zustimmungswerte zu sonntags autofreien Innenstädten und generell autofreien Innenstädten liegen bei 60,0 bzw. 39,2 Prozent (Abbildung 15), wobei damit nur einer zeitlich reduzierten Version autofreier Innenstädte mehrheitlich zugestimmt wird. Dieses Muster findet sich auch in anderen mit der Mentalität in Verbindung stehenden Eigenschaften wieder: Zwar herrscht eine hohe Offenheit Veränderungen gegenüber, der Wille zur Nachhaltigkeit ist jedoch nur gering ausgeprägt. Während der Autobesitz etwa im Durchschnitt liegt, ist die Nutzungshäufigkeit sowohl des Fahrrads als auch öffentlicher Verkehrsmittel überdurchschnittlich.

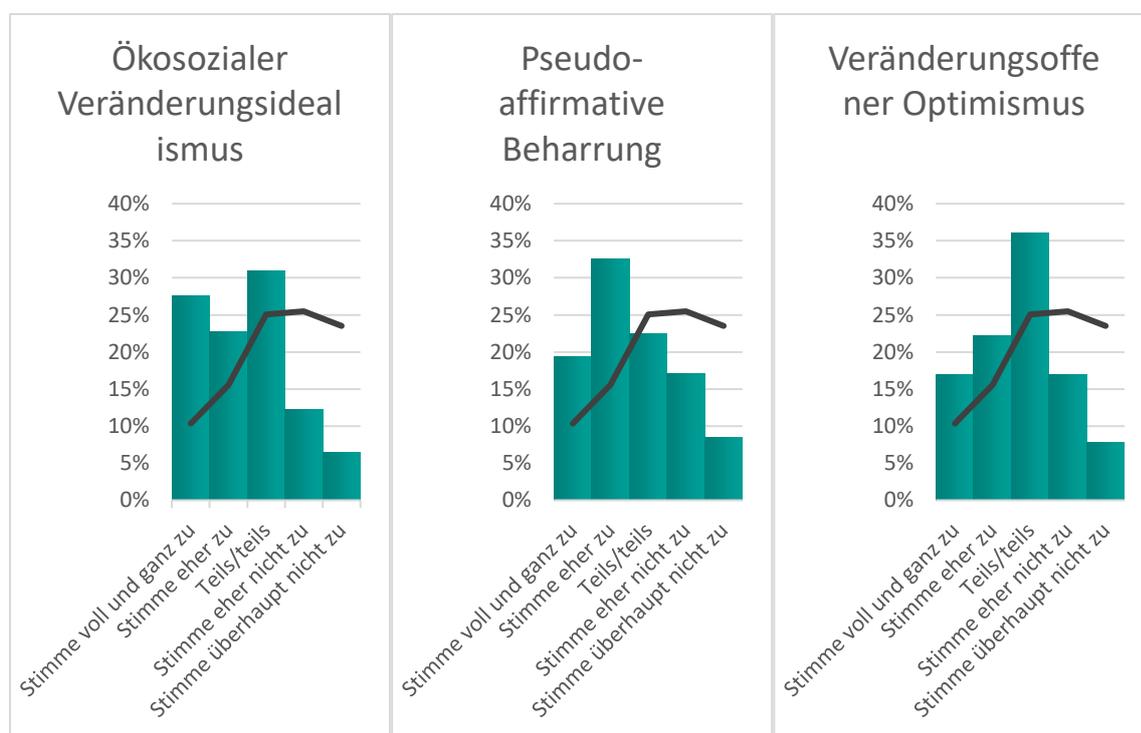


Abbildung 15: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 1

Die Mentalität ‚kapitalistisches Wohlstandsbürgertum‘ weist durchweg durchschnittliche Zustimmungswerte zu den die autofreie Innenstädte betreffenden Variablen auf. Das bedeutet unter anderem, dass sich knapp die Hälfte der Personen mit dieser Mentalität zwar für die Einführung autofreier Sonntage in Innenstädten ausspricht, jedoch 52,5 Prozent gegen autofreie Innenstädte an allen Tagen sind (Abbildung 16). Die mit dieser Mentalität verbundenen Einstellungen zu autofreien Innenstädten können insgesamt als ambivalent zusammengefasst werden, was auch gut zu anderen Einstellungs- und Verhaltensmustern passt; im Mobilitätsverhalten zeigt sich das kapitalistische Wohlstandsbürgertum jedoch eher unökologisch unter anderem durch einen überdurchschnittlichem Autobesitz und eine geringe ÖPNV-Nutzung.

In der Mentalität ‚proökologische Mitte‘ sind in der Gesamtschau leicht befürwortende Einstellungen gegenüber autofreien Innenstädten auszumachen. Knapp 60 Prozent der Personen der proökologischen Mitte sind für autofreie Sonntage in Innenstädten. Bei der Frage nach an allen Tagen autofreien Innenstädten antwortet die Mentalität durchschnittlich, sprich eher ablehnend (Abbildung 16). Für 64,9 Prozent erscheinen autofreie Innenstädte als für den Klimaschutz notwendig. Die Zustimmung zur Umnutzung freiwerdender Flächen in öffentliche Plätze und Parks ist überdurchschnittlich (65,9 Prozent statt 56,6 Prozent). Es lässt sich vermuten, dass der positive Wert des Faktors ‚misstrauische Veränderungsaversion‘ im Zusammenhang mit der nur leichten Zustimmung zu autofreien Innenstädten steht, welche angesichts der ebenso hohen positiven Ausprägung des Faktors ‚Wille zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation‘ auch höher vermutet werden könnte. Die Tendenz zur Zustimmung deckt sich auch mit den eher ökologischen Praktiken der Personen in dieser Mentalität auf der einen und dem tendenziell eher aufs Auto ausgelegten Mobilitätsstil auf der anderen Seite. Letzterer zeigt sich im durchschnittlichen Autobesitz sowie einer unterdurchschnittlichen ÖPNV- und Fahrradnutzung (knapp ein Drittel fährt nie Fahrrad). Allerdings wird die Klimabewegung eher positiv gesehen und ein Großteil der Personen der proökologischen Mitte ist der Ansicht, dass es mehr staatliche Regulierungen der Wirtschaft braucht, um Umweltprobleme zu lösen.

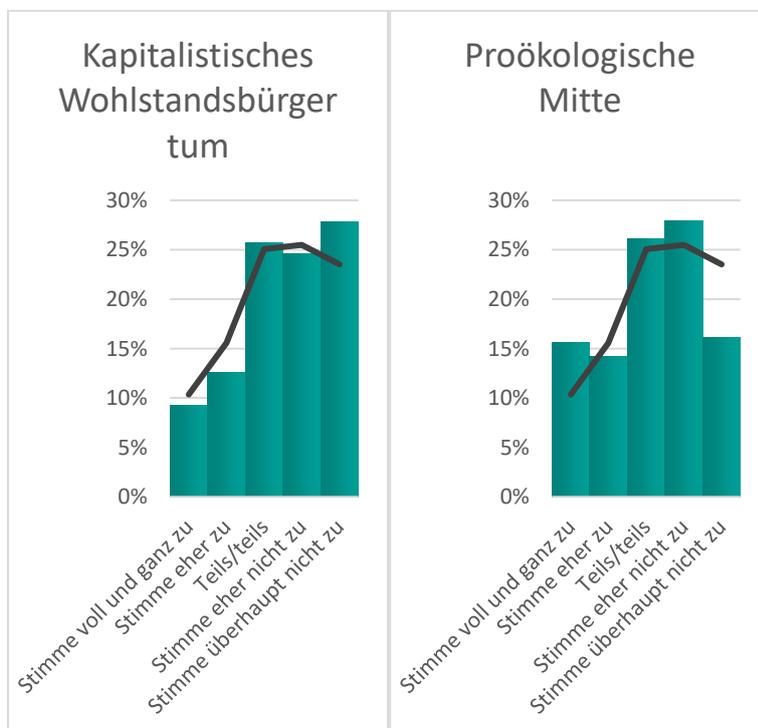


Abbildung 16: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 2

Die Mentalität ‚anti-transformatorischer Protest‘ zeigt unterdurchschnittliche Zustimmung zu allen autofreien Variablen. Die Hälfte der Personen mit dieser Mentalität lehnen autofreie Innenstädte an Sonntagen ab (statt, wie im Durchschnitt, 29,8 Prozent), immer autofreie Innenstädte werden von fast drei Vierteln des anti-transformatorischen Protests (73,1 Prozent) abgelehnt (Abbildung 17), womit sie mit der zweitstärksten Ablehnung aller Mentalitäten gegen diese verbunden ist. Insgesamt lassen sich eine starke Ablehnung gegen die Einführung autofreier Innenstädte erkennen, sowie Zweifel an der Notwendigkeit für Klimaschutz und an steigendem Umsatz für Geschäfte feststellen. Dies stimmt mit den Ergebnissen der Faktorenanalyse überein. Wie die Clusteranalyse zeigt, sind der ‚Wille zu bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation‘ leicht negativ und die misstrauische Veränderungsaversion stark positiv ausgeprägt, was wiederum zur Ablehnung der Einführung autofreier Innenstädte passt.

Die Mentalität ‚zufriedene Trägheit‘ zeigt eine unentschlossene Haltung gegenüber autofreien Innenstädten. Besonders deutlich wird dies durch den hohen Anteil an ‚teils/teils‘-Angaben, der bei allen Autofrei-Variablen überdurchschnittlich hoch ist. Ebenso ist die Antworttendenz zu erkennen, extreme Angaben zu meiden, insbesondere bei Ablehnung. Die Zustimmung zu autofreien Sonntagen ist mit 50,8 Prozent durchschnittlich. Leicht unter dem Durchschnitt liegt die Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten mit 33,4 Prozent, allerdings lehnen nur 9,0 Prozent generell autofreie Innenstädte klar ab (Abbildung 17). Gut 60 Prozent stimmen zu, dass autofreie Innenstädte notwendig für den Klimaschutz sind. Diese Einstellungen passen zur generellen Veränderungsoffenheit, die in Verbindung mit dieser Mentalität zu beobachten ist, und den weder besonders umweltfreundlichen noch besonders umweltfeindlichen Verhaltensweisen. Das tendenziell nachhaltige Mobilitätsverhalten der Personen mit dieser Mentalität, welches sich an einer überdurchschnittlich häufigen Fahrradnutzung sowie einem leicht unterdurchschnittlichen Autobesitz zeigt, wirft die Frage auf, warum nicht mehr Personen der Mentalität ‚zufriedene Trägheit‘ deutlich offener gegenüber autofreien Innenstädten eingestellt sind.

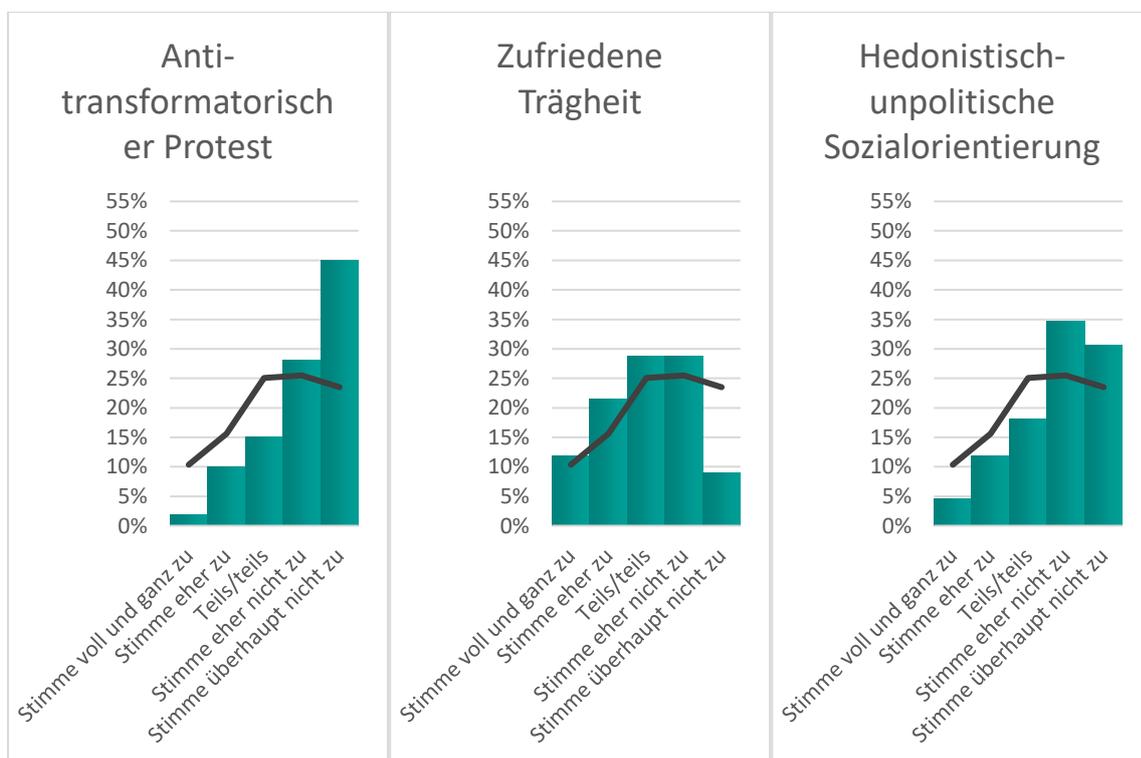
Für die Mentalität ‚hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung‘ ist eine tendenzielle Ablehnung autofreier Innenstädte festzustellen. 42,1 Prozent der Personen mit dieser Mentalität lehnen autofreie Sonntage ab und 65,4 Prozent lehnen es ab, dass Innenstädte immer autofrei sind (Abbildung 17). Auch wird eine Umsatzsteigerung durch autofreie Innenstädte eher bezweifelt (52,8 Prozent) oder mit teils/teils (26,7 Prozent) beantwortet. Diese Ablehnung deckt sich mit dem autozentrierten Mobilitätsverhalten, dem weit verbreiteten Autobesitz und der überdurchschnittlich häufig vertretenen Einstellung, Autobesitz bedeute Freiheit. Es könnte vermutet

werden, dass die leichte Veränderungsaversion und die stark ausgeprägte hedonistische Ausrichtung der Mentalität in Zusammenhang mit dieser Ablehnung stehen.

Die ‚prekär-defensive Mentalität‘ zeigt eine tendenzielle Ablehnung autofreier Innenstädte. Zwei Drittel der Personen mit dieser Mentalität lehnen Innenstädte, die immer autofrei sind, ab. Zur Frage der sonntags autofreien Innenstädte ist die Mentalität gespalten: Sowohl die Anteile der Befürworter\*innen als auch der Ablehnenden liegen bei etwas unter 40 Prozent (Abbildung 17). Die tendenzielle Ablehnung autofreier Innenstädte passt zur Ablehnung einer bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation, wie sie in der Faktorenanalyse der Mentalität deutlich wird. Ebenso geht die prekär-defensive Mentalität überdurchschnittlich selten damit einher, dass eine Notwendigkeit autofreier Innenstädte für den Klimaschutz oder positive Auswirkungen auf den Umsatz von Geschäften gesehen wird. Dies könnte mit der positiven Ausprägung des Faktors ‚misstrauische Veränderungsaversion‘ in Zusammenhang stehen. Auffällig ist bei dieser Mentalität auch, dass bezüglich der Umnutzung freiwerdender Flächen in öffentliche Plätze und Parks eine deutlich überdurchschnittliche Unentschlossenheit zu beobachten ist (37,3 Prozent statt 27,6 Prozent). Bezüglich des Verkaufs freiwerdender Flächen an private Unternehmen ist eine überdurchschnittliche Abneigung auszumachen (insgesamt 79,7 Prozent statt 68,3 Prozent). Insgesamt passen die Einstellungen zu autofreien Innenstädten, die mit der prekär-defensiven Mentalität einhergehen, zu anderen Merkmalen der Mentalität.

Die Mentalität ‚unpolitische Nichtnachhaltigkeit‘ geht mit einer großer Unentschlossenheit hinsichtlich autofreier Innenstädte einher: Sowohl bei der Frage nach sonntags autofreien Innenstädten als auch zu immer autofreien Innenstädten wird in dieser Mentalität der höchste Wert an teils/teils-Antworten beobachtet (je gut ein Drittel der Befragten). Insgesamt ist aber bei beiden Vorschlägen die Ablehnung (35,3 Prozent bzw. 42,6 Prozent) größer als die Zustimmung. Zu immer autofreien Innenstädten ist die Ablehnung, wie durch die univariate Analyse zu erwarten, höher als zu nur sonntags autofreien Innenstädten (Abbildung 17). Diese leicht ablehnende Unentschlossenheit deckt sich recht gut mit anderen Eigenschaften der unpolitischen Nichtnachhaltigkeit: So geht sie mit einer Einstellung gegen eine Nachhaltigkeitstransformation sowie sehr unpolitischem Verhalten einher. Interessant ist jedoch, dass die Clusteranalyse zeigt, dass die Mentalität mit einer großen Veränderungsoffenheit in Verbindung steht – dies scheint erst einmal im Widerspruch zu der Unentschlossenheit und der tendenziellen Ablehnung autofreier Innenstädte zu stehen.

Die Mentalität ‚antiökologisch-unpolitische Ignoranz‘ ist mit eher feindlichen Einstellungen gegenüber autofreien Innenstädten verbunden. Dies zeigt sich in einer deutlich überdurchschnittlichen Ablehnung aller Fragen zu autofreien Innenstädten. Autofreie Sonntage in Innenstädten und an allen Tagen autofreie Innenstädte werden mit insgesamt 53,2 Prozent bzw. insgesamt 80,9 Prozent deutlich überdurchschnittlich abgelehnt (Abbildung 17). Ebenso gibt eine knappe Mehrheit der antiökologisch-unpolitischen Ignoranz an, dass autofreie Innenstädte nicht notwendig für den Klimaschutz seien und insgesamt sieben von zehn Personen mit dieser Mentalität erwarten weniger Umsatz im Einzelhandel durch die Einführung autofreier Innenstädte. Auffällig ist außerdem, dass auch bei der in der Bevölkerung durchschnittlich eher befürworteten Umnutzung freierwerdender Flächen zu öffentlichen Plätzen und Parks die Ablehnung mit insgesamt 34,1 Prozent überdurchschnittlich hoch ist. All dies deckt sich inhaltlich mit der Ablehnung einer bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation und dem leicht positiven Wert des Faktors ‚misstrauische Veränderungsaversion‘. Zusätzlich sieht ein Großteil der Personen mit dieser Mentalität die Klimabewegung kritisch (insgesamt 64,1 Prozent). Ebenso verwundert die hohe Ablehnung autofreier Innenstädte wenig angesichts der mit einer Mehrheit von 91,8 Prozent befürworteten Aussage, dass Autobesitz Freiheit bedeutet, und dem allgemein unökologischen Mobilitätsstil, der in Verbindung mit dieser Mentalität zu beobachten ist. Dieser zeigt sich in einem hohen Autobesitz pro Haushalt (durchschnittlich 1,4), der unterdurchschnittlichen Nutzungshäufigkeit des Fahrrads und des ÖPNV.



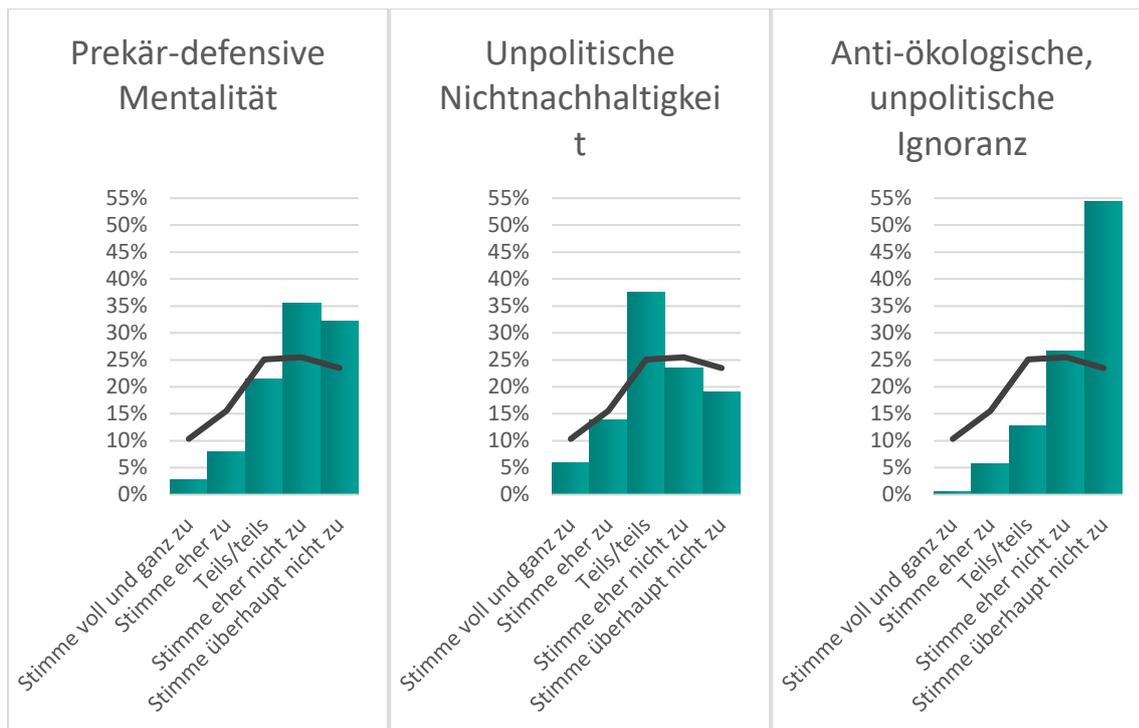


Abbildung 17: Antworten der einzelnen Mentalitäten auf das Statement „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.“ (Linie: Durchschnittswert aller Mentalitäten), Teil 3

### 7.3 Zwischenfazit: Ablehnende vs. befürwortende Mentalitäten sowie Mischformen

In Bezug auf die erste Forschungsfrage (,Mit welchen Mentalitäten gehen eine Ablehnung autofreier Konzepte einher, aus welchen Mentalitäten heraus unterstützen Menschen sie und bei welchen Mentalitäten ist diese Frage noch offen?‘) lässt sich so festhalten, dass es sowohl autofreie Innenstädte ablehnende als auch befürwortende Mentalitäten gibt; dass bei manchen die Möglichkeit einer Meinungsänderung besteht, dies bei manchen aber eher unwahrscheinlich ist.

Für autofreie Innenstädte – sowohl in Bezug auf die abgeschwächte Version als auch auf autofreie Innenstädte an allen Tagen – sprechen sich nur die Personen in der Mentalität ,ökosozialer Veränderungsidealismus‘ deutlich aus. Eine klare ablehnende Haltung kann hingegen bei vier Mentalitäten ausgemacht werden: dem anti-transformatorischen Protest, der hedonistisch-unpolitischen Sozialorientierung, die prekär-defensiven Mentalität sowie die Mentalität ,anti-ökologische, unpolitische Ignoranz‘. Für alle Mentalitäten kann die Möglichkeit einer Meinungsänderung als sehr unwahrscheinlich – jedoch nicht unmöglich – bewertet werden. Bei der anti-transformatorischen Protestmentalität und der prekär-defensiven Mentalität schließen wir dies aus der jeweils hohen Ausprägung des Faktors ,Veränderungsaversion‘. Auch bei

der ‚hedonistisch-unpolitischen Sozialorientierung‘ erscheint die Möglichkeit einer Meinungsänderung aufgrund der mittelstarken Veränderungsaversion und des stark auf das Auto ausgerichteten Mobilitätsverhaltens eher unwahrscheinlich. Die Mentalität ‚anti-ökologische, unpolitische Ignoranz‘ ist ebenfalls mit einer Veränderung eher ablehnenden Einstellung und darüber hinaus mit einer sehr negativen Bewertung von Nachhaltigkeitstransformationen verbunden. Bei der anti-ökologisch, unpolitisch Ignoranten und auch den Prekär-Defensiven fällt jedoch auf, dass autofreie Innenstädte nicht nur abgelehnt werden, sondern auch deren Sinn für den Klimaschutz oder für den Einzelhandel vor Ort nicht gesehen wird. Zudem geht die Mentalität ‚anti-ökologische, unpolitische Ignoranz‘ mit einer Mobilität einher, die sehr auf das Auto ausgerichtet ist. Dies macht eine Meinungsänderung zusätzlich unwahrscheinlich, da autofreie Innenstädte als Bedrohung für das eigene Mobilitätsverhalten gesehen werden könnten. Es ließe sich vermuten, dass Personen mit diesen autofreie Innenstädte klar ablehnenden Mentalitäten, in absehbarer Zeit kaum ihre Meinung zu autofreien Konzepten ändern werden. Jedoch ist hier auch festzuhalten, dass sich diese Situation aufgrund bestimmter Ereignisse oder der stetigen Veränderung gesamtgesellschaftlicher Werte langfristig verändern kann.

Es existieren jedoch auch Mentalitäten, mit denen sich autofreie Innenstädte unter bestimmten Bedingungen vereinbaren lassen. Darauf weist bei den drei Mentalitäten ‚Kapitalistisches Wohlstandsbürgertum‘, ‚proökologische Mitte‘ und ‚veränderungsoffener Optimismus‘ die Tatsache hin, dass autofreie Innenstädte vor allem dann abgelehnt werden, wenn das Fahrverbot für alle Tage gilt – sonntags autofreie Innenstädte finden bei diesen Mentalitäten tendenziell Zustimmung. Sofern eine höhere Zustimmung zu autofreien Innenstädten erwirkt werden soll, scheint es sinnvoll zu sein, autofreie Innenstädte nicht auf einmal, sondern zunächst in zeitlich (oder räumlich) abgeschwächter Form einzuführen. Beim ‚kapitalistischen Wohlstandsbürgertum‘ könnten jedoch die Fokussierung auf das Auto und vor allem die hohe Neigung zu anti-ökologischem Wirtschaftsliberalismus hinderlich für höhere Zustimmungswerte zu autofreien Innenstädten sein. Es könnte vermutet werden, dass hier – sofern die Akzeptanz von autofreien Innenstädten gefördert werden sollten – attraktive Alternativen zum Auto geschaffen werden sollten, die genau die Vorteile aufgreifen, die die Personen der Mentalität an ihrem Privat-Pkw schätzen.

Aus Sicht der Angehörigen der ‚proökologischen Mitte‘, könnte gerade eine abrupte Einführung autofreier Innenstädte gegen eine Einführung sprechen. Eine zeitlich und räumlich abge-

schwächte Version und eine höhere Einbeziehung betroffener Menschen in den Planungsprozess (beispielsweise um die Ziele und die Umsetzung des Vorhabens transparenter zu machen) könnten hier zu höheren Zustimmungswerten führen.

Beim ‚veränderungsoffenen Optimismus‘ ist die Situation eine andere: Die Personen sind zwar offen für Veränderungen und sehr nachhaltig eingestellt, es lassen sich jedoch Diskrepanzen zwischen diesen proökologischen Einstellungen auf der einen Seite und ihrem Handeln, das sich unter anderem im durchschnittlichen Autobesitz der Menschen mit dieser Mentalität zeigt, auf der anderen Seite erkennen. Die Mentalität ‚zufriedene Trägheit‘ weist einen hohen Anteil von teils/teils-Antworten auf, was auf eine Unentschlossenheit bezüglich autofreier Innenstädte schließen lässt. Darauf, dass sich die Einstellungen in dieser Mentalität in absehbarer Zeit verändern könnten, deuten die mit der Mentalität verbundene Veränderungsoffenheit und das tendenziell nachhaltige Mobilitätsverhalten hin, welches ohnehin die Frage aufwirft, warum nicht mehr Menschen mit dieser Mentalität autofreien Innenstädten zustimmen. Darüber hinaus werden Innenstädte, die nie mit dem Auto befahren werden dürfen, zwar abgelehnt, die Ablehnung ist aber unterdurchschnittlich. Die Mentalität ‚unpolitische Nichtnachhaltigkeit‘ steht autofreien Innenstädten tendenziell ablehnend gegenüber, jedoch gibt es auch bei dieser Mentalität Anzeichen für die Möglichkeit einer Meinungsänderung: Die unpolitische Nichtnachhaltigkeit weist einen hohen Anteil Unentschlossener im Hinblick auf die Einführung autofreier Innenstädte auf – trotz tendenzieller Ablehnung spricht dies unseres Erachtens in Verbindung mit der hohen Veränderungsoffenheit in der Mentalität für die Möglichkeit, dass die Personen ihre Meinung noch ändern könnten.

Wie im Forschungsstand bereits ausgeführt wurde, beeinflusst der von Personen erwartete Effekt einer Maßnahme die Akzeptanz derselben (Becker & Renn 2019: 114ff.). Mit unserer Analyse lässt sich eine solche Kausalität nicht überprüfen, dennoch konnten wir zumindest dreierlei beobachten: Erstens gehen diejenigen Mentalitäten, die damit verbunden sind, dass eine geringere Notwendigkeit von autofreien Innenstädten zum Schutz des Klimas gesehen wird und positive Effekte für den Umsatz im Einzelhandel tendenziell mehr angezweifelt werden als im Durchschnitt, auch häufiger mit einer Ablehnung autofreier Innenstädte (selbst wenn diese nur an Sonntagen Autofrei sein sollen) einher. Dies trifft auf die Mentalitäten ‚anti-transformatorischer Protest‘, ‚prekär-defensive Mentalität‘, ‚antiökologische-unpolitische Ignoranz‘ zu. Zweitens gibt es Mentalitäten, die eher mit der Ansicht verknüpft sind, autofreie Innenstädte seien notwendig für den Klimaschutz, und die darüber hinaus mit einer tendenziellen Zustimmung zu autofreien Innenstädten (sonntags und an allen Tagen) einhergehen. Dies zeigt

sich an den Mentalitäten ‚zufriedene Trägheit‘, ‚proökologische Mitte‘, ‚veränderungsoffener Optimismus‘ und ‚Ökosozialer Veränderungsidealismus. Im Zusammenhang mit nur zwei Mentalitäten (‚veränderungsoffener Optimismus‘ und ‚Ökosozialer Veränderungsidealismus‘) kann eine fast einheitlich positive Erwartungshaltung für den Umsatz im Einzelhandel beobachtet werden. Mit diesen Mentalitäten ist auch eine überdurchschnittlich hohe Zustimmung zu autofreien Innenstädten verbunden. Unsere Analyse legt also einen Zusammenhang zwischen den erwarteten Effekten von autofreien Innenstädten einerseits und der Akzeptanz der Autoverbannung andererseits nahe. Ob es sich dabei aber auch um einen Kausalzusammenhang handelt, kann nicht gesagt werden.

Mentalitäten, die mit einem sehr auf das Auto ausgerichtete Mobilitätsverhalten einhergehen – also die Mentalitäten ‚hedonistisch-unpolitische Sozialorientierung‘ und ‚antiökologische-unpolitische Ignoranz‘ – sind auch mit einer tendenziellen Ablehnung autofreier Innenstädte verknüpft. Bei Personen, die diesen Mentalitäten angehören, müsste sich also das eingewöhnte Mobilitätsverhalten sehr stark ändern. Zu vermuten wäre, dass für diese Personen Pull-Maßnahmen weg von einer autozentrierten Mobilität sinnvoll wären. Dies sollte in zukünftiger Forschung genauer untersucht werden.

Zusammengefasst lässt sich erkennen, dass es noch einigen Widerstand gegen die Einführung autofreier Innenstädte gibt. Dabei gehen die meisten Mentalitäten mit einer im Vergleich stärkeren Ablehnung von an allen Tagen autofreien Innenstädten als von nur sonntags autofreien Innenstädten einher. Dies und auch die hohe Befürwortung der Umwandlung freiwerdender Flächen in Parks lässt den Schluss zu, dass Meinungsänderungen möglich sind und aktiv herbeigeführt werden könnten.

## **8 Analyse der Zusatzumfrage: Untersuchung einer studentischen Subpopulation**

Die Zusatzumfrage ergänzt die in den letzten beiden Kapiteln beschriebenen Einstellungen und Zusammenhänge autofreier Innenstädte. Im Folgenden werden nun die Ergebnisse der Analysen der Daten aus der Zusatzumfrage vorgestellt. Dabei wird zunächst auf die univariate Analyse eingegangen, darauf folgt die bivariate Analyse der Einstellungsvariablen zu autofreien Innenstädten mit allgemeinen Mobilitätsvariablen. Daraufhin werten wir die Antworten auf die offene Frage zu erwarteten Effekten autofreier Innenstädte aus und schließen eine bivariate Analyse der Autofrei-Variablen untereinander an.

## 8.1 Einstellungen der studentischen Subpopulation zu autofreien Innenstädten

Zunächst wurden im Datensatz die Chancen und Risiken von autofreien Innenstädten behandelt (siehe Tabelle 20). Hier zeigt sich, dass ein positiver Beitrag autofreier Innenstädte zum Klimaschutz, zur Gesundheit der Anwohner\*innen und zur Umweltsituation der Pflanzen- und Tierwelt von der großen Mehrheit der Befragten als sehr oder eher wahrscheinlich bewertet wird (89,7 Prozent, 94,5 Prozent, 87,5 Prozent). Der Einfluss autofreier Innenstädte auf den Umsatz des Einzelhandels vor Ort, wird jedoch ganz anders bewertet: Nur 39,6 Prozent halten eine Umsatzsteigerung für wahrscheinlich, 31,8 Prozent halten sie für sehr oder eher unwahrscheinlich. Darüber hinaus fällt auf, dass hier 37 Personen eine ‚Weiß-nicht‘-Angabe machten, wobei bei den anderen Fragen zu Chancen und Risiken höchstens 5 Personen diese Antwort gaben.

Tabelle 20: Relative Häufigkeit der erwarteten Auswirkungen (in %)

<b>Für wie wahrscheinlich halten Sie folgende Entwicklungen durch autofreie Innenstädte?</b>				
	Der Umsatz im Einzelhandel vor Ort steigt.	Autofreie Innenstädte tragen zum Klimaschutz bei.	Die Gesundheit der Anwohner*innen verbessert sich durch weniger Abgase.	Die Umweltsituation (Pflanzen und Tiere) in der Stadt verbessert sich.
sehr unwahrscheinlich	4,8	2,1	1,3	2,6
eher unwahrscheinlich	27,0	3,2	1,3	3,7
weder noch	18,8	4,5	2,1	4,8
eher wahrscheinlich	32,5	30,4	30,2	30,4
sehr wahrscheinlich	7,1	59,3	64,3	57,1
Weiß nicht	9,8	0,5	0,8	1,3
Gesamt	100	100	100	100

Die Auswertung der nächsten Fragebatterie zeigt, dass die Umfrageteilnehmer\*innen zu einer relativ radikalen Ausprägung von autofreien Innenstädten tendieren (siehe Tabelle 21): Den Befragten wurden drei Ausprägungen autofreier Innenstädte angeboten: In der ersten Version autofreier Konzepte darf in der Innenstadt nicht mehr geparkt werden (außer von Anwohner\*innen), Autos dürfen jedoch noch fahren; in der zweiten Version darf die Innenstadt ledig-

lich an Sonntagen nicht mehr befahren werden; in Version drei schließlich werden Autos (ausschließlich Lieferverkehr, Taxis etc.) generell aus den Innenstädten verbannt. Es zeigt sich, dass Version 3 (jederzeit weder parkende noch fahrende Autos) die beliebteste Version darstellt: Gut Drei Viertel der Befragten befürwortet sie, jede\*r Fünfte lehnt sie ab. Sonntags autofreie Innenstädte befürwortet knapp über die Hälfte der Personen. 19,5 Prozent lehnen sie ab und etwa einem Viertel der Befragten geht ein Sonntagfahrverbot nicht weit genug. Ein ledigliches Parkverbot befürworten nur 28,6 Prozent, während 39,9 Prozent der Befragten diese Version autofreier Innenstädte ablehnt und sie für etwa drei von zehn Personen nicht weit genug geht.

Tabelle 21: Relative Häufigkeit zum Grad der Verbannung und zeitlichen Dimension (in %)

<b>Nachfolgend finden Sie einige Konzepte zu autofreien Stadtquartieren. Wie stehen Sie zu diesen? (Lieferverkehr, Taxis, ÖPNV, Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen etc. sind dabei ausgeschlossen.)</b>			
	Die Innenstadt darf von allen mit dem Auto befahren werden. Geparkt werden darf jedoch nur von Anwohner*innen, alle anderen müssen ihr Auto außerhalb der Innenstadt abstellen.	An Sonntagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden	An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit dem Auto befahren werden.
lehne ich stark ab	12,4	6,3	9,5
lehne ich eher ab	27,5	13,2	11,4
befürworte ich eher	20,4	23,3	32,0
befürworte ich stark	8,2	28,6	44,2
Geht mir nicht weit genug	29,1	24,9	0,5
Weiß nicht	2,4	3,7	2,4
Gesamt	100	100	100

Im nächsten Block wurden verschiedene Möglichkeiten für eine Umnutzung freiwerdender Flächen vorgestellt und danach gefragt, ob die Umfrageteilnehmer\*innen in diesen Szenarien jeweils bereit wären, einem autofreien Konzept zuzustimmen (siehe Tabelle 22). Unter der Voraussetzung, dass die durch die Verbannung von Autos freiwerdenden Flächen in öffentlich zugängliche Spielplätze und Parks umgewandelt werden, würde eine große Mehrheit von 91,3 Prozent autofreien Innenstädten zustimmen, nur 7,2 Prozent würde dies nicht tun. Würden die Flächen jedoch privatisiert, würden nur noch 13,5 Prozent einem autofreien Konzept zustimmen, während acht von zehn Personen sie ablehnen würden.

Die nächsten Fragen drehten sich um die Mitbestimmung der Stadtbewohner\*innen (siehe Tabelle 22). Es wurde wieder danach gefragt, ob die Beforschten unter bestimmten Voraussetzungen einem autofreien Konzept zustimmen würden. Wenn ihnen die Möglichkeit gegeben würde, das autofreie Konzept mit zu entwickeln, würde gut Drei Viertel der Befragten einem autofreien Konzept zuzustimmen, 15,6 Prozent würden ablehnen. Hätten die Befragten die Möglichkeit zu entscheiden, ob die Innenstadt autofrei wird, liegen die Zustimmungswerte ähnlich hoch. Wenn die Stadtverwaltung sowohl mit der Entwicklung des autofreien Konzeptes als auch der Entscheidung über dessen Umsetzung beauftragt wäre, würde nur noch knapp die Hälfte zustimmen, 43,1 Prozent würde ablehnen.

Tabelle 22: Relative Häufigkeit zu Art der Umnutzung und Partizipationsmöglichkeiten (in %)

<b>Wären Sie unter folgenden Voraussetzungen bereit einem autofreien Konzept zuzustimmen?</b>					
	Die Straßen der Innenstadt dürfen nicht mehr mit dem Auto befahren werden und...				
	...die frei werdende Fläche wird in öffentlich zugängliche Spielplätze und Parks umgewandelt.	...Teile der frei werdenden Fläche werden privatisiert.	Sie selbst haben die Möglichkeit, das autofreie Konzept mitzuentwickeln.	Sie selbst haben die Möglichkeit zu entscheiden, ob die Innenstadt autofrei wird.	Die Stadtverwaltung entwickelt das autofreie Konzept und entscheidet über Umsetzung
Ja	59,3	1,9	33,6	38,6	9,8
eher ja	32,0	11,6	42,9	37,6	39,7
eher nein	4,0	37,0	10,8	10,3	31,7
Nein	3,2	44,7	4,8	5,6	11,4
Weiß nicht	1,6	4,8	7,9	7,9	7,4
Gesamt	100	100	100	100	100

Die letzte Frage, die den Umfrageteilnehmer\*innen bezüglich autofreien Innenstädten gestellt wurde, bezieht sich auf die Wahrscheinlichkeit der Einführung autofreier Innestädte (siehe Tabelle 23). Auffallend ist hier vor allem, dass sich die vorhin sehr positive Einstellungen der Befragten zu autofreien Innenstädten nicht ihren Erwartungen widerspiegeln: Knapp jede\*r Zweite hält es für unwahrscheinlich, dass die Innenstadt des eigenen Wohnortes in zehn Jahren autofrei sein wird. Immerhin 37,6 Prozent halten dies aber für wahrscheinlich.

Tabelle 23: Relative Häufigkeit der eingeschätzten Entwicklung der eigenen Stadt (in %)

<b>Für wie wahrscheinliche halte Sie es, dass Ihre Innenstadt in zehn Jahren autofrei sein wird?</b>	
Sehr unwahrscheinlich	11,4
Eher unwahrscheinlich	38,1
Weder noch	9,8
Eher wahrscheinlich	30,2
Sehr wahrscheinlich	7,4
Weiß nicht	3,2
Gesamt	100

Insgesamt zeigt die univariate Analyse der Variablen zu autofreien Innenstädten fünf Dinge: Erstens erwartet eine überwältigende Mehrheit der Befragten positive Auswirkungen autofreier Innenstädte auf Stadtökologie, Klima und Gesundheit der Menschen – die Auswirkungen auf die Wirtschaft dagegen werden sehr viel weniger positiv gesehen. Zweitens – und das unterscheidet diese Umfrage auf jeden Fall von der Hauptumfrage – ist die Mehrheit für generell autofreie Innenstädte (Hauptumfrage: 24,3 Prozent, Zusatzumfrage: 76,2 Prozent), womit an allen Tagen autofreie Innenstädte beliebter sind als solche, die es nur sonntags sind. Drittens befürworten sehr viel mehr Menschen autofreie Innenstädte, wenn die dadurch freiwerdenden Flächen zu öffentlich zugänglichen Spielplätzen und Parks umgebaut werden, als wenn die Flächen privatisiert werden. Viertens sind die Zustimmungswerte deutlich niedriger, wenn allein die Stadtverwaltung entscheidet und die beteiligten Bürger\*innen vor Ort sich nicht an der Entwicklung des Projektes beteiligen oder über die Umsetzung entscheiden können. Und zu guter Letzt spiegelt sich fünftens die Euphorie für die Umsetzung autofreier Innenstädte nicht in der tatsächlichen Erwartung für die Zukunft wider.

## **8.2 Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und Einstellung zu autofreien Innenstädten**

Wie auch bei der Hauptumfrage zeigen sich keine Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Merkmalen der Befragten und der Einstellung zu generell autofreien Innenstädten. Ebenfalls ähnlich zu den Ergebnissen der Hauptumfrage zeigen sich jedoch sehr wohl Zusammenhänge zwischen dem Mobilitätsverhalten und der Einstellung zu autofreien Innenstädten. Es zeigt sich: Je weniger das Verkehrsverhalten auf das Auto und je mehr es auf das Fahrrad

ausgerichtet ist, desto höher ist die Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten; je mehr Autos es dagegen im Haushalt gibt, desto größer ist auch die Ablehnung autofreier Innenstädte. Wie die statistischen Kennzahlen zeigen, sind diese Zusammenhänge in der Zusatzumfrage noch stärker ausgeprägt als in der Hauptumfrage. Der Zusammenhang der Zustimmungswerte mit der ÖPNV-Nutzung ist vergleichsweise schwach, es zeigt sich jedoch auch hier, dass die geringste Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten sich bei denjenigen Personen zeigt, die nie öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Tabelle 24: Cramers V Werte zum Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten	Cramers V
	Die Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein.
Nutzungshäufigkeit ÖPNV	0,171*
Nutzungshäufigkeit Auto	0,382***
Nutzungshäufigkeit Fahrrad	0,299***
Autobesitz	25,433***

### 8.3 Erwartete Effekte und Assoziationen

Teil des Zusatzfragebogens war eine offene Frage, um zu erfahren, welche weiteren Effekte autofreier Innenstädte für sehr wahrscheinlich gehalten werden. 192 Befragte äußerten insgesamt 380 Erwartungen dazu, welche Veränderungen eine Stadt durch die Umsetzung einer autofreien Innenstadt erwarten könnte. Besonders oft wird dabei vermutet, dass sich durch Einführung autofreier Innenstädte die physische und psychische Gesundheit der dort lebenden und sich bewegenden Menschen verbessert – oftmals in Verbindung gebracht mit dem sinkenden Geräuschpegel –, die Lebensqualität insgesamt steigt und der Verkehr sicherer wird. Ebenso häufig werden die Steigerung der Innenstadtattraktivität sowie Auswirkungen auf die Stadtökologie genannt. Auch vermuten viele Befragte, dass die Einführung autofreier Innenstädte die Verkehrswende beeinflusst, neue Freiflächen entstehen und auch das soziale Miteinander sich verändern würde (Abbildung 18).

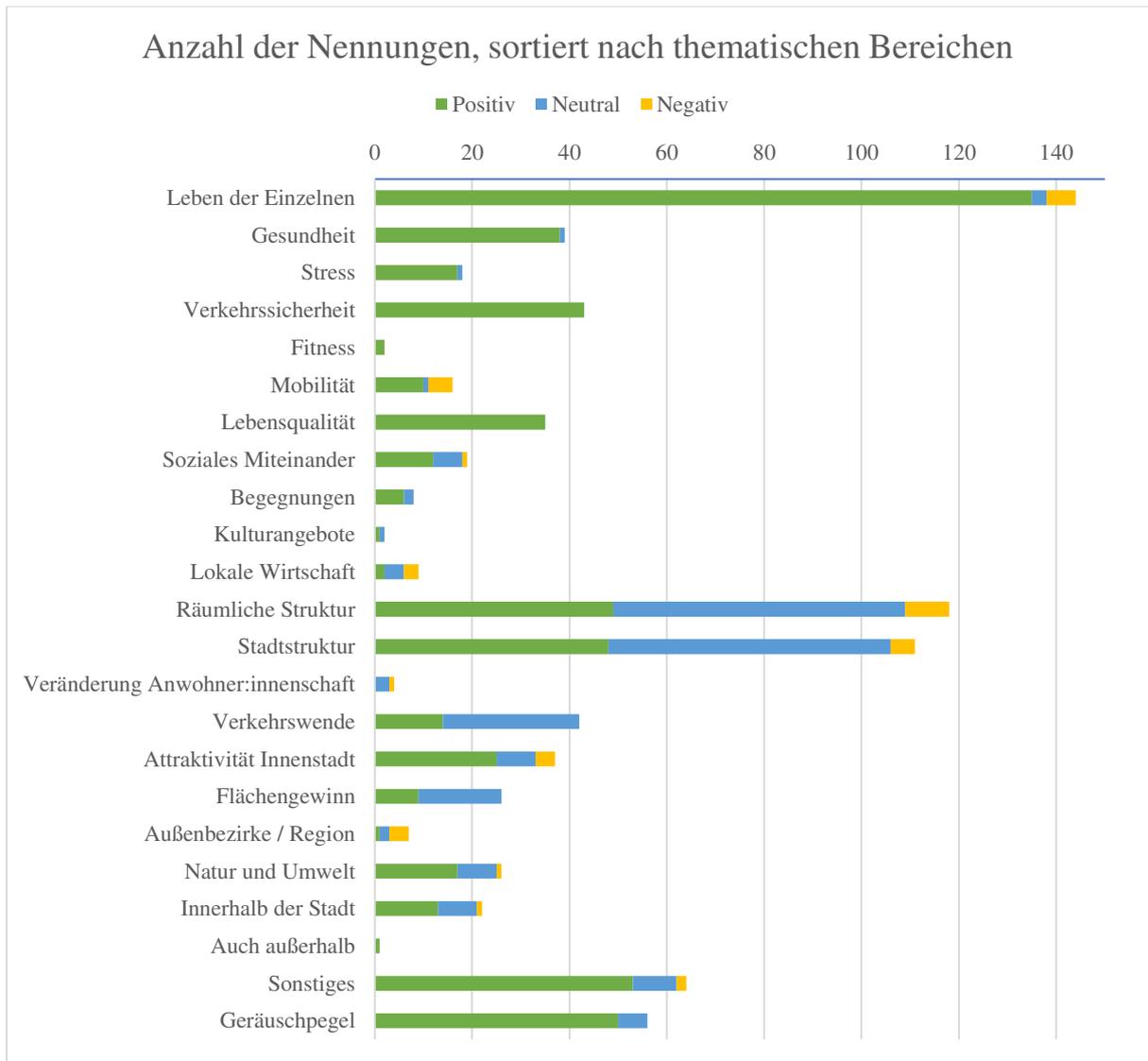


Abbildung 18: Erwartete Auswirkungen von autofreien Innenstädten: Gebildete Kategorien und Anzahl der Nennungen

Bei der Gegenüberstellung positiver und negativer Nennungen fällt auf, dass die Mehrheit (70,5 Prozent) der Nennungen positiv konnotiert ist, nur 5,8 Prozent negativ. Diese Verteilung ist jedoch nicht in allen Kategorien gleichermaßen zu finden, wie in Abbildung 18 zu sehen ist. So werden die Auswirkungen autofreier Innenstädte auf das Leben der einzelnen Menschen, auf das soziale Miteinander sowie auf Natur und Umwelt überwiegend positiv wahrgenommen; Auswirkungen auf Bezirke außerhalb der Innenstadt und auf die Region sind jedoch zum Großteil negativ konnotiert. Für die lokale Wirtschaft werden gleichermaßen häufig positive wie negative Erwartungen geäußert. Auch die Veränderung der Anwohner\*innenschaft und die individuelle Mobilität werden im Vergleich relativ häufig mit negativen Bewertungen assoziiert. Besonders interessant ist das bei der Mobilität, weil dies die einzige Kategorie im Bereich „Leben der Einzelnen“ ist, für den nicht zum Großteil positive Effekte erwartet werden.

Zuletzt betrachten wir die Antworten der Personen noch in Abhängigkeit davon, ob die Personen zuvor angegeben hatten, autofreie Innenstädte zu befürworten oder nicht. Dabei fällt vor allem auf, dass von den 15 Befragten, die in der offenen Frage negative Effekte angaben, sieben Personen trotzdem autofreien Innenstädten zustimmen. Andersherum lehnen zwölf Personen autofreie Innenstädte ab, auch wenn sie positive Erwartungen genannt haben. Die Einstellung zu autofreien Innenstädten und die durch sie erwarteten Effekte hängen also nicht zwangsläufig miteinander zusammen – auch weitere Faktoren scheinen eine Rolle zu spielen. Darüber hinaus lassen diese Ergebnisse vermuten, dass die Zustimmung zu autofreien Innenstädten keine rein rationale Entscheidung darstellt.

Bei der Durchsicht der Antwort fällt zudem auf, dass regelmäßig Chancen für Kinder und Familien genannt werden. Auch eine Steigerung der Lebensqualität durch weniger Lärm wird immer wieder hervorgehoben. Es fällt auf, dass vor allem soziale und weniger wirtschaftliche Effekte genannt werden. Dies kann jedoch zum Teil auch daran liegen, dass bereits in den Frage-Items vor der offenen Fragen auf den Umsatz des Einzelhandels eingegangen wurde, nicht jedoch auf die möglichen sozialen Auswirkungen autofreier Innenstädte.

Auch wenn die Analyse der Daten wie bereits erwähnt nicht als exakte Auszählung zu verstehen ist, lässt sich zur Forschungsfrage bezüglich der Assoziationen der Befragten mit autofreien Innenstädten festhalten, dass vor allem positive Assoziationen genannt werden. Besonders die Lebensqualität wird hervorgehoben und auch die Entstehung attraktiven Raumes für Begegnungen zwischen Menschen. Dies zeigt, dass autofreie Innenstädte nicht nur als Verkehrsprojekt gesehen werden, sondern auch weitgehendere Implikationen für die Stadt oder das eigene Leben wahrgenommen werden. Einige Dinge werden sowohl in positiver als auch in negativer Ausprägung erwartet – daraus könnte geschlossen werden, dass eine ausgewogene, neutrale Informierung der beteiligten Öffentlichkeit vonnöten ist.

Obwohl vor allem positive Effekte erwartet werden, sind die Zustimmungswerte zu autofreien Innenstädten nicht so hoch, wie aufgrund dieser Werte vermutet werden könnte. Dazu könnte beitragen, dass die Leute nichtsdestotrotz Sorge um den Umsatz im Einzelhandel haben und darüber hinaus ihre eigene Mobilität in Gefahr sehen.

Das Antwortverhalten unserer Stichprobe ist insgesamt sehr homogen und deutlich überwiegend für autofreie Innenstädte. Dies könnte erstens an der sehr jungen, studentischen Population liegen und zweitens darauf hinweisen, dass wir nicht die für die Zustimmung zu autofreien Innenstädten entscheidenden Aspekte abgefragt haben (bspw. Einschränkung der eigenen Mobilität nicht abgefragt).

## 8.4 Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Variablen zu autofreien Innenstädten

Mittels der bivariaten Analyse der Variablen zu autofreien Innenstädten untereinander soll untersucht werden, ob bestimmte Aspekte autofreier Konzepte einen Einfluss auf die Einstellung zu autofreien Innenstädten haben. Durch die Reihenfolge der Items im Fragebogen können wir dabei gewisse Aussagen darüber treffen, welches Item hier Einfluss auf das jeweils andere hat. Bei der bivariaten Analyse zeigt sich, dass offenbar vor allem die zu erwartende Verwendung freiwerdender Flächen sowie die Möglichkeiten zur Partizipation eine Rolle spielen.

### Umwandlung freiwerdender Flächen

Es besteht ein moderater Zusammenhang zwischen der Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten und der Erwartung, dass freiwerdende Flächen zu Parks umgewandelt werden: Diejenigen, die der Umwandlung der freiwerdenden Flächen in Parks zustimmen, stimmen auch eher generell autofreien Innenstädten zu – andersherum lehnen diejenigen, die die Umwandlung ablehnen, autofreie Innenstädte auch eher ab. So weit, so erwartbar. Interessant ist jedoch, dass von denjenigen, die generell autofreie Innenstädte ablehnten, fast Drei Viertel einer autofreien Innenstadt zustimmen würden, wenn die freiwerdenden Flächen in öffentliche Parks und Spielplätze umgewandelt würden. Die Umwidmung in Grün- und Spielflächen scheint also – zumindest für unsere studentische Stichprobe – ein attraktiver Faktor zu sein, der die Zustimmung zu autofreien Innenstädten wahrscheinlicher macht.

Tabelle 25: Kreuztabelle der Umwandlung freiwerdender Flächen in öffentliche Plätze und Parks und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %)

		An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden (reduzierte Antwortkategorien)		
		Ablehnung	Zustimmung	Gesamt
Umwandlung der frei werden- den Fläche in öffentlich zu- gängliche Spielplätze und Parks. (reduzierte Antwortka- tegorien)	Zustimmung	72,4	98,6	93,1
	Ablehnung	27,6	1,4	6,9
	Gesamt	100,0	100,0	100,0
Chi-Quadrat = 64,271***; Cramer-V = 0,421***; n = 362				

Ein ähnlicher, jedoch wesentlich schwächerer Zusammenhang mit der Einstellung zu generell autofreien Innenstädten zeigt sich mit der Erwartung des Verkauf freiwerdender Flächen an

private Käufer:innen: Wird der Verkauf der Flächen abgelehnt, ist tendenziell auch die Zustimmung zu generell autofreien Innenstädten geringer. Hier zeigt sich jedoch – im Gegensatz zur Umwandlung in öffentlich zugängliche Grün- und Spielflächen –, dass sich die Befragten durch die Privatisierung freiwerdender Flächen eher von der Einführung autofreier Innenstädte abschrecken lassen: Anders als vorhin ändert sich die Meinung des Großteils derjenigen nicht, die sich gegen generell autofreie Innstädte aussprechen, durch das Versprechen der Privatisierung freiwerdender Flächen. Im Gegenteil: die große Mehrheit (83,3 Prozent) der Personen, die vorher generell autofreien Innenstädten zustimmte, ändert ihre Meinung, sobald die freiwerdenden Flächen privatisiert werden sollen, und lehnt autofreie Innenstädte nun ab. Die Privatisierung freiwerdender Flächen scheint also für unsere Stichprobe kein attraktiver Faktor wie die Umwandlung in öffentlich zugängliche Parks und Spielplätze zu sein, sondern im Gegenteil dazu zu führen, dass die Ablehnung gegen autofreie Innenstädte steigt.

Tabelle 26: Kreuztabelle der Privatisierung der Fläche und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %)

		An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden (reduzierte Antwortkategorien)		
		Ablehnung	Zustimmung	Gesamt
Privatisierung von Teilen der frei werdenden Fläche (reduzierte Antwortkategorien)	Zustimmung	7,6	16,7	14,6
	Ablehnung	92,4	83,3	85,4
	Gesamt	100,0	100,0	100,0
Chi-Quadrat = 4,031*; Cramer-V = 0,107*; n = 349				

## Partizipationsmöglichkeiten

Zur Partizipation im Planungs- und Entscheidungsprozess zur Einführung einer autofreien Innenstädten boten wir den Befragten drei Abstufungen der Mitwirkung an: 1. Die Möglichkeit zur aktiven Mitentwicklung des autofreien Konzeptes, 2. die Möglichkeit zur Entscheidung, ob das Konzept umgesetzt werden soll, 3. die Variante, dass allein die Stadtentwicklung das autofreie Konzept plant und über die Umsetzung entscheidet. Für Version 2 zeigt sich kein Zusammenhang, für die anderen beiden Versionen jedoch schon. Dabei scheint die Möglichkeit zur Mitentwicklung des autofreien Konzeptes einen überzeugenden Faktor darzustellen: Gut die Hälfte der Befragten, die zunächst generell autofreien Innenstädten ablehnten, stimmen diesen zu, wenn sie die Möglichkeit zur Mitentwicklung haben. Andersherum lässt sich aber immerhin jede zehnte Person von der Möglichkeit zur Mitentwicklung abschrecken und würde dann – trotz zuvoriger Zustimmung zu autofreien Innenstädten – ablehnen.

Tabelle 27: Kreuztabelle der Möglichkeit zur Mitentwicklung und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %)

		An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden (reduzierte Antwortkategorien)		Gesamt
		Ablehnung	Zustimmung	
Möglichkeit zur Mitentwicklung des autofreien Konzeptes (reduzierte Antwortkategorien)	Zustimmung	57,1	89,9	83,1
	Ablehnung	42,9	10,1	16,9
Gesamt		100,0	100,0	100,0
Chi-Quadrat = 42,545***; Cramer-V = 0,355***; n = 338				

Eine deutlich abschreckendere Wirkung scheint die Aussicht, die Stadtentwicklung allein habe die Planungs- und Entscheidungsmacht über autofreie Innenstädte, zu haben: 41,6 Prozent der Befragten, die zuvor einer Einführung generell autofreier Innenstädten zustimmten, lehnen autofreie Innenstädte unter der Bedingung der alleinigen Bestimmungsgewalt der Stadtverwaltung ab. Allerdings lassen sich jedoch mehr als ein Drittel der Befragten, die sich vorher gegen generell autofreie Innenstädte aussprachen, durch dieses Weniger an Mitbestimmung doch noch von autofreien Innenstädten überzeugen.

Tabelle 28: Kreuztabelle der Konzeptentwicklung durch Stadtverwaltung und einer autofreien Innenstadt an allen Tagen (in %)

		An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden (reduzierte Antwortkategorien)		Gesamt
		Ablehnung	Zustimmung	
Stadtverwaltung entwickelt das autofreie Konzept und entscheidet über Umsetzung (reduzierte Antwortkategorien)	Zustimmung	38,4	58,4	54,1
	Ablehnung	61,6	41,6	45,9
Gesamt		100,0	100,0	100,0
Chi-Quadrat = 9,300**, Cramer-V = 0,165**, n = 340				

In der Zusammenschau lässt sich das etwas paradox anmutende Ergebnis der dritten Partizipationsversion evtl. dadurch erklären, dass Mitwirkung unterschiedlich gedeutete bzw. wahrgenommen wird: Auf der einen Seite positiv und auf der anderen Seite eher negativ, weil anstrengend.

## Erwartete Auswirkungen

Bevor die Umfrageteilnehmer\*innen ihre Einstellung zu generell autofreien Innenstädten angeben sollten, sollten sie einschätzen, für wie wahrscheinlich sie verschiedene Effekte durch die Einführung autofreier Innenstädte halten. Gefragt wurde nach der Wahrscheinlichkeit für Umsatzsteigerung im Einzelhandel, dem Beitrag zum Klimaschutz, Verbesserung der Gesundheit der Anwohner\*innen sowie Verbesserung der Umweltsituation für Pflanzen und Tiere. Über die Zusammenhänge zwischen der Zustimmung zu autofreien Innenstädten mit den letzten drei möglichen Auswirkungen können wir statistisch keine Aussagen treffen, über den Zusammenhang mit den Veränderungen des Einzelhandelsumsatzes jedoch schon. Hier zeigt sich, dass diejenigen, die eine Umsatzsteigerung im Einzelhandel durch die Einführung autofreier Innenstädte für wahrscheinlich erachten, deutlich häufiger generell autofreien Innenstädten zustimmen als Personen, die diese Umsatzsteigerung für unwahrscheinlich halten (90,1 Prozent vs. 58,6 Prozent). Bei Personen, die weder eine Steigerung noch einen Rückgang der Umsätze erwarten, liegen die Zustimmungswerte autofreier Innenstädte ungefähr im Durchschnitt. Ob jemand eine Umsatzsteigerung des Einzelhandels erwartet oder nicht, scheint also eine relativ wichtige Rolle dafür zu spielen, wie diese Person zu autofreien Innenstädten eingestellt ist.

Tabelle 29: Kreuztabelle einer autofreien Innenstadt an allen Tagen und der Umsatzsteigerung im Einzelhandel (in %)

		Umsatz im Einzelhandel steigt (reduzierte Antwortkategorien)			Gesamt
		unwahrscheinlich	weder noch	wahrscheinlich	
An allen Tagen darf die Innenstadt nicht mit Auto befahren werden (reduzierte Antwortkategorien)	Ablehnung	41,4	18,8	9,9	21,6
	Zustimmung	58,6	81,2	90,1	78,4
Gesamt		100,0	100,0	100,0	100,0
Chi-Quadrat = 41,650***; Cramer-V = 0,337***; n = 366					

## 9 Fazit und Ausblick

In diesem Forschungsprojekt beschäftigten wir uns mit den Einstellungen zu und Vorstellungen von autofreien Innenstädten. Dafür untersuchten wir mittels der Auswertung einer für Deutschland repräsentativen Umfrage, *wie die Bevölkerung allgemein zu autofreien Innenstädten eingestellt ist und welche in der deutschen Bevölkerung auftretenden Mentalitäten autofreien Innenstädten eher zugeneigt, unentschlossen oder abgeneigt sind*. Das theoretische Konzept der Mentalitäten ist dabei eine Weiterentwicklung von Milieus, die der Habitus­theorie von Bourdieu entstammen. Dabei wurden die sozialen Faktoren, die die soziale Lage eines Menschen bestimmen, um ökologische Faktoren ergänzt. Im Zuge der Untersuchung dieser Mentalitäten gingen wir außerdem der Frage nach, was diese Mentalitäten jeweils ausmacht – wie ihre Einstellungen zu gesellschaftlichen und ökologischen Veränderungen und ihr Mobilitätsverhalten aussehen etc. Mit den daraus resultierenden Beschreibungen zielten wir letzten Endes darauf ab, explorativ mögliche Gründe für die Ablehnung und Befürwortung autofreier Innenstädte zu erkunden. Mittels einer zweiten Umfrage mit zusätzlichen Aspekten zu autofreien Innenstädten unter einer jüngeren und vor allem studentisch geprägten Stichprobe untersuchten wir außerdem, *womit Menschen autofreie Innenstädte assoziieren und ob bestimmte Aspekte autofreier Konzepte einen Einfluss auf die Bewertung autofreier Innenstädte haben*.

### Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse

Wie wir mit der repräsentativen Umfrage zeigen konnten, ist die Skepsis gegenüber autofreien Innenstädten immer noch groß: die Ablehnung ist deutlich größer als die starke sowie gemäßigte Befürwortung, die gewichtet bei lediglich 24,3 Prozent der Befragten liegt. Diese Verteilung lässt sich aber möglicherweise auch auf die recht radikale Formulierung der Aussage „Innenstädte sollten generell an allen Tagen autofrei sein“ zurückführen. Die Befürwortung zeitlich abgeschwächter Versionen autofreier Innenstädte, in denen nur sonntags keine Autos fahren dürfen, fällt zwar höher aus, aber nicht einmal hier ist die Mehrheit der Menschen für autofreie Innenstädte. Desweiteren gibt es viele Menschen, die der Einführung autofreier Innenstädte unentschlossen gegenüberstehen.

In der Clusteranalyse, die wir für die Erstellung und Interpretation von elf Mentalitätstypen nutzten, konnten wir feststellen, dass sich diese Typen teilweise stark in ihrer Zustimmung zu autofreien Innenstädten und den jeweiligen erwarteten Auswirkungen einer Einführung unterscheiden. Dies birgt bei den Versuchen, autofreie Innenstädte einzuführen, erhebliches Potenzial für Konflikte. Die bisher ablehnenden Mentalitätstypen umzustimmen, dürfte wohl

schwierig sein, aber nicht unmöglich. Als eine mögliche Hürde für Meinungsänderungen hinsichtlich autofreier Innenstädte haben wir dabei eine hohe Aversion gegenüber Veränderungen aller Art ausgemacht. Ein weiteres Ergebnis unserer Untersuchung der Mentalitätstypen war, dass eine Ablehnung autofreier Innenstädte tendenziell bei denjenigen Mentalitätstypen zu finden ist, bei denen sich die autozentrierte Einstellung hartnäckig sowohl in den Denkmustern als auch dem Mobilitätsverhalten hält. Eine Befürwortung autofreier Innenstädte dagegen geht häufig mit einem alternativen, das heißt weniger auf das Auto und mehr auf andere, umweltverträglichere Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen konzentrierten Mobilitätsverhalten einher, was sich auch in der Zusatzumfrage zeigt. Die potenzielle Einschränkung der eigenen Mobilität durch autofreie Innenstädte scheint also durchaus eine Rolle bei ihrer Bewertung zu spielen. Darüber hinaus stützen unsere Ergebnisse auch tendenziell die Erkenntnisse aus der Literatur (Becker & Renn 2019; Kallbekken et al. 2013), dass auch die erwartete Effektivität autofreier Innenstädte (zum Beispiel auf Klimaschutz und den Umsatz des Einzelhandels) einen Einfluss auf die Zustimmungswerte zu autofreien Innenstädten hat.

Aus der Analyse der Zusatzumfrage können wir zwar keine Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit ziehen, jedoch lassen sich weitere interessante Erkenntnisse schlussfolgern. Zum einen gibt es sehr viele positive Assoziationen und erwartete Effekte durch autofreie Innenstädte. Diese betreffen vor allem Aspekte der Lebensqualität, Gesundheit und Verkehrssicherheit, der Innenstadt als Ort für soziale Begegnungen und zum Verweilen sowie den Beitrag zur Verkehrswende; dies zeigt, dass autofreie Innenstädte nicht nur als Maßnahme zur Reduzierung von Emissionen gesehen werden, sondern eine ganzheitliche Veränderung des Lebens in der Stadt erwartet wird. Darüber hinaus zeigt sich, dass in einer jungen, vor allem studentischen Stichprobe vollkommen autofreie Innenstädte stärker befürwortet werden als Innenstädte, die nur sonntags autofrei oder nur von parkenden Autos frei sind. Dies wirft die Frage auf, ob sich hier ein Wertewandel andeutet. Die starke Befürwortung durchgehend autofreier Innenstädte (etwa drei Viertel der Befragten) spiegelt sich jedoch nicht in den tatsächlichen Erwartungen für die eigenen Städte wider, da nur etwa die Hälfte der Befragten eine autofreie Innenstadt in ihrem Wohnort für wahrscheinlich hält. Auch in der Zusatzumfrage konnten wir sehen, dass eine Umsatzsteigerung des Einzelhandels von vielen angezweifelt wird, obwohl sie der Literatur (Bauer et al. 2019: 23; Nieuwenhuijsen & Khreis 2016) zufolge nicht selten bei der Einführung autofreier Innenstädte vorkommt. Das Wohlergehen der lokalen Wirtschaft bereitet vielen Menschen damit aber weiterhin Sorgen und könnte zur Skepsis an autofreien Innenstädten bei-

tragen. Durch weitere Analysen der erwarteten Effekte durch autofreie Innenstädte auf Umwelt, Gesundheit und Klima können wir die Erkenntnisse der Literatur jedoch auch durch diese Umfrage vorsichtig bestätigen, dass die erwarteten Auswirkungen einen Einfluss auf die Zustimmungswerte zu autofreien Innenstädten haben. Als letztes Ergebnis aus der Zusatzumfrage lässt sich ziehen, dass Partizipationsmöglichkeiten für die Befragten tendenziell einen positiven Einfluss auf die Zustimmung zu autofreien Innenstädten haben und sie deshalb wichtig für den Planungsprozess sind.

In beiden Befragungsgruppen konnten wir feststellen, dass die Art der Umnutzung der durch autofreie Innenstädte frei werdenden Flächen einen Unterschied für die Zustimmung macht, wie auch Nieuwenhuijsen & Khreis (2016: 258) annahmen: Öffentlich zugängliche Parks und Plätze sind dabei deutlich beliebter als eine Privatisierung; die Zusatzumfrage legt nahe, dass sich von Letzterer viele Menschen sogar abschrecken lassen, autofreien Innenstädten zuzustimmen.

### **Politikempfehlungen**

Aus all diesen Erkenntnissen lassen sich einige Schlussfolgerungen ziehen und mögliche Politikempfehlungen ableiten. Für die Konzeption autofreier Innenstädte gibt es aufgrund der großen Unterschiede zwischen Städten keine Patentlösung: Autofreie Innenstädte können in unterschiedlichsten räumlichen und zeitlichen Ausprägungen sowie auf unterschiedliche Weise eingeführt werden. Da wir feststellten, dass einige Personen autofreie Innenstädte zwar ablehnen, wenn sie immer für Autos gesperrt sind, sie aber befürworten, wenn Autos nur an Sonntagen verbannt werden, könnte es sinnvoll sein, autofreie Innenstädte nicht von heute auf morgen einzuführen, sondern zunächst in zeitlich oder auch räumlich abgeschwächten Versionen. So könnten sich die Menschen nach und nach an die Veränderungen gewöhnen und feststellen, dass es viele positive Effekte durch autofreie Innenstädte gibt, wodurch die Akzeptanz autofreier Innenstädte erhöht werden könnte. Tatsächlich gibt es bereits in vielen Städten Aktions-tage, an denen die Innenstädte zeitweise autofrei sind und die freiwerdenden Flächen anderweitig genutzt werden können. Modellprojekte wie das autofreie Wohnquartier in Köln-Nippes oder allgemein Fußgängerzonen, die es vielerorts bereits gibt, können dabei als Ort des Ausprobierens und Kennenlernens dienen und gleichzeitig neue Möglichkeiten hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens aufzeigen, wenn diese zeitgleich gefördert werden.

Des Weiteren weisen unsere Forschungsergebnisse darauf hin, dass es nicht ausreicht, die Autos aus den Innenstädten zu verbannen, da dies lediglich eine Push-Maßnahme darstellt; neben

autofreien Innenstädten braucht es auch Pull-Maßnahmen, die Alternativen zur Fortbewegung mit dem Auto liefern und den Menschen positive Anreize geben, sich auf eine autofreie Innenstadt einzulassen. Teil dieser Maßnahmen könnte ein gut ausgebautes ÖPNV- und Radwegenetz sein sowie attraktive Umnutzungsstrategien für freiwerdende Flächen, wie beispielsweise die Schaffung von Grünflächen und öffentlich zugänglichen, attraktiven Plätzen für soziale Begegnungen. Ein positiver Nebeneffekt davon wäre zudem, dass besonders Anwohner\*innen die Möglichkeit haben, in Kontakt zu kommen, und damit die oft bedauerte Anonymität der Großstadt abnimmt.

Unsere Beobachtung, dass die Menschen oft den Umsatz des Einzelhandels durch autofreie Innenstädte bedroht sehen, obwohl es für diese Sorge laut der Literatur wenig Grund gibt, weist auf die Wichtigkeit von guter Kommunikation hin. Es ist wichtig, alle Beteiligten, insbesondere die Öffentlichkeit, unter anderem anhand von Best-Practice-Beispielen anderer Städte Vorteile autofreier Innenstädte aufzuzeigen, über mögliche Auswirkungen neutral zu informieren, auch Schwierigkeiten transparent zu adressieren und alle Beteiligten schon im Planungsprozess mitzunehmen. Dadurch könnte die Akzeptanz für die Maßnahmen gesteigert und auch die Expertise der Anwohner\*innen genutzt werden.

Zu guter Letzt lohnt es sich, bereits erfolgte Umsetzungen autofreier Innenstädte als Vorbild – oder abschreckendes Beispiel – zu nutzen. So gab es beispielsweise den erwähnten erfolglosen Versuch in Halle, eine autofreie Innenstadt einzuführen. Mögliche Fehler könnten hier die fehlende Partizipationsmöglichkeit für Bürger\*innen und die fehlende Begleitung der Verbannung der Autos durch Pull-Maßnahmen gewesen sein, da den Verkehrsteilnehmer\*innen aus ihrer Sicht so einfach nur etwas weggenommen wurde, statt ihnen ausgleichend auch Alternativen aufzuzeigen. Aus dem gleichen Grund kann eine weitere Empfehlung lauten, bei der Planung mehr die Umgestaltung freiwerdender Flächen in den Vordergrund zu stellen, damit die Vorteile autofreier Innenstädte deutlicher zum Vorschein kommen.

### **Grenzen der Arbeit und Ausblick**

Eine Schwäche der Arbeit ergibt sich aus einem grundsätzlichen Problem der Forschung zu autofreien Konzepten: Jede Stadt ist unterschiedlich und somit muss auch jedes autofreie Konzept stadtspezifisch gestaltet werden. Daher hat jede Person vermutlich vorwiegend ihre eigene Stadt und ihre je subjektive Definition einer autofreien Innenstadt im Kopf, während sie Fragen zu autofreien Innenstädten beantwortet. Demzufolge beziehen sich die Antworten nicht einheitlich auf denselben Gegenstand, was die Aussagekraft der Interpretation abschwächt.

Auch bezüglich des Erhebungsverfahrens lassen sich Probleme festhalten. Unsere Daten wurden mittels eines Onlinefragebogens erhoben. Problematisch ist, dass nicht alle Menschen in Deutschland einen Internetzugang haben und diese durch die Erhebungsmethode ausgeschlossen werden. Dabei könnte es sein, dass Menschen ohne Internetzugang eine eigene Mentalität für sich bilden, die von uns nicht entdeckt werden kann. Ebenso gibt es Unsicherheiten, wie das Analysesample zustande gekommen ist, da dafür ein Erhebungsunternehmen beauftragt wurde, das manche Informationen nicht herausgibt. Zusätzlich werden beim Befragungsunternehmen Quoten verwendet, um repräsentative Datensätze zu erzeugen; auch zum Zustandekommen dieser Quote schweigt das Unternehmen.

Wir sind in unseren Fragebögen nur auf die erwarteten Auswirkungen auf gesellschaftlicher Ebene eingegangen – erwartete individuelle Auswirkungen wie zum Beispiel eine Einschränkung der eigenen Mobilität haben wir jedoch nicht abgefragt. Da wir festgestellt haben, dass ein autozentriertes Mobilitätsverhalten tendenziell mit einer Ablehnung autofreier Innenstädte einhergeht, wäre es sinnvoll, die Zusammenhänge zwischen der individuellen Mobilität und der Einstellung zu autofreien Innenstädten zu untersuchen; solch eine Untersuchung könnte aufzeigen, welche Einbußen ihrer Mobilität Menschen befürchten, woraus wiederum Ideen für alternative Verkehrskonzepte resultieren könnten, die die Einführung autofreier Innenstädte begleiten könnten.

Zwar gibt es viele Personen, die positive Assoziationen zu autofreien Innenstädten haben, jedoch macht sich mit Blick auf die Gesamtbevölkerung eine Unentschlossenheit bzw. Skepsis bemerkbar, die einer Umsetzung autofreier Innenstädte im Weg stehen könnte. Für viele Menschen, die in ihrem Haushalt ein oder mehrere Autos nutzen, ist das Konzept der autofreien Innenstadt häufiger unattraktiv. Hier stellt sich die Frage, welchen Stellenwert das Auto im Leben dieser Personen einnimmt und ob bzw. wie es auch durch andere Verkehrsformen ersetzt werden kann. Es wäre überdies spannend zu untersuchen, wie sich die Einführung einer verkehrspolitischen Pull-Maßnahme (beispielsweise eine deutliche Vergünstigung des ÖPNV; dies wurde auf eindrucksvolle Weise mit dem 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 demonstriert) auf die Akzeptanz einer Push-Maßnahme (autofreie Innenstadt) auswirkt.

Auch wäre ein genauere Blick auf den Zusammenhang zwischen der Einstellung zu autofreien Innenstädten und der Wohnortgröße, dem Bildungsabschluss und vielen anderen Merkmalen wichtig zu betrachten. Da wir mit unseren Analysemethoden der Faktor- und Clusteranalyse lediglich deskriptiv interpretieren konnten, könnten unsere Ergebnisse noch durch eine Regression ergänzt werden, um auch die Kausalität der Zusammenhänge zu erforschen.

Wenn wir den Verkehrssektor nachhaltiger gestalten wollen, wird es, wie bereits in der Einleitung erwähnt, durch die steigende Verstädterung immer wichtiger, die Verkehrswende in den Städten voranzubringen. Leider sind wir jedoch noch weit davon entfernt, dass radikale Veränderungen unserer Mobilität, wie sie zum Beispiel autofreie Innenstädte darstellen, in unserer Gesellschaft mehrheitsfähig sind. Gerade deswegen ist es wichtig, dass sozialwissenschaftliche Forschung untersucht, was dazu beitragen kann, dass sich dies in Zukunft ändert.

## Literatur

- Alcántara, Sophia / Bach, Nicolas / Kuhn, Rainer / Ullrich, Peter (2016): *Demokratietheorie und Partizipationspraxis. Analyse und Anwendungspotentiale deliberativer Verfahren (Bürgergesellschaft und Demokratie)*, Wiesbaden: Springer VS.
- Banister, David (2008): »The sustainable mobility paradigm«, in: *Transport Policy* 15, S. 73-80.
- Bauer, Uta / Hertel, Martina / Sedlak, Robert (2019): *Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis*, Agora Verkehrswende (Hg.), Berlin.
- Becker, Sophia/Renn, Ortwin (2019): »Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz«, in: Cornelia Fraune/Michele Knodt/Sebastian Gölz et al. (Hg.), *Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation. Gesellschaftliche Herausforderungen jenseits von Technik und Ressourcenausstattung*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 109-130.
- Beckmann, Klaus J. (2020): »Raum- und Stadtentwicklung«, in: Klaus J. Beckmann (Hg.), *Raumplanung, Stadtentwicklung und Öffentliches Recht. Technik – Organisation – Prozesse*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint Springer Vieweg, S. 1-41.
- Blank, Ruth / Zimmer, Wiebke / Mock, Peter (2018): *Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030*, Berlin, <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/klimaschutz-im-verkehr-massnahmen-zur-erreichung-des-sektorziels-2030/> vom 19.05.21.
- Böcker, Maïke / Brüggemann, Henning / Christ, Michaela / Knak, Alexandra / Lage, Jonas / Sommer, Bernd (2020): *Wie wird weniger genug? Suffizienz als Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung*, München: oekom verlag.
- Bourdieu, Pierre (2001): *Meditationen: Zur Kritik der scholastischen Vernunft.*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (2009): »Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital«, in: Heike Solga/Justin J. W. Powell/Peter A. Berger (Hg.), *Soziale Ungleichheit. Klassische Texte zur Sozialstrukturanalyse.*, Frankfurt am Main, New York: Campus Verlag, S. 111-125.
- (2021): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bourdieu, Pierre / Wacquant, Loïc (2006): *Reflexive Anthropologie (Suhrkamp- Taschenbuch Wissenschaft)*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Bretschneider, Wolfgang / Burger, Andreas (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Dessau-Roßlau.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2018): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hg.), Berlin.
- Bundesregierung (2022): Klimaschutzgesetz 2021. Generationenvertrag für das Klima, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672> vom 04.10.2022.
- Burzan, Nicole (2011): »Klassen und Lebensstile in einem Modell: Der soziale Raum bei Bourdieu«, in: Nicole Burzan (Hg.), Soziale Ungleichheit: eine Einführung in die zentralen Theorien, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, S. 125-137.
- Canzler, Weert (2020): »Die Verkehrswende - ein dickes Brett: Das Automobil in der modernen Gesellschaft«, in: Alexandra Appel/Joachim Scheiner/Mathias Wilde (Hg.), Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-) kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 15-28.
- Canzler, Weert / Knie, Andreas / Ruhrort, Lisa / Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende soziologische Deutungen (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft), Bielefeld: transcript.
- Dangschat, Jens S. (2020): »Verkehrsmittelnutzung, soziales Milieu und Raum«, in: Ulrike Reutter/Christian Holz-Rau/Janna Albrecht (Hg.), Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels, S. 102-135.
- Deutschlandfunk Nova (2021): Freiluft-Wohnzimmer und 15-Minuten-Stadt, <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/15-minuten-stadt-autofreie-stadt-der-zukunft> vom 22.01.2022.
- Döring, Nicola / Bortz, Jürgen (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften (Springer-Lehrbuch), Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.
- Eversberg, Dennis / Fritz, Martin / Holz, Jana / Koch, Philip / Pungas, Lilian / Schmelzer, Matthias (2021): Mentalities Matter. Sozial-ökologische Mentalitäten und ihre Bedeutung in post-fossilen Transformationen, Friedrich-Schiller-Universität Jena, Institut für Soziologie, BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss“: Friedrich-Schiller-Universität Jena, Institut für Soziologie, BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss“.

- Gabler, Siegfried/Ganninger, Matthias (2010): »Gewichtung«, in: Christof Wolf/Henning Best (Hg.), Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 143-164.
- Gundlach, Amely/Ehrlinspiel, Marius/Kirsch, Svenja/Koschker, Alexander/Sagebiel, Julian (2018): »Investigating people's preferences for car-free city centers: A discrete choice experiment«, in: Transportation Research Part D: Transport and Environment 63, S. 677-688.
- Hoffmann, Biggi (2019): »Autofreie Innenstadt. So wurde Pontevedra in Spanien lärmfrei und lebenswert«, in: SWR vom 09.07.2019, <https://www.swr.de/wissen/zulaut/pontevedra-autofreie-city-kein-laerm-100.html>.
- Kalbisch, Sigrun (2019): »Urban Transformations to pursue sustainability through resource efficiency, quality of life and resilience: a conceptual approach«, in: Geographia Technica 2019, S. 98-107.
- Kallbekken, Steffen/Garcia, Jorge H./Korneliussen, Kristine (2013): »Determinants of public support for transport taxes«, in: Transportation Research Part A: Policy and Practice 58, S. 67-78.
- Kazmierczak, Ludwig (2017): Houten in den Niederlanden - Die autofreie Modellstadt. Deutschlandfunkkultur.de, <https://www.deutschlandfunkkultur.de/houten-in-den-niederlanden-die-autofreie-modellstadt-100.html> vom 29.07.2022.
- Mdr.de (2021): Bürgerentscheid über autofreie Altstadt in Halle: Warum "ja" nein heißt – und umgekehrt, <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen-anhalt/halle/halle/buergerentscheid-autofreie-altstadt-100.html> vom 22.03.2022.
- Meadows, Dennis L. (2000): Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart: Dt. Verl.-Anst.
- Melia, Steven (2014): »Carfree and Low-Car Development«, in: Parking Issues and Policies (Transport and Sustainability) 5, S. 213-233.
- Melia, Steven/Barton, Hugh/Parkhurst, Graham (2013): »Potential for carfree development in the UK«, in: Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Urban Design and Planning 166, S. 136-145.
- Neyer, Franz J./Mund, Marcus/Zimmermann, Julia/Wrzus, Cornelia (2014): »Personality-relationship transactions revisited«, in: Journal of personality 82, S. 539-550.
- Nieuwenhuijsen, Mark J./Khreis, Haneen (2016): »Car free cities: Pathway to healthy urban living«, in: Environment international 94, S. 251-262.
- Norstat (2019): Panel Qualität, Norstat Deutschland GmbH (Hg.), München.

- (2022): Methoden | Norstat Deutschland. Norstat Deutschland GmbH, <https://norstat.de/angebot/methoden> vom 15.08.2022.
- Reisi, Marzieh/Nadoushan, Mozghan A./Aye, Lu (2019): »Local walkability index: assessing built environment influence on walking«, in: *Bulletin of Geography. Socio-economic Series* 46, S. 7-21.
- Rode, Philipp / Hoffmann, Christian (2015): *Towards New Urban Mobility. The case of London and Berlin*.
- Ruhrort, Lisa (2019): *Transformation im Verkehr*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Sevignani, Sebastian (2020): »Soziale Ungleichheit«, in: Hartmut Rosa/Jörg Oberthür/Ulf Bohmann et al. (Hg.), *Gesellschaftstheorie*, München: UVK-Verlag, S. 153-190.
- Spiegel (2020): »Barcelona schränkt den Autoverkehr in der Innenstadt weiter ein. Barcelona hat gute Erfahrungen gemacht mit sogenannten Superinseln – verkehrsarmen Quartieren mit Vorrang für Radfahrer und Fußgänger. Nun soll das Prinzip auf große Teile der Innenstadt ausgedehnt werden.«, in: Spiegel vom 12.11.2020, <https://www.spiegel.de/auto/barcelona-verkehrswende-die-stadt-schraenkt-den-autoverkehr-in-der-innenstadt-weiter-ein-a-78550292-b688-4857-94e4-c6fa3e31276e>.
- Stadt Wien (2014): *40 Jahre Fußgängerzone Kärntner Straße*, <https://www.wien.gv.at/video/246685/40-Jahre-Fussgaengerzone-Kaerntner-Strasse> vom 29.07.2022.
- Steinrücke, Margareta (Hg.) (2015): *Die verborgenen Mechanismen der Macht (Schriften zu Politik & Kultur)*, Hamburg: VSA Verlag.
- Stengel, Oliver (2011): *Suffizienz. Die Konsumgesellschaft in der ökologischen Krise (Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung)*, München: Oekom.
- Topp, Hartmut/Pharoah, Tim (1994): »Car-free city centres«, in: *Transportation* 21, S. 231-247.
- Umweltbundesamt Abteilung 3 (2017): *Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil - lärmarm - grün - kompakt - durchmischt*, Umweltbundesamt (Hg.).
- Urban, Thomas (2018): »Pontevedra: So funktioniert eine Stadt ohne Autos«, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 21.12.2018, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/pontevedra-fussgaenger-autos-1.4259542> vom 02.06.2021.
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2022): *Stellwerk 60. Autofrei mobil in Köln*, <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele/stellwerk-60/page> vom 29.07.2022.

- Weidenbeck, Michael/Züll, Cornelia (2010): »Clusteranalyse«, in: Christof Wolf/Henning Best (Hg.), Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 525-552.
- Welzer, Harald (2011): Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam (Schriften zur Ökologie), Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.
- Wolff, Hans-Georg/Bacher, Johann (2010): »Hauptkomponentenanalyse und explorative Faktorenanalyse«, in: Christof Wolf/Henning Best (Hg.), Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 333-365.

## Anhang

### Beschreibung der Faktoren

#### **Faktor 1: Wille zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation**

Auf den Faktor ‚Wille zur bioökonomischen Nachhaltigkeitstransformation‘ laden insbesondere Variablen zu Umwelt-, Tier- und Klimaschutz. Ein positiver Faktorscore bedeutet die Forderung nach einer Veränderung der Landwirtschaft: Achtung der Artenvielfalt (auch wenn der Ernteertrag sich dadurch verkleinert), Abkehr von chemischen Mitteln, mehr Rechte für Tiere und Zustimmung zu den Aussagen, die Bedingungen für ausländische Saisonarbeiter\*innen seien beschämend, digitale Technik mache die Landwirtschaft umweltfreundlicher und es bedürfe der Biotechnologie, um die Weltbevölkerung ernähren zu können. Besonders hoch lädt auch die Forderung, die Wirtschaft solle auf Kreisläufe und biologische Rohstoffe ausgerichtet werden. Dazu passt die Hoffnung, eine solche Kreislaufwirtschaft würde in Zukunft für mehr Wirtschaftswachstum in Deutschland sorgen. Befragte mit hohem Faktorscore sind zudem der Meinung, Plastik und Benzin sollten für die Förderung erneuerbarer Alternativen verteuert werden, fossile Rohstoffe sollten nicht beibehalten werden, im Hausbau solle auf nachwachsende Rohstoffe umgestellt werden, und sind bereit, den Verlust von Arbeitsplätzen durch einen solchen Wandel in Kauf zu nehmen. Am wichtigsten sei eine Verringerung der verbrauchten Energie und Ressourcen; für den Klimaschutz sei es überdies notwendig, dass die reichen Länder auf Wirtschaftswachstum verzichteten und in Deutschland Inlandsflüge verboten würden – dazu passt auch die hohe Ladung der Variable, dass es für die Lösung von Umweltproblemen strenger politischer Vorgaben an die Wirtschaft bedürfe. Personen mit hohem Faktorscore bereitet außerdem der Zustand der Wälder große Sorgen und sehen die Bedenken der Naturschutzorganisationen nicht als übertrieben an. Auch Variablen zu sozialen Belangen laden auf den Faktor: Positiv lädt die Meinung, die Aufnahme schutzsuchender Menschen in Deutschland sei richtig gewesen; auch der Ärger über Maskenverweiger\*innen in der Pandemie und der Wunsch, neue Ideen in das gesellschaftliche Umfeld einzubringen, laden positiv auf den Faktor. Abgelehnt wird bei hohem Faktorscore hingegen die Aussage, es sei zwecklos einen Beitrag für die Umwelt zu leisten, wenn andere dies nicht auch täten. Zuletzt laden recht gering auf den Faktor, dass der Erfolg von Corona-Impfstoffen die Wichtigkeit gentechnolo-

gischer Forschung sei, und die Ablehnung des Rechts auf Naturumgestaltung durch die Menschen. Insgesamt deutet eine hohe Faktorladung auf eine hohe ökologische Transformationsbereitschaft hin.

Tabelle 30: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 1

Variablen	Komponente
Landwirte sollten mehr auf Artenvielfalt achten, auch wenn dadurch die Ernte kleiner ausfällt.	0,680
Ab 2030 sollte nur noch Biolandwirtschaft ohne Insektengifte und andere chemische Mittel erlaubt sein.	0,675
Wir sollten unsere Wirtschaft vollständig auf Kreisläufe, Recycling und biologische Rohstoffe ausrichten.	0,671
Eine Kreislaufwirtschaft mit biologischen Rohstoffen wird in Zukunft für mehr Wirtschaftswachstum in Deutschland sorgen.	0,638
Plastik und Benzin sollten teurer werden, damit sich erneuerbare Alternativen durchsetzen können.	0,635
Die Umstellung der Wirtschaft auf nachwachsende Rohstoffe ist auch dann richtig, wenn dadurch Arbeitsplätze verloren gehen.	0,629
Ich finde es wünschenswert, im Hausbau auf Beton zu verzichten und stattdessen nachwachsende Rohstoffe wie Holz zu benutzen.	0,596
Am wichtigsten ist es, insgesamt viel weniger Energie und Ressourcen zu verbrauchen.	0,573
Um den Klimawandel zu bewältigen, müssen die reichen Länder auf weiteres Wirtschaftswachstum verzichten.	0,535
Ich bin dafür, Tieren mehr Rechte einzuräumen.	0,522
Zum Klimaschutz sollten in Deutschland Inlandsflüge verboten werden.	0,517
Umweltprobleme lassen sich nur lösen, wenn die Politik der Wirtschaft strenge Vorgaben macht.	0,500
Der gegenwärtige Zustand unserer Wälder macht mir große Sorgen.	0,491
Ich finde es beschämend, unter welchen Bedingungen ausländische Saisonarbeitskräfte in der deutschen Landwirtschaft arbeiten.	0,470
Es war richtig, dass Deutschland 2015 viele Schutz suchende Menschen aufgenommen hat.	0,368
Durch Drohnen und andere digitale Technik kann die Landwirtschaft viel umweltfreundlicher werden.	0,367
Wir brauchen Biotechnologie zur Züchtung besserer Nutzpflanzen, um die wachsende Weltbevölkerung zu ernähren.	0,312
Ich ärgere mich über Leute, die während einer Pandemie das Tragen einer Maske verweigern.	0,266
Mir ist es wichtig, neue Ideen einzubringen und Impulse für mein gesellschaftliches Umfeld zu geben.	0,252
Der Erfolg neuer Impfstoffe gegen Corona hat gezeigt, wie wichtig die gentechnologische Forschung für uns ist.	0,234

Menschen haben das Recht, die Natur nach ihren Bedürfnissen umzugestalten.	-0,214
Es ist zwecklos, meinen Beitrag für die Umwelt zu leisten, solange andere sich nicht genauso verhalten.	-0,245
Wir sollten es nicht übertreiben damit, bewährte Rohstoffe wie Kohle, Öl und Beton immer und überall durch biobasierte Alternativen ersetzen zu wollen.	-0,325
Ich finde, dass Naturschutzorganisationen mit ihren Bedenken oft stark übertreiben.	-0,452

## Faktor 2: Misstrauische Veränderungsaversion

Wer beim zweiten Faktor einen hohen Wert aufweist, ist von geschlechtsneutraler Sprache genervt, sorgt sich darum, dass sich das Leben in Deutschland zu sehr verändert, fand die Aufnahme Schutzsuchender nicht richtig, möchte bewährte fossile Rohstoffe beibehalten und ist gegen eine Verteuerung von Plastik und Benzin. Zudem bedeutet eine positive Ausprägung des Faktors eine Skepsis den Medien, Globalisierungsprozessen und der Wissenschaft gegenüber. Auch die Überzeugung, Elektroautos lenkten vom eigentlichen Problem ab und die Vermutung, für die Nutzung nachhaltiger Rohstoffe müssten anderswo Regenwälder abgeholzt werden, laden auf den Faktor. Andererseits lädt aber auch die Meinung, Naturschutzorganisationen übertreiben mit ihren Befürchtungen, auf Faktor 2. Eine positive Ausprägung des Faktors bedeutet zudem, dass der Wunsch nach gezielter bewirtschafteten Wäldern und einem Verbot von Gentechnik besteht. Wer eine positive Ausprägung des zweiten Faktors aufweist, sieht seinen/ihren Beitrag für die Umwelt tendenziell als sinnlos an, wenn andere nicht mitmachen – dies kann als Prekaritätsbewusstsein gedeutet werden – und assoziiert den Besitz eines eigenen Autos mit Freiheit. Als letztes laden auch das Gefühl, sich durch Biogasanlagen gestört zu fühlen, und die Ablehnung von Arbeitsplatzabbau für einen Umbau der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit leicht auf den Faktor. Insgesamt bedeutet ein hoher Wert des Faktors 2 eine Skepsis gegenüber Veränderungen und Wissenschaft sowie eine gewisse Prekarität.

Tabelle 31: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 2

Variablen	Komponente
Es nervt mich, dass jetzt überall so ein Aufhebens um geschlechtsneutrale Sprache gemacht wird.	0,636
Ich mache mir Sorgen, dass sich unser Leben in Deutschland zu sehr verändert.	0,608
Elektroautos lenken uns nur von tiefergreifenden Lösungen für Umweltprobleme ab.	0,582
Wir sollten es nicht übertreiben damit, bewährte Rohstoffe wie Kohle, Öl und Beton immer und überall durch biobasierte Alternativen ersetzen zu wollen.	0,554
Radio, Fernsehen und Zeitungen verschweigen wichtige Tatsachen.	0,482

Alles in allem schadet die Globalisierung den Menschen mehr als sie nützt.	0,453
Wenn wir hier mehr nachwachsende Rohstoffe verbrauchen, wird das dazu führen, dass anderswo weiter Regenwälder abgeholzt werden, um Flächen für deren Anbau zu gewinnen.	0,384
Ich finde, dass Naturschutzorganisationen mit ihren Bedenken oft stark übertreiben.	0,382
Unsere Wälder sollten gezielter bewirtschaftet werden, um mehr nachwachsende Rohstoffe bereitzustellen.	0,334
Wir vertrauen zu sehr der Wissenschaft und nicht genug unseren Gefühlen und dem Glauben.	0,317
Es ist zwecklos, meinen Beitrag für die Umwelt zu leisten, solange andere sich nicht genauso verhalten.	0,317
Ein eigenes Auto zu besitzen, bedeutet Freiheit.	0,292
Gentechnik birgt unkalkulierbare Risiken und sollte daher verboten werden.	0,278
Von einer Biogasanlage in meiner Wohnumgebung würde ich mich gestört fühlen.	0,227
Die Umstellung der Wirtschaft auf nachwachsende Rohstoffe ist auch dann richtig, wenn dadurch Arbeitsplätze verloren gehen.	-0,279
Plastik und Benzin sollten teurer werden, damit sich erneuerbare Alternativen durchsetzen können.	-0,404
Es war richtig, dass Deutschland 2015 viele Schutz suchende Menschen aufgenommen hat.	-0,469

### Faktor 3: Wissenschafts- und Technikoptimismus

Wer auf dem dritten Faktor ‚Wissenschafts- und Technikoptimismus‘ eine hohe Ausprägung hat, ist der Meinung, dass Neue Impfstoffe zeigen, dass Genforschung wichtig ist. Dies kann als Wissenschafts- und Technikoptimismus gedeutet werden. Außerdem bedeutet ein hoher Wert auf dem Faktor, dass man sich über Maskenverweigerer ärgert, eine schnelle Digitalisierung befürwortet und Biotechnologie zum Züchten neuer Pflanzen zur Ernährung der Steigenden Weltbevölkerung nötig sind. Letzteres kann ebenso als Wissenschafts- und Technikoptimismus verstanden werden, ebenso wie die Einstellung, dass die Landwirtschaft durch Digitalisierung umweltfreundlicher wird. Das der Wissenschafts- und Technikoptimismus nicht unbedingt mit neoliberalen Einstellungen einhergeht zeigt sich an der mittelhohen Befürwortung der Frage, ob die Politik der Wirtschaft strengere Vorgaben machen sollte. Ein hoher Wert auf dem dritten Faktor, bedeutet ebenso eher die Einschätzung, dass es richtig war, dass Deutschland 2015 viele schutzsuchende Menschen aufgenommen hat. Die Antworten zur Aussage, dass es am wichtigsten, ist wenig Energie und Ressourcen zu verbrauchen korrelieren leicht

positiv mit dem Faktor, und die Sorge um ein zu sehr verändertes Leben in Deutschland leicht negativ. Personen, die auf dem Faktor einen hohen Wert haben, sind Globalisierungsbefürworter\*innen und gehen nicht davon aus, dass Medien ihnen Dinge Verschweigen. Die Einstellung, dass wir zu sehr der Wissenschaft und zu wenig auf unsere Gefühle und unseren Glauben hören, korreliert negativ mit diesem Faktor, genauso wird ein Gentechnikverbot abgelehnt. Alles in allem bedeutet ein hoher Wert, auf diesem Faktor, dass man der Wissenschafts- und technischen Entwicklung positiv gegenübersteht und davon ausgeht, dass neue Technologien vorhandene oder zukünftige Probleme lösen werden. Ebenso bedeutet ein hoher Wert des dritten Faktors eine leicht konsumkritische und eher antineoliberale Einstellung.

Tabelle 32: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 3

Variablen	Komponente
Der Erfolg neuer Impfstoffe gegen Corona hat gezeigt, wie wichtig die gentechnologische Forschung für uns ist.	0,717
Ich ärgere mich über Leute, die während einer Pandemie das Tragen einer Maske verweigern.	0,606
Die Digitalisierung muss unbedingt viel schneller vorangetrieben werden.	0,584
Wir brauchen Biotechnologie zur Züchtung besserer Nutzpflanzen, um die wachsende Weltbevölkerung zu ernähren.	0,500
Durch Drohnen und andere digitale Technik kann die Landwirtschaft viel umweltfreundlicher werden.	0,409
Umweltprobleme lassen sich nur lösen, wenn die Politik der Wirtschaft strenge Vorgaben macht.	0,330
Es war richtig, dass Deutschland 2015 viele Schutz suchende Menschen aufgenommen hat.	0,314
Am wichtigsten ist es, insgesamt viel weniger Energie und Ressourcen zu verbrauchen.	0,219
Ich mache mir Sorgen, dass sich unser Leben in Deutschland zu sehr verändert.	-0,256
Alles in allem schadet die Globalisierung den Menschen mehr als sie nützt.	-0,353
Radio, Fernsehen und Zeitungen verschweigen wichtige Tatsachen.	-0,475
Wir vertrauen zu sehr der Wissenschaft und nicht genug unseren Gefühlen und dem Glauben.	-0,476
Gentechnik birgt unkalkulierbare Risiken und sollte daher verboten werden.	-0,560

#### Faktor 4: Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus

Auf den Faktor ‚Antiökologischer Wirtschaftsliberalismus‘ laden besonders stark leistungsorientierte Einstellungen. So lädt die Ansicht Einkommensunterschiede seien wichtig am stärksten positiv, gefolgt von der Einstellung, Menschen die mehr leisten, dürften mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen. Auch finden sich bei positiver Faktorladung wirtschaftsliberale und wohlstandsorientierte Tendenzen: Das Vertrauen auf den freien Markt lädt stark positiv auf den Faktor, während die Notwendigkeit von strengeren politischen Vorgaben für die Wirtschaft leicht negativ lädt. Stark positiv lädt die Einschätzung die Bekämpfung des Klimawandels könne ohne Wohlstandsverzicht erfolgen, während die Forderung nach Wachstumsverzicht für die reichen Länder leicht negativ lädt. Des weiteren lassen sich antiökologische Einstellungen für einen positiven Faktorscore erkennen. Das Recht als Mensch die Natur umzugestalten, lädt stark positiv auf den Faktor, gefolgt von der Ansicht, Naturschutzorganisationen würden übertreiben. Negativ laden die Forderungen nach Tierrechten und die Sorge um Wälder. Zudem ist eine Abwehr von ökologischen Maßnahmen zu erkennen: Das Festhalten an fossilen Rohstoffen und die Ablehnung von Biogasanlagen laden beide leicht positiv. Weitere Variablen lassen sich bei positiver Faktorladung zu einer selbstzentrierten, leicht hedonistischen Einstellung zusammenfassen: positiv laden die vier Variablen im Beruf vorankommen, der eigene Beitrag sei zwecklos ohne die anderen, Politik sei bedeutungslos für das eigene Leben und man wolle lieber im Hier und Jetzt leben. Zu guter Letzt verweist eine positive Faktorladung darauf, dass schlechte Arbeitsbedingungen für Saisonarbeiter\*innen nicht als beschämend angesehen werden. Zusammenfassend lässt sich ein positiver Faktorscore vor allem als leistungsorientierte, wohlstandsorientierte und antiökologische Einstellungen beschreiben. Eine negative Faktorladung hingegen zeichnet sich insbesondere durch sozialwirtschaftliche und ökologische Einstellungen aus.

Tabelle 33: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 4

<b>Variablen</b>	<b>Komponente</b>
Große Einkommensunterschiede sind nötig, um gute Leistungen angemessen zu belohnen.	0,653
Wer mehr für den gesellschaftlichen Wohlstand leistet, sollte auch mehr Co2-Emissionen verursachen dürfen.	0,570
Ich vertraue auf die Kräfte des freien Marktes. Er wird dafür sorgen, dass sich verändert, was sich verändern muss.	0,568
Menschen haben das Recht, die Natur nach ihren Bedürfnissen umzugestalten.	0,556

Wir werden es schaffen, das Klimaproblem zu lösen, ohne unseren Wohlstand einzuschränken.	0,497
Ich finde, dass Naturschutzorganisationen mit ihren Bedenken oft stark übertreiben.	0,401
Ich möchte im Beruf vorankommen. Dafür bin ich auch bereit in meiner Freizeit zu arbeiten.	0,318
Es ist zwecklos, meinen Beitrag für die Umwelt zu leisten, solange andere sich nicht genauso verhalten.	0,302
Was in der Politik geschieht, ist für mein Leben bedeutungslos.	0,256
Wir sollten es nicht übertreiben damit, bewährte Rohstoffe wie Kohle, Öl und Beton immer und überall durch biobasierte Alternativen ersetzen zu wollen.	0,250
Von einer Biogasanlage in meiner Wohnumgebung würde ich mich gestört fühlen.	0,231
Ich handle im Hier und Jetzt und kümmere mich nicht besonders um die Zukunft.	0,219
Um den Klimawandel zu bewältigen, müssen die reichen Länder auf weiteres Wirtschaftswachstum verzichten.	-0,203
Der gegenwärtige Zustand unserer Wälder macht mir große Sorgen.	-0,207
Umweltprobleme lassen sich nur lösen, wenn die Politik der Wirtschaft strenge Vorgaben macht.	-0,237
Ich finde es beschämend, unter welchen Bedingungen ausländische Saisonarbeitskräfte in der deutschen Landwirtschaft arbeiten.	-0,261
Ich bin dafür, Tieren mehr Rechte einzuräumen.	-0,289

## Faktor 5: Prekaritätsbewusstsein

In positiver Ausprägung bedeutet dieser Faktor in erster Linie eine gesellschaftliche Abhängigkeit: Sowohl die Variable, dass Politik für das eigene Leben bedeutungslos sei, als auch eine geringe Selbstwirksamkeit laden recht stark auf den Faktor. Zudem bedeutet eine positive Ausprägung, dass beim Einkaufen nach den günstigsten Angeboten gesucht wird. Darüber hinaus lädt der Eindruck, sich immer mehr anstrengen zu müssen, um nicht sozial abzurutschen, mittelstark auf den Faktor. All dies lässt sich zu einem Prekaritätsbewusstsein bei positiver Ausprägung des Faktors zusammenfassen. Besonders hoch lädt auch der Wunsch, im Hier und Jetzt zu leben. Auch der Wunsch, Spaß haben zu wollen, spielt eine Rolle. Positiv ausgeprägt fasst der Faktor zudem Skepsis der Wissenschaft, Globalisierung und Medien gegenüber sowie Zustimmung dazu, dass diejenigen, die mehr leisten auch mehr Co2 ausstoßen dürfen. Mittel-

stark laden außerdem die Variablen zum Recht der Menschen auf Umgestaltung der Natur sowie der Forderung nach Wachstumsverzicht reicher Länder für den Klimaschutz auf den Faktor. Insgesamt bringt eine positive Ausprägung des Faktors das Gefühl zum Ausdruck, gesellschaftlich abgehängt zu sein und das eigene Leben nur teilweise unter Kontrolle zu haben.

Tabelle 34: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 5

Variablen	Komponente
Was in der Politik geschieht, ist für mein Leben bedeutungslos.	0,582
Ich handle im Hier und Jetzt und kümmere mich nicht besonders um die Zukunft.	0,548
Es ist zwecklos, meinen Beitrag für die Umwelt zu leisten, solange andere sich nicht genauso verhalten.	0,463
Beim Einkaufen suche ich immer nach den günstigsten Angeboten.	0,441
Ich habe den Eindruck, dass ich mich immer mehr anstrengen muss, um nicht sozial abzurutschen.	0,382
Menschen haben das Recht, die Natur nach ihren Bedürfnissen umzugestalten.	0,311
Wir vertrauen zu sehr der Wissenschaft und nicht genug unseren Gefühlen und dem Glauben.	0,277
Um den Klimawandel zu bewältigen, müssen die reichen Länder auf weiteres Wirtschaftswachstum verzichten.	0,269
Alles in allem schadet die Globalisierung den Menschen mehr als sie nützt.	0,262
Wer mehr für den gesellschaftlichen Wohlstand leistet, sollte auch mehr Co2-Emissionen verursachen dürfen.	0,259
Mir ist es wichtig, Spaß zu haben und die Freuden des Lebens zu genießen.	0,237
Radio, Fernsehen und Zeitungen verschweigen wichtige Tatsachen.	0,202
Ich finde, dass Naturschutzorganisationen mit ihren Bedenken oft stark übertreiben.	0,201

## Faktor 6: Karrierebewusster Hedonismus

Auf den Faktor ‚karrierebewusster Hedonismus‘ lädt in erster Linie die Wichtigkeit von Spaß und Reisen. Ein hoher Faktorwert lässt sich demzufolge als hedonistische Einstellung interpretieren. Die Forderung nach einem Verbot von Inlandsflügen lädt leicht negativ auf den Faktor, während die Assoziation von Autobesitz mit Freiheit positiv lädt. Zudem laden karrierebezogene Variablen wie der Wunsch, neue Ideen einzubringen, und der Wille, im Beruf voranzukommen, positiv auf den Faktor. Auch das Vertrauen in den freien Markt und der Zweifel an

der Bedeutung von Politik auf das eigene Leben laden leicht positiv auf den Faktor. Insgesamt lässt sich eine hohe positive Faktorladung als der Wunsch interpretieren, nicht eingeschränkt zu werden und sich – auch im Beruf – frei entfalten zu können.

*Tabelle 35: Rotierte Komponentenmatrix zu Faktor 6*

<b>Variablen</b>	<b>Komponente</b>
Mir ist es wichtig, Spaß zu haben und die Freuden des Lebens zu genießen.	0,617
Mir ist es sehr wichtig, zu reisen und andere Länder kennenzulernen.	0,593
Mir ist es wichtig, neue Ideen einzubringen und Impulse für mein gesellschaftliches Umfeld zu geben.	0,575
Ein eigenes Auto zu besitzen, bedeutet Freiheit.	0,451
Ich möchte im Beruf vorankommen. Dafür bin ich auch bereit in meiner Freizeit zu arbeiten.	0,445
Ich vertraue auf die Kräfte des freien Marktes. Er wird dafür sorgen, dass sich verändert, was sich verändern muss.	0,238
Was in der Politik geschieht, ist für mein Leben bedeutungslos.	0,203
Zum Klimaschutz sollten in Deutschland Inlandsflüge verboten werden.	-0,282

## Kategoriensystem für die Auswertung der offenen Frage des Zusatzfragebogens

Text der offenen Frage: „Welche weiteren Effekte [durch autofreie Innenstädte] halten Sie für sehr wahrscheinlich?“. Das Kategoriensystem ist so aufgebaut, dass Nennungen, die in den Untergruppen gezählt werden, auch in den jeweiligen übergeordneten Gruppen auftauchen. Beispielsweise würde „Erhöhung der Lebensqualität“ als jeweils eine Nennung in „1.1.5. Lebensqualität“, „1.1. Leben der Einzelnen“ und „1. Positiv“ eingehen.

Tabelle 36: Kategorienbezeichnungen und -beschreibungen für die Auswertung der offenen Frage im Zusatzfragebogen

Kategorien	Beschreibung
1. Positiv/Neutral/Negativ	"Positiv" und "Negativ" ist hier wertend zu verstehen. Im Sinne von: "Autofreie Innenstädte haben aller Wahrscheinlichkeit einen Einfluss auf ... und das ist positiv/negativ/neutral zu bewerten." Sobald eine Aussage nicht ganz klar zuzuordnen ist, wird sie der Kategorie "Neutral" zugeordnet.
1.1. Leben der Einzelnen	Das Leben der einzelnen Menschen wird konkret beeinflusst.
1.1.1. Gesundheit	Beeinflussung der (meist physischen) Gesundheit.
1.1.1.1. Stress	Es wird konkret psychischer Stress/Belastung genannt.
1.1.2. Verkehrssicherheit	Beinhaltet: Weniger Unfälle, höhere Sicherheit für Verkehrsteilnehmer:innen. (in positiver Ausprägung)
1.1.3. Fitness	Körperlich in Form. Oftmals von den Befragten konkret mit dem Begriff "Fitness" benannt. (in positiver Ausprägung)
1.1.4. Mobilität	Menschen können sich (in der autofreien Innenstadt) problemloser bewegen. (in positiver Ausprägung)
1.1.5. Lebensqualität	Konkret mit "Lebensqualität" benannt.
1.2. Soziales Miteinander	Weniger die einzelnen Menschen, sondern vielmehr die Interaktionen zwischen ihnen.
1.2.1. Begegnungen	Die Häufigkeit und/oder Qualität sozialer Interaktionen.
1.2.2. Kulturangebote	Oft konkret mit "Kultur(angebote)" genannt.
1.3. Lokale Wirtschaft	Die Ökonomie vor Ort in der Innenstadt, darunter fallen unter anderem Gastronomieangebote und Einzelhandel.

1.4. Räumliche Struktur	Beeinflussung des geographischen Raumes. Hier geht es weniger um die konkret erfassbaren Menschen, sondern vielmehr entweder um die Bevölkerung als abstrakte Einheit oder um die räumliche (Infra-)Struktur der Stadt/Umgebung.
1.4.1. Stadtstruktur	Beeinflussung der Stadt als räumliche Einheit.
1.4.1.1. Veränderung Anwohner:innenschaft	Beeinflussung/Veränderung der Bevölkerungsstruktur in der Innenstadt.
1.4.1.2. Verkehrswende	Beeinflussung/Veränderung der Verkehrsinfrastrukturen weg vom MIV und hin zu nachhaltigen, meist öffentlichen Verkehrsmitteln.
1.4.1.3. Attraktivität Innenstadt	Die Gestaltung der Innenstadt (bspw. mit Pflanzen, Stadtmöbeln); beinhaltet die Belebtheit der Innenstadt.
1.4.1.4. Flächengewinn	Die Einführung einer autofreien Innenstadt bewirkt einen Gewinn an zur Verfügung stehenden Flächen. (in positiver Ausprägung)
1.4.2. Außenbezirke / Region	Auswirkungen auf die Stadtbezirke außerhalb der Innenstadt und/oder auf die Region außerhalb der Stadt.
1.5. Natur und Umwelt	Auswirkungen auf die natürliche Umwelt.
1.5.1. Innerhalb der Stadt	Auswirkungen auf die natürliche Umwelt innerhalb der Stadtgrenzen.
1.5.2. Auch außerhalb	Auswirkungen auf die natürliche Umwelt sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadtgrenzen.
1.6. Sonstiges	Sonstige Effekte.
1.6.1. Geräuschpegel	Auswirkungen auf den in der (Innen-)Stadt herrschenden Geräuschpegel.

