

Hans-Joachim BÜRKNER und Wilfried HELLER, Göttingen

## **Zum Problem der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel in Jena und Göttingen — Ergebnisse einer vergleichenden Passantenbefragung**

### **1. Vergleichender Problemaufriß des innerstädtischen Verkehrs in den alten und neuen Bundesländern**

Seit dem Zerfall der ehemaligen DDR sowie besonders seit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten haben die Verkehrsprobleme in der neuen Bundesrepublik schnell einen breiten Raum in der öffentlichen Diskussion eingenommen. Die rasch zunehmende Motorisierung der Bevölkerung im Osten, aber auch Pkw-Rekordzulassungszahlen im Westen lassen Verkehrsplaner und Politiker bereits einen Verkehrskollaps in West und Ost prognostizieren. Dies gilt nicht nur für den Fernverkehr, dessen Probleme bislang noch am ehesten im Blickfeld der Verkehrsexperten lagen, sondern auch für den regionalen und innerstädtischen Verkehr.

Im Westen wurde bereits seit Anfang der 80er Jahre versucht, der Zunahme des Automobilverkehrs in den Innenstädten mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen sowie mit der verstärkten Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu begegnen. Jedoch gelang es nur mit Mühe, den kontinuierlichen Rückgang der Fahrgastzahlen der ohnehin schon schlecht ausgelasteten kommunalen Verkehrsmittel zumindest in einen Zustand der Stagnation zu verwandeln. Demgegenüber nahmen die Kfz-Zulassungszahlen sowie die innerstädtischen Verkehrsdichten durch den motorisierten Individualverkehr stetig zu.

Im Osten stellt sich das Problem deutlich anders dar. Der bislang zwar schlecht ausgestattete, aber — mangels Alternativen — häufig gut ausgelastete Öffentliche Personennahverkehr droht hier aufgrund eines rapiden Fahrgastschwunds in die Krise zu geraten. Die Überführung der ehemals staatlichen Verkehrsträger in die Obhut von Kommunen und regionalen Verkehrsverbänden stellt letztere vor erhebliche Probleme: Mangelnde finanzielle Ressourcen verhindern hier gezielte Investitionen in die Modernisierung bzw. den Ausbau der zum Teil völlig überalterten Nahverkehrssysteme. In der Folge kommt es häufig zu Angebotsminderungen und Attraktivitätsverlust der Öffentlichen Verkehrsmittel.

## 2. Aufgabenstellung, Auswahl der Untersuchungsbeispiele und Untersuchungsmethode

Die Gründe für die genannten Entwicklungen wurden in der geographischen Literatur bislang überwiegend in strukturellen Faktoren gesucht. Regionale demographische Strukturveränderungen, Veränderungen der regionalen Arbeitsmarktsituation sowie die wachsende private Motorisierung wurden beispielsweise für westdeutsche Städte als wichtigste Gründe des Fahrgastrückgangs im ÖPNV identifiziert (s. DEITERS 1984, 11). Auch für die Städte Ostdeutschlands lassen sich ähnliche Faktoren — allerdings mit deutlichen graduellen Unterschieden — postulieren. Hier stehen die regionalen Arbeitsmarktbedingungen, vor allem die stark ansteigende Arbeitslosigkeit, sowie das im Vergleich zum Westen stärkere Wachstum der individuellen Motorisierung im Vordergrund.

Jedoch kann man mit diesen (ad hoc-)Erklärungen die Fluktuationen (im Westen) oder gar den starken Rückgang der Benutzerzahlen (im Osten) nicht ausreichend erfassen. Zumindest von planerischer oder verkehrspolitischer Expertenseite aus wird zum Beispiel auch die Frage nach dem Image des ÖPNV bei der Bevölkerung sowie seiner möglichen Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten der Bevölkerung aufgeworfen (vgl. GALLANDER u. MELZER 1990). In dieser Arbeit soll deshalb der innerstädtische Verkehr vor allem aus der Sicht von Individualfaktoren dargestellt werden. So soll gefragt werden: 1. nach dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der Bevölkerung im Öffentlichen Personennahverkehr, 2. nach der Akzeptanz des ÖPNV durch die Bevölkerung, 3. nach den individuellen Bewertungen und Motiven der Benutzer. Vor allem in den neuen Bundesländern spielt das (zunehmend negative) Image des ÖPNV in der Bevölkerung eine wichtige Rolle für den Fahrgastschwund. Hinzu kommt ein Wandel der Wert- und Konsumorientierungen: Der „neue“ Individualismus sowie die gewonnene (Bewegungs-)Freiheit der Bevölkerung äußern sich hier vor allem in der individuellen Verkehrsmobilität, das heißt in Form des Besitzes und der Nutzung von Automobilen, und zwar nicht nur in der Freizeit, sondern auch in hohem Maße im innerstädtischen Berufs- und Einkaufsverkehr.

Im folgenden werden die empirischen Ergebnisse eines Vergleichs von zwei Städten ähnlicher Größenordnung in Ost und West vorgestellt. Ziel der Untersuchung ist es, Erkenntnisse zu gewinnen über:

1. mögliche Unterschiede in der Akzeptanz des ÖPNV,
2. Unterschiede in den Einstellungen der Bevölkerung zum ÖPNV sowie zu kommunalen Verkehrsproblemen,
3. unterschiedliche Nachfrage- und Bedarfsstrukturen potentieller ÖPNV-Benutzer.

Darüber hinaus soll es auch darum gehen, aus den Untersuchungsergebnissen Vorschläge für Problemlösungsmaßnahmen abzuleiten.

Als Vergleichsstädte wurden Jena und Göttingen ausgewählt. Beide Städte ähneln sich nicht nur hinsichtlich demographischer Strukturen, sondern auch im Hinblick auf die verkehrstopographische Lage (Tallage mit radialem öffentlichen Verkehrsnetz). Dennoch weisen sie jeweils spezifische Verkehrsprobleme

auf, die nicht ausschließlich auf strukturelle Gegebenheiten zurückzuführen sind.

Die empirischen Daten wurden anhand von Passantenbefragungen gewonnen, die im Mai 1991 von Studenten des Geographischen Instituts der Universität Göttingen in Göttingen und Jena durchgeführt wurden. Es wurden jeweils 300 Passanten innerhalb eines Werktages (von 8.00—19.00 Uhr) in den Innenstädten sowie an ausgewählten Standorten außerhalb von diesen, jedoch innerhalb der Stadtgebiete befragt. Die Auswahl der Befragten erfolgte als geschichtete Zufallsauswahl anhand der Merkmale „Geschlecht“ und „Alter“.

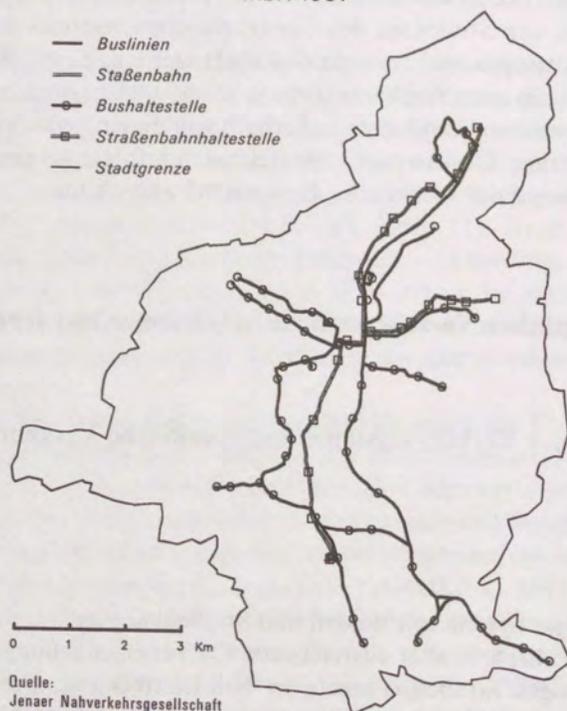
### 3. Die öffentlichen Verkehrssysteme in Göttingen und Jena

#### 3.1 Struktur der Verkehrssysteme und spezifische Verkehrsprobleme

##### 3.1.1 Jena

- zweigliedriges System mit Bussen und Straßenbahnen
- veralteter Fuhrpark, aber ausreichende Flächenerschließung
- korridorartiges Straßenbahnnetz in N-S-Erstreckung; Ost-West-Verbindungen werden überwiegend durch Buslinien hergestellt (s. Abb. 1); da zirka 45 Prozent der Stadtbevölkerung in zwei Wohnsiedlungen an der südwestlichen bzw. südlichen Peripherie konzentriert leben, entfallen aufwendige, weitverzweigte Liniensysteme; andererseits stellt die starke räumliche Konzentration der Bevölkerung hohe Anforderungen an die Transportkapazitäten und die Taktzeitenplanung; tagsüber an den Hauptlinien zum Teil extrem kurze Taktzeiten (6—12 Minuten)
- starke Konkurrenz für den ÖPNV durch Motorisierung der Bevölkerung (von 1989 bis 1990 Verdoppelung der Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge)
- völlige Überlastung des innerstädtischen Straßenverkehrs durch hohes Kfz-Aufkommen und tägliche Staus (auch außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten); dadurch auch Behinderung des Bus- und Straßenbahnverkehrs
- Gefahr von voreiligen und überhöhten Investitionen in den individuellen Automobilverkehr (z. B. Forderungen von Bürgerinitiativen nach Einrichtung von Parkplätzen in Wohngebieten sowie Parkhäusern in der Innenstadt/am Innenstadtrand; Forderungen nach Ausbau der Ausfallstraßen etc.; s. dazu auch TOPP 1991a); hier könnten — ähnlich wie in den 50er und 60er Jahren im Westen — bauliche Strukturen geschaffen werden, die kaum umkehrbar sind und zudem immer neue „Spiralen der Überlastung“ (MONHEIM u. MONHEIM-DANDORFER 1990) im Automobilverkehr produzieren
- Forderungen nach Mäßigung beim Straßenbau (von den Grünen/Bündnis 90 erhoben) bislang kaum durchsetzbar, da die Bevölkerung alle Versuche

Abb. 1: ÖPNV Jena  
Liniennetz der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft  
mbH 1991



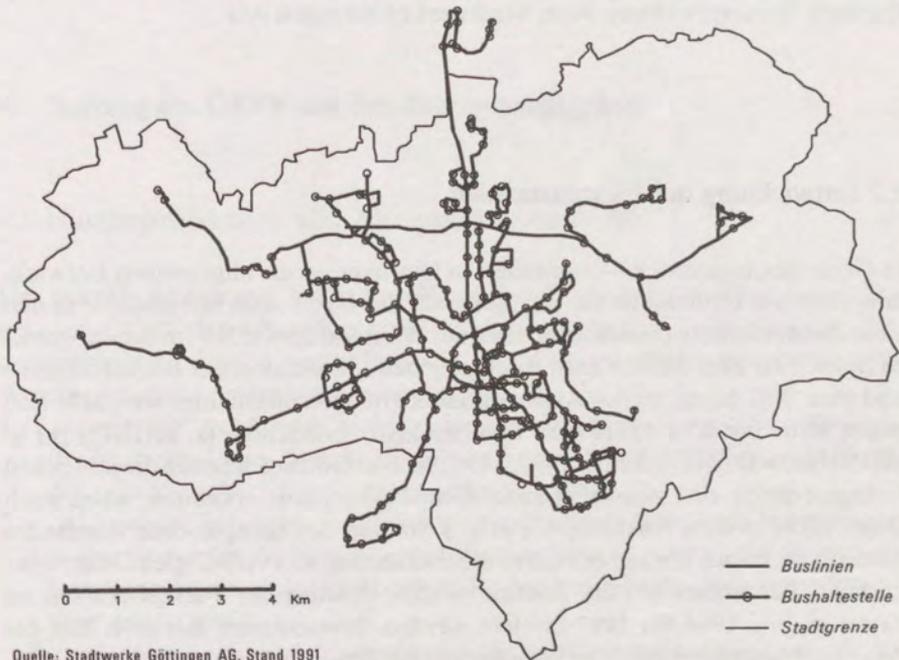
- von Kommunen und Verkehrsplanern, steuernd und beschränkend in den Straßenverkehr einzugreifen, als Ausdruck bzw. Fortbestehen der autoritären Planungsmentalität der sozialistischen Vergangenheit begreift
- ÖPNV wird ebenfalls als Bestandteil des überkommenen Zwangssystems (Versorgungsstaat!) angesehen und — mangels individueller Alternativen — eher als notwendiges Übel denn als wirklich attraktive Option verstanden.

### 3.1.2 Göttingen

- radiales Busverkehrsnetz ohne nennenswerte Querverbindungen zwischen den Stadtteilen an der Peripherie; da bei jeder Fahrt von einem Stadtteil in einen anderen zunächst die City angefahren werden und umgestiegen werden muß, ergeben sich zum Teil unangemessen lange Fahrtzeiten (s. Abb. 2)
- im Vergleich zu Jena dichtes Haltestellennetz (s. Tab. 1), aber unzureichende Taktzeiten
- laufend modernisierter und zum Teil aufwendig ausgestatteter Fuhrpark
- hohe Fahrpreise, unflexible Preisgestaltung (z. B. Einheitsfahrpreis unabhängig von der Streckenlänge)

- Straßenverkehr: zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich und in Wohngebieten (insbesondere Einführung von isolierten Tempo-30-Zonen; hohe Parkgebühren in der Innenstadt; günstigere Ampelschaltzeiten und Fahrstreifen für den Busverkehr sollen dazu dienen, den fließenden Kfz-Verkehr in diesen Gebieten zu reduzieren und — als Nebeneffekt — durch verlängerte Fahrtzeiten die Pkw-Nutzung unattraktiver zu machen); als Folge der Grenzöffnung starker Anstieg des Einkaufsverkehrs per Pkw, der auch den ÖPNV beeinträchtigt; gezielte Maßnahmen zur Dämpfung des innerstädtischen Verkehrs, insbesondere des Zielverkehrs in die City, sind gegenwärtig kaum realisiert; lediglich Park-and-Ride-Angebote an Samstagen (dezentrale Parkplätze mit kostenlosem Buspendeldienst in die Innenstadt) ohne größere Resonanz.

Abb. 2: **ÖPNV Göttingen**  
Liniennetz der Stadtwerke Göttingen AG 1991



Quelle: Stadtwerke Göttingen AG, Stand 1991

Tab. 1: Ausgewählte Merkmale der öffentlichen Verkehrssysteme in Jena und Göttingen 1990

Merkmal	Jena		Göttingen
	Bus	Straßenbahn	Bus
Anzahl der Linien	15	4	26
Linienlänge (km)	110,9	22,6	226,0
Anzahl der Fahrzeuge	89	81	98
Anzahl der Haltestellen	141	42	485
mittlere Fahrleistung pro Wagen (Nutz-km)	36 114	32 656	48 816
beförderte Personen abs. beförderte Personen pro Tag	24 866 877 68 128	14 875 504 40 755	15 357 000 42 074
beförderte Personen pro Wagenkilometer	7,7	5,6	3,2

Quellen: Stadtverwaltung Jena, Stadtwerke Göttingen AG

### 3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen

In Göttingen lassen sich — zumindest in Umrissen — die allgemeinen Entwicklungstrends erkennen, die für die Mehrzahl der Groß- und Mittelstädte in den alten Bundesländern charakteristisch sind. Während der ÖPNV im Bundesgebiet zu Beginn der 80er Jahre durch Rückgang bzw. Stagnation der Benutzerzahlen und zum Teil durch starke Auslastungsdefizite gekennzeichnet war, läßt sich gegen Mitte der 80er Jahre eine Trendumkehr beobachten (s. MONHEIM u. MONHEIM-DANDORFER 1990, 143). Auch in Göttingen lassen die jährlichen Fahrgastzahlen eine zeitweilig zunehmende Akzeptanz erkennen, wenn auch längst nicht in dem Ausmaß, wie es aus Städten des europäischen Auslandes bekannt ist. Immerhin konnte durch die Einführung von verbilligten Dauerfahrkarten („Bürgerkarten“) ein kontinuierlicher Anstieg der Fahrgastzahlen im Zeitraum von 1984 bis 1987 erreicht werden. Investitionen mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung sowie ein allmählicher Bewußtseinswandel der Bevölkerung (Busfahren als Beitrag zum Umweltschutz) haben somit zumindest den anfänglichen Fahrgastrückgang wettmachen können. Seit 1987 stagnieren die Fahrgastzahlen jedoch wieder auf dem Niveau der frühen 80er Jahre. Dies ist umso erstaunlicher, als das Liniennetz in der Zwischenzeit etwas erweitert und in Teilbereichen eine verbesserte Imagepflege durch den Verkehrsträger betrieben wurde.

In Jena hat sich eine andersartige Entwicklung vollzogen. Der Auslastungsgrad der öffentlichen Verkehrsmittel war in der Vergangenheit wesentlich größer als in westlichen Städten. Noch im Jahre 1990 wurden beispielsweise im Busverkehr durchschnittlich 7,7 Personen pro Wagenkilometer befördert; die entsprechende Kennziffer weist für Göttingen lediglich den Wert von 3,2 auf (s. Tab. 1).

Dennoch ist in Jena ein rapider Rückgang des Fahrgastaufkommens seit 1989 zu verzeichnen. Strukturelle Faktoren (Arbeitslosigkeit), aber auch dramatische Verhaltensänderungen der Bevölkerung zugunsten des individuellen Automobilverkehrs sind für diese Entwicklung verantwortlich. Es ist allerdings fraglich, ob es sich dabei tatsächlich um die Folgen eines kollektiven Einstellungswandels handelt. Aus sozialpsychologischer Sicht spricht vieles dafür, daß das Konsumverhalten der Bevölkerung in den neuen Bundesländern lediglich solche Verhaltensorientierungen bzw. Einstellungen sichtbar werden läßt, die vor der sogenannten Wende auch schon existierten, aber unterdrückt wurden (s. dazu MAAZ 1990).

Für die Verkehrsplaner in Jena stellt sich daher gar nicht mehr die Frage, wie beispielsweise durch eine Attraktivitätssteigerung zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Hier geht es nur noch darum, die massenhafte Abwanderung von Benutzern wenn schon nicht aufzuhalten, dann wenigstens abzuschwächen.

#### 4. Nutzung des ÖPNV und ihre Bestimmungsgründe

##### 4.1 Nutzungsverhalten und Akzeptanzunterschiede

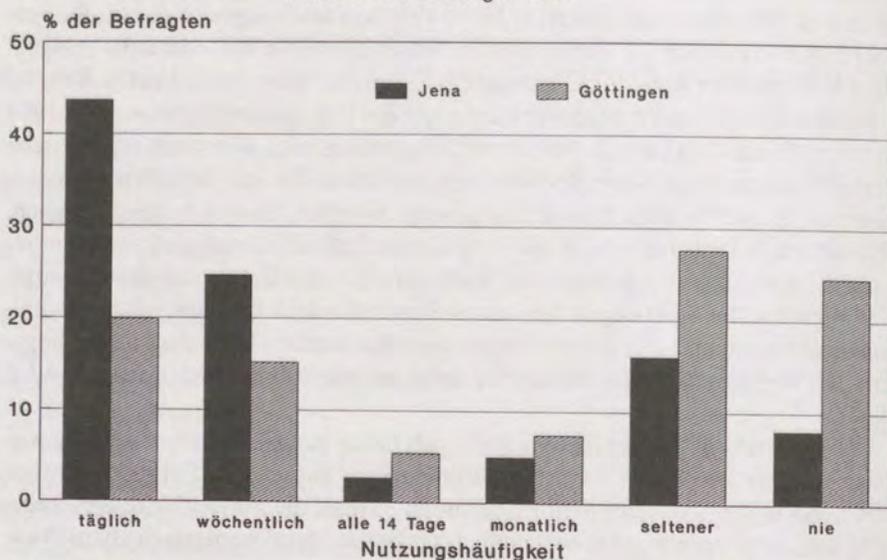
Der Begriff „Akzeptanz“ hat in der öffentlichen Diskussion im Zusammenhang mit dem ÖPNV den Charakter einer Leerformel erhalten. Versucht man, eine operationale Definition dieses Begriffes zu geben, so müssen zumindest zwei Aspekte voneinander unterschieden werden:

1. „Akzeptanz“ bezeichnet zunächst das Nutzungsverhalten der Bevölkerung, das heißt den Grad, zu dem öffentliche Verkehrsmittel tatsächlich in Form des sichtbaren Verhaltens „angenommen“ werden.
2. „Akzeptanz“ beinhaltet zusätzlich eine individuelle Einstellungskomponente (im Sinne der Ablehnung oder Zustimmung zu etwas), die in unserer Erhebung annäherungsweise mit Hilfe des Konstrukts „Nutzungsmotivation“ erfaßt wurde.

Betrachtet man zunächst die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, so ergibt sich — wie zu erwarten — für die beiden Vergleichsstädte ein recht unterschiedliches Bild (s. Abb. 3).

Während fast die Hälfte aller Befragten in Jena angab, täglich ein öffentliches Verkehrsmittel (Bus oder Straßenbahn) zu benutzen, beträgt der entsprechende Anteil der Göttinger lediglich 20 Prozent. Umgekehrt liegt der Anteil derjenigen, die selten oder nie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fahren, mit 52 Prozent

Abb. 3: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel  
in Jena und Göttingen 1991



Quelle: eigene Erhebungen n=300 (Jena), n=297 (Göttingen)

mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der Jenaer (24%). Die Befragungsergebnisse spiegeln somit den wesentlich höheren Auslastungsgrad im ÖPNV der Stadt Jena wider.

Die Nutzungsmotivation wurde anhand der Frage nach der subjektiven Zu- bzw. Abneigung in bezug auf die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erhoben. Die Ergebnisse lassen in Jena trotz des hohen Nutzungsgrades eine allgemein schlechtere Akzeptanz des ÖPNV als in Göttingen erkennen<sup>1</sup>.

Der hohe Nutzungsgrad in Jena kann möglicherweise weniger auf freiwillige individuelle Entscheidungen für die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels als vielmehr auf die bislang (noch) geringe Verfügbarkeit von Alternativen zurückgeführt werden. Während der Interviews gab eine große Anzahl von Befragten ihrer Ansicht Ausdruck, daß sie in der Vergangenheit öffentliche Verkehrsmittel nur genutzt hätten, „weil es nichts anderes gab“.

Allgemein nimmt jedoch die Akzeptanz mit der Häufigkeit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu, und zwar in Jena ebenso wie in Göttingen. Signifikante Zusammenhänge zwischen den Variablen „Nutzungshäufigkeit“ und „Nutzungsmotivation“ konnten sowohl für Jena als auch für Göttingen gefunden werden. Die berechneten Spearman-Rangkorrelationskoeffizienten betragen .29 für Jena und .36 für Göttingen. Eine geringe Kenntnis des Verkehrsmittels und seiner spezifischen Vorteile geht allgemein mit der Bildung und Verfestigung von Vorurteilen einher. Umgekehrt nehmen Benutzer öffentliche Verkehrsmittel um so eher an, je häufiger sie sie benutzen und je näher sie mit Fahrplänen, Umsteigemöglichkeiten usw. vertraut sind (s. MONHEIM u. MONHEIM-DANDORFER 1990, 348).

## 4.2 Probleme der Verkehrsmittelwahl

Kennzeichnend für die Nutzung bzw. Nicht-Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Bestehen einer individuellen Entscheidungssituation zwischen dem ÖPNV und alternativen Verkehrsmitteln, hauptsächlich dem privaten Pkw. Insbesondere die Entscheidung zwischen Kfz und ÖPNV muß dann gefällt werden, wenn die Betroffenen ein Automobil zur Verfügung haben.

Nicht nur der Besitz, sondern bereits die bloße Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsmitteln (im Haushalt, in der Nachbarschaft) spielt somit eine Rolle für die unterschiedlichen Nutzungsorientierungen. Hinsichtlich der verfügbaren Verkehrsmittel ergeben sich zunächst keine gravierenden Unterschiede zwischen den Jenaer und den Göttinger Befragten. Am häufigsten stand beiden Gruppen jeweils ein Fahrrad zur Verfügung, knapp gefolgt von einem oder mehreren Pkw.

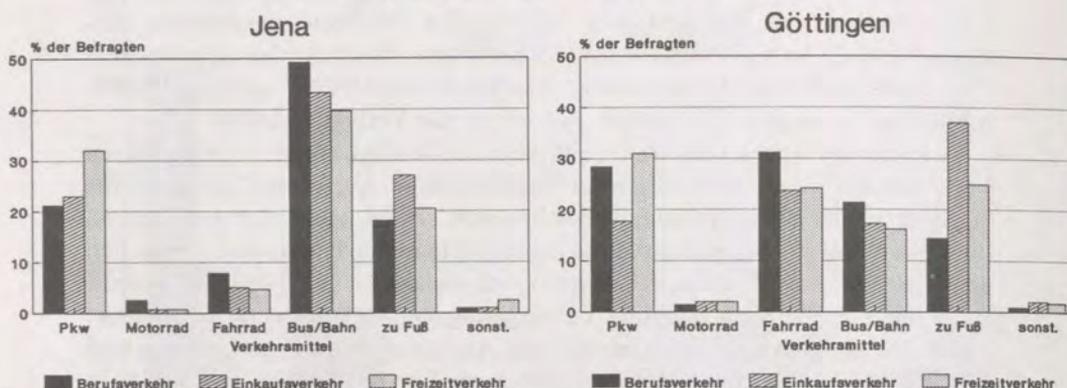
Die fast gleich hohe Verfügbarkeit von Automobilen in Jena (58,3 %) und Göttingen (63,7 %) mag auf den ersten Blick insofern überraschen, als bislang in der öffentlichen Diskussion von einem wesentlich geringeren Motorisierungsgrad in ostdeutschen Städten ausgegangen wurde. Offensichtlich haben nun zumindest die Jenaer deutlich aufgeholt: Die Ergebnisse einer repräsentativen Verkehrsbefragung, die im Sommer 1991 vom Institut für Stadtbauwesen und Verkehr der Technischen Universität Dresden durchgeführt wurde, zeigen, daß 63,5 Prozent der Haushalte in Jena über mindestens einen Pkw verfügen (INSTITUT FÜR STADTBAUWESEN UND VERKEHR 1990, Tab. 2.2). Auf jeden zugelassenen Pkw entfielen am 30. 4. 1991 in Jena durchschnittlich 3,0 Einwohner; der entsprechende Quotient für Göttingen weicht mit 2,7 Einwohner pro Pkw nur noch geringfügig davon ab (eigene Berechnungen nach Angaben der Stadtverwaltung Jena sowie der Stadt Göttingen).

Hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ergeben sich jedoch deutliche Unterschiede. In Jena steht die Wahl von öffentlichen Verkehrsmitteln bei allen drei Verkehrsarten an erster Stelle; besondere Bedeutung besitzt der ÖPNV dabei im Berufs- und Ausbildungsverkehr (s. Abb. 4). Auf die Frage, welches Verkehrsmittel im Berufsverkehr (d. h. auf dem Weg zum Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte) regelmäßig am häufigsten benutzt werde, gab die Hälfte der befragten Berufstätigen und Schüler/Studenten/Auszubildenden in Jena ein öffentliches Verkehrsmittel an; bei den Göttinger Befragten waren nur zirka 20 Prozent auf den ÖPNV fixiert. Umgekehrt war der Anteil der Göttinger, die im Berufsverkehr regelmäßig ein eigenes Kfz benutzten, deutlich höher als derjenige der Jenaer (28 % gegenüber 21 %).

Geringere Unterschiede hinsichtlich der Nutzung von Automobilen in Jena und Göttingen bestanden im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Besonders in der Freizeit hat der Pkw für die Befragten beider Städte einen hohen Stellenwert: Etwa 20 Prozent der Befragten wählten hier den Pkw als Transportmittel. Dieser Befund deutet auf eine tendenzielle Angleichung des Verkehrsverhaltens zwischen Ost und West hin, die in Verkehrsarten mit dem jeweils höchsten Grad der individuellen Wahlfreiheit (hier: dem Freizeitverkehr) am ehesten zum Ausdruck kommt.

Abb. 4:

## Überwiegend benutzte Verkehrsmittel in Jena und Göttingen 1991 differenziert nach Verkehrsarten



Quelle: eigene Erhebungen n=300 (Jena), n=300 (Göttingen)

Das Fahrrad spielte für die Göttinger im Berufsverkehr insgesamt gesehen die wichtigste Rolle (31%). Auch der Einkaufs- und Freizeitverkehr wird jeweils von einem Viertel der Befragten mit dem Fahrrad absolviert. Dagegen besitzt das Fahrrad in Jena bei allen Verkehrsarten lediglich eine marginale Bedeutung. Hierfür dürften wohl kaum sozialstrukturelle Unterschiede ausschlaggebend sein. Die traditionellen Fahrradnutzerguppen (Schüler, Studenten u. a.) gibt es schließlich in beträchtlichen Anzahlen auch in Jena. Auch die Verfügbarkeit von Fahrrädern ist für die Jenaer fast ebenso gut wie für die Göttinger. Der Hauptgrund für die Bedeutungslosigkeit des Fahrrads in Jena liegt vielmehr in dem eklatanten Mangel an Fahrradwegen sowie an für Radfahrer gefahrlos befahrbaren Straßen. In Jena existiert bislang lediglich ein Radweg, der innerhalb der Saaleaue in einem Erholungsgebiet verläuft(!). Radfahrer kamen in der Vorstellungswelt der sozialistischen Verkehrsplaner der Vergangenheit offenbar kaum vor. Es kann davon ausgegangen werden, daß sich eine nicht geringe Anzahl von potentiellen Radlern bislang in der Gruppe der Jenaer ÖPNV-Benutzer „versteckt“ hat. Jüngere verkehrspolitische Initiativen in Jena zugunsten des Fahrrads lassen vermuten, daß in naher Zukunft ein Teil der bisherigen ÖPNV-Benutzer dauerhaft auf das Fahrrad umsteigen wird.

In der täglichen Nutzungspraxis fällt die Entscheidung jedoch weniger zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad als vielmehr zwischen dem ÖPNV und dem Automobil. Dies liegt zum einen an der imagemäßigen Nähe des Fahrrades zum ÖPNV, zum anderen aber auch an den häufig eingefahrenen Nutzungsgewohnheiten. Wer auf kurzen bis mittleren Strecken (bis ca. 5 km) regelmäßig das Fahrrad und seine Vorteile (zeitliche und räumliche Bewegungsflexibilität) zu nutzen weiß, wird den ÖPNV nicht so leicht als Alternative (allenfalls als Ergänzung) zum Fahrrad begreifen. Je nach überwiegender Verkehrsmittel-Orientierung lassen sich drei potentielle Benutzergruppen identifizieren. Es handelt sich dabei 1. um ausschließlich auf öffentliche Verkehrsmittel hin Orientierte (ÖPNV-Orientierte), 2. um Pkw-Orientierte (mit Zugang zu einem Pkw und seltener oder

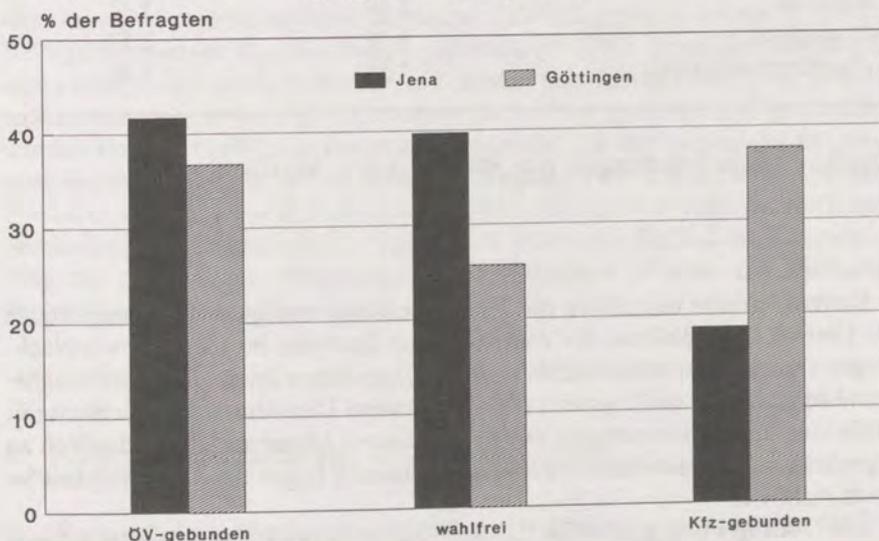
keiner Nutzung von Verkehrsmitteln) sowie 3. um nicht eindeutig orientierte, aber grundsätzlich wahlfreie Personen (Zugang zu einem Pkw und regelmäßige Nutzung des ÖPNV). Die zuletzt genannte Gruppe der Wahlfreien stellte bislang die wichtigste Zielgruppe der ÖPNV-bezogenen Verkehrspolitik dar, da man annahm, daß sie am ehesten zu Verhaltensänderungen zugunsten des ÖPNV in der Lage sei.

Stellt man die jeweiligen Nutzergruppen für die Vergleichsstädte einander gegenüber, so ergibt sich für Jena eine deutlich höhere Anzahl von grundsätzlich wahlfreien Individuen (Abb. 5). Hieraus läßt sich ein höheres Potential an langfristig sicheren ÖPNV-Benutzern Jena ableiten, vorausgesetzt, die öffentlichen Verkehrsträger sind in der Lage, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern oder zumindest die gravierendsten Mängel des öffentlichen Verkehrssystems zu beseitigen.

Die Chancen für den Erfolg derartiger Maßnahmen sind derzeit eher skeptisch zu beurteilen. Auf die Frage, ob sie öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zum Jahr 1988 (vor der sogenannten Wende) seltener oder häufiger nutzten, äußerten sich mehr Jenaer als Göttinger Befragte negativ. Zirka 37 Prozent der Jenaer fuhren seltener mit Bus oder Bahn, und zwar unabhängig von individuellen Strukturmerkmalen und ihren Veränderungen. So steht zum Beispiel die Arbeitslosigkeit oder Berufstätigkeit der Befragten in keinem statistisch signifikanten Zusammenhang mit der Veränderung ihres Nutzungsverhaltens.

Unter der Voraussetzung, daß sich derartige Trends in der Zukunft weiter fortsetzen, besteht somit kein Anlaß zu übertriebenen Hoffnungen für die Entwicklung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Jena.

Abb. 5: Verkehrsmittel-Gebundenheit in Jena und Göttingen 1991



Quelle: eigene Erhebungen n=300 (Jena), n=300 (Göttingen)

## 5. Einstellungen zu ausgewählten Aspekten des ÖPNV

Die Akzeptanz, das heißt sowohl der Grad der tatsächlichen Inanspruchnahme als auch die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehrsangebot hängen eng mit dem Image des öffentlichen Verkehrssystems im Bewußtsein der Bevölkerung zusammen. Da eine umfassende Imageanalyse aufgrund des begrenzten Untersuchungsrahmens nicht möglich war, wurden Einstellungen zu Einzelaspekten des öffentlichen Verkehrssystems erhoben. Gefragt wurde nach der Beurteilung ausgewählter Merkmale des ÖPNV durch die tatsächlichen bzw. potentiellen Benutzer anhand einer fünfstufigen „Noten“-Skala (von 1 = sehr gut bis 5 = mangelhaft). Tabelle 2 gibt die jeweiligen arithmetischen Mittel wieder.

Merkmale des Liniennetzes (Erreichbarkeit der Haltestellen, Umsteigemöglichkeiten) wurden in beiden Städten etwa gleich gut beurteilt und gaben insgesamt wenig Anlaß zu Beanstandungen. Dagegen haperte es nach Ansicht der Befragten in Jena schon deutlicher mit der Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit der Verkehrsmittel als in Göttingen.

Tab. 2: Beurteilung ausgewählter Merkmale des ÖPNV in Jena und Göttingen 1991 (arithmetische Mittel)

Merkmale	Jena	Göttingen
Ausstattung der Fahrzeuge	3.62	2.29
Zuverlässigkeit	2.57	2.06
Erreichbarkeit der Haltestellen	2.21	2.02
Umsteigemöglichkeiten	2.35	2.30
Fahrpreise	2.48	3.32
Schnelligkeit	2.76	2.57
Umweltverträglichkeit	3.51	2.10

Quelle: eigene Erhebungen; n = 300 (Jena), n = 300 (Göttingen)

Extrem schlecht beurteilten die Jenaer die Ausstattung der Fahrzeuge sowie die Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel. Letzteres bezieht sich, wie Nachfragen ergaben, fast ausschließlich auf die eingesetzten Busse. Der Fahrzeugbestand ist in der Tat stark veraltet und scheint seine Umweltunverträglichkeit mit Hilfe von lauten Motoren und weithin sichtbaren Dieselrußfahnen deutlich zu signalisieren. Schadstoffmeßergebnisse bei Bussen liegen der Öffentlichkeit jedoch nicht vor.

Die Göttinger dagegen haben ihre Lektion in Sachen Umwelt bereits gelernt. Dank einschlägiger Werbekampagnen weiß man hier genau, wie sauber die

Stadtbusse sind und verteilt bereitwillig gute Noten. Auch die fehlenden Diesel-Abgasrußfilter für Bus-Dieselmotoren können das positive Bild nicht trüben. Den verbalen Äußerungen der Göttinger steht jedoch ein extrem gegenteiliges Nutzungsverhalten gegenüber (s. oben Abb. 3). Einstellung zur Umwelt und Verhalten im Verkehr klaffen weit auseinander und können offensichtlich auch durch imageverbessernde Anbieterstrategien in Sachen Umwelt kaum miteinander in Einklang gebracht werden (vgl. dazu STUDIENGESELLSCHAFT 1990).

Mit großer (statistischer und argumentativer) Wahrscheinlichkeit hängt der geringe Nutzungsgrad in Göttingen jedoch auch mit den als zu hoch empfundenen Fahrpreisen zusammen, die als negativer Image-Faktor für die schlechtesten Noten bei den Befragten sorgten. An dieser Reaktion der Befragten wird sowohl die verfehlte Tarifpolitik als auch ein stark vernachlässigter Imageaspekt im ÖPNV westdeutscher Städte deutlich sichtbar: Dem Rückgang bzw. der Stagnation der Fahrgastzahlen und den von ihnen verursachten Finanzdefiziten begegnete man bislang nicht mit attraktiveren Angeboten, sondern mit Fahrpreiserhöhungen, die eher Abschreckungscharakter haben (APEL 1984; MONHEIM 1986; MONHEIM u. MONHEIM-DANDORFER 1990). Im Falle Göttingens bleibt diese Wirkung der Tarifpolitik auf die potentiellen Benutzer auch dann bestehen, wenn die Fahrpreise aus der Perspektive der Verkehrsträger bzw. -planer im Vergleich zu anderen Großstädten als niedrig erscheinen. Mit anderen Worten: Die von der Verkehrspolitik betroffenen Individuen nehmen Defizite im ÖPNV in einer Weise wahr, die außerhalb des Erfahrungsbereichs der Planer liegt, die in ihren Problemdefinitionen auf strukturelle und verfahrenstechnische Aspekte des Verkehrsangebots fixiert bleiben.

Insgesamt gesehen wird das ÖPNV-Angebot von den Jenaern schlechter beurteilt als von den Göttingern. Nicht nur der gegenwärtige Zustand, sondern auch die Veränderung des Angebots in den Jahren 1988 bis 1991 wird von ihnen eindeutig negativer gesehen: Lediglich 15 Prozent der Befragten in Jena waren davon überzeugt, daß der Zustand des öffentlichen Verkehrssystems sich seit dem Jahr 1988 verbessert habe (Göttingen: 23 %); dagegen sprach ein Drittel der Befragten von einer Verschlechterung (Göttingen: 19 %). Diese Einschätzung ist umso bemerkenswerter, als in diesem Zeitraum keine nennenswerten Angebotsreduzierungen oder sonstige Veränderungen im Verkehrssystem vorgenommen worden sind. Es muß daher von einer verstärkten Sensibilisierung der Bevölkerung in Jena für Probleme und Mängel ausgegangen werden, die unter Umständen bereits seit längerer Zeit bestehen. Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, daß bereits früher wahrgenommene Mängel erst unter dem Einfluß der Liberalisierung des Denkens und Handelns für den Einzelnen zu einer **artikulierbaren** Problemwahrnehmung geworden sind.

## 6. Nachfragestrukturen und Veränderungsbedarf

Der Eindruck der veränderten oder geschärften Problemwahrnehmung der Bevölkerung in Jena verstärkt sich, wenn man die Nachfragestrukturen in Jena und

Göttingen miteinander vergleicht. Auf die Frage, welche Maßnahmen ergriffen werden müßten, um das kommunale ÖPNV-Angebot zu verbessern, reagierten die Jenaer mit einer durchweg höheren Anzahl von Nennungen als die Göttinger. An erster Stelle stand für die Jenaer die Anschaffung von behindertengerechten und umweltfreundlicheren Fahrzeugen sowie allgemein eine komfortablere Ausstattung der Fahrzeuge.

Tab. 3: Erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Jena und Göttingen (nach Meinung der Befragten 1991)\*

Maßnahmen	Jena			Göttingen		
	Rang abs.		%	Rang abs.		%
umweltfreundlichere Fahrzeuge	1	238	79,3	4	153	51,0
behindertengerechte Fahrzeuge	2	211	70,3	3	158	52,1
bessere/komfortablere Ausstattung	3	198	66,0	10	50	16,7
mehr Park+Ride-Angebote	4	185	61,7	5	151	50,3
bessere Erschließung von Randzonen	5	151	50,3	2	163	54,3
kürzere Taktzeiten	6	147	49,0	7	110	36,7
Ausweitung des Liniennetzes	7	134	44,7	6	148	49,3
Fahrpreissenkungen	8	122	40,7	1	217	72,3
Fahrpläne besser einhalten	9	101	33,7	11	42	14,0
mehr Haltestellen	10	61	20,3	8	60	20,0
Sonstiges	11	38	12,7	9	59	19,7
keine Veränderungen erforderlich	12	4	1,3	12	16	5,3

\*Mehrfachantworten; die Prozentwerte beziehen sich auf die Anzahl der Nennungen (abs.)

Die Göttinger hielten dagegen Fahrpreissenkungen für vordringlich. Ebenso wurde eine bessere Erschließung der Randzonen durch veränderte Linienführungen für dringend erforderlich gehalten. Beide Optionen spiegeln somit die erwähnten Defizite des öffentlichen Verkehrssystems in Göttingen deutlich wider. Die Forderungen, die daraus abgeleitet werden können, betreffen nicht nur die Tarifpolitik der Verkehrsbetriebe, sondern auch die Abschaffung bzw. deutliche Umgestaltung des radialen Liniennetzes zugunsten einer besseren Flächen- und Randbereicherschließung.

In Jena würden vor allem Investitionen in die Verbesserung und Modernisierung des Fuhrparks unter Beibehaltung des bestehenden Liniennetzes von den

Benutzern durchaus honoriert werden. Die Fahrpreise spielten in der Prioritätenliste der Jenaer dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Dieses Ergebnis überrascht insofern etwas, als man aufgrund der jüngsten strukturellen Entwicklungen in Jena (starke Zunahme der Arbeitslosigkeit, immer noch deutlich geringere Einkommen sowie niedrigerer Lebensstandard als im Westen) von einer besonderen Sensibilität der Bevölkerung für Fragen der Fahrpreisgestaltung ausgehen muß; die Fahrpreise waren zudem erst im Frühjahr 1991 deutlich angehoben worden. Offensichtlich gaben hier jedoch weniger die objektiven Lebensverhältnisse als vielmehr die aus den individuell erfahrenen Mangelsituationen der Vergangenheit entstandenen Bedürfnisse (z. B. nach mehr Komfort) den Ausschlag.

Die Dringlichkeit derartiger Maßnahmen wird von den Befragten in Jena als sehr hoch, in Göttingen immerhin noch als hoch eingeschätzt. Die Befragten wurden gebeten, ihre persönlichen Präferenzen für den Ausbau bzw. die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des individuellen Automobilverkehrs auf einer fünfstufigen Skala (von 1 = „wichtig“ bis 5 = „unwichtig“) zum Ausdruck zu bringen. Die arithmetischen Mittel zeigen für beide Städte eine eindeutige Priorität für den ÖPNV, allerdings mit bemerkenswerten Unterschieden in der Ausprägung.

Tab. 4: Beurteilung der Wichtigkeit der Förderung des ÖPNV sowie des individuellen Automobilverkehrs in Jena und Göttingen 1991 (arithmetische Mittel)

Verkehrsbereich	Jena	Göttingen
Öffentlicher Personennahverkehr	1,4	1,8
individueller Automobilverkehr	3,0	3,7

Quelle: eigene Erhebungen; n = 300 (Jena), n = 300 (Göttingen); Skalenstufen: 1 = wichtig, 2 = teilweise wichtig, 3 = unentschieden, 4 = eher unwichtig, 5 = unwichtig

Während 75 Prozent der Jenaer Befragten die Prioritätsstufe 1 („wichtig“) für den ÖPNV vergaben, lag der entsprechende Anteil bei den Göttingern nur bei 50 Prozent. Das höhere ÖPNV-Bewußtsein der Jenaer kollidiert allerdings mit ihrer ebenfalls hohen Wertschätzung des individuellen Automobils. Immerhin zirka 40 Prozent der Jenaer hielten Investitionen in den Automobilverkehr für wichtig oder zumindest teilweise wichtig (gegenüber 19% bei den Göttingern). In diesen widersprüchlichen Präferenzen kommt zum einen die höhere bisherige ÖV-Gebundenheit der Jenaer zum Ausdruck; andererseits kann aber auch auf

eine aktuell stattfindende Veränderung der Prioritätensetzung sowie auf eine höhere Abwanderungsbereitschaft vom ÖPNV geschlossen werden.

## 7. Resümee und Perspektiven für die Zukunft

Die Befragungsergebnisse zeigen zunächst, daß in Jena die Chancen für eine Wiederbelebung oder zumindest für eine Dämpfung des Abwärtstrends nicht schlecht sind. Insbesondere der (noch) hohe Grad der Akzeptanz sollte zu sofortigen Maßnahmen ermuntern. Investitionen in die Fahrzeugausstattung im Bussystem würden von den bisherigen Benutzern ohne Bedenken angenommen werden und auf absehbare Zeit eine vermutlich ausreichende Stammkundschaft sichern. Eine Ausweitung des Netzes der ohnehin beliebten Straßenbahnen würde darüber hinaus kaum Risiken bergen. Allerdings ist davon auszugehen, daß die Jenaer Bevölkerung etwaige Unterlassungen bzw. Fehlinvestitionen in diesen Bereichen aufgrund ihrer scharfen Problemwahrnehmung und -artikulation mit einem rapiden Akzeptanzverlust beantworten würde.

Eine noch effektivere Förderung des ÖPNV könnte jedoch mit der Zurückhaltung der Kommune bei Investitionen in den individuellen Automobilverkehr erreicht werden. Vorrangiges Ziel einer ÖPNV-freundlichen Verkehrspolitik müßte es sein, den Abwanderungseffekt zum privaten Pkw nicht noch durch öffentliche Förderung des Automobils in Form von Straßen- und Parkplatzbau zusätzlich anzuheizen (s. dazu auch TOPP 1991b). Entsprechende Sparstrategien für den Straßenbau würden den Kommunen angesichts der angespannten Haushaltslagen zudem kurz- bis mittelfristig zusätzliche Mittel für die Sanierung des ÖPNV zur Verfügung stellen. Ob derartige Strategien angesichts des sich ungebrochen fortsetzenden Motorisierungstrends und der erstarkenden Automobillobby in Ostdeutschland politisch durchsetzungsfähig sind, erscheint allerdings fraglich.

In Göttingen wurden die eingangs skizzierten Strukturprobleme des Verkehrssystems von den Befragten sehr differenziert wahrgenommen und zum Teil in entsprechenden Bedürfnissen reflektiert. Bemängelt wurde vor allem die geringe Attraktivität des Bussystems aufgrund der fehlenden direkten Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen. Aber auch — und dies dürfte für die nur strukturorientiert denkenden Planer überraschend sein — die Fahrpreisgestaltung durch die Verkehrsbetriebe wurde einer herben Kritik unterzogen. Diese spezifische Wahrnehmung des Problems „Fahrpreise“ durch die Bevölkerung bietet eine zusätzliche, bisher vernachlässigte individuelle Erklärung für die geringe Annahme des öffentlichen Verkehrsangebots.

Angesichts des insgesamt niedrigen Akzeptanzniveaus sowie einer starken Konkurrenz durch das Fahrrad sollten die Erwartungen an einen Verhaltenswandel der Bevölkerung zugunsten des ÖPNV nicht zu hoch angesetzt werden. Gezielte Investitionen in die Veränderung und ggf. Neukonzipierung des Liniennetzes sowie finanziell attraktive Angebote für das Umsteigen vom Pkw auf den

Bus scheinen dennoch unerlässlich zu sein, wenn zumindest auf lange Sicht eine Tendenzwende im ÖPNV herbeigeführt werden soll.

Zusätzlich zur Beantwortung der aufgeworfenen Sachfragen haben die Befragungsergebnisse auch dazu beigetragen, die Relevanz mikroanalytischer Herangehensweisen für die Erklärung von solchen innerstädtischen Verkehrsproblemen aufzuzeigen, die bislang überwiegend als strukturell bedingt angesehen wurden. Besonders am Beispiel der Tarifpolitik wird deutlich, daß Nutzungsprobleme des ÖPNV ohne die Berücksichtigung individueller Problemwahrnehmungen, Bewertungen und Bedürfnisartikulationen nicht ausreichend erklärt werden können. Aus individueller Sicht erscheinen nicht nur die Defizite im ÖPNV, sondern auch die tatsächlichen Nutzungsbedürfnisse häufig anders, als sie aus der planerischen Strukturperspektive heraus wahrgenommen werden können. Es sind eben nicht lediglich Verschiebungen in der lokalen Sozialstruktur oder die Pkw-Motorisierung, die bei der Einschätzung der weiteren Entwicklung des ÖPNV berücksichtigt werden müssen; vielmehr sind auch Akzeptanzfaktoren in Form von Problemwahrnehmungen, Imagezuordnungen und spezifischen Bedürfnislagen der Bevölkerung einzubeziehen.

### Anmerkung

- 1 Die Befragten in Jena wurden gebeten, sich bei ihren Antworten auf das gesamte öffentliche Nahverkehrssystem zu beziehen. Ihren Einschätzungen liegt somit eine Mischbewertung von Bus- und Straßenbahnsystem zugrunde. Nachfragen ergaben, daß die Straßenbahn generell positiver beurteilt wurde als das Bussystem.

## Literatur

- APEL, D. 1984: Umverteilung des städtischen Personenverkehrs. Aus- und inländische Erfahrungen mit einer stadtverträglichen Verkehrsplanung. Berlin.
- DEITERS, J., MEYER, M. u. H.-J. SEIMETZ 1984: Mobilität und Fahrgastverhalten im städtischen Nahverkehr. Begleituntersuchung zur Umstellung des Fahrplankontaktes im Stadtlinienverkehr von Osnabrück. OSG-Materialien, 4, Osnabrück.
- GALLANDER, B. u. K. MELZER 1990: Überrollt in der DDR das Auto den ÖPNV? Eine Untersuchung des veränderten Verkehrsverhaltens im Berufsverkehr und die Perspektiven. In: Nahverkehr 8, H. 5, S. 12—17.
- INSTITUT FÜR STADTBAUWESEN UND VERKEHR DER TECHN. UNIV. DRESDEN 1991: SrV-Plus 1991. System repräsentativer Verkehrsbefragungen in ausgewählten Städten der neuen Bundesländer — Jena. Manuskript, Dresden.
- MAAZ, H.-J. 1990: Der Gefühlsstau. Ein Psychogramm der DDR. Berlin.
- MONHEIM, H. 1986: Künftige Aufgabenfelder der Verkehrssanierung und ihr Investitionsbedarf. In: Informationen zur Raumentwicklung H. 8, S. 581—598.
- MONHEIM, H. u. R. MONHEIM-DANDORFER 1990: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg.
- STAATLICHE ZENTRALVERWALTUNG FÜR STATISTIK (Hrsg.) 1989: Statistisches Jahrbuch 1989 der Deutschen Demokratischen Republik. Berlin.
- STADT GÖTTINGEN (Hrsg.) 1990: Göttinger Statistik. Statistisches Handbuch 1989. Göttingen.
- STUDIENGESELLSCHAFT NAHVERKEHR mbH (SNV) Berlin/W. (Hrsg.) 1990: ÖPNV 2000. Nahverkehr im Wertewandel. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, 78. Bielefeld.
- TOPP, H. H. 1991a: Gedanken zu Verkehrskonzepten für Mittelstädte und Großstädte in den ostdeutschen Ländern. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 65, H. 1, S. 107—124.
- TOPP, H. H. 1991b: Verkehrskonzepte für Mittel- und Großstädte in den ostdeutschen Bundesländern. Forderungen an die Stadtverkehrsplanung. In: Internationales Verkehrswesen 43, H. 3, S. 83—90.