©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ber. ANL 26 (2002) 45 - 51

Auswirkungen unterschiedlicher Allmendekonzeptionen auf das Engagement im Umweltschutz – Beispiel Autoverkehr

Heidi ITTNER*

Einführung

Ein Blick in die Zeitung oder in das allabendliche Nachrichtenprogramm konfrontiert uns nahezu täglich mit dem alarmierenden Zustand unserer Umwelt. Verschmutzungen von Luft, Wasser und Boden beschränken sich längst nicht mehr auf überschaubare, geografisch begrenzte Areale. Stattdessen gehören Schlagwörter, wie globale Klimaerwärmung, fortschreitende weltweite Wasserverknappung, Bodenerosion, Verlust der Artenvielfalt oder „hausgemachte" Naturkatastrophen inzwischen zum Standardvokabular in der nationalen und internationalen Umweltdebatte (vgl. z.B. SACHS 2002, UMWELTBUNDESAMT 2001, WBGU 2001).

Gerade die globalen Auswirkungen der menschlichen Umweltnutzung machen deutlich, dass die Umwelt mit ihren Komponenten Erde, Wasser und Luft als öffentliches Gemeingut gesehen wird, dessen Gebrauch in der Regel nicht reglementiert wird. Daraus erwachsen nicht nur stetig zunehmende ökologische Verunreinigungen und Ausbeutungen, sondern auch nationale und internationale Anspruchsforderungen auf Umweltnutzungen, die wiederum ökonomische und soziale Probleme und Konfliktherde mit sich bringen (z.B. internationale Klimapolitik, Auseinandersetzungen um Trinkwasser; vgl. z.B. UNEP 2001). Unser aller Umgang mit der gemeinsamen „Umwelt-Allmende" steht daher seit Jahren zur Diskussion und wird wohl auch in den folgenden Jahrzehnten nicht von der internationalen Tagesordnung verschwinden.

Tragik der Allmende?

„Allmende" (mhd. al(ge)meinde, almende) beschreibt gemeinschaftlich genutzte Umweltgüter, wobei das Recht zur Nutzung ursprünglich auf eine klar definierte Personengruppe beschränkt war. Bezog sich der Allmendebegriff früher auf das gemeinsame Weideland, so werden die Begriffe „Allmende" bzw. „commons" mittlerweile ebenso für globale, frei verfügbare Ressourcen im Sinne von „global commons" verwendet (z.B. KALS, MONTADA, BECKER & ITTNER 1998, LINNEWEBER 1997).

Bereits 1968 warnte Hardin vor der „Tragödie der Allmende", die in der aktuellen sozialwissenschaftlichen Umweltforschung auch als „Allmende-Klemme" oder „ökologisch-soziales Dilemma" bezeichnet wird (vgl. ERNST 1997, SPADA & OPWIS 1985): Demnach kommt es bei der Umweltnutzung zu Konflikten zwischen individuellen Interessen (z.B. kurzfristige Nutzenmaximierung) und langfristigen Interessen der Gesellschaft, welche die Allmende erhalten möchte. Bei einer nachhaltigen Schonung der Allmende werden die dadurch entstehenden Kosten (finanzielle Kosten, Zeit-, Bequemlichkeitseinbußen etc.) individualisiert, während der Nutzen in Form verbesserter Umweltqualitäten sozialisiert wird. Der Einzelne muss also die Kosten zum größten Teil alleine tragen, während der ökologische Gewinn in erster Linie der Gemeinschaft zugute kommt. Umweltschädigendes Handeln dagegen ist direkt und unmittelbar mit eigenem Nutzen verbunden, während die ökologischen Kosten, die zudem oft erst mit zeitlicher und geografischer Verschiebung spürbar werden, von allen getragen werden müssen.

Auf der Suche nach einer Erklärung, warum so viele Menschen – meist trotz besseren Wissens – alltäglich umweltschädigend handeln bzw. Umweltschäden als einen Nebeneffekt ihrer Handlungsentscheidungen in Kauf nehmen, bietet sich die Allmende-Klemme als schlüssiges Erklärungskonzept an: Nach einer rational kalkulierten Kosten-Nutzen-Abwägung erscheint aus der Sicht des Individuums allein umweltschädigendes Handeln als annehmbare Handlungsalternative. Denn unter den derzeit gegebenen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ist in der Regel nur mit umweltschädigendem Handeln ein direkter individueller Nutzen verbunden. Damit stünde die Erklärung menschlichen, allmendeschädigenden Handelns auch im Einklang mit den wesentlichen Annahmen der Rational-Choice Theorie (vgl. ERNST 1997, FRANZEN 1997, KALS 1996, 1999, KALS et al. 1998).

Dennoch handeln nicht alle Individuen umweltschädigend. Viele Menschen tragen mit ihren alltäglichen Handlungsentscheidungen zum Schutz der gemeinsamen Allmende bei und nehmen dafür deutlich spürbare, individuelle Kosten in Kauf. An diesem Punkt stößt das Konzept des rational entscheidenden Menschen im Allmende-Dilemma klar an seine Grenzen, da es nicht erklären kann, aus welchen Motiven heraus viele Menschen „trotzdem" umweltschützend handeln (vgl. z.B. HUNECKE 2000, ITTNER 2002, KALS 1996, 1999, KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000).

* Vortrag auf der ANL-Fachtagung „Allmende – in alle Hände? Eigentumsformen für eine nachhaltige Entwicklung" vom 18.-20. April 2002 in Laufen a.d. Salzach

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ein heuristisches Modell zur Erklärung umweltschützenden Handelns

Diese Forschungslücke soll mit dem umweltpsychologischen Ansatz, der von der Trierer Arbeitsgruppe um Elisabeth Kals und Leo Montada vertreten wird, ein Stück weit geschlossen werden. So wurde in dieser Forschergruppe ein eigener heuristischer Modellansatz entwickelt, um elementare Einflussfaktoren umweltschützenden Handelns herauszufinden (vgl. KALS 1996, 1998, MONTADA & KALS 2000).[1]

Theoretischer Hintergrund

Die skizzierten Aussagen der Allmende-Klemme bilden die zentrale Prämisse für das Trierer Modell: Ausgangspunkt ist die Annahme, dass bei den momentanen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen umweltschützendes Handeln in den wenigsten Fällen mit individuellen Vorteilen verbunden ist. Diese sind vielmehr nur bei umweltschädigendem Handeln zu erwarten. Aus diesem Grund sehen wir – in Übereinstimmung mit vielen anderen umweltpsychologischen Forschergruppen – umweltschützendes Handeln als eine prosoziale, nahezu altruistische Verhaltensweise an. Denn dieses Verhalten kommt in erster Linie der Allgemeinheit zugute, während der Einzelne kurzfristig in der Regel zusätzliche Kosten zu tragen hat (vgl. z.B. FUHRER 1995, HUNECKE 2000, KAISER et al. 2001, KALS, 1996, KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000, STERN 2000).

Mit der Motivbasis prosozialen Handelns (z.B. Hilfeleistungen in sozialen Interaktionen, Spendenbereitschaft etc.) beschäftigen sich andere psychologische Teildisziplinen bereits seit Jahrzehnten, so dass hier auf eine stabile Erkenntnisbasis zurückgegriffen werden kann. Dabei haben sich Variablen der Verantwortung und der Gerechtigkeit als konsistent hoch bedeutsame Einflussfaktoren erwiesen (vgl. z.B. AUHAGEN & BIERHOFF 2001, BIERHOFF & FETCHENHAUER 2001, KALS 1996, MOSCHNER 1998, SCHWARTZ 1977): Wer sich verantwortlich fühlt zu helfen und wem dies aus einem grundlegenden (oder situationsspezifischen) Gerechtigkeitsempfinden heraus ein Bedürfnis ist, der wird eher helfen als Personen, bei denen diese Einstellungen weniger stark ausgeprägt sind. Ein klassisches, allgemeines sozialpsychologisches Modell zur Erklärung prosozialen Handelns, das besonders die Rolle von Verantwortung und Normen herausstreicht, ist etwa das Norm-Aktivationsmodell von SCHWARTZ (1977). Auf diesen und weitere etablierte Ansätze greift auch das Trierer Modell zur Erklärung allmendeschützenden Handelns zurück (vgl. AJZEN 1991, KALS 1996, MONTADA & KALS 2000, SHAVER 1985).

Zentrale Aussagen des Modells

Ausgehend von diesen theoretischen Überlegungen zu den Motiven prosozialen Handelns betont der eigene Ansatz die Einflusskraft von Verantwortungszuschreibungen und subjektiven Gerechtigkeitsurteilen auch bei der Erklärung umweltschützenden Handelns. Seine wesentlichen Grundannahmen lassen sich mit der folgenden Modellabbildung veranschaulichen (vgl. Abb. 1; vgl. z.B. BECKER 1998, 2000, ITTNER 2002, KALS, 1996, 1998, KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000, MONTADA, KALS & BECKER submitted).

Im Mittelpunkt stehen individuelle Engagement- und Handlungsbereitschaften zum Schutz der Allmende, die mithilfe verschiedener Variablen erklärt werden sollen. Dabei beschränken sich diese Bereitschaften nicht auf einmalige Verhaltensweisen. Sie sind vielmehr als zeitlich überdauernde, generelle Commitments zu verstehen, die eine ganze Bandbreite an Handlungsentscheidungen umspannen: Beispielsweise die persönliche Bereitschaft – etwa durch eine Unterschrift, in Gesprächen, mit Spenden oder in selbst organisierten Aktionen – aktiv zur Förderung und Umsetzung umweltschützender Maßnahmen beizutragen oder finanzielle Mehrbelastungen und Bequemlichkeitseinbußen in Kauf zu nehmen.

Dass die Bereitschaften auch in tatsächliches Handeln umgesetzt werden, ist zudem abhängig von situativen und sozialen Kontextbedingungen. Also davon, welche Anreize und Barrieren für das jeweilige Handeln wahrgenommen werden und davon, inwieweit sich Personen im eigenen sozialen Umfeld in ähnlicher Weise verhalten oder der Schutz von Allmenden und der eigene Beitrag dazu thematisiert werden. Eigene längsschnittliche Studien haben dennoch gezeigt, dass die erfassten Engagement- und Handlungsbereitschaften durchaus valide Prädiktoren für das tatsächliche Verhalten sind (vgl. KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000, MONTADA, KALS & BECKER, submitted).

Zur Erklärung und Vorhersage von Engagement- und Handlungsbereitschaften zum Schutz von Allmenden werden verschiedene Gruppen von Prädiktorvariablen berücksichtigt: Verantwortungsbezogene, gerechtigkeitsbezogene und eigennutzbezogene Variablen. Als zentraler Einflussfaktor für umweltschützende Bereitschaften gilt die Zuschreibung von Verantwortung an die eigene Person als auch an andere Personen. Förderlich bzw. zum Teil unabdingbar für eine solche Verantwortungsübernahme sind:

- Ein Bewusstsein, dass die Allmende gefährdet ist,
- das Erkennen eigener, aber auch fremder Verursacheranteile an den wahrgenommenen Umweltbelastungen und

1 Im Folgenden wird dieser Forschungsansatz, der von Elisabeth Kals entwickelt und in der gemeinsamen Arbeitsgruppe um Leo Montada mehrfach überprüft und fortgeführt wurde, vereinfachend als 'Trierer Ansatz' bzw. 'Trierer Modell' bezeichnet.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

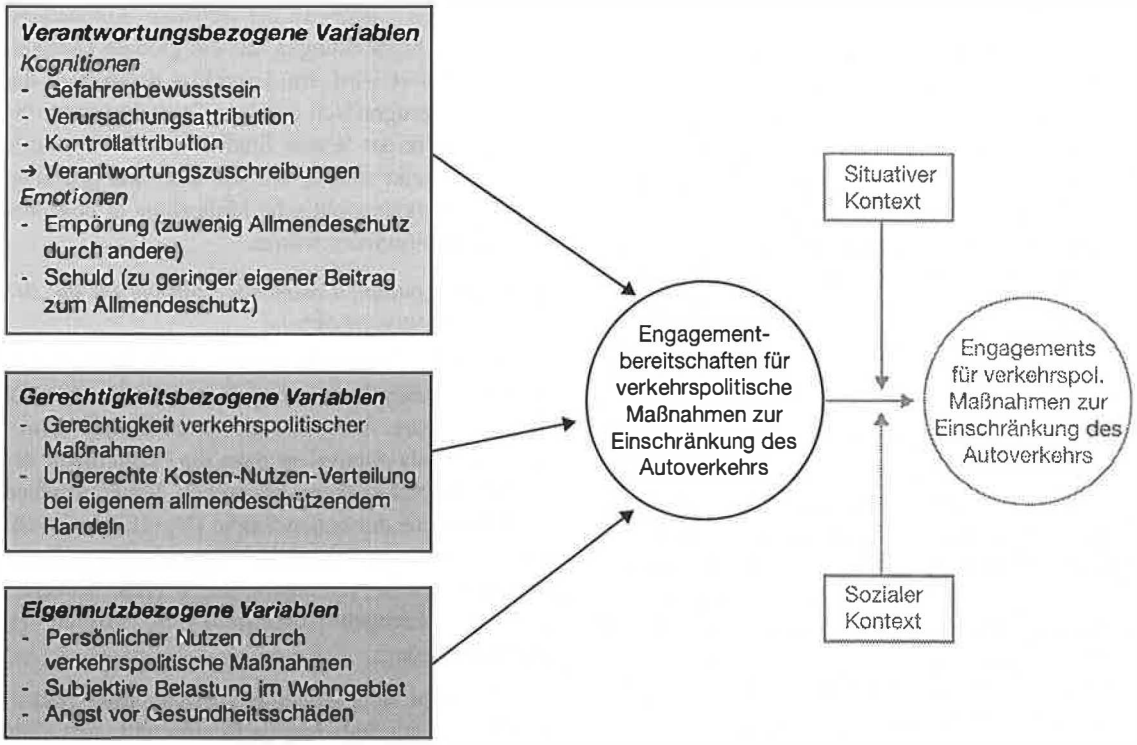

Abbildung 1

Heuristisches Modell zur Erklärung allmende- bzw. umweltschützenden Handelns

– die Zuschreibung von Einflussmöglichkeiten, die Belastungen der Allmende zu verringern, und dies sowohl an die eigene Person als auch an andere Akteure (z.B. in der Politik oder Wirtschaft).

Im Gegensatz zu den meisten anderen umweltpsychologischen Ansätzen berücksichtigt das Trierer Modell neben Kognitionen explizit auch emotionale Variablen (vgl. z.B. KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000). Denn, obwohl ihr Einfluss offensichtlich ist – man denke nur an diverse öffentliche Auseinandersetzungen über Umweltthematiken – wird diese Variablengruppe bislang stark vernachlässigt. Von besonderem Gewicht sind dabei die Emotionen der Empörung über zuwenig Umweltschutz durch andere und Schuld über den zu geringen eigenen Beitrag zum Allmendeschutz, die als emotionale Indikatoren von Verantwortlichkeitszuschreibungen an andere bzw. an die eigene Person gelten. Daneben wird auch eine innere Verbundenheit zur Natur als handlungsleitende Emotion angesehen.

Eng damit im Zusammenhang steht die zweite Gruppe der Prädiktorvariablen, die verschiedene subjektive Gerechtigkeitsurteile umfasst. Nahezu jede Diskussion um umweltpolitische Maßnahmen oder um entsprechendes bürgerliches Engagement wird bestimmt durch Fragen der Gerechtigkeit. Dem trägt ein rasant wachsender Forschungsbereich zur „green justice" Rechnung, der sich mit der Gestalt und der handlungsleitenden Wirkung subjektiver Gerechtigkeitseinschätzungen beschäftigt (vgl. z.B. ITTNER, BECKER & KALS, in press, KALS, ITTNER & MONTADA 2001, MONTADA 1999, MONTADA & KALS 2000, OPOTOW & CLAYTON 1994, RUSSELL 2001, SYME, KALS, NANCARROW & MONTADA 2000). Denn bestehende Lebens- bzw. Umweltbedingungen und Maßnahmen zu ihrer Veränderung implizieren stets vielfältige Kosten-Nutzen-Verteilungen, die vom Einzelnen und von Gruppen immer auch hinsichtlich ihrer Gerechtigkeit beurteilt werden. So zeigen bisherige Ergebnisse, dass beispielsweise – auch restriktive – umweltpolitische Maßnahmen umso eher aktiv unterstützt werden, je deutlicher sie insgesamt als gerecht bewertet werden.

Demgegenüber wird – dem beschriebenen theoretischen Ansatz entsprechend – den eigennutzbezogenen Variablen ein deutlich geringeres Gewicht zugesprochen. Dabei wird der eigene Nutzen sowohl in direkter Form (z.B. erwartete persönliche Vorteile durch umweltschützende Maßnahmen) als auch in indirekter Form (z.B. Ausmaß umweltbedingter Belastungen, Angst vor resultierenden Gesundheitsgefahren) gemessen. Auch nach den Aussagen der Allmende-Klemme sollten gerade eigene Belastungen nicht zu allmendeschützendem Handeln motivieren. Denn allein aufgrund eigener Verhaltensänderungen ist noch keine Besserung der Umweltqualität zu erwarten; hierfür sind vielmehr kollektive Anstrengungen vonnöten. Die Integration dieser Variablengruppe in das eigene heuristische Modell ermöglicht es, die Frage nach ihrer Bedeutsamkeit empirisch zu beantworten.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Forschungsmethodik

Das Modell wurde bereits auf verschiedene umweltrelevante Handlungsfelder angewandt (z.B. Verkehr, Klimaschutz, Hochwasser, Fleischkonsum) und in zahlreichen empirischen Studien überprüft. In diesen Untersuchungen wurden jeweils an Gelegenheitsstichproben standardisierte Fragebögen vergeben und ergänzend dazu halbstandardisierte Interviews eingesetzt. In den Fragebögen wurden die beschriebenen Konstrukte anhand von jeweils mehreren Items mit sechsstufiger Antwortmöglichkeit gemessen. Mithilfe verschiedener statistischer Verfahren konnten die Konstrukte bestätigt und die Gütekriterien erfolgreich überprüft werden (z.B. Faktoren- und Reliabilitätsanalysen, Extremgruppenvalidierung). Darüber hinaus wurde auch sozial erwünschtes Antwortverhalten kontrolliert. Zur Überprüfung der inhaltlichen Hypothesen wurden zahlreiche deskriptive, korrelative und regressionsanalytische Analysen durchgeführt (ausführlichere Informationen zur Forschungsmethodik sind zu finden z.B. bei BECKER 1998, 2000, ITTNER 1998, 2002, KALS 1996, KALS et al. 1998, MONTADA & KALS 2000).

Im vorliegenden Beitrag sollen insgesamt drei verschiedene empirische Studien herangezogen und deren wesentlichen Befundlinien skizziert werden (N_1=313; N_2=369; N_3=309). Alle drei Studien beziehen sich inhaltlich auf das Handlungsfeld des Autoverkehrs und dabei auf die Bereitschaft, sich aktiv für Maßnahmen zu engagieren, die den Autoverkehr einschränken. Allerdings wird in jeder Studie eine andere Allmendekonzeption hinsichtlich ihrer geografischen Ausdehnung zugrunde gelegt: In der ersten Studie wird eine globale Allmendekonzeption verfolgt, die dann über die Studien hinweg immer weiter konkretisiert wird. Dabei wird nicht übersehen, dass es sich hierbei um ein geografisches Kontinuum handelt, bei dem zwischen unterschiedlichen Umweltkomponenten und -gütern unterschiedlicher Ausdehnung starke Synergieeffekte bestehen. Dennoch wird durch eine inhaltlich äquivalente Ausrichtung der Studien ein Vergleich zwischen den verschiedenen Allmendekonzeptionen und dadurch auch die Analyse ihrer Auswirkungen auf die individuelle Motivbasis umweltschützenden Handelns möglich. So wurden in allen Untersuchungen bereits erprobte, parallel operationalisierte Konstrukte eingesetzt, die sich nur in der konkreten Ausgestaltung der jeweiligen Allmendekonzeption voneinander unterscheiden.

Empirische Ergebnislinien am Beispiel Autoverkehr[2]

Die geschilderten Untersuchungen beziehen sich alle inhaltlich auf das Handlungsfeld des Autoverkehrs, wobei – im Zuge der unterschiedlichen Allmendekonzeptionen – zunächst der weltweite Autoverkehr mit seinen Auswirkungen auf die globale Luftqualität fokussiert wird. Im Anschluss daran wird die Allmende geografisch auf eine Stadt begrenzt, bis schließlich in der letzten Studie einzelne Stadtteile im Mittelpunkt stehen, auf die sich eine geplante, konkrete verkehrspolitische Maßnahme in besonderem Maße auswirken würde.

Schutz der globalen Allmende: Einschränkung des weltweiten Autoverkehrs

Eine globale Allmende zeichnet sich dadurch aus, dass sie geografisch unbegrenzt ist, wie etwa die Erdatmosphäre. Aufgrund der vielen Diffusionsprozesse wird als Äquivalent dazu die Problematik des weltweiten Autoverkehrs angesehen. Daher beziehen sich die Items der ersten Studie (N_1=313) auf Maßnahmen, die zum Schutz der Allmende den weltweiten Autoverkehr verringern sollen (z.B. Steuererhöhungen, strengere Abgasgrenzwerte, Ausbau von Alternativen).

Dabei lassen sich folgende Ergebnislinien zusammenfassen: Die individuelle Bereitschaft, sich aktiv für den Schutz der globalen Allmende (also die Verringerung des weltweiten Autoverkehrs) einzusetzen, ist umso größer,

- je mehr man sich der Gefährdung der Allmende bewusst ist,
- je mehr Handlungsmöglichkeiten zum Schutz der Allmende man für sich selbst sieht,
- je mehr man sich für den Schutz der Allmende Verantwortung zuschreibt,
- je mehr man sich darüber empört, dass andere zuwenig für den Schutz der Allmende tun,
- je stärker man sich mit der Allmende innerlich verbunden fühlt und
- je mehr man die entsprechenden Maßnahmen als gerecht einschätzt.

Dagegen haben eigene (gesundheitliche) Belastungen und damit verbunden auch die Aussicht und Hoffnung auf deren mögliche Reduzierung – wie erwartet – nur eine sehr geringe Bedeutung. In Einklang mit den theoretischen Annahmen sind es vielmehr die „moralischen" verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Kognitionen und Emotionen, welche die Engagementbereitschaft für den Schutz der globalen Allmende – und damit für das Gemeinwohl – beeinflussen (vgl. KALS 1998, KALS & ITTNER 2000, KALS et al. 1998).

Schutz einer lokalen, aber unspezifizierten Allmende: Einschränkung des Autoverkehrs in einer beliebigen Stadt

In einem zweiten Teil dieser ersten Studie (N_1=313) wurde die Allmendekonzeption auf eine beliebige

2 Im Folgenden werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit keine Detailergebnisse, sondern lediglich wesentliche Befundlinien aus insgesamt drei Studien skizziert. Für ausführlichere Informationen zu den einzelnen Studien wird an gegebener Stelle auf entsprechende Quellen verwiesen.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Stadt bzw. Gemeinde begrenzt. Damit geht es bei der ersten Konkretisierung und Zuspitzung der Allmendekonzeption um die Luftqualität in einem beliebigen Ort, den sich jeder Teilnehmer frei vorstellen sollte. Entsprechend richteten sich die Items auf Maßnahmen, die den Autoverkehr in einer beliebigen Stadt einschränken sollten (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote, Förderungen von Alternativen).

Betrachtet man bei dieser lokalen, aber unspezifizierten Allmendekonzeption über viele Analysen hinweg die Ergebnisse, so zeigen sich im Vergleich zur globalen Allmendekonzeption nahezu identische Befundlinien. Auch hier sind die verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen von herausragender Bedeutung. Zudem ist durch die deutliche geografische Begrenzung der Allmende der subjektiv wahrgenommene Grad der ökologischen Komplexität geringer, so dass auch eigene Handlungsmöglichkeiten leichter zu erkennen sind. Dies fördert zusätzlich die Übernahme eigener Verantwortung zum Schutz dieser Allmende. Gleichzeitig gewinnt ebenso die Reduktion eigener Belastungen als Handlungsmotiv an Gewicht; die eigennutzbezogenen Variablen sind damit zwar einflussreicher als unter der globalen Bedingung, in ihrer absoluten Bedeutung werden sie aber nach wie vor noch weit von den verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Prädiktoren übertroffen (vgl. KALS 1998, KALS & ITTNER 2000, KALS, ITTNER & MONTADA 2001, KALS et al. 1998).

Schutz einer lokalen, aber spezifizierten Allmende: Einschränkung des Autoverkehrs in Trier

In der zweiten empirischen Untersuchung (N_2=369) wird nun die Allmendekonzeption geografisch weiter spezifiziert. Es geht jetzt nicht mehr um eine beliebige, sondern um eine ganz bestimmte Stadt (Trier) und die dort auszumachende belastete Luftqualität. Dementsprechend wurden in dieser Studie ausschließlich Trierer Bürgerinnen und Bürger befragt. Äquivalent dazu wurde auch die inhaltliche Ausgestaltung der Modellkomponenten weiter konkretisiert, so dass sich alle Items im eingesetzten Fragebogen auf Maßnahmen beziehen, die eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs zum Ziel haben (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einschränkung von Parkmöglichkeiten, Fahrverbote, Förderung von Alternativen).

Die Ergebnislinien machen deutlich, dass mit zunehmender Konkretisierung der schützenswerten Allmende sowohl die Gerechtigkeitskonflikte, die dieser Schutz impliziert, als auch die eigenen Interessen virulenter werden. Das heißt, dass eine mögliche Verringerung eigener Belastungen durch verkehrsreduzierende Maßnahmen als Motiv, sich für derartige Maßnahmen aktiv zu engagieren, weiter an Einflusskraft gewinnt. Diese Entwicklungstendenz macht nach den Aussagen der Allmende-Klemme durchaus Sinn: Denn mit steigender Konkretisierung und gleichzeitig sinkender ökologischer Komplexität wird es aus Sicht des Individuums immer wahrscheinlicher, dass lokal ergriffene Maßnahmen eine direkte Wirkung auf die lokale Luftqualität in der Stadt haben. Dennoch zeigt sich nach wie vor ein ausgewogener Motivmix aus eigennutzbezogenen Variablen auf der einen und verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Einflussfaktoren auf der anderen Seite, und dies jeweils auf kognitiver und emotionaler Ebene (vgl. z.B. ITTNER 2002; ITTNER, BECKER & KALS, submitted).

Schutz einer lokalen, eng umgrenzten Allmende: Einschränkung des Autoverkehrs in einigen Trierer Stadtteilen durch eine verkehrspolitische Maßnahme

Eine geografisch sehr eng umgrenzte Allmendekonzeption liegt schließlich der dritten Studie zugrunde (N_3=309). Der betrachtete Ausschnitt wird von der gesamten Stadt Trier auf einige wenige Stadtteile gelenkt, die besonders durch den lokalen Autoverkehr und seine Auswirkungen auf die Luftqualität belastet sind (vgl. MINISTERIUM FÜR UMWELT UND FORSTEN 1996). Im Mittelpunkt des Fragebogens steht daher die Bereitschaft, sich für eine ganz bestimmte Maßnahme zu engagieren: Den Bau einer aufwendigen Tunnel-Busspur, die den Autoverkehr in diesen Stadtteilen reduzieren soll.

Bei einer derart engen Knüpfung der Modellkomponenten an eine sehr begrenzte, leicht überschaubare Allmende und an eine ganz spezifische Maßnahme, wäre zu vermuten, dass sich hier der antizipierte eigene Nutzen als das dominante Motiv zur Unterstützung dieser Maßnahme herauskristallisiert. Zwar haben eigennutzbezogene Motive hier – im Vergleich über die verschiedenen Allmendekonzeptionen hinweg – die höchste Bedeutung. Dennoch erschöpft sich die Motivgrundlage für eine Engagementbereitschaft zum Schutz dieser ganz spezifischen Allmende nicht – wie es die Rational-Choice Theorie annehmen würde – in lediglich eigennutzbezogenen Einschätzungen. Stattdessen sind auch hier subjektive Gerechtigkeitsurteile über die Maßnahme von besonders hoher Bedeutung, zum Teil sogar von höherer als die eigennutzbezogenen Variablen. Gerade auf lokaler Ebene und bei einem Beispiel kontroverser kommunaler Verkehrspolitik tritt zudem eine weitere, zentrale Facette von Gerechtigkeitsurteilen hervor: Die wahrgenommene Gerechtigkeit des Entscheidungsverfahrens, an dessen Ende die lokale Stadtverwaltung sich für oder gegen die Maßnahme wird entscheiden müssen (vgl. z.B. MONTADA & KALS 2001, MÜLLER 2002).

Zusammenfassung und Fazit

Insgesamt konnten die skizzierten Untersuchungen zeigen, dass es möglich ist, in standardisierten Erhebungen unterschiedliche Allmendekonzeptionen valide und reliabel zu erfassen. Als inhaltliches Anwendungsfeld bietet sich dabei in besonderer Weise

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

der Autoverkehr mit seinen Auswirkungen auf die Luftqualität an, da hier abgestufte geografische Begrenzungen sinnvoll möglich sind. Dennoch soll an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden, dass sich gerade der Schutz der Luft (als Allmende) nicht im physikalisch-ökologischen, sondern stets nur im subjektiv-wahrnehmungspsychologischen Sinne begrenzen lässt.

In Hinblick auf den eigenen heuristischen Modellansatz zur Erklärung allmendeschützenden Handelns lassen sich die beschriebenen, grundlegenden Motivannahmen eindrucksvoll empirisch bestätigen. In allen Allmendekonzeptionen sind es in erster Linie und gleichermaßen Variablen der Verantwortungszuschreibungen, deren emotionale Indikatoren und subjektive Gerechtigkeitseinschätzungen, welche die Bürgerinnen und Bürger in besonderem Maße dazu motivieren, sich für Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs zu engagieren.

Dies ist umso bemerkenswerter, als bei den stark konkretisierten Allmendekonzeptionen (Stadt Trier und Stadtteile) die zwangsläufig auftretenden Gerechtigkeitskonflikte einerseits, aber auch die eigenen Kosten-Nutzen-Verteilungen andererseits immer virulenter werden. Dementsprechend motivieren nach unseren Ergebnissen – mit zunehmender Konkretisierung der Allmende – nochmals verstärkt wahrgenommene Ungerechtigkeiten zu allmendeschützendem Handeln, während gleichzeitig auch der antizipierte eigene Nutzen deutlich an handlungsmotivierendem Einfluss gewinnt. Letztendlich fällt es im Zuge der resultierenden geringeren ökologischen Komplexität auch wesentlich leichter, eigene Verantwortung für den Schutz der Allmende zu übernehmen.

Um individuelles Handeln zum Schutz von Allmenden zu fördern, ist es also vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse unbedingt anzuraten, die Allmende möglichst genau zu spezifizieren. Denn selbst der häufig mit Nachdruck geführte Appell an den eigenen Nutzen sollte nach unseren Befunden erst bei einem sehr konkreten Bezug zur eigenen, direkten Lebensumwelt greifen. Insgesamt erscheint es aber bei jeder Allmendekonzeption als äußerst erfolgsversprechend, mit einer Kombination verschiedener Interventionsstrategien gezielt moralische Überzeugungen, wie Verantwortung und vor allem Gerechtigkeitsurteile anzusprechen – und dies nicht nur auf rein kognitiver, sondern ebenso auf emotionaler Ebene (vgl. z.B. BECKER, RUSSELL & KALS 2002, KALS et al. 1998).

Literatur

AJZEN, I. (1991):
The theory of planned behavior.- Organizational Behavior and Human Decision Processes 50: 179-211.

AUHAGEN, A.E. & H.-W. BIERHOFF (Eds.). (2001):
Responsibility: The many faces of a social phenomenon.- Routledge, London.

BIERHOFF, H.-W. & D. FETCHENHAUER (2001):
Solidarität. Konflikt, Umwelt und Dritte Welt.- Leske + Budrich, Opladen.

BECKER, R. (1998):
Verantwortlichkeits- und Wertekonflikte bei der Verkehrsmittelwahl.- Aus: B. Reichle & M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral. Zum psychologischen Verständnis ethischer Aspekte im menschlichen Verhalten, S. 133-146. Juventa, München.

BECKER, R. (2000):
Mobilität und Werte.- Universitätsbibliothek Trier, Trier.

BECKER, R.; Y. RUSSELL & E. KALS (2002):
Wege aus der Allmende-Klemme: Ein Interventionsansatz zur Förderung ökologischer Verantwortung - Umweltpsychologie 6(1): 42-60.

ERNST, A. (1997):
Ökologisch-soziale Dilemmata.- PVU, Weinheim.

FUHRER, U. (1995):
Sozialpsychologisch fundierter Theorierahmen für eine Umweltbewusstseinsforschung.- Psychologische Rundschau 46: 93-103.

FRANZEN, A. (1997):
Umweltsoziologie und Rational Choice: Das Beispiel der Verkehrsmittelwahl.- Umweltpsychologie 1(1): 40-51.

HUNECKE, M. (2000):
Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten.- Asanger, Heidelberg.

ITTNER, H. (1998):
Motive von Engagement- und Handlungsbereitschaften zur Minderung von Hochwassergefahren und -schäden.- Universität Trier, FB I - Psychologie, Trier.

——— (2002):
Verkehrspolitische Engagements und Mobilitätsentscheidungen: Eine Frage von Moral, eigenem Nutzen oder Lebensstilen?- Universitätsbibliothek Trier, Trier.

ITTNER, H., R. BECKER & E. KALS (in press):
Willingness to support traffic policy measures: The role of justice.- Aus: J. Schade & B. Schlag (Eds.): Acceptability of transport pricing strategies.- Elsevier.

KAISER, F.G.; U. FUHRER, O. WEBER, T. OFNER & E. ILIEVA (2001):
Responsibility and ecological behaviour: A meta-analysis of the strength and the extent of a causal link.- Aus: A.E. Auhagen & H.-W. Bierhoff (Eds.): Responsibility: The many faces of a social phenomenon (pp. 109-126) - Routledge, London.

KALS, E. (1996):
Verantwortliches Umweltverhalten.- PVU, Weinheim.

——— (1998):
Moralische Motive des ökologischen Schutzes globaler und lokaler Allmenden.- Aus: B. Reichle & M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral, S. 117-132. Juventa, München.

——— (1999):
Der Mensch nur ein zweckrationaler Entscheider?- Zeitschrift für Politische Psychologie 7(4): 267-293.

KALS, E. & H. ITTNER (2000):
Ökologisch relevante Lebensqualitäten: Vom Singular zum Plural.- Aus: M. Bullinger, J. Siegrist & U. Ravens-Sieberer (Hrsg.): Lebensqualitätsforschung aus medizinpsychologischer und -soziologischer Perspektive, S. 368-382. Hogrefe, Göttingen.

KALS, E.; H. ITTNER & L. MONTADA (2001):
Wahrgenommene Gerechtigkeit restriktiver Umweltpolitiken.- Aus: Umweltbundesamt (Hrsg.): Perspektiven für die

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Verankerung des Nachhaltigkeitsbildes in der Umweltkommunikation, S. 166-187. Erich Schmidt, Berlin.

KALS, E.; L. MONTADA, R. BECKER & H. ITTNER (1998):
Verantwortung für den Schutz von Allmenden.- GAIA 7(4): 296-303.

LINNEWEBER, V. (1997):
Nutzung globaler Ressourcen als Konfliktpotential.- Institut für Friedensforschung, Hamburg.

MINISTERIUM FÜR UMWELT UND FORSTEN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ. (1996):
Luftreinhalteplan Trier - Konz 1990-1997.- Ministerium für Umwelt und Forsten Rheinland-Pfalz, Mainz.

MONTADA, L. (1999):
Umwelt und Gerechtigkeit. - Aus: V. Linneweber & E. Kals (Hrsg.): Umweltgerechtes Handeln. Barrieren und Brücken, S. 71-93. Springer, Berlin.

MONTADA, L. & E. KALS (2000):
Political implications of psychological research on ecological justice and proenvironmental behaviour.- International Journal of Psychology 35(2): 168-176.

——— (2001):
Mediation.- PVU, Weinheim.

MONTADA, L.; E. KALS & R. BECKER (submitted):
Willingness for continued responsible commitment – A new concept in environmental research.

MOSCHNER, B. (1998):
Ehrenamtliches Engagement und soziale Verantwortung.- Aus: B. Reichle & M. Schmitt (Hrsg.): Verantwortung, Gerechtigkeit und Moral, S. 73-86. Juventa, München.

MÜLLER, M. (2002):
Bedingungen der Konfliktlösung. Eine gerechtigkeitspsychologische Untersuchung am Beispiel eines lokalen Umweltkonflikts.- Universität Trier, FB I - Psychologie, Trier.

OPOTOW, S. & S. CLAYTON (1994):
Green justice: Conceptions of fairness and the natural world.- Journal of Social Issues 50(3).

RUSSELL, Y. (2001):
Intergenerationelle Verantwortlichkeit und Gerechtigkeit im globalen Umweltschutz.- Universitätsbibliothek Trier, Trier.

SACHS, W. (2002):
Nach uns die Zukunft. Der globale Konflikt um Gerechtigkeit und Ökologie.- Brandes & Apsel, Frankfurt a.M.

SCHWARTZ, S.H. (1977):
Normative influences on altruism.- In: L. Berkowitz (Ed.): Advances in experimental social psychology, Vol. 10, pp. 221-279.- Academic Press, New York.

SHAVER, K.G. (1985):
The attribution of blame. Causality, responsibility, and blameworthiness.- Springer, New York.

SPADA, H. & K. OPWIS (1985):
Ökologisches Handeln im Konflikt: Die Allmende-Klemme.- Aus: P. Day, U. Fuhrer, U. Laucken (Hrsg.): Umwelt und Handeln, S. 63-85.- Attempto, Tübingen.

STERN, P.C. (2000):
Toward a coherent theory of environmentally significant behavior.- Journal of Social Issues 56(3): 407-424.

SYME, G.J.; E. KALS, B.E. NANCARROW & L. MONTADA (2000):
Ecological risks and community perceptions of fairness and justice: A cross-cultural model.- Risk Analysis 20(6): 905-916.

UMWELTBUNDESAMT (2001):
Daten zur Umwelt 2000.- Erich Schmidt, Berlin.

UNEP (2001):
Annual Report 2001.-
http://www.unep.org/Evaluation/default.htm, URL.

WBGU (2001):
Welt im Wandel. Neue Strukturen globaler Umweltpolitik.- Springer, Berlin.

Anschrift der Verfasserin:

Dr. Heidi Ittner
Angewandte und Pädagogische Psychologie
Universität Trier
D-54286 Trier
e-mail: ittner@uni-trier.de

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Berichte der ANL
26 (2002)

Herausgeber:
Bayerische Akademie für Naturschutz
und Landschaftspflege (ANL)
Seethalerstr. 6 / 83410 Laufen
Postfach 1261 / 83406 Laufen
Telefon: 0 86 82 / 89 63 - 0
Telefax: 0 86 82 / 89 63 - 17 (Verwaltung)
0 86 82 / 89 63 - 16 (Fachbereiche)
E-Mail: poststelle@anl.bayern.de
Internet: http://www.anl.de

Die Bayerische Akademie für Naturschutz
und Landschaftspflege ist eine dem
Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministeriums
für Landesentwicklung und Umweltfragen
angehörende Einrichtung.

Schriftleitung und Redaktion:
Dr. Notker Mallach, ANL

Für die Einzelbeiträge zeichnen die
jeweiligen Autoren verantwortlich.

Die Herstellung von Vervielfältigungen
– auch auszugsweise –
aus den Veröffentlichungen der
Bayerischen Akademie für Naturschutz
und Landschaftspflege sowie deren
Benutzung zur Herstellung anderer
Veröffentlichungen bedürfen der
schriftlichen Genehmigung unseres Hauses.

Erscheinungsweise:
Einmal jährlich

Dieser Bericht erscheint im Dezember 2002

Bezugsbedingungen:
Siehe Publikationsliste am Ende des Heftes

Satz: Christina Brüderl (ANL) und Fa. Bleicher, Laufen
Druck und Bindung: Lippl Druckservice, Tittmoning

Druck auf Recyclingpapier (100% Altpapier)

ISSN 0344-6042
ISBN 3-931175-68-5

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Berichte der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Jahr/Year: 2002

Band/Volume: 26

Autor(en)/Author(s): Ittner Heidi

Artikel/Article: Auswirkungen unterschiedlicher Allmendekonzeptionen auf das Engagement im Umweltschutz - Beispiel Autoverkehr 45-51