

### "In die Stadt – ohne mein Auto!": Beobachtungen zur konzeptionellen Umsetzung des Aktionstages in Frankreich

Lange, Hellmuth

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

SSG Sozialwissenschaften, USB Köln

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lange, H. (2001). "In die Stadt – ohne mein Auto!": Beobachtungen zur konzeptionellen Umsetzung des Aktionstages in Frankreich. (artec-paper, 84). Bremen: Universität Bremen, Forschungszentrum Nachhaltigkeit (artec). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-220017>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

**"In die Stadt – ohne mein Auto!"**

**Beobachtungen zur konzeptionellen Umsetzung  
des Aktionstages in Frankreich**

Hellmuth Lange

Forschungszentrum Arbeit-Umwelt-Technik

Universität Bremen

Gefördert vom Umweltbundesamt  
im Rahmen der Fortbildung für Fach- und Führungskräfte  
Förderkernzeichen 320 01 155

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>DER AKTIONSTAG - EIN EUROPÄISCHES PROJEKT .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>EINIGE DATEN ZU AKZEPTANZ UND TEILNAHME.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>DIE „EUROPÄISCHE CHARTA“ .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>BEOBACHTUNGEN ZUR UMSETZUNG DER EUROPÄISCHEN CHARTA IN FRANKREICH .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>ZIELSTELLUNGEN DES AKTIONSTAGES: WOFÜR UND WOGEGEN? .....</b>	<b>8</b>
3.1.1	ÖKOLOGISCHE ZIELE .....	9
3.1.2	SOZIALES ZIEL.....	11
<b>3.2</b>	<b>STAATLICHE INITIATIVEN: ARBEITSTEILUNG ZWISCHEN ZENTRALSTAAT UND KOMMUNEN.....</b>	<b>13</b>
3.2.1	DIE NATIONALE HANDLUNGSEBENE .....	14
3.2.2	DIE LOKALE HANDLUNGSEBENE.....	18
3.2.3	ZUM ZUSAMMENWIRKEN VON NATIONALER UND LOKALER EBENE.....	19
<b>3.3</b>	<b>SCHWERPUNKTBILDUNG: ZIELGRUPPEN.....</b>	<b>21</b>
3.3.1	ZIELGRUPPE EINZELHANDEL .....	21
3.3.2	ZIELGRUPPE KINDER .....	23
3.3.3	ZIELGRUPPE MEDIEN.....	24
<b>4</b>	<b>NUR SYMBOLISCHE POLITIK ODER EIN ANFANG? WAS WURDE ERREICHT? 26</b>	
<b>4.1</b>	<b>FLÄCHE .....</b>	<b>26</b>
<b>4.2</b>	<b>EMISSIONEN .....</b>	<b>27</b>
<b>4.3</b>	<b>LÄRM.....</b>	<b>27</b>
<b>4.4</b>	<b>ANGEBOTE, VERANSTALTUNGEN.....</b>	<b>28</b>
<b>4.5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>28</b>
4.5.1	ROUTINEBRUCH.....	29
4.5.2	HANDELN AUF PROBE.....	30
<b>5</b>	<b>DEUTSCHLAND IST NICHT FRANKREICH – FRANKREICH IST NICHT DEUTSCHLAND. WAS IST ÜBERTRAGBAR?.....</b>	<b>31</b>
<b>5.1</b>	<b>MASSENMOTORISIERUNG.....</b>	<b>31</b>
<b>5.2</b>	<b>UMWELT ALS THEMA DER POLITIK.....</b>	<b>33</b>
<b>6</b>	<b>WAS LÄBT SICH FÜR DIE DEUTSCHEN VERHÄLTNISSE LERNEN? .....</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>ZITIERTE LITERATUR .....</b>	<b>37</b>

## 1 Einleitung

Jahrzehnte der fortwährenden Modernisierung unserer Städte haben dazu geführt, daß sie auf absehbare Zukunft mit erheblichen Problemen konfrontiert sind. Die immer komplexere Verschränkung zwischen Stadt und Umland spielt dabei eine Schlüsselrolle. Suburbanisierungsprozesse und Gewerbeansiedlungen auf dem flachen Lande haben in den Städten einerseits zu Problementlastungen geführt. Andererseits haben sie zu enormen Steigerungen des Autoverkehrs beigetragen. Deren Folgen bilden heute einen der zentralen Belastungs- und Konfliktfaktoren der Stadtentwicklung. Mit Blick auf diese Problematik gehört es inzwischen auch zu den Basisforderungen ministerieller Verlautbarungen, „das kreative Potential der Stadtgesellschaft zu entfalten“ und neue „Diskurs- und Handlungszusammenhänge“ anzumahnen, in denen Wirtschaft, Verwaltung und Bürgerschaft nach unkonventionellen Auswegen aus der Zwickmühle suchen (Klimmt 1999; Verkehrsbericht 2000).

Der private Autoverkehr ist allerdings nicht nur der Problemmacher Nummer 1; er ist auch das Tabuthema Nummer 1. Es scheint in der gegenwärtigen politischen Arena kaum ein Thema zu geben, bei dem das Wissen um die Notwendigkeit von weitreichenden Veränderungen des status quo so sehr mit der Furcht der relevanten Akteure einhergeht, sich auf einen öffentlichen Dialog über Notwendigkeiten und Möglichkeiten zur Einschränkung automobiler Mobilität einzulassen. Das gilt nicht zuletzt auf kommunaler Ebene. Die Brisanz der Problematik wird durch Ergebnisse der Meinungsbefragung bestätigt: Finanzielle Belastungen der Autofahrer, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Einschränkungen gewohnter Anfahrtswege und Parkmöglichkeiten beim Einkaufen in Innenstädten bilden den harten Kern der Reizthemen. (Preisendörfer 1998).

Der europäische Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ hatte von daher in Deutschland, so sollte man vermuten, kaum Chancen auf Akzeptanz, denn er bedeutet nichts anderes als eine – wenngleich zeitlich und räumlich nur eng begrenzte – Einschränkung gewohnter Anfahrtswege und Parkmöglichkeiten. Derartige Befürchtungen mögen ein Grund dafür gewesen sein, daß der Aufruf zu einem europäischen Aktionstag erst beim zweiten Durchgang, im Jahre 2000, in Deutschland angenommen wurde. Auch jetzt fiel die Aufnahme in den damit befaßten politischen Instanzen in Deutschland noch immer zurückhaltend aus.

Andererseits verweist die große Breite, in der der Aktionstag in einer Reihe mehr oder minder benachbarter Länder aufgenommen und umgesetzt wurde, auf ein beachtliches Akzeptanzpotential des Aktionstages: Im Jahre 1999 hatten sich 643 Städte beteiligt. Im Jahr 2000 war die Zahl auf 760 gestiegen, davon in Frankreich 71, in Italien 154 und in Spanien gar 234. Tatsächlich haben sich in Deutschland im ersten Durchgang beachtliche 60 Städte beteiligt. Weitere 442 europäische Städte haben Aktionen durchgeführt, ohne dabei allen Anforderungen des Aufrufs Rechnung zu tragen. Insgesamt waren im Jahr 2000 nicht weniger als 26 Länder einbezogen. Für eine ganze Reihe von Städten war dies schon der zweite (in Italien) oder gar der dritte Durchgang (in Frankreich).

Im Vergleich stellt sich die Situation also weniger problematisch dar, als es auch deutscher Sicht befürchtet worden sein mag. Gleichzeitig war die Zustimmung im Ländervergleich ungleichartig. Deutschland gehört sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in bezug auf die politische und institutionelle Verankerung zu den Nachzüglern. Wo liegen die Gründe?

Sind die Deutschen objektiv besonders auf das Auto angewiesen und bzw. oder subjektiv besonders autovernarrt? Gegen derlei Vermutungen spricht die Tatsache, daß die Pkw-Dichte in den betreffenden Nachbarländern heute ähnlich hoch oder gar höher ist als in Deutschland: Sie betrug im Jahre 1995 in Deutschland 444, in Spanien 358, in Frankreich 432, und in Italien sogar 522 Pkw pro 1000 Einwohner. Zwischen der länderspezifischen Pkw-Dichte und der jeweiligen Beteiligung am europaweiten Aktionstag scheint kein direkter Zusammenhang zu bestehen. Autovernarrtheit läßt sich naturgemäß schwerer messen. Die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, sich auch nur für kurze Strecken von ihrem Auto zu trennen, dürfte jedoch in den genannten Nachbarländern kaum geringer ausgebildet sein als in Deutschland. Wenn es überhaupt Sinn macht, in einem psychologisierenden Sinn von Autovernarrtheit zu sprechen, dann nur im Sinne eines gesamteuropäischen (und über die europäischen Grenzen hinausgehenden) Phänomens.

Was erklärt folglich den breiten Erfolg des Aktionstages außerhalb von Deutschland und was ist hierzulande daraus zu lernen? *Daß* in Deutschland ausgerechnet in umweltpolitischer Hinsicht von unseren romanischen Nachbarn etwas zu lernen ist, widerspricht vielleicht einem gerade auch in ökologisch interessierten Kreisen gängigem Bild vom hohen Standard des umweltpolitischen Denkens und Handelns in Deutschland<sup>1</sup>. Zur Frage der tatsächlichen umweltpolitischen Standards siehe Jänicke/Kunig/Stitzel 1999: 33).

---

<sup>1</sup> "Les allemands, qui se présentent comme les environnementalistes et les écologistes les plus engagés d'Europe" (Eder 2000: 193).

Andererseits steht außer Zweifel: Auch wenn sich bestimmte umwelt- und verkehrspolitisch relevante Verfahrensweisen andernorts bewährt haben mögen, werden sie nicht ohne weiteres übertragbar sein. Die Frage, „Was ist zu lernen“, ist also zu ergänzen: Wo liegen die Grenzen der Übertragbarkeit von Erfahrungen aus Nachbarländern, und wie könnten andernorts entwickelte Herangehensweisen und Instrumente verändert werden, um bei uns eine möglichst ähnliche Wirksamkeit zu entfalten? Was ist in diesem Sinne der Ertrag der bisherigen Aktionstage?

Die folgenden Ausführungen geben zunächst einen Überblick über den allgemeinen konzeptionellen Zuschnitt des europäischen Aktionstags (Abschnitt 2). Daran schließt sich eine Auswertung des Instrumentariums an, mit dessen Hilfe das Konzept in Frankreich - und mit einem Seitenblick: in Italien - umgesetzt wurde (Abschnitt 3). Im Abschnitt 4 wird gefragt, was erreicht wurde. Im Abschnitt 5 werden Unterschiede der nationalen Rahmenbedingungen skizziert, die der Akzeptanz des Aktionstages förderlich oder hinderlich sind. In Abschnitt 6 werden Möglichkeiten skizziert, von der Anlage des Aktionstags in Frankreich zu lernen.

## **2 Der Aktionstag - ein europäisches Projekt**

In konzeptioneller Hinsicht bildet eine „Europäische Charta“ die gemeinsame Grundlage des Aktionstags, die von den teilnehmenden Städten und Gemeinden im Sinne einer Selbstverpflichtung unterschrieben wird. Auf dieser Grundlage wird ein hohes Maß an sachlicher Gemeinsamkeit in der Anlage des Aktionstags gewährleistet. Andererseits zeigt sich im Vergleich zwischen den teilnehmenden Ländern, daß die Charta durchaus unterschiedliche Möglichkeiten der institutionellen Einbettung und der inhaltlichen Konkretisierung offenläßt. Solche Unterschiede stehen mit Blick auf Frankreich im Mittelpunkt der folgenden Darlegungen.

### **2.1 Einige Daten zu Akzeptanz und Teilnahme**

Bereits im ersten Jahr seiner Durchführung in Frankreich im Jahre 1998 wurde der Aktionstag von Meinungsbefragungen begleitet, in denen seine Akzeptanz geprüft wurde. In dem Maße, in dem sich Städte weiterer Länder beteiligten, wurde der Radius der Meinungsbefragungen erweitert. Daher läßt sich die Akzeptanz sowohl in ihrer zeitlichen Entwicklung als auch im Vergleich zwischen den teilnehmenden Ländern vergleichen.

Unter den Bürgerinnen und Bürgern der teilnehmenden Städte hat der Aktionstag von Anfang an und – soweit er zum wiederholten Male organisiert wurde – bis heute eine ausgesprochen positive und stabile Resonanz gefunden. Nach Umfragen in Frankreich (1998 und 1999) und Italien (1999) wurde im Jahre 2000 auf der Basis der gleichen Fragen eine Vergleichsuntersuchung in sechs Städten unterschiedlicher europäischer Länder durchgeführt. Als deutsche Stadt war Hamburg in die Untersuchung einbezogen<sup>2</sup>. Trotz einer Reihe interessanter Unterschiede im Detail war die Akzeptanz insgesamt hoch: 81% der Befragten Bürgerinnen und Bürger der betreffenden Städte hielten den Aktionstag für eine gute Idee (44% „sehr gut“; 37 % „gut“). Ebenfalls 82% sprachen sich für eine Wiederholung im Jahr 2001 aus: 11% wünschten eine jährliche Wiederholung, 25% votierten für eine dreimalige Wiederholung, die übrigen 46% forderten sogar eine wöchentliche Wiederholung. Die betreffenden Werte für Hamburg belaufen sich auf 70%, 76% und 39%<sup>3</sup>.

Die vorhandenen Übersichten zeigen, daß sich Städte nahezu jeden Typs beteiligt haben: große und kleine, alte und neue, kompakte und ausgedehnte, Städte in Südeuropa, in Westeuropa, in Nordeuropa, und neuerdings auch in Osteuropa. Städte, die bislang noch keine Fußgängerzonen besitzen, bilden dabei vermutlich eine Minderheit. Tatsächlich dürfte es heute schwerfallen, in Europa noch Groß-, Mittel- und selbst Kleinstädte zu finden, in denen noch keine Fußgängerzonen existieren. Diese Zonen bildeten selbstverständlich einen Teilbereich der Aktionen. Das Bemerkenswerte besteht indes darin, daß am Aktionstag auch hier weitere Bereiche für den Autoverkehr gesperrt wurden, so daß in allen Fällen, gleichgültig ob mit oder ohne bereits bestehende Fußgängerzonen, neue Konstellationen entstanden: für die Bürgerinnen und Bürger ebenso wie für die Kommunalverwaltungen und alle übrigen beteiligten Akteure.

Zumindest für Italien und Frankreich kommt folgendes hinzu: Hier haben sich nicht nur Städte mit sozialistischen Mehrheiten in den Gemeindeparlamenten, sondern – wenn gleich in etwas geringerem Maße – auch solche mit konservativen Mehrheiten beteiligt, darunter so bedeutende Städte wie Paris und Lyon (1999).

Beachtlich war schließlich auch die Presseberichterstattung. Sie läßt sich – jedenfalls für die in die Auswertung einbezogenen überregionalen und regionalen Zeitungen in Frankreich und Italien - erstens als breit und zweitens, trotz kritischer Verweise auf organisatorische Mängel und sonstige Schwachstellen, als sachlich bis wohlwollend beschreiben, und das ebenfalls relativ unabhängig davon, ob es sich um eher konservative oder

---

<sup>2</sup> Als weitere Städte waren Barcelona, Kopenhagen, Helsinki, Lille und Turin einbezogen.

<sup>3</sup> Am Abend des 22. September wurden in den teilnehmenden Städten 1.910 repräsentativ ausgewählte Erwachsene (pro Stadt quotiert nach Alter, Geschlecht und Beruf) telephonisch befragt.

eher liberale Zeitungen handelte. Der Tenor läßt sich relativ einheitlich in folgender Weise zusammenfassen: Der Aktionstag war trotz einzelner Probleme ein Erfolg, und er sollte als Experiment im kommenden Jahr fortgeführt werden.

## 2.2 Die „Europäische Charta“

Den konzeptionellen Rahmen bilden in allen beteiligten Städten die erwähnte *Charta*. Sie enthält insgesamt 12 *Leitlinien*. Darin finden sich nur zwei verbindliche Einschränkungen:

- die Ausweisung einer oder mehrerer Zonen, die während des gesamten Tages (zumindest während der normalen Arbeitszeit) ausschließlich für Fußgänger, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel und zur Durchführung von Veranstaltungen reserviert sind,
- die Vorgabe, die Zahl der Ausnahmeregelungen für „normale“ Autos (Ambulanz, Behinderte, dringende Reparaturen) auf ein Minimum zu beschränken.

Alle übrigen Punkte bestehen aus Empfehlungen, die das Ziel haben, die Durchführung des Aktionstags zu erleichtern. Darunter sind vor allem die folgenden Zielvorgaben hervorhebenswert:

- ein intensives Engagement der Verwaltung
- massive Angebote an alternativen Mobilitätsmitteln
- die Integration möglichst vieler Akteure
- die Entwicklung einer intensiven Kommunikation und
- die Setzung von Schwerpunkten: in bezug auf Aktivitäten und Zielgruppen

Auf der Basis der *Charta* wurde ein sehr viel detaillierterer *Leitfaden* entwickelt. Er gibt eine große Zahl von Hinweisen auf konkrete Möglichkeiten, wie das gemeinsame Grundkonzept praktisch umgesetzt werden kann. Welche Schwerpunkte gesetzt werden und mit welchen Mitteln sie erreicht werden sollen, bleibt den teilnehmenden Kommunen jedoch vollständig freigestellt. Der Leitfaden ist also eine Art Operationalisierungshilfe, die für die einzelnen Kommunen (neu hinzukommende oder solche die bereits einmal teilgenommen haben) das nutzbar zu machen suchen, was in anderen Gemeinden ausprobiert wurde.

Er ist darüber hinaus eine Hilfe in systematischer Hinsicht. In diesem Sinne versucht er den Fächer der verschiedenen Teilaufgaben abzudecken, die bei der Vorbereitung und Durchführung des Aktionstags bedacht werden sollten. Das betrifft vor allem:



- Informationen zu technischen und organisatorischen Problemen wie der Dimensionierung und Ausschilderung des autofreien Gebiets, der Einrichtung zusätzlicher Stellplätze am Rande der Zone oder zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und nicht zuletzt zur Auswertung des Aktionstages
- Hinweise zur Bewältigung von Informations- und Kommunikationsproblemen: zur Gestaltung der internen Kommunikation zwischen den diversen Akteuren, zur Erstellung von Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit, zu Kernpunkten der Kommunikation auf lokaler Ebene, insbesondere im Blick auf spezielle Zielgruppen wie den Einzelhandel oder Kinder in Schulen und Kindergärten
- Tips zu möglichen Aktionen und Veranstaltungen.

Mit der Nutzung des Leitfadens konnten die im Jahre 2000 erstmals teilnehmenden Städte in Deutschland also bereits auf einem erheblichen Erfahrungsschatz aus anderen Ländern aufbauen und daraus lernen. In besonderem Maße gilt das für Erfahrungen aus Frankreich und Italien.

### **3 Beobachtungen zur Umsetzung der Europäischen Charta in Frankreich**

Obwohl Charta und Leitfaden in dem skizzierten Sinne eine zentrale Rolle als Instrumente der Vereinheitlichung und des Erfahrungstransfers zwischen Städten und über Ländergrenzen hinweg gespielt haben, sind - nicht zuletzt im Ländervergleich - doch gleichzeitig erhebliche Unterschiede in der Art und Weise zu erkennen, in der das gemeinsame Rahmenkonzept umgesetzt wurde.

Aus deutscher Perspektive liegt es nahe, vor allem die französische Situation genauer zu betrachten. Für einen solchen Fokus spricht zum einen die Tatsache, daß der Aktionstag hier bereits zum dritten Mal durchgeführt wurde. Dieser Umstand bildet schon für sich genommen einen beachtlichen Sachverhalt. Zusätzlich zur großen Vielfalt der dabei gewonnenen Erfahrungen verdient dabei auch die Frage Beachtung, welche speziellen Möglichkeiten sich bei mehrmaliger Durchführung ergeben, aber auch welche Abnutzungs- und Enttäuschungsphänomene im Wiederholungsfalle auftreten können.

Eine Beantwortung aller dieser Fragen setzt differenziertere Informationen voraus, als sie bisher vorliegen. Die zur Verfügung stehenden Informationen erlauben aber immerhin die Identifizierung *länderspezifischer Merkmale der Umsetzung des gesamteuropäi-*

*schen Konzepts und seiner Konkretisierung in Gestalt spezieller inhaltlicher Schwerpunktsetzungen.*

Im Mittelpunkt stehen dabei Anlage und Verlauf des dritten Aktionstages in Frankreich (2000). Wichtige Hinweise ergeben sich jedoch auch aus Dokumenten, die sich auf die beiden vorangegangenen Aktionstage beziehen<sup>4</sup>. Eine knappe Auswertung italienischer Dokumente zu Anlage und Verlauf der Aktionstage in den Jahren 1999 und 2000 (und verwandter Aktionen) in Italien<sup>5</sup> deutet auf eine relativ große Ähnlichkeit wesentlicher Merkmale hin – jedenfalls im Vergleich zum deutschen Fall. Daher wird im folgenden auf den italienischen Vergleichsfall nur am Rande eingegangen.

Die Ergebnisse der Recherche werden als Antworten auf die folgenden drei Fragen vorgestellt:

- Wie wurde die Zielstellung des Aktionstags präzisiert: Wofür und wogegen? (Abschnitt 3.1)
- Welche Formen der institutionellen Rahmung wurden für die Unterstützung und Ausgestaltung des Aktionstages gewählt? (Abschnitt 3.2)
- Welche Schwerpunkte wurden in bezug auf Auswahl von Zielgruppen gesetzt, und in welchen Formen wurde ihre Einbeziehung angestrebt? (Abschnitt 3.3)

### **3.1 Zielstellungen des Aktionstages: Wofür und wogegen?**

Die Zielstellungen des Aktionstages werden in der Charta in drei Punkten klar zusammengefaßt:

- Entwicklung nachhaltigkeitsverträglicher Verhaltensmuster, insbesondere zwecks Emissionsverminderung und um dem Treibhauseffekt entgegenzuwirken
- Angebot von Alternativen zum individuellen Pkw-Transport

---

<sup>4</sup> Die folgende Darstellung fußt zum einen auf statistischen Auswertungen, die 1989/99 und im Jahre 2000 im Auftrag des französischen Ministeriums für Umwelt und Raumentwicklung erstellt wurden. Zum anderen wurden Berichte der überregionalen Presse der Jahre 1999 und 2000 und einzelne regionale Berichterstattungen ausgewertet. Schließlich wurden die Ergebnisse eines längeren Interviews mit der Koordinatorin des Aktionstages im französischen Ministerium über den Verlauf des Aktionstages in Frankreich im Oktober 2000 ausgewertet. In diesem Gespräch wurde eine erste Gesamtsicht des Verlaufs des Aktionstages im Jahre 2000 in Frankreich gegeben. Das Gespräch diente gleichzeitig dazu, die in den folgenden Ausführungen enthaltenen Aussagen über die Wirkungsweisen institutioneller Spezifiken der französischen Verhältnisse einer kritischen Prüfung auszusetzen.

<sup>5</sup> Den Kern bildeten auch hier Statistiken und andere Auswertungen, die vom italienischen Umweltministerium - und in geringerem Umfang von einzelnen besonders aktiven Gemeinden - erstellt wurden. Den Kern bildeten auch hier Statistiken und andere Auswertungen, die vom italienischen Umweltministerium - und in geringerem Umfang von einzelnen besonders aktiven Gemeinden - erstellt wurden. Die Sichtung dieses Materials nahm Ulrich Kraus vor.

- Entdeckung der Stadt, ihrer Einwohner und des kulturellen Erbes der Stadt in einer gesünderen und freundlicheren Umgebung.

Es hängt jedoch offensichtlich von den konkreten (organisatorischen, finanziellen, politischen, kulturellen) Randbedingungen ab, in welcher Weise die gemeinsamen Ziele realisiert werden können. Die spezifische Art der Konkretisierung und Operationalisierung des „wofür?“ und „wogegen?“ läßt sich unter ökologischen und sozialen Aspekten verfolgen.

### 3.1.1 *Ökologische Ziele*

#### *Schadstoffe*

Die ersten beiden der drei genannten Punkte zielen *in einem naturwissenschaftlich-ingenieurmäßigen Sinne* auf Ökologie in Sinne von verstärktem *Umweltschutz*. Die Bürgerinnen und Bürger sollen ermutigt werden, durch einen Teilverzicht auf das Auto weniger Schadstoffe zu produzieren (Punkt 1 des Zielkatalogs). Darin sollen sie mit speziellen Mobilitätsangeboten unterstützt werden, die es erlauben, die individuelle Pkw-Nutzung zugunsten - verstärkt angebotener - kollektiver Mobilitätsmöglichkeiten zu reduzieren (Punkt 2 des Zielkatalogs). Der Aktionstag soll auch als Gelegenheit genutzt werden, die Bürgerinnen und Bürger mit den Vorzügen neuer schadstoffärmerer Verkehrsmittel vertraut zu machen und es ihnen ermöglichen, solche Verkehrsmittel selbst auszuprobieren.

An verschiedenen zeitlichen Meßpunkten (am Vortag, im Verlaufe des Aktionstags und nach der Aufhebung der Sperrungen am Abend) und an verschiedenen Meßorten (innerhalb der gesperrten Zonen und in den umgebenden Gebieten) wurden Verkehrszählungen durchgeführt, die es erlauben, eine Verringerung von Emissionen rechnerisch zu extrapolieren. Zum anderen wurden Konzentrationen von NO, NO<sub>2</sub>, CO, Ozon und Schwebepartikeln gemessen.

Die auf diesem Wege gewonnene Datenlage ist recht differenziert, teilweise aber heterogen: Nicht in allen Städten wurden Messungen durchgeführt (1999 in 36 Städten von insgesamt 66 teilnehmenden Städten); auch wurden nicht alle Emissionsarten in allen diesen 36 Städten gemessen. Als Vergleichstag diente überwiegend der 21. September; in einigen Städten wurde der 15., der 19., der 23. oder der 24. September gewählt. Ein weiteres, von den Organisatoren allerdings nicht beeinflussbares Problem bestand darin, daß die unterschiedliche Größe der gesperrten Gebiete und ihre Einbettung in unterschiedlich stark belastete städtische Umgebungen sowie die landschaftliche Topologie

und die geographische Lage der umgebenden Regionen selbstverständlich Auswirkungen auf die jeweiligen Schadstoffkonzentrationen haben. Das spiegelt sich auch in unterschiedlichen Effekten von sachlich vergleichbaren Verkehrsreduktionen wider.

Die Messungen wurden von speziell ausgebildeten Kräften, den regional organisierten „Associations de surveillance de la qualité de l'air (AASQA)“ durchgeführt. Die vergleichende Auswertung der Messungen (und weiterer Informationen) wurde ebenfalls von einer speziellen Einrichtung, dem „Centre d'Etudes de l'Equipement (CETE) in Lyon vorgenommen. Weitere - regionale - CETE-Gruppen waren an der Datenerhebung beteiligt. Mittels der dadurch gewährleisteten Professionalität und der Fokussierung der organisatorischen Verantwortung konnte sichergestellt werden, daß Erhebung und Interpretation der Meßdaten einerseits in der nötigen Weise ortsbezogen erfolgten und andererseits nach gemeinsamen Kriterien vorgenommen wurden. Diese Vorgehensweise hat sich nicht zuletzt insofern sehr bewährt, als sie sowohl für die teilnehmenden Städte als auch für die nationale Koordination des Aktionstages eine nennenswerte Entlastung darstellte.

### *Lärm*

Die Reduktion von Lärm bildete ein weiteres naturwissenschaftlich-ingenieurmäßig zu evaluierendes Ziel des Aktionstages. Lärm wurde in analoger Weise gemessen wie die Schadstoffe: (a) am Aktionstag und am gleichen Wochentag unter „normalen“ Umständen, (b) an mehreren Stellen im gesperrten Gebiet und außerhalb der gesperrten Gebiets, (c) sowohl als Dauermessung wie auch als einstündige Messungen an ausgewählten Abschnitten des Tages und (d) in einer begrenzten Auswahl von Städten (1999 in 9 von 66 teilnehmenden Städten). Die Messungen wurden von kleinen Umfragen begleitet, in denen Passanten danach gefragt wurden, welche Bedeutung sie Lärmbelastungen beimessen.

Wie im Falle der Schadstoffemissionen werden auch das Ausmaß und die Wirkungen von Lärm durch örtliche Gegebenheiten modifiziert, so daß die Ergebnisse auch insofern nicht in jeder Hinsicht vergleichbar sind. Andererseits wurde durch die Art der Lärmmessung eine weitere belastbare Datenlage geschaffen. Durch die spezielle Art der Organisation der Messungen wurden sowohl die lokalen Organisatoren des Aktionstags als auch die nationale Koordination entlastet.

### 3.1.2 Soziales Ziel

Die Zielstellung des Aktionstages erschöpft sich jedoch in keiner Weise in der naturwissenschaftlich-technischen Dimension des Umweltschutzes. Insgesamt war der Aktionstag auf einen sehr viel breiteren Zielhorizont gerichtet. Neben dem Umweltschutz steht das im dritten Zielpunkt der Charta genannte Ziel einer Steigerung von Lebensqualität durch die Wiedergewinnung des öffentlichen Raumes: als Entdeckung bzw. Wiederentdeckung der Stadt, ihrer Einwohner und des gemeinsamen kulturellen Erbes der Stadt in einer gesünderen und freundlicheren Umgebung. Dabei handelt es sich um ein *explizit soziales Ziel*. Zusammen mit dem Umweltschutzziel ergibt sich somit eine Nachhaltigkeitsoption im Sinne der Lokalen Agenda 21.

Im Kern geht es dabei um eine erweiterte Verfügbarkeit von Platz für Fußgänger und um das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger davon zu überzeugen, daß sich die Straßen generell, aber speziell in den Innenstädten, zu deutlich mehr eignen, als das eigene Auto zu parken und dabei den verbleibenden Weg in das nächste Geschäft möglichst kurz zu halten: Die Straßen als Raum zum Flanieren und Verweilen, als Raum um Personen zu treffen und sich zu unterhalten und als Platz für die Selbstdarstellung von Bürgerinnen und Bürgern, für Initiativen und nicht zuletzt für unterhaltsame Darbietungen.

Diese Zielstellung verdient, speziell aus deutscher Perspektive, besondere Aufmerksamkeit, und zwar nicht so sehr deshalb, weil sie als solche hierzulande geschätzt würde, sondern wegen der Konsequenzen, die diese Zielstellung in konzeptioneller und praktischer Hinsicht erfordert. Zudem besteht speziell in Deutschland die Gefahr, daß politische Auseinandersetzungen über den Umgang mit dem Auto trotz des Vorliegens mehr oder minder differenziert gehaltener Programmatiken (Stichwort: Intelligente Nutzung der spezifischen Stärken unterschiedlicher Mobilitätsmittel) schnell in eine grundsätzliche Polarisierung von „Pro oder Contra“ abzugleiten drohen. Einer produktiven Suche nach tatsächlichen Veränderungsmöglichkeiten steht das massiv entgegen. Vor diesem Hintergrund ist es bemerkenswert, welcher Weg in Frankreich und sodann in weiteren Ländern gesucht bzw. gefunden wurde, um dieser auch dort vorhandenen Gefahr vorzubeugen:

Die Grundlinie besteht eindeutig darin, auf jegliche grundsätzliche Polemik gegen das Auto bzw. den Autoverkehr zu verzichten. Anstelle dessen wird, allerdings ganz im Sinne der Charta, in den zahlreichen Dokumenten und Verlautbarungen der Städte und einzelner Akteure die Aufmerksamkeit strikt auf die konkreten Nachteile abgehoben, die der individuelle Pkw-Verkehr in dem speziellen Bereich der Innenstädte hervorbringt, und die darin eine Einbuße für die Möglichkeiten des Erlebens der Stadt als et-

was Eigenem und Wichtigem bedeuten. Die Losungen sind dem entsprechend abgefaßt, etwa:

- „*In die Stadt, ohne mein Auto*“ (Losung des ersten französischen und sodann des europäischen Aktionstages)
- Es geht um eine „*Begrenzung der negativen Folgen des wachsenden Bedarfs nach innerstädtischer Mobilität*“ bzw. um
- das „*Recht auf gesundheitliche Unversehrtheit und städtische Aufenthaltsqualität* „trotz unbestrittener Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger (Dossier de Presse des französischen Umweltministeriums vom 6. 9. 2000)

Diese Orientierung ist auch erfolgreich an die Medien weitergegeben worden, etwa als:

- „*Meine Stadt ohne Auto*“ (Le Monde zum 22. September 2000, Extrabeilage) oder
- gegen eine Option „*Das Auto über alles*“ (Le Courrier International zum 22. September 2000, Extrabeilage).

Mit anderen Worten: Die Zielstellung des Aktionstages besitzt zwar einen eindeutigen umweltpolitischen Akzent. Anders als in umweltpolitischen Debatten, wie sie auch in Deutschland noch immer geführt werden, wird Umweltschutz jedoch nicht im Sinne einer „guten Sache“ gefaßt, die oft genug von unserem Alltag mehr oder minder weit entfernt ist, deren praktische Folgen dem entsprechend kaum persönlich erfahrbar sind, in bezug auf welche Erfolge meist gar nicht oder nur indirekt meßbar sind und die von uns in erster Linie Altruismus und Verzicht verlangt: „Gegen die Vergrößerung des Ozonlochs“, „Gegen das Artensterben“, „Für die Erhaltung des Regenwaldes!“ „Für künftige Generationen!“ etc..

Anstelle dessen wird die Aufmerksamkeit auf alltägliche eigene Erfahrungen und auf ein darauf bezogenes persönliches Interesse an konkreten Verbesserungen gelenkt, bei denen Erfolge unmittelbar erfahrbar sind, und zwar als persönliche Bereicherung.

Um einer solchen Perspektive folgen zu können, nicht zuletzt zum Nutzen der Umwelt, ist kein spezielles Umweltbewußtsein und kein Bewußtseinswandel erforderlich. Mit anderen Worten: Die in der öffentlichen und zum Teil auch in der wissenschaftlichen Debatte der letzten beiden Jahrzehnte in der Bundesrepublik Deutschland oft dominierende Strategie der Stärkung von Umweltbewußtsein (Lange 2000) spielt hier bestenfalls eine Rolle am Rande.

Diese Art des Herangehens bildet m.E. einen ersten wesentlichen Baustein dafür, daß der Aktionstag in Frankreich eine so anhaltende und breite Akzeptanz gefunden hat; „breit“ im doppelten Sinne: hinsichtlich der Zahl der teilnehmenden Städte und hin-

sichtlich des politischen Spektrums, das in den Kommunalparlamenten und in der Presse erreicht werden konnte. In Italien verhält es sich ähnlich.

Die in der skizzierten Weise präzierte Zielstellung des Aktionstages erleichterte darüber hinaus bestimmte Formen der intensiven Förderung des Aktionstags durch staatliche Stellen, und zwar von der zentralstaatlichen Ebene angefangen bis zu den Gemeindeverwaltungen. Diese Art der Unterstützung bildet einen zweiten Baustein der breiten Akzeptanz des Aktionstages in Frankreich (und Italien).

### **3.2 Staatliche Initiativen: Arbeitsteilung zwischen Zentralstaat und Kommunen**

In der Charta des europäischen Aktionstags firmieren die Städte als diejenige Entscheidungsebene, die für die Genehmigung, die Planung und die Durchführung der Aktionstage zuständig ist. Die Charta verfolgt insofern eine eindeutige Perspektive dezentraler Verantwortung. Angesichts dieses Sachverhalts überrascht es, daß die Koordination in Frankreich und Italien durch die Umweltministerien erfolgt.

Zweifelloos spiegelt dies zunächst einmal die Spezifik der jeweiligen historisch-politischen Traditionen in Gestalt einer Kultur hochgradiger administrativer Zentralisierung wider. Dem stehen die föderale Struktur Deutschlands und die dahinter stehende geschichtlich begründete Skepsis in bezug auf übermächtige zentralstaatliche Entscheidungsstrukturen entgegen. Dieser Linie folgt auch das Organisationsmuster, das für die Koordination des Aktionstags in Deutschland gefunden wurde: Das deutsche Umweltministerium hat den ersten Aktionstag in Deutschland lediglich mit (zudem relativ begrenzten) finanziellen Mitteln unterstützt und sich im übrigen auf ein Grußwort des Ministers beschränkt<sup>6</sup>. Die Funktion des nationalen Ansprechpartners und die gesamte Arbeit der Koordination, der Pressearbeit und der Auswertung hat hier das Klima-Bündnis / *Allianza del Clima e. V.* übernommen. Als freiwilliger Zusammenschluß von Städten ohne administrative Kompetenzen und mit nur begrenztem politischen Gewicht hat das Klima-Bündnis trotz seiner formellen Anbindung an die betreffenden Städte eher den Charakter einer Nichtregierungsorganisation als einer durch Wahlen politisch legitimierten staatlichen Instanz.

Die praktischen Implikationen liegen auf der Hand: Der Staat hat zwar auch in den genannten Nachbarländern den Aktionstags nicht etwa administrativ verfügt, sondern lediglich koordiniert und unterstützt. Diese Funktion bedeutete jedoch, ganz abgesehen

---

<sup>6</sup> Zwei Jahre zuvor war dem in Deutschland entstandenen Aktionstag „Mobil ohne Auto“ die Unterstützung des Umweltministeriums entzogen worden. Dieser Aktionstag war 1989 auf Initiative der Evangelischen Kirche in der DDR entwickelt worden. Er hat seither vor allem in Südwestdeutschland eine eigene Tradition begründet.

von der dadurch bewirkten sachlichen Hilfe, ein politisch legitimierendes Signal, das für die Motivierung von Gemeinden ebenso wie von Bürgerinnen und Bürgern von Bedeutung ist: Das Projekt wurde mit der Autorität der gewählten Regierung gerahmt und mit entsprechendem symbolischen Gewicht versehen. Für den Aktionstag in Deutschland stand solche Unterstützung nur in vergleichsweise engen Grenzen zur Verfügung. Um so beachtlicher ist die Tatsache, daß der erste Durchgang des Aktionstags in Deutschland trotzdem zu einer relativ breiten Beteiligung von Städten (70) gebracht werden konnte.

Man würde allerdings das französische (und italienische) Konzept der Anlage des Aktionstages sehr verengen und zum Teil mißverstehen, wenn man bei der Tatsache stehenbliebe, daß der Aktionstag von staatlicher Seite koordiniert wurde. Einige mindestens ebenso wichtige Voraussetzungen des erstaunlichen Erfolgs der Aktionstage in Frankreich und auch in Italien erschließen sich über die Beantwortung der Frage, wie die Städte von staatlicher Seite unterstützt wurden. In dieser Beziehung treten die Unterschiede zu Deutschland noch stärker hervor.

### ***3.2.1 Die nationale Handlungsebene***

In Frankreich stellte sich die Situation wie folgt dar: Obwohl das Umweltministerium formal nur eine koordinierende Rolle gespielt hat, ging seine praktische Funktion deutlich darüber hinaus. Seine wichtigsten Aktivitäten lassen sich - durch eine deutsche Brille betrachtet - in folgender Weise zusammenfassen:

#### ***P Kommunikation***

Das Ministerium erfüllte in beträchtlichem Umfang Kommunikationsaufgaben. Programmatik, Ausgestaltung, Verlauf und Auswertung des Aktionstags wurden über die spezielle website des Ministeriums und über eine entsprechende Pressearbeit zentral kommuniziert. Das Ministerium sorgte für die Erstellung, den Druck und die Versendung schriftlicher Materialien. Dazu zählen neben kleineren Dokumenten so bedeutsame Dokumente wie der (schließlich auch für die Organisation des Aktionstags in den übrigen Ländern Europas eingesetzte) "*Leitfaden für die Städte und Gemeinden*".

Das Ministerium fungierte nicht zuletzt als eine Art Plattform für die Sammlung und den Austausch relevanter Informationen *aus* den Städten und *in* die Städte. Auf diesem Wege beförderte das Ministerium auch die Vernetzung und den Erfahrungsaustausch zwischen den Städten.



*P Verzahnung mit anderen "grünen" und verkehrsbezogenen Schwerpunkten auf ministerieller Ebene*

Ein weitere Form der Unterstützung bestand darin, den Aktionstag mit anderen Schwerpunkten der zentralstaatlichen Umweltpolitik zu verbinden. Dazu gehört etwa die Tatsache, daß das Thema des Aktionstages mit dem "*Plan du Développement Urbain*" (PDU) verzahnt wurde. Der PDU macht es den Verwaltungen der Städte mit mehr als 100.00 Einwohnern zur Auflage, Pläne zur Reduktion der städtischen Verkehrsbelastung durch private Pkws zu entwickeln und zu realisieren. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Aufgabe, das Problem des Pendlerverkehrs so weit wie möglich zu entschärfen, indem andere Mobilitätsmöglichkeiten gefördert werden (vor allem durch eine problemangemessene Anpassung der ÖPNV-Strukturen in Verbindung mit der Förderung weiterer Optionen wie der Bildung von Fahrgemeinschaften. Siehe etwa das Konzept *Covoiturage à la clé*. Der Aktionstag wurde teilweise als Gelegenheit genutzt, um ohnehin vorgesehene Veränderungen in einem ersten Praxislauf zu testen (CERTU 1999: 79 ff.).

Darüber hinaus wurden erfolgreiche Anstrengungen unternommen, andere Ministerien zu eigenen Unterstützungsaktivitäten im Rahmen ihrer spezifischen Aufgabenstellungen zu gewinnen. In diesem Rahmen hat sich beispielsweise das Erziehungsministerium mit der Erstellung eigener Materialien beteiligt, die den Schulen übergeben wurden und dort die Grundlage dafür bildeten, eine Auseinandersetzung der Schülerinnen und Schüler mit der Thematik des Aktionstags zu befördern und sie zur Erarbeitung eigener Beiträge anzuregen. Siehe dazu den Abschnitt 3.3.2 "Kinder".

Das Ministerium sorgte darüber hinaus dafür, daß die Regionalverwaltungen als Zwischenebenen zwischen Regierung und Gemeinden mit festen Ansprechpartnern zu regionalen Koordinationsinstanzen wurden. Die Ansprechpartner in den Regionalverwaltungen waren auch für die Sammlung und Zusammenstellung von Daten über den Verlauf des Aktionstages zuständig.

*P Fachliche Unterstützung durch Ämter und Agenturen*

Es wurde dabei von einer ganzen Reihe staatlicher Agenturen unterstützt. Dazu zählen in erster Linie:

*ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie).*

Die Aufgabe von ADEME besteht allgemein in der Umsetzung der französischen Politik auf den Gebieten der Luftreinhaltung, der Energienutzung und des Mülls. ADEME fungiert auf nationaler Ebene mittels regionaler Zweigstellen als Experteninstanz für die genannten Problemfelder und ist insbesondere mit der Förderung emissionsreduzierenden

der Transportkonzepte und -mittel befaßt.

ADEME hat darüber hinaus die Koordination des EU-Projekts LIFE übernommen. In diesem Rahmen hat ADEME die Auswertung des französischen Aktionstags des Jahres 1998 zu einem Aktionstag im europäischen Maßstab vermittelt und koordiniert.

#### *ATMO*

Eine Schlüsselrolle in technischer Hinsicht kommt innerhalb des französischen Konzepts den 39 ATMO-Gruppen zu. Getragen vom Staat, von regionalen Instanzen, den Unternehmen und Umweltorganisationen sind sie für den Betrieb von 2000 Meßstellen verantwortlich, mit deren Hilfe die Belastung der Luft gemessen wird. Sie informieren die Öffentlichkeit über Ergebnisse. Für den Aktionstag haben sie, in Absprache mit den Städten, zusätzliche Meßgeräte an ausgewählten Punkten installiert, so daß auch in Städten, die keine eigenen Meßinstallationen besitzen, durch die Experten von ATMO Vorher/Nachher-Effekte gemessen werden konnten.

#### *CERTU (Centre d'études sur le réseau, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)*

Der Aufgabenschwerpunkt von CERTU besteht in der technischen, planerischen, organisatorischen, soziologischen etc. Analyse und Beratung im Problemfeld Mobilität-Transport-Stadtentwicklung. CERTU untersteht dem französischen Transportministerium und besitzt mehr als 100 hochqualifizierte Fachkräfte. CERTU hat den Verlauf des Aktionstags 1999 ausgewertet. Zusammen mit ADEME wertet CERTU auch den Verlauf des Aktionstags des Jahres 2000 aus.

Des Weiteren waren der Conseil National de l'Air (Luft) und der Conseil National de Bruit (Lärm) einbezogen. Beide Körperschaften umfassen sowohl staatliche Akteure als auch Mitglieder der Wirtschaft und aus zahlreichen anderen gesellschaftlichen Sektoren und Gruppierungen.

#### *P Monitoring und Evaluation*

Einen weiteren Baustein bildeten verschiedene Umfragen, die (unter der Regie von CERTU und ADEME) zu Teilproblemen des Aktionstags in ausgewählten Städten durchgeführt und ausgewertet wurden: Lärm, Luftbelastung, Nutzung von Verkehrsmitteln und von zusätzlichen Parkmöglichkeiten, Einkaufsverhalten, Probleme und Einschätzungen der Einzelhändler, Bewertung des Aktionstags durch die Bürgerinnen und Bürger. Dazu gehörte insbesondere auch eine repräsentative Untersuchung unter den Bürgerinnen und Bürgern der beteiligten Städte in Frankreich und Italien durch das französische Meinungsforschungsinstitut SOFRES.

In diesem Rahmen sind umfassende und zugleich relativ differenzierte Befunde entstanden, Sie wurden als Grundlage der Selbstreflexion in bezug auf Schwachpunkte im Verlauf des Aktionstags genutzt. Die zutage getretenen Schwächen wurden im folgenden Jahr zum Schwerpunkt von Bemühungen zur Verbesserung des Konzept und der Organisation des Aktionstages gemacht.

*P Werbung von Unterstützern und Bündnispartnern*

Eine wichtige Unterstützungsleistung bestand schließlich darin, auf zentralstaatlicher Ebene die Unterstützung für den Aktionstag im Bereich der Medien und im Bereich der Wirtschaft zu gewinnen. Als Unterstützer auf nationaler Ebene konnten unter anderen gewonnen werden.

- die nationale Vereinigung der lokaler Radiostationen (France BLEU),
- France Info
- namhafte Zeitungen und Verlage,
- France Télécom, die französische Vereinigung des Handels und der Industrie (ACFCI)
- Electricité de France, Gaz de France
- die nationale Eisenbahngesellschaft SNCF
- und nicht zuletzt sämtliche französischen Automobilhersteller,
- ferner Ford-Frankreich und Toyota
- und weitere Unternehmen.

Auf lokaler Ebene kamen zahlreiche weitere Unterstützer dazu ("*Dossier de Presse*" vom 22. September 1999 und 2000).

In der Summe ist auf zentralstaatlicher Ebene insofern ein beachtliches Spektrum von Unterstützungsmaßnahmen zusammengekommen. Ohne diese Aktivitäten wären die bisherigen Aktionstage in Frankreich kaum erfolgreich verlaufen, und das Projekt als solches hätte kaum über drei Jahre fortgeführt werden können. In Italien sind analoge Formen der Unterstützung auf nationaler Ebene entwickelt worden. Der Unterschied zwischen Deutschland auf der einen Seite und Frankreich und Italien auf der anderen Seite ist insofern vor allem auf der nationalen Ebene beträchtlich.

### 3.2.2 *Die lokale Handlungsebene*

Die ein-, zwei-, dreimalige oder - wie vielfach in Italien - noch häufigere Wiederholung des Aktionstages verdankt sich jedoch in Frankreich und Italien keineswegs allein der starken zentralstaatlichen und medialen Unterstützung. Auf der Ebene der Städte sind die betreffenden Unterschiede im Vergleich zu Deutschland zwar weniger markant. Gleichwohl zeichnen sich (bei aller gebotenen Vorsicht auf Grund der noch sehr unzulänglichen Informationslage über Anlage und Verlauf des Aktionstags in den teilnehmenden deutschen Städten) auch in dieser Dimension Unterschiede ab. Sie lassen sich dahingehend zusammenfassen, daß in Frankreich und Italien der Aufforderung der Charta zur Mobilisierung "aller vorhandenen Ressourcen" und "aller vorhandenen Informationsmöglichkeiten" oft auf beträchtlichem Niveau entsprochen wurde. Detaillierte Angaben zur konkreten Ausgestaltung des Aktionstages in allen teilnehmenden Städten (gesperrte Fläche, Zahl "betroffener Einwohner, konkrete Maßnahmen, Unterstützer aus Wirtschaft, Presse und sonstigen Bereichen) sind in den Pressemappen ("Dossier de Presse") des Umweltministeriums der Jahre 1999 und 2000 zum 22. September aufgeführt.

Schlüsselakteure waren - wie überall - zunächst die Gemeinderäte, die die Aktion beschlossen haben, sodann die städtischen Verwaltungen, vor allem die Verkehrsabteilungen, die zusammen mit den Umweltschutzabteilungen einen wesentlichen Teil der notwendigen Planungsarbeit erledigt haben, ferner die Presseabteilungen, die die „Vermarktung“ der Sache zu verantworten hatten, die öffentlichen Verkehrsbetriebe, die dafür zu sorgen hatten, daß optimale Transportmöglichkeiten innerhalb der von Autos freigehaltenen Bereiche und ausreichende Parkmöglichkeiten an deren Zugängen angeboten wurden, und nicht zuletzt die Polizei, die in vielerlei Hinsicht mit Vermittlungstätigkeiten gegenüber unzufriedenen Bürgerinnen und Bürgern zu tun hatte.

Obwohl das Konzept des Aktionstags betont nüchtern und unspektakulär gehalten ist (Sperrung eines Gebiets an einem ganz normalen Werktag), entstanden oft Programme, die inhaltlich weit über diesen Rahmen hinausgingen. Teilweise nahm der Ablauf den Charakter von Volksfesten bzw. von Festivals an, so etwa (im Jahr 1999) durch die Aufführung der Oper Carmen auf der - an normalen Tagen - belebtesten Kreuzung der Stadt Tours. Interessant ist auch, daß in zahlreichen Städten die Beschäftigten der Verwaltungen im Sinne einer Selbstverpflichtung am Aktionstag ihre Autos zuhause ließen: um ein Vorbild zu geben und um selbst Erfahrungen zu sammeln.

### 3.2.3 *Zum Zusammenwirken von nationaler und lokaler Ebene*

Zwischen den beiden hier unterschiedenen Ebenen, der nationalen und der kommunalen Ebene, bestand mithin weniger ein zentralstaatlich geprägtes Verhältnis von Befehl und Gehorsam, als vielmehr der *Arbeitsteilung und Anregung* und nicht zuletzt des wechselseitigen Verständnisses für die jeweiligen Möglichkeiten und Grenzen.

Das produktive Potential dieses Verhältnisses zeigt sich vielleicht am prägnantesten am (Ausnahme-)Fall der Stadt La Rochelle, die sich von Anfang an als besonders erfolgreich bei der Realisierung des Aktionstags erwiesen hat. Dazu gehört neben einer breiten Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern und diversen gesellschaftlichen Gruppen insbesondere auch eine weit überdurchschnittliche Zustimmung auf Seiten der lokalen Einzelhändler. Der Erfolg wird nicht zuletzt dem besonderen Engagement und Geschick des Bürgermeisters zugeschrieben. Dabei dürften ihm allerdings auch Erfahrungen und Kenntnisse zugute gekommen sein, die er zuvor auf nationaler Ebene gewinnen konnte. Dort bekleidete er, bevor er in die Lokalpolitik wechselte, kein geringeres Amt als das des Umweltministers. Es liegt in der Natur der Sache, daß derartig direkte Verschränkungen und Transfermöglichkeiten von Erfahrungen ein Ausnahmefall bleiben. Im Rahmen der skizzierten Organisationsstruktur gelang es jedoch, entsprechende Unterstützungs- und Transferprozesse auch ohne derlei außergewöhnliche Voraussetzungen zu realisieren.

Das produktive Potential des Zusammenwirkens von zentralen und dezentralen Aktivitäten hat sich auch in einer weiteren Hinsicht erwiesen. Die Tatsache, daß der Aktionstag 2001 zum vierten Mal wiederholt wird und daß er darüber hinaus zu einer Art Exportschlager geworden ist, dürfte nicht zuletzt damit zusammenhängen, daß das Konzept von Jahr zu Jahr überprüft und überarbeitet wurde. Eine entscheidende sachliche Voraussetzung der betreffenden Anpassungen bildet die *Evaluation der Zielerreichung* und der speziellen Stärken und Schwächen des Konzepts, die seit dem ersten Jahr kontinuierlich durchgeführt wurde. Derartige Evaluationen stellen erhebliche Anforderungen an die Beschaffung und Auswertung der relevanten Daten und Informationen. Lokale Akteure sind damit häufig überfordert. Auch aus Gründen der Konsistenz der Daten ist eine Durchführung "aus einer Hand" sinnvoll. Die lokalen Akteure werden dadurch entlastet. Gleichzeitig wurden aber in ausgewählten Orten spezielle Befragungen durchgeführt, so daß trotzdem ein differenziertes Bild entstand. Es versteht sich, daß derlei Formen der Unterstützung auch finanzielle Ressourcen erfordern. Für die Evaluation wurden allein auf ministerieller Ebene 2.000.000 Franc (rd. 700.000 DM) aufgewandt.

Die sachliche Differenziertheit und das professionelle Niveau der Ergebnisse haben ohne Zweifel dazu beigetragen, Schwachstellen des Konzepts zu erkennen und zu bearbeiten und auf diesem Wege die Akzeptanz des Aktionstags in den einzelnen Städten zu stärken. Das gilt insbesondere in bezug auf die Einzelhändler als problematischste lokale Akteurgruppe (siehe dazu den Abschnitt 3.3.1 "Einzelhandel").

Betrachtet man aus deutscher Perspektive die französische Variante der Umsetzung des gemeinsamen Rahmenkonzepts, wie es die europäische Charta zur Durchführung des Aktionstages setzt, so erweist sie sich als

- politisch repräsentativere und offensivere Strategie (eindeutige öffentliche Rahmung als Aktivität des Ministeriums)
- aufwendigere Strategie (Einsatz vielfältiger finanzieller, institutioneller, organisatorischer Ressourcen der diversen beteiligten Akteure, insbesondere auf staatlicher Ebene, und zwar lokal, regional und vor allem national)
- integrativere Strategie (komplexe horizontale und vertikale Verknüpfung von Aktivitäten im Sinne einer komplexen Arbeitsteilung)
- reflektiertere Strategie (konzentrierter und kontinuierlicher Einsatz von Messungen und Umfragen und deren systematische Nutzung zur Fortentwicklung des Konzepts)
- kommunikativere Strategie (massiver Einsatz von Internet, Presse und Fernsehen)

Der Zusammenhang dieser Faktoren hat über die bisherigen drei (in Frankreich) bzw. zwei (in Italien) Jahre hinweg eine solide Basis an Erfahrungen geschaffen. Sie sind offenbar so positiv, daß in bezug auf die naheliegende und oft gestellte Frage „Was kommt danach?“ trotz einer gewissen Fluktuation der Teilnahmebereitschaft im Ganzen bis heute kein nennenswerter Abnutzungseffekt des Projekts aufgetreten ist. Im Gegenteil: die Teilnahmebereitschaft ist nach wie vor hoch; sowohl in Frankreich als auch, in noch stärkerem Maße, in Italien. Hier sind im Verlauf der zurückliegenden Jahre zudem weitere Aktionstage mit vergleichbarer Anlage durchgeführt worden: teils an Sonntagen, teils an Werktagen, teils unregelmäßig, teils regelmäßig, in der Summe jedenfalls in beträchtlichem Umfang. Daran scheint sich auch in diesem Jahr nichts zu ändern. Allein am 8. 4. 2001 wurde in 270 Städten ein autofreier Sonntag durchgeführt, an dem die Innenstädte von 10 bis 18 Uhr für den Pkw-Verkehr gesperrt waren: „20 Millionen Italiener verzichteten auf das Auto“. 85% erklärten sich bereit, jeden Sonntag in dieser Weise auf das Auto zu verzichten (Weser-Kurier vom 9. 4. 01).

### 3.3 Schwerpunktbildung: Zielgruppen

Die Charta empfiehlt unter anderem, in der Anlage des Aktionstages Zielgruppen besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Im französischen Umsetzungskonzept nimmt die Zielgruppenorientierung als Form der Schwerpunktbildung eine Schlüsselstellung ein. Dies läßt sich am Beispiel der folgenden drei Zielgruppen verdeutlichen: dem Einzelhandel als der insgesamt problematischsten Einzelgruppe, den Kindern und den Medien.

#### 3.3.1 Zielgruppe Einzelhandel

Bereits im ersten Jahr (1998) war in Frankreich schnell sichtbar geworden, daß der Einzelhandel die mit Abstand problematischste Gruppe aller Beteiligten bzw. betroffenen Akteure darstellt. Eine 1998 durchgeführte Befragung (SOFRES) zeigt, daß die Einzelhändler, im krassen Gegensatz zu den Kunden, massiv gegen eine Wiederholung des Aktionstages votierten (50% gegenüber 4%) (CERTU 2000: 34 ff.). Der weitere Umgang mit diesem eindeutigen Votum ist ein instruktives Beispiel für die Grundlinie des Umsetzungskonzepts, offenkundige Probleme nicht etwa kleinzureden, zu ideologisieren oder gar zu leugnen. Anstelle dessen wurde versucht, den Einwänden des Einzelhandels auf den Grund zu gehen und auf dieser Grundlage in eine offensive und zugleich konstruktive Auseinandersetzung mit dem Einzelhandel einzutreten.

In diesem Sinne wurden im Folgejahr 1999 eine Reihe von weiteren Befragungen durchgeführt, die dazu dienten, die von den Einzelhändlern vorgetragenen Einwände zu prüfen. In diesen Prozeß war die Französische Vereinigung für Handel und Industrie (ACFCI) von Beginn an einbezogen. Im einzelnen wurden folgende Befragungen durchgeführt:

- eine Kundenbefragung am Aktionstag selbst, in der die Kunden Auskunft darüber gaben, ob sie am Aktionstag mehr oder weniger als sonst gekauft hatten (Dahinter stand das Argument der Einzelhändler, daß diejenigen, die nicht mit dem Auto bis vor die Ladentür fahren können, weniger kaufen),
- eine Kundenbefragung an einem anderen Wochentag, in der die Frage verfolgt wurde, ob vergleichsweise mehr oder weniger Personen die am Aktionstag gesperrten Innenstadtbereiche aufsuchten,
- eine Befragung im innerstädtischen Einzelhandel in Aix-en-Provence sowie von Einzelhändlern durch die Französische Vereinigung für Handel und Industrie und die Handelskammern von Tours, Lille, Besancon und La Rochelle,

- eine Zählung von Durchgängen an den Kassen von Warenhäusern in den Innenstädten,
- Befragungen in den Einkaufszentren der Peripherie von Nîmes, Lille, Besançon und La Rochelle, Zählungen auf den Zufahrtsstraßen zu den betreffenden Zentren in Lille und La Rochelle sowie eine Zählung von Durchgängen an den Kassen zweier dieser Einkaufszentren in La Rochelle. Hier ging es um die Behauptung des Einzelhandels, innerstädtische Kunden würden am Aktionstag in die Einkaufszentren der Peripherie ausweichen.

Die Auswertung der Ergebnisse erwies sich als außerordentlich schwierig, da die jeweiligen konkreten Bedingungen (genaue Lage eines Geschäfts, Branchenzugehörigkeit, allgemeine wirtschaftliche Lage des Geschäfts, Geschäftsstrategie und nicht zuletzt die Organisationsfähigkeit der Inhaber) sich von Fall zu Fall erheblich unterscheiden können. Zumindest in summarischer Perspektive ließen sich die geäußerten Einwände des Einzelhandels jedoch nicht bestätigen.

In der Folge hat man sich in zahlreichen Städten - unter Einbeziehung der Industrie- und Handelskammern und der Vereinigung für Handel und Industrie - mit den Befunden auseinandergesetzt. Dabei wurden einerseits pauschale Abqualifizierungen des Aktionstags zurückgewiesen. Andererseits wurde nach konkreten Möglichkeiten gesucht, um den Aktionstag für den betroffenen Einzelhandel optimaler zu gestalten. Am Aktionstag des Jahres 2000 stellte sich die Situation dann vielfach entspannter dar.

Folgende Faktoren dürften dabei eine wichtige Rolle gespielt haben: erstens die beharrliche und konkrete Auseinandersetzung auf der Grundlage der ermittelten Zahlen; zweitens die Einbeziehung von Organisationen des Vertrauens der Einzelhändler, drittens die Tatsache, daß die Auseinandersetzung nicht ideologisch, sondern konkret und ergebnisorientiert geführt worden ist. Dazu hat nicht zuletzt eine gemeinsam erarbeitete spezielle Broschüre für den Einzelhandel beigetragen, in der Hinweise vorgestellt werden, wie sich die Einzelhändler am sinnvollsten auf den Aktionstag vorbereiten können und welche Chancen er ihnen bietet ("*10 Fragen / 10 Antworten*"). Über die Pressearbeit sind zudem Beispielfälle vorgestellt worden, in denen es besonders gut gelungen ist, den Aktionstag zu einem Gewinn auch für Einzelhändler werden zu lassen (Lettre d'Information, 2000).



### 3.3.2 Zielgruppe Kinder

Kinder wurden als spezielle Zielgruppe schon im Jahr 1999 mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht: als eine derjenigen Gruppen, deren spezifischen Aktivitätsformen und -bedürfnissen "normale", d. h. mit Autoverkehr überlastete Innenstädte heute am stärksten entgegenstehen und die von daher leichter als andere für die Vorzüge einer Innenstadt ohne Dominanz des privaten Pkw-Verkehrs gewonnen werden können. Im Rahmen des bereits erwähnten Projekts des Erziehungsministeriums (3.2.1) wurde eine umfangreiche Anleitung für Lehrer erarbeitet, die dazu dient, die Kinder - als Bestandteil des normalen Unterrichts - auf den Aktionstag vorzubereiten. Der in dieser Perspektive entstandene „Pädagogische Koffer“ (*"Malette Pédagogique"*) macht eine Vielzahl von Vorschlägen, um die Kinder in lebendiger und differenzierter Form für eine aktive Auseinandersetzung mit alltäglichen Verkehrssituationen zu gewinnen. Er enthält zahlreiche Möglichkeiten, wie situations- und altersgerechte spezielle Aufgaben gestellt werden können, die im übrigen auch den örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Städte Rechnung tragen.

Daneben sind zahlreiche weitere Materialien für Kinder erarbeitet worden und landesweit vertrieben worden. Dazu gehört eine ebenfalls speziell für den 22. September 2000 erarbeitete Broschüre (*"La ville en questions"*), die kleinere Kinder in spielerischer Form (Bilder, Ratespiele) dazu einlädt, in zehn Punkten dem Zusammenhang von Pkw-Verkehr, Treibhauseffekt und Lärm auf die konkreten Gegebenheiten im eigenen Nahbereich nachzugehen (Emissionsarten, Emissionsquellen, Akteure, Regeln) und nach eigenen Vermeidungsmöglichkeiten zu suchen, etwa: Welche Lärmquellen gibt es auf der Straße? Wie und von wem wird der jeweilige Lärm verursacht? Ist er vermeidbar? Falls ja: auf welche Weise?

Ein weiteres Angebot besteht in einer Broschüre, die einen Beitrag zur Verkehrserziehung älterer Schülerinnen und Schüler anstrebt (*Guide de Bonne Conduite: FUBicy1999*). In Form von Ratespielen mit und ohne Bilder werden die Kinder in spielerischer Form an die Frage herangeführt, welchen Gefahren sie im Straßenverkehr begegnen können. Besonders angenehm an dieser Art von Material ist die völlige Abwesenheit von erhobenen Zeigefingern und moralischen Appellen. Insofern zeigt sich hier in konkreter Form das Charakteristikum, das die Anlage des Aktionstages im ganzen prägt.

Alle genannten Materialien eignen sich dazu, einerseits im Schulunterricht den betreffenden Fragen näherzutreten und andererseits – gleichsam im Freilandversuch – die zuvor erarbeiteten Probleme und mögliche Lösungswege zu überprüfen. Auf dieser

Grundlage wurde eine längerfristige Vorbereitung auf den Aktionstag möglich. Der Aktionstag selbst stellte dann nur noch den Höhepunkt eines länger währenden Prozesses dar. Es versteht sich, daß keine dieser Maßnahmen für sich genommen besonders große oder dauerhafte Veränderungen bewirken kann. Immerhin eröffnet die Auffächerung in Einzelangebote der hier vorgestellten Art und deren Fokussierung auf den Termin des Aktionstags aber gute Möglichkeiten, um den Aktionstag zielgruppenspezifisch und (über die betreffenden Vorlaufaktivitäten) längerfristig zu verankern, so daß er sich nicht auf eine Eintagskampagne reduziert. In diesem Rahmen besitzt der Aktionstag durchaus ein Veränderungspotential.

### **3.3.3 Zielgruppe Medien**

Die Medien sind, wie bereits angedeutet, im Rahmen der nationalen Koordination des Aktionstages durch das Umweltministerium frühzeitig angesprochen, mit entsprechendem Informationsmaterial versorgt und zu speziellen Formen der eigenen Mitarbeit eingeladen worden. Dabei scheint es in Frankreich gelungen zu sein, die Zielsetzungen des Aktionstages gut zu vermitteln. Die Tatsache, daß die Berichterstattung in der französischen Presse zwar durchaus kritisch, zugleich aber überwiegend sachlich bis wohlwollend war, dürfte nicht zuletzt darauf zurückgehen, daß die Praxis der teilnehmenden Städte an den tatsächlichen Zielen des Aktionstages gemessen wurde. Ein Teil der negativen Schlagzeilen in der deutschen Presse („Flop“ – etwa Kölner Stadtanzeiger v. 23. 9. 01; ähnlich in Hamburg) begründet sich demgegenüber aus der Enttäuschung, daß der Aktionstag nicht gleich beim ersten Mal und in flächendeckender Weise auf breite Zustimmung stieß. Schwächen zeigten sich insbesondere dort, wo der Aktionstag ohne ausreichende sachliche und politische Autoritäten blieb (ebda). Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger haben den Aktionstag hingegen eher als das genommen, was er der Intention nach auch sein soll: ein konkreter Versuch und eine Einladung zur Diskussion. Die Daten aus Hamburg, die in die IFOP-Befragung in 6 europäischen Hauptstädten einbezogen waren, zeigen im übrigen, daß der Aktionstag auch über die unmittelbar Teilnehmenden eine beachtliche Zustimmung gefunden hat. Die Zustimmung lag in Hamburg zwar um 11% unter dem europäischen Durchschnitt von 81%. Sie umfaßte damit jedoch noch immer stattliche 70% der (repräsentativ befragten) Bürgerinne und Bürger Hamburgs (IFOP 2000).

Einen Ausdruck der vergleichsweise guten Verankerung des Projekts in der französischen Presse bilden auch die von mehreren hoch angesehenen Zeitungen herausbrachten Extrabeilagen zum Aktionstag. Das gilt etwa für die Tageszeitung *Le Monde*.

Dort wurde auf immerhin acht Seiten über Verkehrsprobleme und über Bemühungen in einzelnen Städten berichtet, diesen Problemen zu begegnen. Der Blick war dabei nicht allein auf Frankreich beschränkt, sondern bezog auch Ansätze und Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern ein.

Der *Courrier International* brachte eine Extrabeilage von sechzehn Seiten. *Courrier International* ist eine Zeitschrift, die wöchentlich aktuelle Themen aus Politik, Ökonomie, Umwelt und Natur in allgemein verständlicher Form, gleichwohl aber auf hohem Niveau, behandelt. Die Beilage bringt Berichte aus Ländern der ganzen Welt, in denen über Verkehrsprobleme und Ansätze zu deren Zurückdrängung berichtet wird. Die Botschaft lautet: Es gibt überall interessante Ansätze, die weiter ausgebaut werden sollten.

Obwohl der *Courrier International*, nicht zuletzt in Umweltfragen, einer durchaus engagierten Berichterstattung verpflichtet ist (das Schwerpunktthema der betreffenden Ausgabe ist dem Treibhauseffekt gewidmet), finden sich interessanterweise in eben dieser Ausgabe auch ganzseitige Anzeigen von inländischen und ausländischen Automobilfirmen; pikanterweise in beiden Fällen als Reklame für solche Autotypen, die „off-road“-fähig sind. Beide Anzeigen präsentieren die angepriesenen Autos folgerichtig fernab regulärer Straßen: im einen Fall (Renault) in freier Fahrt durch eine Art Savannenlandschaft - neben einer Autobahn mit den landestypischen Sperren und Schaltern zum Bezahlen der Nutzungsgebühr, im anderen Falle (BMW) auf einem straßenglatten weiten, offenen Meer.

Man mag Anzeigen dieser Art in einem Heft zum Thema Treibhauseffekt und mit einer Extra-Beilage zum Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ als Ausdruck mangelnder redaktioneller Konsequenz und unzureichender Prinzipienfestigkeit in Umweltfragen deuten. Man kann die Koinzidenz der Gegensätze jedoch auch als Ausdruck einer Haltung verstehen, die den Aktionstag nicht als Kreuzzug gegen das Auto im allgemeinen unterstützt, sondern als Versuch, bestimmte Probleme des Automobilverkehrs in konzentrierter und konkreter Form anzugehen. Tatsächlich heißt der Titel der Beilage des *Courrier International* denn auch „16 Seiten über das Ende (der Option), das Auto über alles in unseren Städten“ („...la fin du tout auto...“). Eben damit befände sich die Zeitschrift in vollständiger Übereinstimmung mit der konzeptionellen Anlage und der nationalen Praxis, in der der Aktionstag in Frankreich umgesetzt worden ist.

Die Breite des Spektrums von Presseorganen, die zur Kooperation gewonnen wurden, wird deutlich, wenn man zu den beiden genannten das monatlich erscheinende Jugendmagazin *Images Doc* hinzunimmt. Das Magazin zielt auf altersgemäße Wissensvermittlung und richtet sich dabei an 8- bis 12-jährige Schülerinnen und Schüler. Dem

Naturschutz wird dabei sehr große Bedeutung beigemessen. Es gehört zum speziellen Zielrepertoire des Magazins. "Die Stimme der Kinder" in der Politik hörbar zu machen. Zu diesem Zweck werden sie ermutigt, sich in besonders zentralen Fragen schriftlich an die Politiker zu wenden - so geschehen anlässlich der UNCED -Konferenz von 1992 in Rio de Janeiro. Kinder schrieben seinerzeit ca. 10 000 Briefen. Zum Aktionstag am 22. September wurde eine vierseitige Beilage entwickelt (Auflage 200 000), zu der nicht zuletzt ein Briefformular gehörte, mit dessen Hilfe die Kinder ihre Meinung zum Aktionstag auf dem Weg über *Images Doc* an die französische Umweltministerin schicken konnten. Die dabei geäußerten Ansichten und Wünsche der Kinder sollten nach dem Aktionstag in einer sechzehnseitigen Extrabeilage zusammengefaßt und veröffentlicht werden. In diese Aktion waren auch die englische, die spanische und die griechische Ausgabe des Magazin einbezogen<sup>7</sup>.

Auch hier wurde also die Perspektive verfolgt, die Befassung mit der Thematik in der spezifischen Zielgruppe über den begrenzten Zeitraum des Aktionstags hinaus anzuregen.

#### **4 Nur symbolische Politik oder ein Anfang? Was wurde erreicht?**

Angaben zur konkreten Ausgestaltung des Aktionstages in allen teilnehmenden Städten (gesperrte Fläche, Zahl "betroffener" Einwohner, konkrete Maßnahmen, Unterstützer aus Wirtschaft, Presse und sonstigen Bereichen) sind, wie bereits in Abschnitt 3.2.1 notiert, in den Pressemappen (*Dossiers de Presse*) des Umweltministeriums der Jahre 1999 und 2000 zum 22. September aufgeführt. Die französischen Angaben zum Aktionstag des Jahres 2000 liegen in aggregierter Form bis zur Abfassung dieser Auswertung noch nicht vor. Daher werden in die folgenden Angaben auch einige Daten aus dem vorangegangenen Jahr aufgenommen. Aus Italien wurden inzwischen erste aggregierte Daten zum 22. September des Jahres 2000 veröffentlicht (*22nd september in Italy*).

##### **4.1 Fläche**

Einen summarischen Eindruck der räumlichen Breite, in der die Aktionstage durchgeführt wurden, geben die folgenden Zahlen: In Frankreich umfaßten die teilnehmenden

---

<sup>7</sup> Diese Zusammenfassung liegt mir bislang nicht vor.

Städte 1999 etwa 8 Millionen Einwohner (ohne Paris). Im Jahr 2000 waren durch die teilnehmenden Städte in Italien etwa 17 Millionen Einwohner, in Spanien sogar etwa 18 Millionen Einwohner (= 39% der gesamten Bevölkerung einbezogen: Italien 29%); in Frankreich wurden 1999 für den privaten Autoverkehr insgesamt 400 km gesperrt. Die gesperrte Strecke betrug hier im Durchschnitt 6,5 km; die gesperrte Fläche 37 ha. In Italien wurden 1999 im Durchschnitt sogar 97 ha gesperrt (CERTU 2000; Fréring et al. 2001); im Jahr 2000 betrug die Fläche immer noch durchschnittlich 68 ha.

## 4.2 Emissionen

Wie auch schon in den vergangenen Jahren wurde gemessen, ob und wie weit es im Laufe des Tages zu Reduktionen von Emissionen gekommen war. Da die ausgewählten Gebiete begrenzt waren, konnten die Erfolge hier ebenfalls nur begrenzt ausfallen. In den gesperrten Zonen wurden je nach Stoff (CO, NO, NO<sub>2</sub>) und räumlichen Gegebenheiten immerhin Reduktionen zwischen 20 und 50% gemessen (CERTU 2000: 62). In den übrigen Stadtteilen waren hingegen kaum Reduktion festzustellen. In den einbezogenen Gebieten sind die erreichten Reduktionen nach Aufhebung der Sperrung naturgemäß schnell wieder verflogen.

## 4.3 Lärm

Lärm nimmt in der Skala der wahrgenommenen Beeinträchtigungen überall den ersten Platz ein: in Deutschland (Ellingshaus, Dieter 1989; BMV 1993; test 1998) ebenso wie in Frankreich. Allerdings sind die Möglichkeiten eines Aktionstages auch auf diesem Gebiet begrenzt. Nach den Ermittlungen von CERTU (2000: 63 ff.) konnte in Frankreich das Lärmniveau in den gesperrten Gebieten zwischen 1 und 11 Dezibel und durchschnittlich um 19% gesenkt werden. Erwartungsgemäß kam es überall da zu spürbaren Verbesserungen, wo ansonsten viel befahrene Straßen gesperrt wurden. Die konkreten räumlichen Gegebenheiten führen aber, jenseits aller Unterschiede in der Ausprägungen der persönlichen Wahrnehmung von Lärm, auch hier dazu, daß ein und die gleiche Lärmquelle fallweise sehr unterschiedlich wahrgenommen wird.

Zusätzlich zu Messungen der Lärmbelastungen wurden Passanten in Straßenbefragungen danach gefragt, welche Veränderungen sie als Folgen einer Reduktion des Pkw-Verkehrs besonders schätzen. Der Lärm wurde im Zusammenhang dreier weiterer Aspekte ("weniger Luftbelastung", "mehr Platz zum gehen", "eine andere Stimmung") immer auf den ersten drei und oftmals auf dem ersten Platz eingeordnet. Auf die Frage,

was am Aktionstag in bezug auf den Lärm am meisten auffällt, wurden die Stimmung als "ruhiger und entspannter, die Leute als "offener", "liebenswürdiger" und - bezug auf einander - als "respektvoller" beschrieben. Mit dem Zurücktreten des gewohnten Autolärms wurden gleichzeitig andere Geräuschquellen deutlicher und bewußter wahrgenommen: der "Lärm der Kinder", "die eigenen Schritte", "die Vögel" oder auch bloß "die Blätter im Wind". Wo keine solchen natürlichen Geräusche zu hören waren, wurde die Situation demgegenüber als "weniger lebendig" oder als "zu ruhig" empfunden.

#### **4.4 Angebote, Veranstaltungen**

Die Angebote umfaßten eine Vielzahl unterschiedlicher Möglichkeiten, und sie waren von Fall zu Fall recht unterschiedlich verteilt. Deshalb läßt sich hier ebenfalls nur ein summierender Eindruck vermitteln. Es gab zahlreiche Mobilitätsangebote, die die Nutzung des eigenen Autos überflüssig machten: von traditionell angetriebenen, aber verbilligten oder gänzlich kostenlosen Bussen, über Fahrzeuge mit Elektroantrieb (nicht zuletzt daher das Engagement der Autofirmen und des Elektrokonzerns EDF) bis zu diversen Fahrradangeboten. Es gab Serviceangebote für die Überprüfung und nötigenfalls für die Reparatur des eigenen Fahrrads. Es gab verkehrsbezogene und sonstige umweltbezogene Informationsangebote und öffentliche Debatten unterschiedlichster Art (an Ständen, in lokalen Radiosendungen, in der lokalen Presse, im Internet). Es gab Sonderangebote und -aktionen von Einzelhändlern. Und es gab kulturelle Darbietungen verschiedenster Anbieter (von Laiengruppen bis zu ganzen Opernensembles).

#### **4.5 Zusammenfassung**

Das Konzept des Aktionstages hat es möglich gemacht, die Problematik Auto - Stadt - Aufenthaltsqualität seit drei Jahren in Frankreich in konzentrierter Form zum Thema zu machen und an einem Tag, dem 22. September, im ganzen Land gebündelt zur Diskussion zu stellen. Die Anlage des Aktionstages führte dazu, daß der Gebrauch des Autos nicht als grundsätzliche, sondern als konkrete städtische Problematik verhandelt wurde. Dies mag dazu beigetragen haben, daß bei der Mehrheit der Beteiligten Polemik kaum eine Rolle spielte. Tatsächlich verweisen die wiederholt durchgeführten Meinungsbefragungen darauf, daß 1998 vorhandene Bedenken, vor allem im Kreis der Einzelhändler, in den Folgejahren verringert werden konnten.

Die Beteiligten kommen, so läßt sich eine wesentliche Wirkung zusammenfassen, aus dem Aktionstag anders heraus, als sie hineingegangen sind. Dieser Sachverhalt ist in

systematischer Hinsicht von erheblicher Bedeutung: Es ist in verhältnismäßiger Breite gelungen, Bürgerinnen und Bürger zum Verlassen ihrer bisherigen Routinen zu bewegen.

#### **4.5.1 Routinebruch**

In der wissenschaftlichen Debatte über das Verhältnis von Umweltbewußtsein und Umweltverhalten gilt dies als ein Schlüsselproblem. Die Einschätzung ergibt sich daraus, daß der mit Abstand stärkste Faktor für die Vorhersagbarkeit künftigen Verhaltens von Personen (auch) in Umweltdingen, und hier nicht zuletzt in Fragen der Verkehrsmittelnutzung (Wöhler 1996), ihr Verhalten in der Vergangenheit darstellt. Mit anderen Worten: Wir neigen dazu, unsere Gewohnheiten in die Zukunft zu verlängern. Eben aus diesem Grunde kommt es entscheidend darauf an, einen *Routinebruch* zuwege zu bringen (Canzler/Franke 2000): durch solche Angebote, die Bürgerinnen und Bürger dazu bringen, den Pfad ihrer bisherigen Gewohnheiten zu verlassen. Nur unter dieser Voraussetzung wird es überhaupt möglich, neue praktische Erfahrungen zu sammeln, in diesem Fall die Erfahrung, daß es in den Kernbereichen der Städte ohne den üblichen Autoverkehr nicht nur aushaltbar, sondern überraschend angenehm und lebenswert sein kann.

Besonders wichtig sind in solchen Konstellationen selbstverständlich die Erfahrungen von Problemgruppen, wie insbesondere der Einzelhändler. Wo es gelingt, mit ihnen zusammen Perspektiven zur Bewältigung des Aktionstages zu entwickeln, der auch ihnen zum Vorteil gereicht, kann auch in diesem Kreis davon ausgegangen werden, daß künftighin stärker die eigene Motivation dafür sorgt, daß sie sich konstruktiv und mit Phantasie am Aktionstag zu beteiligen.

Solche Fortsetzungen fungieren insofern auch dann als Stabilisierungseffekte, wenn sie lediglich ein paar Tage oder gar nur einen Tag im Jahr stattfinden. Mit dem Thema des Tages werden die darauf bezogenen zurückliegenden Erfahrungen aktualisiert und ergänzt. Auf dieser Grundlage kann sich die neue Perspektive festigen und die Veränderungsbereitschaft kann sich auf weitere Ziele ausweiten.

Nur auf der Basis solcher Erfahrungen ist es möglich, die Ebene grundsätzlicher und damit notwendigerweise abstrakter Orientierungen zu relativieren und sie gegebenenfalls auch zu verlassen. Der psychologische Grundsachverhalt, "Überzeugungen steuern praktisches Verhalten", erweist sich in diesem Zusammenhang als umkehrbar. „Praktisches Verhalten steuert Überzeugungen" oder stellt sie zumindest in Frage (vergl. Karger 1996). Die Anlage des Aktionstags im Sinne der Charta und die dem zugrunde lie-

gende und im Laufe der Jahre weiterentwickelte Konzeptionalisierung in Frankreich erweist sich in diesem Sinne als ausgesprochen fruchtbar.

#### 4.5.2 *Handeln auf Probe*

Die Bereitschaft, bisherige Routinen zu verlassen, ist auf engste mit einer zweiten Besonderheit der Anlage des Aktionstags verbunden. Ob sich ein derartiges Projekt - auch in seiner zeitlich streng begrenzten Form - bewährt, ist vorher weder für die Organisatoren noch für die Bürgerinnen und Bürger auszumachen. Noch weniger klar ist, ob und wie weit es gelingen kann, die Pkw-Nutzung in den Innenstädten und vielleicht sogar darüber hinaus - auf Dauer zurückzudrängen. Im Lichte alltäglicher Erfahrungen - der eigenen, der Erfahrungen mit anderen Menschen und nicht zuletzt mit Politikern - erscheint hier beträchtliche Skepsis angebracht. Die Bereitschaft, sich auf entsprechende Veränderungsprojekte einzulassen, wird daher immer unter Vorbehalt stehen.

Nichts anderes verlangt aber der Aktionstag von den Bürgerinnen und Bürgern. Sie werden ausdrücklich von dem Zwang befreit, sich sozusagen mit Haut und Haaren auf eine unklare Perspektive einzulassen, ohne genau zu wissen, welches die konkreten Folgen sein werden. Das Konzept des Aktionstages zielt also im Problemfeld "Stadt und Verkehr" auf einen speziellen Handlungstyp: auf ein *Handeln auf Probe*. Solches Probehandeln entlastet im übrigen nicht nur Bürgerinnen und Bürger. Es bewahrt auch die zuständigen Politiker davor, sich auf eine unklare Zukunft in nicht rückholbarer Weise festlegen zu müssen und dabei zu riskieren, dafür in der nächsten Wahl von den Wählern fallengelassen zu werden. Anstelle dessen gibt es Raum für Gespräche darüber, was bereits als gelungen betrachtet werden kann, was sich nicht bewährt hat und was noch zu tun bleibt. Das Konzept erlaubt es in diesem Rahmen, zwischen den Aktionstagen über Veränderungen der Konzeption zu diskutieren und im Gespräch zwischen den beteiligten bzw. betroffenen Akteuren nach Konsensmöglichkeiten zu suchen.

Tatsächlich scheint genau das in vielen Städten in Frankreich und Italien gelungen zu sein. Einzelne Veränderungen wurden schließlich dauerhaft eingerichtet, in anderen Fällen wurden ohne nationale Unterstützung, sozusagen auf eigene Rechnung, eigene, zusätzliche Aktionstage abgehalten. Der Verzicht darauf, von den Beteiligten bzw. Betroffenen endgültige Festlegungen zu verlangen, sondern ihnen ein Feld des Probehandeln zu eröffnen, dürfte dabei eine entscheidende Rolle gespielt haben. Ein genereller Druck auf Kontinuität wurde höchstens insofern entwickelt, als die begonnenen Diskussionen und die gesammelten Erfahrungen selbst nach Fortsetzungen verlangen, so daß



der eingeschlagene Wege nicht mehr ohne weiteres verlassen werden kann, zumindest nicht ohne gute Argumente.

Das ist alles in allem sehr viel mehr als symbolische Politik. Es ist ein Einstieg in die öffentliche Diskussion der Problematik Stadt-Auto-Verkehr, die in der Bundesrepublik in den letzten Jahren nur selektiv eher zäh und vielfach auf eine ungut grundsätzliche Art und Weise geführt wurde – und noch immer geführt wird.

## **5 Deutschland ist nicht Frankreich – Frankreich ist nicht Deutschland. Was ist übertragbar?**

Die Frage der Übertragbarkeit muß zunächst einmal der Tatsache Rechnung tragen, in welcher Hinsicht zwischen beiden Ländern unterschiedliche Voraussetzungen existieren. Daß soziales Handeln stets in allgemeinere und historisch-kulturell geprägte Verhältnisse "eingebettetes Handeln" (Granovetter) ist, ist weithin anerkannt. Die Bedeutung dieses Sachverhalts ist insbesondere auch in umweltpolitischen Vergleichsuntersuchungen zwischen europäischen Ländern vielfach dargelegt worden (Müller-Brandeck 1996; Jänicke 1996; Weidner 1998; Keller 1998). Dem steht vor allem in der Diskussion über Möglichkeiten des Erfahrungslernens in Lokalen Agenda-Prozessen die Zielstellung des "Städtelernens" gegenüber, die - etwa im Kontext der Charta von Aalborg - die Möglichkeit von Transfers in den Mittelpunkt stellt. (zur Problematik derartiger Diffusionsprozesse siehe Kern/Jörgens/Jänicke (2000)).

Betrachtet man die französischen Verhältnisse (und die in mancher Hinsicht ähnlichen Gegebenheiten in Italien) im Zusammenhang der hier interessierenden Thematik aus deutscher Perspektive, so fallen vor allem zwei Unterschiede ins Auge: erstens ein etwas anderer Verlauf der Massenmotorisierung und darauf bezogener politischer Reaktionen im Bereich der Innenstädte und zweitens ein etwas andere politische "Rahmung" der Umweltproblematik.

### **5.1 Massenmotorisierung**

Die Massenmotorisierung verlief in Deutschland und Frankreich weitgehend gleich: Sie begann vergleichsweise früh (sechziger Jahre), und sie stieg trotz aller zwischenzeitlichen Schübe vergleichsweise moderat. In anderen Ländern, wie etwa Spanien, setzt sie später ein und verläuft dann sehr viel rasanter. Italien hat heute sogar mit Abstand die

höchste Pkw-Dichte in ganz Europa (Shell 1997: 27). Dieser Verlauf der Massenmotorisierung mag dort dazu geführt haben, daß das Problem der Überlastung der Innenstädte in den Nachbarländern zunächst entweder als weniger drückend empfunden wurde oder – wie möglicherweise in Frankreich – weniger ernst genommen wurde als in Deutschland. Nach dem massiven Anschwellen des Problemdrucks in kurzer Zeit scheint dann in den letzten Jahren eine vergleichsweise breite und politisch-ideologisch relativ unvoreingenommene Offenheit für Experimente von der Art des Aktionstags entstanden ist. In Frankreich konnte das Problem obwohl von "grüner" Seite initiiert, denn auch in relativem parteipolitischen Konsens auf die politische Tagesordnung gebracht werden kann. Eben dem verdankt sich das Projekt des Aktionstags "In die Stadt - ohne mein Auto!"

In der Bundesrepublik hat es dagegen schon in den siebziger und achtziger Jahren einen breiten Schub des politischen Handelns mit dem Ziel der Problementschärfung gegeben. Dazu zählte zum einen der massive Ausbau der innenstädtischen Straßensysteme (wie überall mit der entgegengesetzten Folge einer Verstärkung des Verkehrsdrucks); zum anderen wurden (überwiegend gegen den erbitterten Widerstand beachtlicher Teile des innerstädtischen Einzelhandels) Fußgängerzonen, oder besser: Einkaufszonen eingerichtet. Der weitere Fortgang der Massenmotorisierung in den neunziger Jahre hat sich dann, insofern zumindest graduell anders als in zahlreichen französischen Städten, vielfach im Rahmen mehr oder minder stark vorgeordneter Verhältnisse entwickelt.

Zugleich dürfte in Deutschland - vor allem im Zusammenhang der jahrzehntelangen massiven finanziellen Förderung des Eigenheimbaus und der trotz aller alten und neuen Armut doch beträchtlichen Streuung kleiner und mittlerer Vermögen - die Suburbanisierung und die darüber hinausgehenden Ausbreitung des Siedlungsbaus in die Fläche dem Anschwellen der Pendlerströme einen erheblichen Schub gegeben haben (Klenke 1995). Nicht zuletzt aus diesem Grunde sind die Städte in Deutschland trotz aller auf Problementschärfung gerichteten Maßnahmen in der Vergangenheit noch immer hochgradig durch den Autoverkehr belastet.

Gerade das frühe Einsetzen von Aktivitäten zur Verkehrsberuhigung hat aber möglicherweise in Deutschland ein Selbstverständnis gefördert, demzufolge die betreffenden „Hausaufgaben“ hier bereits erledigt sind, während - in dieser Sichtweise - die betreffenden Hausaufgaben in den betreffenden Nachbarländern noch bevorstehen. Solche Sichtweisen stützen sich üblicherweise auf Vergleiche des Augenscheins, deren Ergebnisse mit Blick auf Verkehrsverhältnisse in Frankreich, Italien oder Spanien unter der Formel „Wahnsinn auf der Route du Soleil (Weser-Kurier v. 17. 11. 99) zusammengefaßt werden. Wie weit solche Diagnosen sachlich berechtigt sind, kann hier außer Be-

tracht bleiben. Untersuchungen erbringen zumindest teilweise Bestätigungen (Ellinghaus/ Steinbrecher 1995). Was hier zählt, ist nur der Umstand, daß der Blick auf vermeintliche und tatsächliche Probleme in den Nachbarländern offenbar zu einer Selbstberuhigung beigetragen hat, die der Thematisierung der heutigen Probleme in den deutschen Innenstädten nicht besonders förderlich ist.

## 5.2 Umwelt als Thema der Politik

Ein zweites unterscheidendes Charakteristikum der deutschen Situation besteht darin, daß die Umweltthematik - vermittelt durch die Umweltbewegung und sodann durch die Partei der Grünen - im Rahmen einer mehr oder minder fundamentalen Industrie- und Zivilisationskritik auf die politische Bühne gelangt ist. Darin lag möglicherweise eine Voraussetzung dafür, daß die Partei der Grünen schnell eine beachtliche Rolle zu spielen vermochte. In der umweltpolitischen Alltagsarbeit ließ sich eine derartige fundamentale Kritik selbstverständlich nicht durchhalten (Brand 1993). Je länger und breiter dies offenkundig wurde, um so stärker führte dies einerseits zur Entwicklung politikfähigerer konkreter Konzepte und andererseits zu politischen Identitätsproblemen innerhalb der Grünen. Ein bleibender Effekt der Ausgangskonstellation besteht vermutlich darin, daß eine weitgehende Polarisierung zwischen "grün=unvernünftig und weltfremd" und "nicht-grün=vernünftig und realistisch" zu einem festen Bestandteil der politischen Rhetorik geworden ist. Die „links-rechts“-Polarisierung unter den zugespitzten Bedingungen des Kalten Krieges hat hier ebenfalls bleibende Wirkungen gehabt – und zum Teil bis heute behalten (Eder 2000).

Eine Folge dieses Umstands besteht darin, daß auch kleinere Umweltprobleme stets in der Gefahr stehen, als Bühne zur Entfaltung weltanschaulich-ideologischer Polarisierungen funktionalisiert zu werden. Zum AKW-Thema der siebziger und frühen achtziger Jahren ist im Verlaufe der achtziger Jahre das Auto als ein weiterer symbolischer Katalysator für die Entfaltung derartiger Freund-Feind-Stilisierungen hinzugekommen. Die unangenehme Konsequenz besteht darin, daß Politiker in Verkehrsfragen mehr als bei jedem anderen umweltpolitisch relevanten Thema davon zurückscheuen, sich öffentlich für solche Veränderungen einzusetzen, die über bloße Anpassungen hinausgehen, obwohl doch auch sie, wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger auch, täglich unter der Last des Autoverkehrs stöhnen.

Demgegenüber ist die Umweltproblematik in Frankreich insgesamt weniger kontrovers zum Thema der Politik gemacht worden (Keller 1999). Sie wurde weniger stark in das politische "links-rechts"-Schema gezwungen, und sie wurde weniger mit zivilisations-

kritischen Akzenten versehen. In letzterem mag sich in Frankreich auch die anhaltende Suggestionskraft des national-kulturellen Mythos überlegener wissenschaftlich-technische Lösungskompetenz und - aus deutscher Sicht - eine damit verbundene Neigung zu technokratischen Problemlösungsoptionen widerspiegeln (Eder 2000, 200f.). Gerade dieser Hintergrund könnte aber zugleich dazu beigetragen haben, daß es trotz insgesamt sicherlich ähnlich starker alltagspraktischer und symbolischer Bindungen der französischen Bürgerinnen und Bürger an das Auto gelungen ist, auf eine vergleichsweise unkomplizierte und zugleich konkrete Weise nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Die Entstehung und der Erfolg des Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ in Frankreich wäre als eine Ausdrucksform auch dieser speziellen Möglichkeit zu interpretieren.

Diese Deutung läßt sich noch in anderer Hinsicht stützen: Frankreich besitzt zwar eine ausgeprägt wissenschaftlich-expertokratische Kultur. Gleichzeitig zeichnet sich aber die Formierung der leitenden Kräfte in Staat, Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen der Ausbildung an den sogenannten „Großen Schulen“ dadurch aus, daß die betreffende Wissenschafts- und Technikkultur durchaus mit einer Orientierung auf nicht-technische gesellschaftliche Werte verbunden wird. Auf diese Weise scheint es trotz korporatistisch verfestigter Berufs- und Karriereverläufe und entsprechender Abschottungstendenzen doch zugleich ein gewisses Maß an wechselseitigem Verständnis und gemeinsamem Selbstverständnis zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik zu geben, während diese Bereiche in Deutschland stärker von einander abgegrenzte Milieus darstellen. Einer der Effekte der französischen Besonderheit zeigt sich darin, daß es dort in Umweltfragen - wie Keller am Beispiel des Mülldiskurses gezeigt hat - eine etwas größere Resonanz- und Diskursfähigkeit des expertokratischen Milieus in bezug "grüne" Themen und Akteure zu geben scheint als das lange Zeit in Deutschland der Fall war. Auch dieser Aspekt könnte mit dazu beigetragen haben, daß der Aktionstag in Frankreich im Vergleich zu Deutschland unkomplizierter aufgenommen worden ist.

Schließlich mag eine Rolle gespielt haben, daß in Deutschland das Umweltthema in Zuge seiner Politisierung im Verlaufe der achtziger Jahre stark individualisiert wurde: Appelle an das Umweltbewußtsein der (anderen) Bürgerinnen und Bürger bildeten und bilden zum Teil bis heute eines der beliebtesten Mittel, wo es darum geht, Verhaltensänderungen im gesellschaftlichen Maßstab zustande zu bringen. Die Kehrseite dieser - in vieler Hinsicht selbstverständlich wichtigen - Option besteht darin, daß sie das Veränderungsproblem auf ein primär persönliches, individuelles Problem der Bürgerinnen und Bürger verkürzt. Die spezifischen Formen der Verantwortung von Politik und Verwaltung rutschen dabei leicht in den Hintergrund der Aufmerksamkeit (Lange 2000).

In Frankreich hat die starke zentralstaatliche Tradition demgegenüber dazu geführt, daß der Staat als verpflichtet angesehen wird, überall dort und immer dann aktiv zu werden, wenn - vereinfacht ausgedrückt - die Bürgerinnen und Bürger Probleme haben. Das gilt nicht zuletzt in Umwelt- und Verkehrsfragen. Darin mag einerseits eine Tendenz zur Abspaltung eigener Verantwortung der Bürgerinnen und Bürger liegen. Die Kehrseite besteht immerhin darin, daß staatliche Aktivitäten, wie sie in ihrer Mischung aus zentralstaatlicher und dezentraler Kooperation bei der Vorbereitung und Durchführung des Aktionstages „In die Stadt – ohne meine Auto“ eine Rolle gespielt haben, sowohl von seiten der Bürgerinnen und Bürger als auch von seiten der Akteure des politisch-administrativen Systems auf lokaler und nationalstaatlicher Ebene offenbar als einigermaßen selbstverständliche Verpflichtung angesehen werden.

## **6 Was läßt sich für die deutschen Verhältnisse lernen?**

Die im vorangehenden Abschnitt erörterten Momente, mögen dazu beigetragen haben, daß das Projekt "In die Stadt - ohne mein Auto!" in Frankreich entstehen konnte. Gerade als politisch-kulturelle *Voraussetzungen* lassen sie sich jedoch nicht übertragen. Gleichwohl erscheinen die Chancen, von den in Frankreich entwickelten Formen der Anlage und Unterstützung des Aktionstags zu lernen, nicht schlecht: Solange das Ausgangsproblem - in diesem Falle die starke Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten - weitgehend identisch ist, und solange nicht auf Übertragungen im Verhältnis 1:1 gesetzt wird, bleibt genügend Spielraum, um wichtige *Resultate* der französischen Entwicklung als Anregungen zu nehmen, um in Gestalt von Abwandlungen, Erweiterungen und Rekombinationen und unter Nutzung der spezifischen institutionellen und kulturellen Potentialen der deutschen Verhältnisse Variantenbildungen zu betreiben, die die Erfahrungen der Nachbarn nutzt und gleichwohl etwas eigenes Neues entstehen läßt.

Zusammenfassend läßt die Problematik im Blick auf den Aktionstag "In die Stadt - ohne mein Auto!" wie folgt zusammenfassen: In Frankreich und Italien hat sich, wenngleich teilweise aus einer gewissen Nachholposition heraus, eine relativ große Sensibilität gegenüber Problemen des heutigen innerstädtischen Verkehrs und der davon ausgehenden Belastungen der Städte und der Lebensqualität der Bürger entwickelt. In diesem Rahmen sind zahlreiche kommunalpolitische Experimente möglich geworden. Zugleich ist es zu vielfältigen Formen des Dialogs zwischen Bürgerinnen und Bürgern auf der einen Seite und den diversen kommunalpolitischen Akteuren auf der anderen Seite gekom-

men. Die politische Situation scheint insofern in Frankreich und in anderer Weise auch in Italien durch eine vergleichsweise offene, experimentierfreudige und produktive Atmosphäre geprägt zu sein. Demgegenüber ist die heutige Situation in Deutschland im hier interessierenden Problemfeld (ebenso wie in anderen Problembereichen des Autoverkehrs) bislang noch eher durch ein Zuviel an umwelt-, technik- und automobilpolitischer Grundsätzlichkeit geprägt. Den entspricht ein korrespondierender Mangel in der Bereitschaft zu konkreten politischen Initiativen geprägt. Aus beidem erwächst eine Tendenz zu verkehrspolitischen Selbstblockaden.

Eben dieses Problem dürfte sich zumindest relativieren lassen, wenn die folgenden beiden Faktoren zu Eckpunkten des Lernens von den französischen (und italienischen) Nachbarn gemacht werden:

Der in Frankreich entwickelte, in der europäischen Charta zusammengefaßte und in den vergangenen Jahren in Frankreich und anderen Ländern im Detail weiterentwickelte Ansatz des Aktionstages besteht darin, möglichst wenig allgemein, rhetorisch und polarisierend über "die Umwelt" und "das Auto" zu streiten, und anstelle dessen möglichst konkrete, bürgernahe und ortsnahe Lösungen für konkrete Probleme zu suchen, die es erlauben, die Innenstädte noch vielfältiger als Orte des Flanierens, der Begegnung, der zivilgesellschaftlichen Selbstdarstellung und der Kultur zu nutzen. Der Anfang dazu ist inzwischen auch in Deutschland gemacht.

Dieser Ansatz hat sich nicht nur als solcher sehr bewährt. Er erscheint auch in besonderem Maße geeignet, die skizzierten verkehrs- und umweltpolitischen Verkrampfungen und Konfrontationsrituale zu unterlaufen und damit den Weg für die Bearbeitung weiterer verkehrs- und umweltpolitischer Probleme zu öffnen.

- Die lokalen Akteure werden dabei bis auf weiteres in Deutschland noch stärker gefordert sein als in Frankreich, nicht zuletzt deswegen, weil sie in Deutschland nicht auf die institutionellen Hilfestellungen zurückgreifen können, die die zentralstaatliche Struktur des politisch-administrativen Systems in Frankreich zur Verfügung stellt. Um so wichtiger ist es, die lokalen Akteure mit den spezifischen Möglichkeiten des föderalen deutschen Systems und der bestehenden Netze aus Verbänden und Unternehmen so zu unterstützen, daß sie ähnlich handlungsfähig werden, wie diejenigen der Nachbarländer. Das bedeutet allerdings gerade in Deutschland auch eine verstärkte Herausforderung der Bundesebene im allgemeinen und der Ebene der Ministerien im besonderen.

Gelingt dies, so stehen die Voraussetzungen nicht schlecht, daß der nächst Aktionstag auch in Deutschland die insgesamt positiven Ergebnisse des vergangenen Jahres erneut

erreicht oder sogar übertrifft. Die Ergebnisse der Meinungsbefragung während des ersten Versuchs im vergangenen Jahr 2000 sind durchaus ermutigend. Obwohl die Zustimmung zum Aktionstag in Hamburg im Jahr 2000 niedriger lag als in den fünf europäischen Vergleichsstädten (s.o.), sprachen sich in der Repräsentativbefragung von IFOP doch mehr als drei Viertel der Bürgerinnen und Bürger für eine Wiederholung im Jahr 2001 aus. Ob die Beurteilung nach dem 22. September 2001 noch ebenso positiv ausfällt, dürfte wesentlich davon abhängen, daß die beiden genannten Punkte in ihrer Bedeutsamkeit erkannt und hinreichend breit umgesetzt werden.

## 7 Zitierte Literatur

- BMV (1993): Lärmschutz im Verkehr, hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Bonn
- Brand, Karl-Werner (1993): Strukturveränderungen des Umweltdiskurses in Deutschland, in: Forschungsjournal für Neue Soziale Bewegungen, Nr. 6, S. 16-24
- Canzler, Weert; Sassa Franke (2000): Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch, WZB-papers FS II 00-102, Berlin (= Bericht 1 der choice-Forschung, Berlin)
- CERTU (2000): Evaluation de la journée "En ville, sans ma voiture?", Résultat 1999 ([www.certu.fr](http://www.certu.fr))
- Covoiturage à l'œa Clé. Guide (1999),: Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- Dossier de Presse (2000): "En ville, sans ma voiture?" Vendredi 22 septembre 2000, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- Eder, Klaus (2000): L'environnement et le discours écologique: le cas de l'Allemagne, in: Abélès, M; Lionel Charles, Henry-Pierre Jeudy; Bernard Kalaora (Hrsg.): L'environnement en perspective. Contextes et représentations de l'environnement, Paris: Harmattan, S. 191-208
- Ellinghaus, Dieter, Jürgen Steinbrecher (1995): Chaos und urbanes Leben. Untersuchung über die Verkehrssituationen in Großstadtzentren am Beispiel fünf europäischer Metropolen, Köln: Uniroyal (= Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Bd. 20)

- Ellingshaus, Dieter (1989): Lärm auf den Straßen. Eine Untersuchung über Ursachen und Konsequenzen des Straßenverkehrslärms, Köln: Uniroyal (= Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Bd. 14)
- Fréring, Christophe et al. (2001): A Success Story for Europe, ADEME, Paris
- FUBicy (1999): A Vélo. Guide de bonne Conduite, Paris: Fédération des usagers de la bicyclette / Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- IFOP (2000): En ville sans ma voiture! Résultats détaillés auprès des habitants de 6 villes européennes. Le 22 septembre 2000, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- Images Doc (2000), No. 141, septembre 2000
- Jänicke, Martin (Hrsg.) (1996): Die Umweltpolitik der Industrieländer, Berlin: Sigma
- Jänicke, Martin; Philip Kunig; Michael Stitzel (199): Umweltpolitik, Bonn: Dietz
- Karger, Cornelia (1996): Naturschutz in der Kommunikationskrise. Strategien einer verbesserten Kommunikation im Naturschutz, München (= Schriftenreihe zur ökologischen Kommunikation, H. 4)
- Keller, Reiner (1998): Müll - Die gesellschaftliche Konstruktion des Wertvollen. Die öffentliche Diskussion über Abfall in Deutschland und Frankreich, Opladen: Westdeutscher Verlag
- Kern, Kristine, Helge Jörgens; Martin Jänicke (2000): Die Diffusion umweltpolitischer Innovationen. Ein Beitrag zur Globalisierung von Umweltpolitik, in: Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht, Bd. 23 (2000), S. 507-546
- Klenke, Dietmar (1995): "Freier Stau für freie Bürger". Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft
- Klimmt, Reinhard (1999): Zukunftsweisende Strategien für die Städte. Ergebnisse des nationalen Städtebaukongresses, in: Verkehrsnachrichten H. 12 (1999), S. 8-10
- Lange, H. (2000): Umweltsoziologie: Die Natur, die Gesellschaft und ihr Müll. Krisendiagnosen und Perspektiven gesellschaftlicher Selbstveränderung, in: Soziologische Revue. Sonderheft 5 Soziologie 2000, Opladen\_ Leske + Budrich, S. 167-182
- La Ville en Questions (2000), Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- Le Courrier International (2000): No. 517 du 28 septembre au 4 octobre. Extrabeilage zum 22. September 2000,
- Le Monde (2000): Supplément, 22 septembre 2000
- Lettre d'Information (2000), Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, No. 3, décembre 2000, Paris
- Malette Pédagogique (2000): Se déplacer en ville, CESAM / Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- Müller-Brandeck-Bocquet, Gisela (1996): Die institutionelle Dimension der Umweltpolitik: Eine vergleichende Untersuchung zu Frankreich, Deutschland und der Europäischen Union, Baden-Baden: Nomos



- Preisendörfer, Peter (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998“, hrsg. v. Umweltbundesamt, Opladen: Leske und Budrich
- Shell (1997): Motorisierung - Frauen geben Gas. Neue Techniken senken Verbrauch und Emissionen. Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Reihe: Analysen und Vorträge Nr. 2 (1997)
- test (1998): Leseraktion Straßenlärm. Stoppen Sie den Lärmstreß, Heft 9 (1998), S. 76-79
- UNEP (2000), Press Release v. 20. 7. 2000
- Verkehrsbericht 2000: Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für eine mobile Zukunft, hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurzfassung, Berlin
- Weser-Kurier vom 4. 11. 1998
- Weser-Kurier vom 9. 4. 2001
- Wöhler, Karlheinz. (1994): Bedingungen ökologischer Verhaltenskonversion - Ergebnisse einer empirischen Studie “Auf die Bahn umsteigen” aus institutionstheoretischer Sicht. In: Zeitschrift für Angewandte Umweltforschung (ZAU), 7. Jg. (1994) H. 4, S. 512-525
- Weidner, Helmut (Ed.) (1998): Alternative Dispute Resolution in Environmental Conflicts. Experiences in 12 Countries, Berlin: Sigma
- 10 Questions / 10 Réponses à l'attention des Commerçants de centre.ville. Et si tout le monde y gagnait..., CERTU / ADEME / Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Paris
- 22nd septembre in Italy (2001), Roma: ENEA / Ministero dell' Ambiente