

Andreas Byzio, Hartwig Heine, Rüdiger Mautz
unter Mitarbeit von Wolf Rosenbaum

ZWISCHEN SOLIDARHANDELN UND MARKTORIENTIERUNG

Ökologische Innovation in selbstorganisierten
Projekten – autofreies Wohnen, Car Sharing und Windenergienutzung

Soziologisches Forschungsinstitut
an der Georg-August-Universität Göttingen

Copyright 2002 Soziologisches Forschungsinstitut
an der Georg-August-Universität Göttingen (SOFI)

<http://www.sofi-goettingen.de>

Druck und Bindearbeiten: Druckerei Wittchen, 37176 Nörten-Hardenberg

ISBN 3-88431-003-8

Zwischen Solidarhandeln und
Marktorientierung

Andreas Byzio, Hartwig Heine und Rüdiger Mautz sind wissenschaftliche Mitarbeiter am Soziologischen Forschungsinstitut Göttingen. *Wolf Rosenbaum* ist Professor für Soziologie an der Georg-August-Universität Göttingen.

Inhalt

Vorwort	13
Einleitung	15
1. Die Institutionalisierung des Umweltschutzes	15
2. Das Problem der „Lebensweise“	19
3. Umweltprojekte als Experimentierfeld ökologischer Innovationen	23
4. Zur Diffusion der von Umweltprojekten entwickelten Innovationen	27
5. Untersuchungsfragen	34
6. Empirie und Methode	38
7. Die Gliederung	43
Fallstudie A: Autofreies Wohnen	44
I. Kurze Geschichte des autofreien Wohnens	44
II. Die Anfänge	45
1. Rahmenbedingungen der Entstehung	45
2. Die Initialzündung: Das Projekt Bremen-Hollerland	51
2.1. Besondere Geburtsumstände	51
2.2. Der Weg ins Aus und die Gründe des Scheiterns	53

III. Erste Ansätze zur Diffusion: autofreies Wohnen in selbstorganisierten Projekten	61
1. Der Ausgangspunkt: Aufbruchstimmung nach dem Start des Hollerland-Projektes	61
2. Sozialökologische „Innovation von unten“	63
3. Porträts der selbstorganisierten Projekte	65
3.1. Bremen-Grünenstraße	65
3.2. Hamburg-Saarlandstraße	67
3.3. München-Riem	69
4. Grundprobleme bei der Verwirklichung selbstorganisierter autofreier Projekte: der dornige Weg zur praktischen Lösung	71
4.1. Wie lässt sich die Nachfrage nach autofreiem Wohnen eruieren, mobilisieren und zu konkreten Wohnprojekten bündeln?	71
4.2. Wie lässt sich ein drastisch gesenkter Stellplatzschlüssel verwirklichen?	78
4.3. Wie lässt sich ein autofreier ‘modus vivendi’ im Projektalltag sichern?	84
4.4. Wie lassen sich wohnqualitative und wohnökologische Ziele sichern?	93
4.5. Chancen und Tücken der Selbstorganisation	99
IV. Neue Wege	109
1. ‘Lupenreines’ autofreies Wohnen für Sozialmieter: das Projekt Kassel-Unterneustadt	110
1.1. Der Weg zur Projektrealisierung	111
1.2. Wohnungsbauunternehmen als Innovatoren	114
1.3. Das Problem der Vermarktung	116
1.4. Besonderheiten des Projektzuschnitts	118
1.5. Resümee: die Erfolgskriterien	120
2. Das flexible Konzept autofreien Wohnens im Freiburger Vauban-Viertel	121

2.1. Wie kam es zu dem autoreduzierten Konzept und inwieweit ist es das Ergebnis eines selbstorganisierten Prozesses	122
2.2. Warum entschied man sich seitens des „Forum Vauban“ für das flexible Konzept autoreduzierten Wohnens?	124
2.3. Inwieweit hat sich das Konzept bisher bewährt?	125
2.4. Probleme und Konflikte	130
V. Tendenzen und Perspektiven	135
1. Was wurde bisher erreicht?	135
2. Zukunftsperspektiven	140
2.1. Der selbstorganisierte Weg: auch in Zukunft ein anspruchsvolles Unterfangen	141
2.2. Autofreie Bauträgerprojekte: fehlende Marktchancen?	143
2.3. Flexible Autofrei-Konzepte: der Königsweg?	149
3. Die Frage des ökologischen Ertrags	156
Fallstudie B: Car Sharing	162
I. Charakterisierung des Untersuchungsbereichs	162
II. Die Entstehung des Car Sharing in Deutschland	166
1. Rahmenbedingungen	166
2. Car Sharing: Eine Kompromisslösung	168
3. Besondere Geburtsumstände: Car Sharing lag in der Luft	169
4. Erste Konkretisierung: Die Berliner „stadtAuto“	171
4.1. Wissenschaft und „Grassroots“	171
4.2. Wichtige Merkmale des Car Sharing aus Nutzer- und Anbieterperspektive	176
5. Ein Fazit zur Pionierphase	179

III. Die ersten Jahre der Diffusion	180
1. Ausgangsbedingungen in den frühen 90er Jahren	180
2. Eine heterogene Szene entsteht	183
3. Beispiele: Die von uns untersuchten CSO	185
3.1. „Stattauto AG“: Pionier und Trendsetter	186
3.2. Freiburger Auto-Gemeinschaft e.V. (FAG): konsequent regional	187
3.3. „stattauto“ Gießen e.V.: „Was wollen wir mehr?“	187
3.4. „stadt-teil-auto“ Göttingen: „... nicht professionell im Sinne eines Geschäftsunternehmens“	188
3.5. „Grünes Auto Göttingen“: Die Existenzgründung	188
3.6. „teilAuto“ Hannover: Eine Firma mit ehrenamtlichen Mitarbeitern	189
3.7. „Stattauto“ München: Ein marktorientierter gemeinnütziger Betrieb	190
4. Eine frühe Zuspitzung der Unterschiede: Die Szene gruppiert sich um zwei Dachverbände	191
5. Gemeinsamkeiten in einer gespaltenen Szene	193
5.1. Das gemeinsame Fundament: Die solidarische Kundschaft	193
5.2. Die gemeinsame Herausforderung: Markthandeln	199
6. Ein Fazit zu den ersten Jahren der Diffusion	201
IV. Wo bleibt der große Durchbruch? Suchbewegungen in der Car-Sharing-Szene	202
1. Hoffnung und Enttäuschung	202
2. Raus aus der Ökoecke!	204
3. Handlungsfeld Car-Sharing-Angebot: Ein allmählicher Wandel mit wenig Konflikten	205
3.1. Angebotsmodifikationen und „Neues Car Sharing“	205
3.2. Standardisierung des Angebots	211
3.3. Kooperationen mit Anbietern öffentlicher Verkehrsmittel	214
3.4. Neue Angebotsformen: Business-Car-Sharing und Cash car	216

4.	Handlungsfeld Car-Sharing-Anbieter: kontroverse Vorstellungen und neue Ansätze	217
4.1.	Die Vision der Berliner: radikale Umstrukturierung der Szene	217
	Exkurs: Car Sharing in der Schweiz	219
4.2.	Die gescheiterten Visionen der Berliner	222
4.3.	Die Realität bis heute: Viele Wege führen zum (begrenzten) Erfolg	224
4.4.	Zusammenschlüsse ohne radikale Brüche. neue Strukturen aus alten Wurzeln	234
5.	Barrieren: Zwei Diffusionshindernisse	237
5.1.	Car Sharing sozial nur begrenzt erfolgreich ist: Nur für wenige geht der Verzicht nicht zu weit	238
5.2.	Warum Car Sharing ökonomisch nicht erfolgreich ist: Mit dem Car Sharing üblichen Zuschnitt lässt sich kein Geld verdienen	243
V.	Perspektiven	246
1.	Die Szene ist optimistisch	246
2.	Was wird Car Sharing in Zukunft sein?	249
2.1.	Car Sharing als ökologische Dienstleistung: Ein exklusives Angebot auf einem Nischenmarkt?	251
2.2.	Vorbild Kilometer-Leasing: Marktchancen durch partielle Neudefinition des Car Sharing?	252
2.3.	Car Sharing als Angebotsbestandteil des ÖPNV: Eine Verknüpfung der wenig populären Alternativen zum Privatauto?	258
VI.	Die Frage des ökologischen Ertrages	263

Fallstudie C: Windenergie	267
I. Eine kurze Geschichte der Windenergie-Projekte	267
1. Die Innovation	267
2. Bisher eine Erfolgsgeschichte	269
3. Entwicklung der Innovation	270
Die Vorgeschichte	270
Nach Tschernobyl: ein neuer sozialer Akteur tritt auf den Plan	272
Entwicklungslinien von Windstromunternehmen	276
4. Die von uns befragten Initiativen	280
II. Die Stunde der Pioniere	281
1. Die Rahmenbedingungen	281
2. Das Ursprungsmilieu	283
Die Motivlage des Ursprungsmilieus	284
3. Die Macher	291
4. Erste Konkretisierungen	296
Die Idee des gemeinschaftlichen Betriebs von Windkraft-	
anlagen nimmt Gestalt an	296
Das Problem der richtigen Anlage	297
Die Suche nach dem richtigen Standort	298
Das Bohren dicker Bretter – Auseinandersetzung mit	
Behörden und EVUs	299
Das soziale Subjekt organisiert sich: die GmbH & Co.KG	302
Die Höhe der individuellen Anteile	305
Das Prinzip Ehrenamtlichkeit	306
5. Fazit: Die fruchtbaren Ambivalenzen des Beginns	308

III. Die Diffusion	310
1. Die Rahmenbedingungen	311
Der gesellschaftliche Diskurs	311
Gesetzliche Weichenstellungen	312
2. Die Bürgerwindbewegung breitet sich aus	316
Marktexpansion und technische Effizienzsteigerung	318
Umweltschutz ist gut, und wenn man damit auch noch Geld verdienen kann	320
3. Der feine Unterschied oder die vorläufige Abgrenzung vom Kommerz	322
Zurückhaltung mit dem Argument Verlustzuschreibungen	325
4. Die duale Form bewährt sich od. der schrittweise Zerfall der Gründergemeinschaft	326
5. Der soziale Durchbruch	333
6. Professionalisierung und Ehrenamtlichkeit	337
7. Die Geister scheiden sich: Auseinanderdriften der Initiativen	347
IV. Der Selbstlauf einer Branche	350
1. Krise und erneute Konsolidierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen	351
2. Durchmarsch in die Kommerzialisierung	357
3. Die hässliche Windenergie	363
Vom Underdog zum Abzocker	364
Die Umkehrung des Risikoverdachts	366
In den Widersprüchen des Umweltschutz-Diskurses	368
4. Die Bürgerwindinitiativen: Aus Vorkämpfern werden Zaungäste	372
5. Der Blick nach vorn und der Blick zurück	375

V. Perspektiven und Ertrag	380
1. Die „große“ Perspektive: Off-shore und Internationalisierung	380
2. Die „kleine“ Perspektive: von der Windenergie zum regenerativen Mix	383
3. Ökologischer Ertrag	386
4. Schlussbetrachtung	389
Schluss: Zivilgesellschaftliche Selbstorganisation als Quelle ökologischer Innovation – zur Institutionalisierung, Diffusion und Transformation von Umweltprojekten	395
1. Ein besonderer Typus von Innovation	395
2. Am Anfang waren das Milieu und die „Macher“ - zur Institutionalisierung ökologisch innovativer Ideen	398
3. Diffusion im Milieu – und darüber hinaus?	409
4. Unterschiedliche Diffusionschancen: Gründe und umweltpolitische Relevanz	418
5. Zivilgesellschaft, Markt und Staat	425
Literaturverzeichnis	432

Vorwort

Als wir vor einigen Jahren die Idee zu diesem Projekt entwickelten, stand dahinter auch der Wunsch, an bisherige Forschungserfahrungen anzuknüpfen und sie in einer weiterführenden Perspektive fruchtbar zu machen. Wir sind immer wieder auf die Frage gestoßen, wie sich ökologische Innovationen in der Gesellschaft durchsetzen - oder eben auch nicht. Dass hier den Individuen - zumeist - enge Grenzen gezogen sind, gehört zu den heute kaum noch überraschenden Ergebnissen. Dass selbstorganisierte Gruppen, die sich ökologische Ziele setzen, auf diesem Gebiet mehr „bewegen“ können, stellten wir dagegen schon im Rahmen einer Anfang der 90er Jahre durchgeführten Studie fest, die sich unter anderem damit befasste, wie ökologische Wohnprojekte in Eigenregie der beteiligten Bewohner verwirklicht wurden. Damit war unser Interesse geweckt, dem innovativen Potenzial selbstorganisierter Umweltprojekte systematischer und mit breiterer Empirie nachzugehen, was schließlich zu dem hier vorgelegten DFG-geförderten Forschungsvorhaben führte. Dass wir uns dabei auf die Bereiche autofreies Wohnen, Car Sharing und Windenergienutzung konzentriert haben, hing neben forschungsökonomischen Gesichtspunkten vor allem mit unserer Erwartung zusammen, auf diese Weise ein breites Spektrum aus der Vielfalt der existierenden Umweltprojekte einbeziehen und den uns interessierenden Typus sozialökologischer Innovation - seine Entstehungsbedingungen, seine gesellschaftlichen Diffusionsmöglichkeiten etc. - in der gebotenen empirischen Differenziertheit untersuchen zu können.

Diese Studie hätte nicht durchgeführt werden können ohne diejenigen, die uns in den Expertengesprächen ausführlich Rede und Antwort standen und uns dabei manchen Einblick in das Innenleben selbstorganisierter Projektgruppen ermöglichten, der uns ansonsten wohl verwehrt geblieben wäre. Ihnen allen sei an dieser Stelle noch einmal herzlichst gedankt. Unser Dank

gilt ferner Michael Schumann, der dem Projektteam von Beginn an mit Rat und Tat zur Seite stand und der als Antragsteller und Projektleiter ganz maßgeblich daran beteiligt war, dass die vorliegende Untersuchung nicht nur Forschungsidee blieb. Danken möchten wir auch Bärbel Dehne, Heike Pohl, Gabriele Schappeit, Cornelia Simonovic und Inge Stahn, die in gewohnter Zuverlässigkeit und Professionalität viele Hundert Seiten Interviewprotokolle für uns geschrieben haben sowie Erika Beller, die nicht nur an den genannten Schreibarbeiten beteiligt war, sondern mit viel Geduld und Fachkenntnis die Formatierung des DFG-Abschlussberichts sowie der vorliegenden Buchfassung besorgt hat. Danken möchten wir schließlich der DFG, die diese Untersuchung finanzierte, und unseren Fachbetreuerinnen Helga Hoppe und Ingrid von Maikowski.

Göttingen, im September 2002

*Andreas Byzio
Hartwig Heine
Rüdiger Mautz
Wolf Rosenbaum*

Einleitung

1. Die Institutionalisierung des Umweltschutzes

Unzweifelhaft hat das Ökologieproblem die Gesellschaft verändert. In den 70er und 80er Jahren wurde es nicht nur zum Auslöser neuartiger gesellschaftlicher Konflikte und Konfrontationen, sondern gleichzeitig zum vielleicht wichtigsten Kristallisationspunkt neuer sozialer Bewegungen. Zum Gegenstand aktiver politischer Regulierung wurde die „Umweltfrage“ zwar schon zu Beginn der 70er Jahre, d.h. im Zuge der damaligen sozialliberalen Reformpolitik. Zum politischen Topthema avancierte der Umweltschutz aber erst durch den einige Jahre später einsetzenden Druck „von unten“, der sich in den großen Anti-AKW-Demonstrationen am deutlichsten artikuliert, aber auch in mannigfachen Protesten gegen industriebedingte Umweltverschmutzungen oder in den zahlreichen Bürgerinitiativen zum Ausdruck kam, deren Aktivitäten sich auf die Bekämpfung bestimmter (etwa verkehrs-, industrie- oder landwirtschaftsbedingter) Umweltbelastungen richteten. In dieser Phase einer „eskalierenden Konfrontation“ zwischen Umweltbewegung und dem „industriellen Establishment“ (Huber 2001, 264 f.) war die etwa ein Jahrzehnt später einsetzende Entwicklung noch nicht absehbar, die gemeinhin als „Institutionalisierung“ des Umweltschutzes (Brand et al. 1997, 20 f.; Huber 2001, 269 f.) bezeichnet wird und die unsere heutige Gesellschaft in vielen Facetten prägt. Im Verlauf des tiefgreifenden Wandels, der ab Mitte der 80er Jahre einsetzte, ändern sich die vorherrschenden Konfliktmuster in den gesellschaftlichen Auseinandersetzungen um Ökologie: Anstelle von „Konfrontation“ tritt nun mehr und mehr die institutionell ‘gezähmte’ Konfliktaustragung in den Vordergrund, wobei auf beiden Seiten die Bereitschaft zu Ko-

operation und Konsensfindung zunimmt.¹ Gleichzeitig „diffundieren ökologische Orientierungen auf breiter Front in politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Handlungsfelder“ (Brand et al. 1997, 20). Die Umweltschutzbewegung wird zum wichtigen Motor dieser Entwicklung und durchläuft dabei selbst einen Prozess der Institutionalisierung. Aus einer ursprünglich „antiinstitutionellen Massenbewegung“ wird ein akzeptierter, auch wegen seines Sachverstands gefragter gesellschaftspolitischer Akteur (Brand 1999, 244 f.). Mit den GRÜNEN betritt man die parteipolitische Bühne und erobert auf kommunaler wie auf Landesebene (inzwischen auch auf Bundesebene) zahlreiche Regierungs- und Verwaltungsämter. Daneben gewinnen die großen Umweltorganisationen wie der BUND, der NABU, der WWF, Greenpeace oder der VCD „kontinuierlich an Mitgliedern und Einfluss“ (ebenda, 248). Dieser Institutionalisierungsprozess verläuft zwar nicht ohne zum Teil heftige bewegungsinterne Konflikte (etwa der in den 80er Jahren entbrannte, inzwischen weitgehend irrelevant gewordene Richtungsstreit zwischen ökologischen „Fundis“ und „Realos“ bei den GRÜNEN), doch führt er im Endeffekt zu einer ‚konstruktiv-pragmatischen Wende‘ innerhalb der Umweltbewegung. An die Stelle des Protests gegen wahrgenommene ökologische Missstände tritt nun immer stärker das Ziel der aktiven (Mit-)Gestaltung von Umweltschutz: Sei es, dass Umweltorganisationen nun an Anhörungs- oder Mediationsverfahren teilnehmen, Stellungnahmen zu neuen Gesetzesvorhaben formulieren, wissenschaftliche Studien in Auftrag geben, an Enquete-Kommissionen beteiligt sind, in Schwerpunktbereichen (z.B. Biotopschutz) eigene Projektarbeit machen, alternative ökologische Konzepte (etwa im

1 Huber spricht von einem Mitte der 80er Jahre beginnenden Übergang von einer „konfrontativen“ zu einer „kooperativen“ Akteurskonstellation (Huber 2001, 351 ff.), Blanke u.a. beschreiben den in den 80er Jahren einsetzenden Wandel bei lokalen und regionalen Umweltauseinandersetzungen als den Siegeszug eines „kooperativen Pragmatismus“ (Blanke et al. 1999, 39 ff.). Umweltkonflikte vollziehen sich nun immer häufiger unter den Vorzeichen ihrer institutionellen Rahmung und Verregelung und entwickeln sich mehr und mehr zu multilateralen Aushandlungsprozessen, an denen je nach Konflikthanlass und –gegenstand Regierungen und Behörden, Umweltverbände, Industrievertreter, Kommunen, Verbraucherverbände, Bürgervertreter usw. teilnehmen (einen Überblick über die verschiedenen Instrumente und Formen „interaktiver Umweltpolitik“ bzw. über die umweltpolitischen „Regulierungsmuster der Ko-Ordination und Kontextsteuerung“ geben Blanke et al. 1999, 26 ff.; Huber 2001, 362 ff.; speziell zum Mediationsverfahren in Umweltkonflikten vgl. z.B. Lederle 1995; Fietkau/Weidner 1998).

Energie- oder im Verkehrsbereich) in der Öffentlichkeit vorstellen oder die Kooperation mit Firmen suchen, „um Prinzipien ökologischer Unternehmensführung stärker Geltung zu verschaffen“ (ebenda, 250 f.). Auch an der „Basis“ des Bewegungsmilieus ändert sich einiges: Ab der Mitte der 80er Jahre wird eine kaum überschaubare Vielfalt an praktisch orientierten und selbstorganisierten Umweltprojekten ins Leben gerufen, deren Aktivitäten sich zumeist auf spezifische ökologische Handlungsfelder konzentrieren (wobei es sich um Aktionsgemeinschaften für „aktives Energiesparen“, um „Mitfahrzentralen“, um Initiativen für „Abfallberatung“, um „ökologische Einkaufsgemeinschaften“, um „Materialbörsen“, um „Passivhaus-Projekte“ u.v.a.m. handeln kann). Hinzu kommen etliche bereichsübergreifende Projekte, die das Ziel einer ökologisch angepassteren Lebensweise in umfassenderer Weise zu verwirklichen suchen (etwa in Form ambitionierter ökologischer Wohnprojekte).² Diese meist lokal oder regional ausgerichteten Projekte sind integraler Bestandteil des beschriebenen Institutionalisierungsprozesses, stehen aber auch in der Tradition der gegen Ende der 70er Jahre aufblühenden (und im Verlauf der 80er Jahre zum großen Teil wieder verschwindenden) Alternativprojekte, mit denen sie die praktische Ausrichtung des Organisationszwecks sowie - in der Regel - die Prinzipien „Selbstorganisation“ und „Basisdemokratie“ gemein haben.

Alles in allem scheinen wir es mit einer Entwicklung zu tun zu haben, bei der „Umweltschutz“ als Bereich politischer Gestaltung und Regulierung sowie als normative Handlungsanforderung inzwischen fest, ja irreversibel in Wirtschaft und Gesellschaft verankert worden ist. Schon allein die sich immer weiter ausdifferenzierende, nur noch von Spezialisten zu durchschauende Vielfalt an Rechtsvorschriften im Bereich des Umweltschutzes macht deutlich, dass hier ein mittlerweile etablierter Bereich staatlich-administrativen Handelns vorliegt. In einigen ökologischen Handlungsbereichen, z.B.

2 Einen Überblick über die thematische Bandbreite ökologischer „Initiativen und Aktionen“ gibt eine 1997 vom Umweltbundesamt veröffentlichte Studie, wobei sowohl Projekte mit spezifischer als auch mit bereichsübergreifender Ausrichtung einbezogen wurden, sofern sie im weitesten Sinne zum Themenfeld „Nachhaltige Konsummuster und postmaterielle Lebensweise“ gehörten. Aus Tab. 9, S. 48, geht hervor, dass die allermeisten der untersuchten Projekte ab der zweiten Hälfte der 80er Jahre gegründet wurden; von 108 Projekten mit unbefristeter Laufzeit wurden nur vier vor 1985 gegründet; vgl. Sibum/Hunecke 1997.

beim Gewässerschutz oder auf dem Gebiet der Luftreinhaltung, konnten erhebliche Erfolge erzielt werden.³ Es ist vor allem der *Industriesektor*, in welchem die umweltpolitischen Steuerungsmöglichkeiten des Staates sowie die Institutionalisierung des Umweltschutzes zu greifen scheinen. Die Industrie (bzw. Teile von ihr, etwa die Energieerzeugung oder die chemische Produktion) wurde ab Mitte der 70er Jahre nicht nur zu einer der Hauptzielscheiben ökologischer Kritik, sondern auch, nicht zuletzt aufgrund des zunehmenden öffentlichen Drucks, zum frühen Adressaten staatlicher Umweltauflagen. Agierten die Unternehmen zunächst noch aus der Defensive heraus und beschränkten sich ihre innovativen Anstrengungen zunächst weitgehend auf End-of-Pipe-Technologien, so setzte sich angesichts der sich verschärfenden umweltpolitischen Rahmenbedingungen mehr und mehr die Erkenntnis durch, dass aktives Umweltschutzhandeln, etwa im Sinne des Präventionsprinzips (Heine/Mautz 1995, 48 ff.), auch im ökonomischen Eigeninteresse des Unternehmens liegt. Dieser zunächst auf einige Vorreiterunternehmen beschränkte Perspektivenwechsel entwickelte ab Mitte der 80er Jahre eine beträchtliche Eigendynamik und leitete, so Huber, „die grüne Wende der Industrie“ ein (Huber 2001, 379). Inzwischen - d.h. gegen Ende der 90er Jahre - habe sich „Umweltmanagement (...) unternehmens- und wirtschaftspolitisch etabliert“ und sei „zu einem zunehmend routinisierten Teil des Unternehmenshandelns geworden“ (ebenda).⁴ Huber betrachtet diese Entwicklung als einen im Grunde irreversiblen Prozess: Zwar seien noch lange nicht alle Unternehmen zu einem aktiven Umweltmanagement übergegangen, doch habe sich inzwischen ein „Diffusionszyklus von Umweltmanagement-

3 So hat sich die Wassergüte auch von ursprünglich stark verschmutzten Flüssen wie dem Rhein oder der Elbe infolge von Umweltauflagen gegenüber der Industrie, den Gemeinden und der Landwirtschaft inzwischen so weit gebessert, dass neben zahlreichen anderen Fischarten sogar die empfindlichen Lachse wieder zurückgekehrt sind (Bölsche 2000, 54). Auch die Schadstoffbelastung der Luft konnte beträchtlich verringert werden: So gingen die Emissionen, bezogen auf alle wichtigen Emissionsarten, durchgängig zurück - mit zum Teil beachtlichen Minderungsraten, vgl. Statistisches Bundesamt (2000), Tab. 26.18, S. 698 f.

4 Wobei sich heute im wesentlichen drei Hauptbereiche eines Umweltmanagement-Systems herausgebildet haben: 1) Umweltinformations-Systeme; 2) Umweltorientierte Personal- und Organisationsentwicklung; 3) Strategisches und operatives Umweltmanagement (z.B. Formulierung prozess- und produktbezogene Umweltziele; laufende Kontrolle innerbetrieblicher Umweltschutzparameter und -praktiken; Förderung von umweltrelevanten Innovationsprozessen); vgl. Huber 2001, 382 ff.).

Praktiken international fest etabliert (...)“, so dass man davon ausgehen könne, „dass sich in weiteren Jahren immer mehr Unternehmen immer mehr Elemente des Umweltmanagements zu eigen machen“ (ebenda, 380).

Die Diagnose einer „Institutionalisierung des Umweltschutzes“ beschränkt sich nicht auf die Bereiche staatlichen und unternehmerischen Handelns, auf den Sektor der öffentlichen (z.B. medienvermittelten) Kommunikation sowie auf die Umweltbewegung selbst, sondern bezieht auch den Alltag der Menschen mit ein. Nicht nur das öffentliche, auch das private Leben, so Brand, „ergrünt“ im Laufe der 80er Jahre (Brand 1999, 245). „Umweltbewusstsein“ verbreitet sich in allen Schichten der Bevölkerung, und gegen Ende des Jahrzehnts ist es nur noch eine Minderheit (je nach Umfrage zwischen einem Drittel und einem Zehntel der Bevölkerung), die den Umweltschutz nicht als eines der „wichtigsten“ bzw. als ein „dringendes unmittelbares Problem“ einstuft (Preisendörfer 1999, 28; Huber 2001, 270). „Umweltschutz“ beginnt, im alltäglichen Leben zu einer Verhaltensnorm zu werden, der sich kaum jemand vollständig entziehen kann. Dies schlägt sich nicht zuletzt im erfragten Verhalten bzw. in den Verhaltensabsichten nieder, die in den nun immer zahlreicheren Umfragen zum Thema Umweltbewusstsein und -verhalten geäußert werden.⁵

2. Das Problem der „Lebensweise“

Trotz der „allgemeinen gesellschaftlichen Assimilation des Umweltimpulses“ (Huber 2001, 270) ergibt sich gerade im Bereich des Alltagslebens ein höchst ambivalentes Bild. Dass zwischen den in einer Befragung geäußerten Einstellungen und Verhaltensabsichten einerseits und dem *tatsächlichen*

5 Aus Zeitreihen der Nürnberger G&I Forschungsgemeinschaft für Marketing geht beispielsweise hervor, dass Anfang der 80er Jahre weniger als ein Drittel, 1989/1990 dagegen 62 % der Befragten angaben, Umweltaspekte beim Einkauf zu berücksichtigen (Huber 2001, 270). Eine deutlich ansteigende Tendenz zeigte sich auch beim Abfall-Recycling: Von 1978 bis 1985 nahm die Beteiligung an der Altpapier/Pappe-Sammlung von 58 auf 87 %, an der Textilsammlung von 62 auf 84 %, an der Altglassammlung von 27 auf 79 % zu (Dierkes/Fietkau 1988, 131; die Ergebnisse gehen auf EMNID-Befragungen zurück). Ende der 90er Jahre erfolgt die Beteiligung an der getrennten Müllsammlung nach wie vor auf hohem Niveau (Preisendörfer 1999, Tab. 4.1, S. 62).

Verhalten andererseits meist ein beträchtlicher Unterschied besteht, ist aus der Sozialpsychologie seit langem bekannt (Winter 1981; Fietkau 1984; Nöldner 1984). Zu ganz ähnlichen Ergebnissen kam die ab Mitte der 70er Jahre zunächst in den USA, dann auch in Deutschland aufblühende sozialwissenschaftliche Umweltforschung. Nach einer ersten Phase, in der vor allem die Einstellungsforschung den Ton angab, konzentrierte man sich mehr und mehr auf die Untersuchung von Verhaltenspotenzialen, die mit dem zunehmenden Umweltbewusstsein verknüpft sein könnten. Diejenigen, die mit diesen Forschungen umweltpolitische Hoffnungen verknüpften, wurden enttäuscht, Skeptiker bestätigt: Sämtliche Befunde liefen auf mehr oder weniger große Diskrepanzen zwischen ökologischem Bewusstsein und Verhalten hinaus. Allgemein erwies sich, dass die Verhaltensrelevanz „einer globalen Werthaltung Umweltbewusstsein“ anfänglich überschätzt worden ist (Schultz/Weller 1997, 128). Zu ganz ähnlichen Schlussfolgerungen kommt man, wenn man die Umfrageergebnisse über das Ausmaß von Umweltbewusstsein und ökologischen Verhaltensabsichten mit Befunden konfrontiert, die aus Überblicksstatistiken zu umweltrelevanten Verhaltensweisen und Verbrauchsgewohnheiten stammen. De Haan/Kuckartz listen eine Reihe von Trends auf, die nicht recht ins Bild einer zunehmenden ökologischen Sensibilisierung der Bevölkerung passen: So nehmen der motorisierte Individualverkehr und der Flugtourismus stetig zu; der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beim Autoverkehr bleibt - trotz verbrauchssenkender technischer Innovationen - infolge des Trends zu immer leistungsstärkeren und schwereren Fahrzeugen fast unverändert hoch; die Abfallmengen der privaten Haushalte steigen seit Mitte der 90er Jahre wieder an; der Verbrauch an Wasch- und Reinigungsmitteln nimmt nach wie vor zu; der Wasserverbrauch stagniert auf hohem Niveau (de Haan/Kuckartz 1996, 100 f.). Mehr noch: Vergleicht man die Entwicklung wichtiger umweltstatistischer Kennziffern des Sektors „Haushalte“ mit denen des Sektors „Industrie“, so fällt auf, dass letzterer den deutlich positiveren Trend aufweist. So sinkt der Energieverbrauch der Industrie, während er bei den Haushalten insgesamt steigt.⁶ Und der bei der Industrie fast durchgängige Trend einer im Vergleich zu anderen

6 Von 1991 bis 1995 ging der emissionsrelevante Energieverbrauch aller Produktionsbereiche insgesamt von 8.518 Petajoule auf 7.874 Petajoule zurück; der Energieverbrauch der privaten Haushalte stieg im gleichen Zeitraum von 3.387 Petajoule auf 3.516 Petajoule; vgl. Statistisches Bundesamt 2000, Tab. 26.13, S. 693.

Bereichen überdurchschnittlichen Emissionsreduktion lässt sich bei den Haushalten nicht beobachten.⁷

Durch Umfragedaten erhobene Trendentwicklungen aus den 90er Jahren lassen sogar Zweifel aufkommen, ob es sich bei der bis Ende der 80er Jahre zu beobachtenden ubiquitären Verbreitung von Umweltbewusstsein in der Bevölkerung um einen unumkehrbaren Prozess handelt. Die in Meinungsumfragen erhobene Sorge um den Schutz der Umwelt geht im Laufe der 90er Jahre erheblich zurück;⁸ 1996 will nur noch eine Minderheit von knapp 30 % dem Umweltschutz die politische Priorität einräumen.⁹ Auch die Zahlungsbereitschaft für einen verbesserten Umweltschutz verringert sich bis zum Ende des Jahrzehnts kontinuierlich (Preisendörfer 1999, 30 f.). Zwar sei gleichzeitig eine „gewisse Stabilisierung und Routinisierung umweltbezogenen Verhaltens“ (ebenda, 63) in einigen Handlungsfeldern des Alltags zu beobachten, etwa bei der getrennten Müllsammlung, beim Kauf von Pfandflaschen oder bei der Nutzung von Wasserspareinrichtungen im Haushalt (ebenda, 62 ff.). Nach Warsewa ist es auf dem Gebiet des Umweltschutzes im Alltag bisher nur in wenigen Ausnahmefällen zur „vollständigen Normbildung“ gekommen, für die charakteristisch sei, dass sich eine „bestimmte Verhaltensoption“ mittels eines „hochkomplexen Regulierungs- und Institutionalisierungsmechanismus“ normalisiere und zu einem ökologischen Verhaltenswandel bei der großen Mehrheit der Individuen bzw. Haushalte führe (Warsewa 2000, 63 f.). Bei diesen Ausnahmen handele es sich im wesentli-

7 Der Anteil der Industrieemissionen an den Gesamtemissionen in Deutschland ist im Zeitraum von 1990 bis 1998 bei folgenden Emissionsarten gesunken: Kohlendioxid; Stickstoffoxide; Schwefeldioxid; Distickstoffoxid; Ammoniak; Staub. Der Anteil der Haushaltsemissionen ist dagegen im gleichen Zeitraum bei Kohlendioxid, Stickstoffoxiden, Distickstoffoxid und Staub gestiegen. Auch die Emissionen im Straßenverkehr - was im wesentlichen heisst: des motorisierten Individualverkehrs der privaten Haushalte - sind bei fast allen wichtigen Emissionsarten zwischen 1990 und 1998 anteilmäßig gestiegen (die Ausnahmen sind Kohlenmonoxid und flüchtige organische Verbindungen); vgl. Statistisches Bundesamt 2000, Tab. 26.18, S. 698 f.).

8 So gaben 1990 61 % der Befragten an, sich große Sorgen um den Schutz der Umwelt zu machen; 1997 waren es nur noch 35 %; vgl. Preisendörfer 1999, Abb. 2.2., S. 29.

9 Vor dem Hintergrund der sich verstärkenden ökonomischen Probleme rücken nun Themen wie die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung in den Vordergrund. Auch die Wahrnehmung, dass inzwischen Fortschritte beim Umweltschutz zu verzeichnen seien, trägt zu dieser Prioritätenverschiebung bei; vgl. Preisendörfer 1999, S. 28 u. 31 f.

chen um die - vom dualen System flankierte - Teilnahme am Müllrecycling sowie um den durch die Verschärfung der Wärmeschutzverordnung ausgelösten (bzw. erzwungenen) Verhaltenswandel bei Eigenheimbesitzern. Weitere „verallgemeinernde und Normalität herstellende Regulierungen des individuellen umweltrelevanten Verhaltens“ seien bisher nicht umgesetzt worden (ebenda, 64).

Anders als bei der Industrie, wo es gelang, durch umweltpolitische Regulierung beträchtliche Erfolge zu erzielen (siehe oben), scheinen die Steuerungsmöglichkeiten des Staates gegenüber den Individuen und Haushalten somit weitaus begrenzter zu sein. Dies mag nicht zuletzt damit zusammenhängen, dass der Bereich des Alltagslebens wie kaum ein anderer gesellschaftlicher Handlungsbereich in höchst vielfältiger Weise von der Ökologiematik berührt wird, wobei kaum eine Lebensäußerung ausgespart bleibt (von der Nahrungsversorgung über die Lüftungsgewohnheiten und die Duschhäufigkeit bis hin zu den Urlaubsvorlieben, den bevorzugten Sportarten, den Verkehrsmittelpräferenzen usw.). Versuche, hier mittels umweltpolitischer Regulierung „vollständige Normbildungen“ zu erreichen, die mehr als nur punktuell greifen, würden vermutlich an ihrem eigenen Komplexitätsanspruch scheitern oder aber als unzulässiges Hineinregieren in den Bereich privater Autonomie von vornherein politisch delegitimiert sein. Hinzu kommt, dass jeder Versuch, auf politischem Weg flächendeckende Veränderungen des Alltagsverhaltens durchzusetzen, angesichts der Pluralität der Lebensstile und sozialen Lagen mit stark ausdifferenzierten Interessen und Bedürfnissen rechnen müsste. Was die eine Bevölkerungsgruppe relativ leicht akzeptieren mag, kann für die andere Gruppe intolerabel sein. Dies gilt auch für die Akzeptanz marktorientierter Steuerungsformen, mit denen veränderte Anreizstrukturen geschaffen werden sollen, etwa Verbrauchssteuern mit ökologischer Lenkungswirkung. Gerade vor dem Hintergrund steigender Arbeitslosigkeit und zunehmender sozialer Unsicherheit in den 90er Jahren werden solche umweltpolitischen Instrumente verstärkt an den Zielen der sozialen Gerechtigkeit und der Arbeitsplatzsicherung gemessen (Heine et al. 2001, 212 ff.) - womit sie, wie die rot-grüne Ökosteuer, zum Gegenstand politischer Dauerkontroversen werden können.

Die ernüchternden Befunde über das Ausmaß an ökologischem Verhaltenswandel im Alltag kontrastieren mit dem zunehmenden Gewicht, das der Frage der „Lebensweise“ innerhalb des ökologischen Diskurses beigemessen

wird - eine Entwicklung, die in der zweiten Hälfte der 80er Jahre beginnt und sich im Kontext des Nachhaltigkeitsdiskurses der 90er Jahre besonders nachdrücklich fortsetzt. Hierzulande ist es vor allem die 1996 vom Wuppertal-Institut veröffentlichte Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“, die die Debatte um „neue Wohlstandsmodelle“ und um ökologische angepasstere („suffiziente“) Lebensstile in den Blickpunkt der Öffentlichkeit rückte und sie mit dem - längst global geführten - Nachhaltigkeitsdiskurs verknüpfte (BUND/Misereor 1996). Das Problem liegt darin, dass die in der Wuppertaler Studie propagierten „Leitbilder“ für einen ökologischen Lebensstilwandel, etwa im Bereich der Mobilität, des Wohnens oder der Ernährung, im wesentlichen normative Setzungen sind, von denen zwar eine erhebliche Suggestionskraft ausgeht, die aber weitgehend ohne eine sozialwissenschaftlich abgesicherte Realanalyse auskommen (vgl. auch Schultz/Weller 1997, 158 ff.). So bleiben denn auch - jenseits des Wünschbaren - die tatsächlich vorliegenden Veränderungspotenziale sowie die Möglichkeiten einer über bestimmte Vorreitergruppen hinausgehenden sozialen Diffusion ökologisch verträglicherer Alltagspraktiken weitgehend im Dunkeln. Dass in diesem Punkt weder das Vertrauen in die individuelle Einsicht der Menschen noch das Setzen auf staatliche Steuerungsmöglichkeiten besonders vielversprechend sind, wurde bereits deutlich. Auch der Markt wird es schwerlich richten - nicht, solange der Erwerb umweltfreundlicherer Produkte und Dienstleistungen in vielen Fällen mit höheren Kosten verbunden ist (z.B. bei der Ernährung, bei der Körperpflege, bei ökologischen Baumaterialien, beim Ökostrom usw.) und/oder deren Nutzung von den meisten als Verzicht wahrgenommen wird (etwa der Umstieg auf das kleinere und benzinsparende Auto).

3. Umweltprojekte als Experimentierfeld ökologischer Innovationen

Es gibt noch einen anderen, bisher wenig untersuchten Weg, über den sich ökologischer Wandel in der Gesellschaft verbreiten kann. Sein Ausgangspunkt sind die bereits erwähnten Veränderungen, die sich gegen Ende der 80er Jahre in der Umweltbewegung vollziehen, wobei wir unseren Blick vor

allem auf die Basis der umweltbewegten 'Szene' richten wollen. Mit dem Aufblühen einer bunten Vielfalt ökologisch-praktischer Projekte, z.B. in den im Rahmen der vorliegenden Studie untersuchten Bereiche „autofreies Wohnen“, „Car Sharing“ und „Windenergienutzung“, wird gleichsam ein neues Experimentierfeld sozialökologischer Innovation erschlossen, als dessen zentrale Triebkraft weder Staat noch Markt, sondern das zivilgesellschaftliche Engagement der an den Projekten beteiligten Menschen fungiert. Solche Assoziationen, sei es im Bereich der Energieproduktion, des Energieverbrauchs, der Mobilität, des Umgangs mit Wertstoffen und Abfällen, des Bauen und Wohnens, des Konsums von Lebensmitteln usw., bilden eine Art soziales Laboratorium, in denen lebbarere Alternativen erprobt und weiterentwickelt werden, wobei sich ökologisches Engagement und soziale Phantasie zu neuen, vielleicht ungewöhnlichen Lösungswegen verbinden können. Allgemein gesagt gehören solche Projekte zur Klasse der „sozialen Innovationen“, zu denen Zapf auch „Sozialexperimente“ und „neue Lebensstile“ zählt, sofern sie „neue Wege, Ziele zu erreichen“, aufzeigen und dazu beitragen, „Probleme besser (zu) lösen als frühere Praktiken“ (Zapf 1989, 177, 183). Wobei wir, entsprechend der allgemein üblichen Definition von Innovation, nur dann von innovativen Projekten sprechen wollen, wenn die angestrebten Neuerungen mit der Perspektive ihrer weiteren gesellschaftlichen Verbreitung verknüpft werden. Aus Sicht der Innovationsforschung liegt hier das Kardinalproblem aller ökologisch relevanten Neuerungen, zumal wenn es sich um „Innovationen jenseits des Marktes“ handelt, etwa, wie in einer Untersuchung von Zimmermann u.a., im Bereich von „Nonprofit-Organisationen“ oder im Sektor der Privathaushalte. Hier erbringe „eine Vielzahl von Innovationen, die ressourcenschonende Effekte besitzen, nur dann relevante Vorteile für den Schutz der Umwelt (...), wenn sie das Potenzial möglicher Anwender hinreichend durchdringen“ (Zimmermann et al. 1998, 21). Eines der Gütesiegel von umweltrelevanten Innovationsprozessen sei somit ihre Breitenwirkung, außerdem die möglichst hohe Geschwindigkeit eines solchen Prozesses (ebenda, 23).

In dem - mehr oder minder konsequent verfolgten - Bestreben, die eigene Projektidee so zuzuschneiden, dass ihre weitere gesellschaftliche Verbreitung möglich wird, liegt die umweltpolitische Relevanz etlicher sich seit Ende der 80er Jahre entfaltender 'Basisaktivitäten'. Deren Ziel ist es nicht, mittels geeigneter Protestformen auf staatliche Politik einzuwirken, sondern besteht

vielmehr darin, diffusionsfähige Modelle veränderten Verhaltens zu entwickeln, um auf diese Weise sowohl sich selbst - bzw. das eigene Verhalten - als auch einen ökologisch relevanten Ausschnitt gesellschaftlicher Realität zu verändern. Dieser Wandel politischer Inhalte und Formen steht einerseits in der Kontinuität eines zivilgesellschaftlichen Gestaltungsanspruchs, der die („alten“ wie die „neuen“) sozialen Bewegungen durch alle historischen Zyklen hindurch geprägt und mobilisiert hat (Rucht 1999, 16 ff.). Andererseits bringt dieser Wandel zum Ausdruck, dass auch die sozialen Voraussetzungen sowie die Motive für zivilgesellschaftliches Engagement einem stetigen Veränderungsprozess unterliegen. Neuere Forschungen, die sich mit den - zu meist ehrenamtlichen - Aktivitäten in diesem Bereich befassen, zeigen, dass es sich bei den zu beobachtenden Entwicklungen der letzten Jahrzehnte weniger um die von manchem beschworene „Erosion“, sondern eher um einen deutlichen Wandel im Hinblick auf die Verbreitung und die Struktur des freiwilligen sozialen Engagements handelt (Heinze/Olk 2000, 18 f.). Auch der zivilgesellschaftliche Sektor ist längst von den tiefgreifenden soziokulturellen Veränderungen erfasst worden, die gemeinhin mit Begriffen wie Individualisierung, Enttraditionalisierung, Pluralisierung der Lebensstile, sozialstrukturelle Differenzierung usw. umschrieben werden. Ohne hier auf die zivilgesellschaftliche Sphäre in ihrer ganzen Heterogenität eingehen zu können (sie umfasst sowohl das Ehrenamt in den Wohlfahrtsverbänden, in Parteien, Gewerkschaften, Kirchen und in Vereinen aller Art wie auch das freiwillige Mitmachen in Kultureinrichtungen, in Stadtteilinitiativen, in Selbsthilfegruppen u.v.a.m.) - auch die zunehmende Verbreitung von praxisorientierten Umweltprojekten, wie sie in den 80er und 90er Jahren zu beobachten ist, scheint ein Teil dieses Strukturwandels im Bereich zivilgesellschaftlichen Engagements zu sein. Während das Engagement in traditionellen Verbänden, Vereinen usw. seit Jahren stagniert oder sogar rückläufig ist (Reinert 1999, 379), nimmt das Gewicht „neuer Engagementformen“ generell zu (ebenda, 381). Heinze/Strünck sprechen von einem zunehmenden Interesse am „thematischen Engagement“: „Solche Tätigkeiten sind nicht in die regelförmige Bürokratie eines Verbandes eingebunden und werden auch nicht pauschal für eine Organisation zur Verfügung gestellt, sondern in bezug auf konkrete, häufig befristete Projekte“ (Heinze/Strünck 1999, 174). Auch die Motive des Engagements ändern sich: Neben die traditionellen Motive wie „Pflichterfüllung“ und „Helfen“ treten nun mehr und mehr Motive wie Autonomie im

Handlungsfeld, Selbstverwirklichung oder persönliche Gestaltungs- und Partizipationsmöglichkeiten (Reinert 1999, 381). Für Heinze/Strünck liegt hier eine allgemeine Verschiebung von „traditions- und normgeleiteten Motivationen“ hin zu „problemorientierten“ und „individualistischen Motivationen“ vor (Heinze/Strünck 1999, 174 f.). Dadurch steige das Interesse an Einzelprojekten mit konkreten Zielsetzungen und Themen.

Alles in allem scheinen Formen des zivilgesellschaftlichen Engagements, wie wir sie unter anderem in Umweltprojekten und -initiativen antreffen, zu Lasten traditioneller ehrenamtlicher Betätigungsfelder auf dem Vormarsch zu sein. Eingebettet in allgemeine soziokulturelle Veränderungen, wird sich dieser Trend vermutlich auch in Zukunft fortsetzen.¹⁰ Das „Potenzial von Freiwilligen“ sowie die Bedeutung der „neuen Ehrenamtlichkeit“ werden dadurch, so Heinze/Olk, weiter wachsen (Heinze/Olk 1999, 77). Ob das Engagement im Handlungsfeld „Umwelt und Natur“ von dieser Entwicklung auch in Zukunft profitieren wird, ist allerdings ungewiss - dies dürfte in nicht unerheblichem Maße von den Konjunkturen abhängen, denen der gesellschaftliche und politische Diskurs über Ökologie unterworfen ist. Mit Blick auf die bisherige Entwicklung liegt dagegen die Vermutung nahe, dass die zunehmende Aufgeschlossenheit für „neue Engagementformen“ dazu beigetragen hat, einen gesellschaftlichen Nährboden für die Verbreitung sozialökologischer Neuerungen entstehen zu lassen. Womit natürlich in keiner Weise determiniert ist, inwieweit es im Einzelfall tatsächlich zur Diffusion einer projektförmigen Neuerung kommt, wie sie verläuft und von welchen Faktoren der Verlauf abhängt. Immerhin handelt es sich um ein breites Spektrum möglicher Gegenstands- bzw. Verhaltensbereiche, die im Zentrum solcher Projekte stehen können. Die Frage der Diffusion lässt sich nur empirisch beantworten und wird im Mittelpunkt unserer Studie stehen. Hier sollen zunächst ein paar Vorüberlegungen angestellt werden.

10 So spricht aus Sicht von Reinert „viele dafür, dass sich die Tendenz zu den neuen Motiven weiter verstärken wird, da diese besonders in der jüngeren, gleichsam nachwachsenden Generation stärker ausgeprägt sind. So zeige die Shell-Jugendstudie von 1997, dass die Bereitschaft, sich zu engagieren, nach wie vor hoch sei, aber für Jugendliche, die sich engagieren wollen, die Motive „muss ich mitbestimmen können, was ich genau tue“, „will ich meine besonderen Fähigkeiten einbringen können“ und „muss das Ziel in angemessener Form erreicht werden“ von besonderer Wertigkeit seien (Reinert 1999, 382).

4. Zur Diffusion der von Umweltprojekten entwickelten Innovationen

Wie jede andere Innovation auch müssen sich die im Rahmen von selbstorganisierten Umweltprojekten entstandenen Neuerungen gegenüber dem bereits Vorhandenen bewähren, je nach Zielrichtung der Innovation z.B. gegenüber vorherrschenden Wohnweisen, Mobilitätsstilen, Ernährungsgewohnheiten usw. Der mit den jeweiligen Neuerungen verknüpfte Anspruch besteht ja gerade darin, die zumindest *ökologisch* bessere (Verhaltens-)Lösung anbieten zu können. Dieser Anspruch garantiert aber noch lange nicht, dass die Neuerung im sozialen Raum adaptiert wird. Die Mehrzahl aller „Erfindungen“, seien sie wissenschaftlicher, technischer oder sozialer Natur, bleibt gesellschaftlich folgenlos. Ob es zur „Emergenz“ und anschließender „Potenzialentfaltung“ einer Innovation kommt, lässt sich immer erst retrospektiv ermitteln (Huber 2001, 117). Innovationen scheinen sich um so erfolgreicher verbreiten zu können, je mehr sie als „zusätzliche Option“ wahrgenommen werden, „die im Prinzip dem Vorhandenen als Bereicherung hinzugefügt werden“ (ebenda, 119). Je mehr dagegen die Erwartung vorherrscht, dass sie Bestehendes substituieren wollen, um so mehr geraten sie in Konkurrenz zu angestammten Ideen, Konzepten, Techniken, Alltagspraktiken, Interessenlagen usw. Dies muss ihren gesellschaftlichen Siegeszug nicht ausschliessen, dürfte aber einen beträchtlichen Einfluss darauf haben, ob die betreffende Innovation „Resonanz und Anschluss findet oder auf Zurückweisung, eventuell auch stillschweigende Unterdrückung, oder auf Gleichgültigkeit stößt“ (ebenda, 120). Huber spricht von einer „Innovationen-Platzhalter-Konkurrenz“, die zu einem „existenziellen Wettbewerb um mögliche Nischenausfüllungen“ führen könne (ebenda, 118) - was noch einmal die Schwierigkeiten unterstreicht, Neuerungen aller Art gesellschaftlich durchzusetzen.¹¹

11 Wobei Huber von einem weit gefassten Innovationsbegriff ausgeht: „Innovationen sind nicht nur technischer und organisatorischer Art, sondern Innovationen gibt es in *allen* Subsystemen und Teilbereichen der Gesellschaft. Es lassen sich so viele Arten von Innovationen unterscheiden wie sich gesellschaftliche Funktionssysteme und divisionale Gliederungen unterscheiden lassen - weltanschauliche und wissenschaftliche Neuerungen, neue Kunst-, Geschmacks- und Lebensstile, politische Innovationen, rechtlich-statuarische Neuerungen, bis hin zu technischen Innovationen; Huber 2001, 117.

Die Verbreitung von Innovationen wird in der Soziologie als *Kommunikations- und Interaktionsprozess* beschrieben (so bei Huber 2001, 115 ff.; Esser 2000, 299 ff.), wobei typisch ist, dass die über soziale Akteure vermittelte und weitergetragene Diffusion von Neuerungen als „Insiderprozess“ beginnt, d.h. im kleinen Zirkel der Innovatoren und Pioniere. Damit die Verbreitung einer Neuentwicklung nicht bereits im Keim erstickt, bedarf es zudem schon „in den frühesten Stadien einer Innovation“ der Unterstützung durch „Sympathisanten und Mitstreiter“. Nur so kann sich eine Neuerung in der Gesellschaft „einnisten“ (Huber 2001, 121) und bekommt damit die Chance, sich weiter zu verbreiten und möglicherweise das Vorhandene zu verdrängen. Ganz ähnliche Phänomene beschreibt Castells, wenn er - mit Blick auf die Entwicklung der neuen Informationstechnologien - von „Innovationsmilieus“ spricht, die zu „Hochöfen der Innovation im Informationszeitalter“ geworden seien (Castells 2001, 70 f.).¹² Wovon hängt es ab, ob und inwieweit es zum Diffusionsprozess kommt? Neuerungen setzen sich bekanntlich auf sehr unterschiedliche Weise durch, „allmählich und in einer fast konstanten Rate, plötzlich wie eine Welle anwachsend und mit stürmischer Gewalt - oder aber, nach einem schon zögernden Aufflackern, überhaupt nicht“ (Esser 2000, 300). Folgt man der soziologischen Innovationsforschung, so kommt den sozialen *Netzwerkstrukturen* in diesem Punkt eine große Bedeutung zu. Hierbei kann es sich um ganz unterschiedliche Arten von Netzwerken handeln, z.B. um professionelle Netzwerke wie im Fall von Ärzten, unter denen sich die Anwendung eines neuen Medikaments verbreitet,¹³ um regionale oder auch internationale Unternehmensnetzwerke, in de-

12 Bekanntestes Beispiel ist Silicon Valley, wo sich Anfang der 70er Jahre ein solches Innovationsmilieu herausbildete, bestehend aus einem „großen Reservoir“ sich dort ansiedelnder Wissenschaftler und Ingenieure, aus räumlich konzentrierten Forschungszentren und Bildungseinrichtungen, aus neu gegründeten High-Tech-Firmen, Zulieferern und Risikokapitalfirmen (Castells 2001, 67, 70).

13 Dieses Beispiel geht auf die „nach ihrem Erscheinen berühmt gewordene Studie“ (Esser) „Medical Innovation. A Diffusion Study“ von James S. Coleman, Elihu Katz und Herbert Menzel (Indianapolis, New York und Kansas City 1966) zurück, vgl. Esser 2000, 300; auch Huber 2001 beruft sich in seinem Abschnitt über „Innovation“ unter anderem auf diese Studie (S. 122).

nen technologische oder organisatorische Neuerungen transferiert werden,¹⁴ um informelle Beziehungsnetze von Nachbarn, um Familienclans oder auch um lokale, regionale oder sogar international vernetzte „Szenen“ (etwa im Bereich von Kunst und Kultur oder im Bereich von thematisch fokussierten Nicht-Regierungs-Organisationen). Charakteristisch für die in Netzwerken ablaufenden Diffusionsprozesse scheint zu sein, dass sie nach einer Art „Schneeballprinzip“ funktionieren, wobei es zu einem wesentlichen Teil vom Grad der sozialen Integration bzw. der Kontaktdichte abhängt, mit welcher Geschwindigkeit sich die Neuerungen verbreiten. Vereinfacht gesagt: In einem Netzwerk, in welchem jedes Mitglied mit *drei* weiteren im regen Austausch steht, wird sich das Wissen um eine einschlägige Neuerung (z.B. die Wahrnehmung ihrer funktionalen, ökologischen oder sonstigen Vorzüge) normalerweise deutlich schneller verbreiten als in einem Netzwerk, in dem jeder nur mit *einem* anderen Mitglied kommuniziert.¹⁵ Allerdings wäre es zu einfach, wollte man Reichweite und Geschwindigkeit, in der sich Innovationen ausbreiten, allein auf den Grad der sozialen Vernetzung innerhalb einer bestimmten Population zurückführen. Jede sozial noch so hoch integrierte Gruppe bleibt im Hinblick auf individuelle Merkmale ihrer einzelnen Mitglieder mehr oder minder heterogen, so dass die Bereitschaft, eine bestimmte Neuerung zu adaptieren, innerhalb der Gruppe (bzw. des Netzwerks) noch einmal erheblich variieren kann. In dem von Esser angeführten Ärztebeispiel sind es das - unterschiedliche - Ausmaß an *professioneller Orientierung*¹⁶ sowie die *Gewohnheiten* der Ärzte im Umgang mit einer bestimmten Medikamentengruppe, die neben dem Vernetzungsgrad der lokalen Ärzteschaft mit darüber entscheiden, ob - bzw. wie schnell - ein neues Arzneimittel aus eben dieser Medikamentengruppe in den eigenen Praxen zur Anwendung kommt.¹⁷ Natürlich lässt sich dieses Beispiel nicht direkt auf die uns interessierende Verbreitung sozialökologischer Innovationen anwenden - immerhin

14 Vgl. Castells, der am Beispiel von Unternehmensnetzwerken, deren quantitative wie qualitative Bedeutung mit der weltweiten Verbreitung neuer Informationstechnologien rapide zunimmt, von einem „neuen organisatorischen Paradigma“ spricht (Castells 2001, 224).

15 Vgl. die graphische Darstellung dieser vom Grad der sozialen Kontaktdichte abhängigen Verbreitungseffekte bei Esser 2000, 304.

16 Das kontrastierende Merkmal ist die „Patienten-Orientierung“, vgl. Esser 2000, Abb. 9.10.a, S. 302.

17 Das von Esser angeführte Beispiel stammt aus der bereits erwähnten Studie über medizinische Innovation von Coleman et al., vgl. Anmerkung 13.

geht es im letzteren Fall nicht um Neuerungen im Bereich der Berufsausübung, die im Rahmen professioneller Netzwerke diffundieren, sondern um neue Formen ökologisch-praktischen Handelns, die sich in den Netzwerken zivilgesellschaftlicher Assoziationen verbreiten. Doch sollte der Analogieschluss erlaubt sein, dass auch die Angehörigen dieser Netzwerke in mancherlei Hinsicht über unterschiedliche „Orientierungen“ und „Gewohnheiten“ verfügen, die darüber mitentscheiden, inwieweit und mit welchem Verbreitungstempo eine bestimmte in der „Szene“ auftauchende Neuerung - z.B. ökologisches Wohnen in Eigentümergemeinschaften, das Autoteilen in Car-Sharer-Gruppen oder die ökologische Einkaufskooperative (Food-Koop) - auf Anklang stößt. Dies bedeutet auch, dass es nicht zuletzt von der Art der Neuerung selbst, d.h. von den Anforderungen, die sie an bestehende Orientierungen und Gewohnheiten stellt, abhängt, ob sie vergleichsweise schnell adaptiert wird oder ob der Diffusionsprozess nur mühsam voranschreitet. Wir werden auf diesen Punkt zurückkommen.

Wenn es stimmt, dass soziale Netzwerkstrukturen besonders günstige Voraussetzungen für die Verbreitung von Neuerungen bieten, dann ergibt sich daraus die Frage, inwieweit Diffusionsprozesse über die Grenzen bestehender Netzwerke, in denen sie ihren Anfang nehmen, hinauskommen können. Nicht selten ist es so, dass die Diffusion infolge des oben beschriebenen Schneeballprozesses innerhalb des Netzwerkes zunächst rasant voranschreitet, dann aber, wenn eine Art „Sättigungspunkt“ erreicht ist, schnell wieder abebbt, so dass die weitere Verbreitung der betreffenden Neuerung mehr oder weniger zum Stillstand kommt. Esser betont die Bedeutung von „sog. Brückenbeziehungen“ zwischen unterschiedlichen Netzwerken, wobei eine bestimmte Gruppe von Akteuren dafür entscheidend sein kann, ob der innovative ‘Funke’ von einem Netzwerk auf ein anderes überspringt und bei dieser Gelegenheit möglicherweise sogar neue bzw. erweiterte soziale Netze geknüpft werden.¹⁸ Eine besondere Schwierigkeit bei netzwerkübergreifenden Diffusionsprozessen dürfte darin bestehen, dass die Heterogenität der nun potenziell in Frage kommenden Akteure im allgemeinen zunimmt, etwa im Hinblick auf die erwähnten individuellen Faktoren „Orientierungen“ und „Gewohnheiten“. Im Extremfall kann dies bedeuten, dass eine Innovation,

¹⁸ Esser nennt sie „liaisons persons“, Huber spricht von „Alliance-Promotoren“; vgl. Esser 2000, 308, Huber 2001, 122.

die im ursprünglichen Netzwerk auf einen dankbaren Nährboden fiel, auf dem sie sich verbreiten konnte, jenseits der Netzwerkgrenzen auf Indifferenz oder gar auf offene Ablehnung stösst, so dass der Schneeballprozess hier gar nicht erst in Gang kommt. Wir wollen das Problem, um das es dabei geht, das der „sozialen Passung“ einer Innovation nennen - ein Problem, das auch bei den uns interessierenden sozialökologischen Innovationen virulent wird.

Die spezifischen Konturen der in Umweltprojekten „geborenen“ Innovationen bilden sich typischerweise in einem Verfahren von *trial and error* heraus. Wir wollen zwei Entwicklungsphasen, in denen es nicht zuletzt um die soziale Einpassung der Neuerung geht, voneinander unterscheiden: Erstens die „Modellphase“, zweitens die „Diffusionsphase“.

Die „Modellphase“ umfasst die „Erfindung“ sowie die erste praktische Anwendung der sozialökologischen Neuerung. Hier muss es den Innovatoren bzw. Pionieren gelingen, im Zuge der anfangs unausweichlichen Selbstselektion der Beteiligten eine unter soziokulturellen und sozialpsychologischen Gesichtspunkten „passende“ Gruppe von Mitstreitern ausfindig zu machen, die in der Lage ist, gemeinsame Projektziele zu definieren und kooperativ zu realisieren. „Selbstorganisation“ dient dabei der Problementlastung, denn sie beschränkt die Aufgabe zunächst darauf, ein paar Gleichgesinnte lokal zu einem Projekt zusammenzuschließen, welches sich das Konzept für die Umsetzung der Grundidee erst einmal auf den eigenen Leib schneidert. Da es sich hier um einen 'handverlesenen' Teilnehmerkreis handelt, fallen die Anforderungen an den einzelnen - wie meist in Aufbau- bzw. Versuchsphasen von Projekten - recht hoch aus. Doch schon in dieser Phase muss berücksichtigt werden, dass nicht jede oder jeder der Beteiligten zu den ausgeprägten Pionierpersönlichkeiten zählt, die mit überdurchschnittlicher Tatkraft und auch Opferbereitschaft ausgestattet sind. Aber es geht nicht nur darum, das Projekt *intern*, d.h. unter Berücksichtigung der Verhaltensmöglichkeiten der Teilnehmenden, „passend“ zu machen. Schon in der Modellphase müssen *externe* Rahmenbedingungen in Rechnung gestellt werden, die über die Lebensfähigkeit sozialökologischer Neuerungen mitentscheiden. Projektförmige Aktivitäten, deren langfristiges Ziel es ist, neue, ökologisch verträglichere Praktiken zu institutionalisieren (z.B. auf dem Gebiet des Wohnens, der Mobilität, der Gebrauchsgüternutzung usw.), sind ihrerseits in ein ganzes Geflecht von institutionalisierten Gegebenheiten, etwa im rechtlichen oder im ökonomischen Bereich, eingebunden. Beispielsweise ist jedes ökologi-

sche Bauprojekt, sei es noch so pioniermäßig konzipiert, an die bestehenden verfahrens- und baurechtlichen Regelungen gebunden (was bei der Verwirklichung ungewöhnlicher ökologischer Maßnahmen, z.B. bei Pflanzenkläranlagen oder Komposttoiletten, zu ungeahnten Schwierigkeiten führen kann, da sie mit bestehenden Abwassergesetzen oder Hygienevorschriften kollidieren können; vgl. Gestring et al. 1997, 39 f.). Auch wirtschaftliche Gesichtspunkte (z.B. Grundstückspreise oder Kosten für ökologische Baumaterialien) dürfen von den ökologischen Baupionieren keineswegs außer acht gelassen werden, um nicht Gefahr zu laufen, das Projekt ökonomisch „gegen die Wand zu fahren“ und damit das Konzept von vornherein zum Scheitern zu verurteilen. Wie im Baubereich kommen auch ökologische Modellprojekte in anderen Handlungsfeldern um rechtliche oder ökonomische Grundtatbestände kaum herum, sofern sie ihren eigenen Bestand sichern und beispielgebend für nachfolgende Projekte sein wollen.

Sollen sich die in der „Modellphase“ erprobten sozialökologischen Neuerungen gesellschaftlich weiter verbreiten, so erhöht dies die Anforderungen an ihre - soziale, rechtliche wie ökonomische - „Passung“. In der „Diffusionsphase“ geht es darum, mittels erfinderischer Lösungen die insulare Begrenztheit der ersten Phase zu überwinden, was in der Regel mit der Weiterentwicklung bzw. mit spezifischen Modifikationen des Konzepts verbunden ist.¹⁹ Wobei die Diffusion in zwei Richtungen verlaufen kann: zum einen über die *lokalen Grenzen*, zum anderen über die *sozialen Grenzen* des ursprünglichen Modells hinaus. Im ersten Fall lautet das Ziel, die Innovation innerhalb des ursprünglich existierenden Netzwerks (das etwa von den Assoziationen und Institutionen der Umweltbewegung gebildet wird) zu verbreiten, d.h. möglichst überlokal und überregional. Im zweiten Fall zielt es darauf ab, den *sozialen* Einzugsradius der betreffenden Umweltprojekte zu vergrößern, indem versucht wird, auch in andere Milieus und soziale Gruppen (im lokalen Rahmen oder auch überlokal/überregional) vorzudringen. Insbesondere im zweiten Fall dürften sich die Anforderungen an die soziale Passung aus den bereits erwähnten Gründen noch einmal beträchtlich erhöhen, da es jetzt erforderlich wird, das Konzept so zuzuschneiden, dass es nun überall und möglichst bei jedermann auf positive Resonanz stoßen könnte.

19 Vgl. Huber 2001, der betont, „dass jede innovierte Sache sich im Zuge ihres Vergesellschaftungs- oder Diffusionsprozesses fortlaufend weiterentwickelt“ (S. 118).

Mit anderen Worten: Die hohen „Verhaltenskosten“, die für die Pioniere der „Modellphase“ zu Buche schlagen, müssen nun deutlich reduziert werden, etwa verglichen mit dem Zeit-, Arbeits- und Nervenaufwand, den es in der Regel kostet, um ein Umweltprojekt „zum Laufen zu bringen“, wobei die Beteiligten nicht selten als eine Art Versuchskaninchen fungieren, an denen das Ursprungskonzept zunächst einmal erprobt wird. So sprechen Gestring et al. von der „pragmatischen Wende“, die dazu beitrug, ökologisches Bauen in Wohnprojekten „vom Beigeschmack des Abenteuers“ zu befreien und zu einer „kalkulierbaren Alternative“ zu machen - finanziell, zeitlich und unter dem Gesichtspunkt der dem einzelnen abverlangten Verhaltensanforderungen (Gestring et al. 1997, 37 f.). Die „Kunst“ der Pioniere besteht somit darin, den eigenen Gestaltungswillen - und unter Umständen auch die eigene Opferbereitschaft - darauf zu verwenden, das Ursprungskonzept so „umzu-
modellern“, dass sich seine gesellschaftliche Resonanz erhöht, ohne dabei seine „ökologische Substanz“ zu verlieren.

Mit dem Anspruch, eine möglichst weite gesellschaftliche Verbreitung zu finden, steigen insbesondere auch die Anforderungen an die „*ökonomische Passung*“ sozialökologischer Innovationen. Immerhin geht es bei vielen der hier interessierenden Umweltprojekte im weitesten Sinne um verkehrsgängige Güter, die hergestellt und vermarktet, genutzt oder verbraucht werden. In etlichen Fällen handelt es sich dabei um Dienstleistungen, z.B. um spezifische Beratungsleistungen, um das Verleihen oder Verkaufen von Ökoprodukten, um Car-Sharing usw. In anderen Fällen werden bestimmte Produkte hergestellt, etwa ökologische Agrarprodukte, ökologische Häuser bzw. Siedlungen oder aus regenerativen Energiequellen gewonnener Strom. Die Möglichkeiten der gesellschaftlichen Verbreitung dieser oder anderer sozialökologischer Neuerungen hängen aus ökonomischer Sicht von der Nachfrage ab, die sich für das jeweilige Produkt bzw. für die jeweilige Dienstleistung erzeugen lässt. „Ökonomische Passung“ heisst folglich, die „Marktfähigkeit“ der jeweiligen Innovation zu erhöhen, sei es durch eine entsprechende Produktgestaltung (etwa in preislicher oder in qualitativer Hinsicht) oder sei es durch einen adäquaten Zuschnitt der internen Projektorganisation. Dies alles kann, wie schon das Beispiel mancher Alternativbetriebe der 70er und 80er Jahre zeigt, mit erheblichen Modifikationen des ursprünglichen Modells einhergehen, wobei sich selbstorganisierte, ursprünglich rein ehrenamtlich betriebene Projekte unter Umständen zu professionellen, an betriebswirtschaft-

lichen Organisations- und Entscheidungsmodellen orientierten Wirtschaftsbetrieben entwickeln. Dass die erfolgreiche Diffusion von Innovationen auch von *rechtlichen* und *politischen* Voraussetzungen abhängig ist, wurde bereits angesprochen. Dabei geht es nicht nur um die schlichte Anpassung des Projektzuschnitts (z.B. seines „Produkts“ oder seiner Organisationsstruktur) an die gegebenen Bedingungen. Vielmehr muss berücksichtigt werden, dass erfolgreiche innovative Entwicklungen häufig mit korrespondierenden Entwicklungen auf der Ebene von Recht und Politik verknüpft sind, etwa wenn gezielte Förderinstrumente oder günstige gesetzliche Voraussetzungen, die die Verbreitung der betreffenden Innovation unterstützen, geschaffen werden.²⁰ Eine solche „kodirektionale Entwicklung“ (vgl. Huber 2001, 118) dürfte dann besonders innovationsfördernd verlaufen, wenn ihr ein *wechselseitiger* Kommunikations- und Interaktionsprozess zugrunde liegt - etwa in dem Sinne, dass die Protagonisten der innovierenden Sektoren als „Lobbyisten“ der von ihnen vertretenen Sache auf offene Ohren bei den zuständigen politischen Instanzen stoßen und die Entscheidungen, die auf diesem Weg in Politik und Administration ausgelöst werden, wiederum positive Rückwirkungen auf den weiteren Fortgang von Diffusionsprozessen und den damit zusammenhängenden „Basisaktivitäten“ haben.²¹

5. Untersuchungsfragen

Das Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, die Chancen und Grenzen innovativer Lösungen aufzuzeigen, die mit dem Anspruch, zum ökologischen Wandel in der Gesellschaft beizutragen, im Kontext selbstorganisierter Umweltprojekte „geboren“ wurden. Dabei konzentriert sich die Studie auf ausgewählte Innovationen, die sich als erfolgreich erwiesen haben - „erfolgreich“ insofern, als es sich um Neuerungen handelt, die über die Pionierphase

20 Zur Relevanz und zur genaueren Bestimmung „innovationsfreundlicher Politikmuster“, hier bezogen sowohl auf technische wie auch auf soziale (auf Verhaltensänderungen basierende) Umweltinnovationen vgl. Blazejczak et al. (1999), insbesondere S. 18 ff.

21 Zu den „innovationsfreundlichen Politikmustern“ zählen Blazejczak et al. (1999) unter anderem einen „dialogischen Politikstil“, der die Kooperation zwischen den verschiedenen am politischen Prozess beteiligten Akteure fördert (S. 20 f.).

hinausgekommen sind und, bei allen Unterschieden im Hinblick auf Reichweite und Geschwindigkeit, gesellschaftliche Verbreitung finden konnten. Das Kennzeichen des „Erfolges“ muss dabei nicht auf jedes einzelne Projekt zutreffen, das an der betreffenden innovativen Entwicklung beteiligt war - es gibt immer auch gescheiterte Einzelprojekte, die am weiteren Fortbestand einer Innovation nicht mehr partizipieren. Erfolgreich war vielmehr die Gesamtentwicklung in den jeweiligen *Projektbereichen*, insofern die von ihnen generierten Innovationen nach wie vor (Stand: Ende 2001) diffundieren. Eine solche Untersuchungsanlage erlaubt es, sowohl die Phase der „Emergenz“ wie auch wichtige Stationen und Phasen der Diffusion sozialökologischer Innovationen vergleichend zu überblicken und in die Analyse einzubeziehen.

Unsere Untersuchungsfragen richten sich erstens auf die besonderen „*Geburtsumstände*“ der hier interessierenden Innovationen: Zu klären ist zunächst, was eigentlich das „Neue“ an den in den Projekten erprobten Lösungen war, und zwar vor dem Hintergrund der bisherigen gesellschaftlichen und umweltrelevanten Praxis in dem betreffenden Handlungsfeld. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die *innovierenden Akteure* gerichtet werden: Inwieweit haben wir es hier mit einem besonderen Akteurstypus zu tun, der im Kontext von praktisch orientierten Umweltprojekten die Bühne betritt? Welche Motive sind es, die sein Handeln bestimmen, und an welchen Zielen orientiert er sich dabei? Von besonderem Interesse ist in diesem Zusammenhang, inwieweit mit dem Auftauchen eines solchen Akteurstypus auch ein Wandel einhergeht, der die politische Stoßrichtung der Umweltbewegung betrifft. Anders gefragt: Handelt es sich bei der konstruktiv-pragmatischen Wende eher um eine Art Rückzug aus der Politik oder vielmehr um eine „Politisierung im neuen Gewand“, bei der sich die Erprobung neuer Formen der ökologischen Alltagspraxis mit umweltpolitischen Zielen in bestimmten Handlungsfeldern (z.B. Energie- oder Verkehrspolitik) verbindet? Ferner sind wichtige *externe Faktoren* zu berücksichtigen, die von den Pionieren der hier interessierenden Umweltprojekte in Rechnung zu stellen waren. Im einzelnen ist nach der Bedeutung zu fragen, die bestimmten sozialen Milieus bzw. lokalen „Szenen“ bei der Entstehung solcher Projekte zukam, etwa im Hinblick auf projektinterne Organisationsformen, im Hinblick auf Rekrutierungsmöglichkeiten und soziale Profile von Umweltprojekten oder im Hinblick auf die Definition von Projektzielen und -inhalten. Eine weitere Frage ist, ob sich ökonomische, politische oder rechtliche Rahmenbedingun-

gen identifizieren lassen, die bereits im Geburtsstadium der betreffenden Innovation als fördernde oder hemmende Faktoren ins Spiel kamen und in die projektinternen Entscheidungsprozesse eingeflossen sind. Kurz: Die Untersuchung will die Lösungswege nachzeichnen, die sich aus der Wechselbeziehung von projektinterner Handlungsdynamik und externer Bedingungskonstellation herauskristallisierten, um die zum Teil verschlungenen Pfade von *trial and error* transparent zu machen, auf denen sozialökologische Neuerungen das Licht der Welt erblickten.

Ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt liegt in der Beschreibung und Analyse von *Diffusionsverläufen* der in die Studie einbezogenen Innovationen. Auch wenn sich die Untersuchung, wie bereits gesagt, auf „erfolgreiche“ Neuerungen konzentriert, so unterscheiden sich die Diffusionsverläufe doch erheblich - zum einen im Hinblick auf ihre Geschwindigkeit, zum anderen im Hinblick darauf, inwieweit es ihnen gelingt, in ihrer sozialen Reichweite über das „Ursprungsmilieu“ hinauszukommen bzw. zum ökonomischen „Selbstläufer“ zu werden, dessen weitere Diffusion nun in erster Linie marktgesteuert verläuft. Wir haben die Untersuchung bewusst so angelegt, dass unterschiedliche Diffusionsverläufe erfasst werden, um uns auf diese Weise eine vergleichende Analyse zu ermöglichen. Uns interessiert dabei besonders die bereits erwähnte Entwicklungsdynamik, die sich aus der Wechselbeziehung von projektinterner Handlungslogik einerseits und den externen Anforderungen an die „Passung“ sozialökologischer Neuerungen andererseits ergibt. Die Frage ist, aus welchen Gründen hier ganz unterschiedliche Entwicklungsdynamiken zu beobachten sind. Dies könnte erstens auf bestimmte *elementare Eigenschaften der Innovation* selbst zurückzuführen sein: Wir vermuten, dass die Diffusionsdynamik nicht nur vom Vorhandensein sozialer Netzwerke abhängt, sondern auch davon, welche (Verhaltens-)Anforderungen eine Innovation an diejenigen stellt, die sie adaptieren wollen. Im Bereich sozialökologischer Innovationen variieren die Verhaltensanforderungen beträchtlich, was nicht ohne Folgen für die soziale Akzeptanz bzw. für die „Marktfähigkeit“ der jeweiligen Neuerung sein dürfte: Als Kunde bei einer ökologischen Einkaufsgemeinschaft mitzumachen, verlangt dem einzelnen z.B. weitaus weniger ab als der Einstieg in ein gemeinschaftliches ökologisches Bau- und Wohnprojekt - auch wenn es Spielräume gibt, ein solches Projekt entweder anspruchsvoller oder aber „pragmatischer“ zu konzipieren.

Wir vermuten ferner, dass es die *Beeinflussbarkeit und Flexibilität der äußeren Bedingungen* ist, die über den Verlauf von Diffusionsprozessen mitentscheidet: Die Verbreitungschancen von sozialökologischen Neuerungen dürften auch davon abhängen, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen es zu „kodirektionalen Entwicklungen“ auf der Ebene von Politik, Administration und Recht kommt. Was die Frage einschließt, inwieweit es die Akteure der innovierenden Sektoren selbst sind, die durch gezielte Einflussnahme („Lobbyarbeit“) die politisch-administrative Ebene zu innovationsfördernden Regularien und Weichenstellungen veranlassen können.

Eine weitere Vermutung rekurriert auf die *projektinternen Akteursbeziehungen und Handlungskonstellationen*: Wir haben bereits hervorgehoben, dass Diffusionsprozesse zugleich Prozesse der zunehmenden „Passung“ von Innovationen sind, was in der Regel mit erheblichen Modifikationen der ursprünglich entwickelten Neuerung verbunden ist. Dies kann, so unsere Vermutung, bei den beteiligten Akteuren zu relevanten Zielkonflikten führen, die den weiteren Diffusionsverlauf nicht unberührt lassen. Zielkonflikte können z.B. dann entstehen, wenn die Verhaltensanforderungen, die sich aus einer sozialökologischen Neuerung ergeben, zum Zwecke der größeren „Sozialverträglichkeit“ (bzw. zum Zwecke der besseren Marktfähigkeit) heruntergeschraubt werden - z.B. die „Food-Koop“, die um der größeren Verbreitung willen dazu übergeht, auch ökologisch weniger „korrekte“ Produkte in die Palette mit aufzunehmen. Ein solches Vorgehen kann, auch wenn es von der Mehrheit der Beteiligten befürwortet wird, schnell zu projektinternen Widerständen und Linienauseinandersetzungen führen, deren Ausgang darüber mitentscheidet, wie weit man sich von der Ursprungsinnovation entfernt und inwieweit es gelingen kann, in neue Interessentengruppen (bzw. Kundengruppen) vorzustoßen. Hinzu kommt, dass bei derartigen Zielverschiebungen immer auch abgewogen werden muss, ob man bestimmte Interessentengruppen *verliert* und inwieweit diese Verluste durch neu eroberte Bevölkerungskreise zumindest wettgemacht werden können. Welche Brisanz der Zielkonflikt zwischen Ökologie und Sozialverträglichkeit dabei im Einzelfall entwickelt, dürfte schließlich auch davon abhängen, inwieweit Einbußen der „ökologischen Tiefe“ einer Innovation durch umweltrelevante Mengeneffekte ausgeglichen werden, die den erweiterten Diffusionsmöglichkeiten zuzuschreiben sind. Zielkonflikte sind überdies dort zu erwarten, wo es zum Zwecke der weiteren Verbreitung - oder auch nur zum schlichten Überle-

ben - einer sozialökologischen Innovation notwendig wird, sich stärker an *ökonomischen* Handlungsparametern zu orientieren. Dies berührt unweigerlich die Frage projektinterner Organisations- und Entscheidungsstrukturen (Stichworte: Professionalisierung und Verbetrieblichung) und kann zu den *sozialen* Zielen der hier interessierenden Projekte in Konflikt geraten, sofern deren Pioniergeneration von gemeinsamen Idealen wie „kollektiv-egalitäres Handeln“, „Ehrenamtlichkeit“, „Basisdemokratie“ oder „Gemeinnutz“ motiviert und zusammengeschweißt wurde. Die Frage lautet, inwieweit sich hier Grenzen der „ökonomischen und sozialen Passung“ abzeichnen und welche Konsequenzen sich daraus für die Diffusion sozialökologischer Innovationen ergeben.

6. Empirie und Methode

Eine empirische Studie zu den innovativen Wirkungen selbstorganisierter Umweltprojekte steht angesichts des hier anzutreffenden heterogenen Forschungsfeldes vor dem Problem, eine an nachvollziehbaren Kriterien orientierte Auswahl zu treffen. Letztere sollte einerseits die Bandbreite der hier in Frage kommenden Innovationen berücksichtigen, andererseits aber vermeiden, dass nur schwer vergleichbare Einzelbefunde nebeneinander gestellt werden. Dies schloss - schon aus forschungsökonomischen Gründen - aus, die ganze Fülle ökologisch relevanter Handlungsfelder, in denen Umweltprojekte tätig sind (oder waren), in die Untersuchung aufzunehmen. Vielmehr haben wir uns auf drei Projektbereiche konzentriert, die sich in charakteristischer Weise voneinander unterscheiden, die aber auch wichtige Gemeinsamkeiten aufweisen, was die Vergleichbarkeit der Untersuchungsfälle erhöht. So sind alle drei Projektbereiche in einem Zeitabschnitt entstanden, den wir oben als Phase der „Institutionalisierung des Umweltschutzes“ bezeichnet haben; sie sind damit typische Beispiele für die konstruktiv-pragmatische Wende innerhalb der Umweltbewegung. Überdies gehen die drei Projektbereiche jeweils auf eine oder einige wenige „Urzellen“ zurück, deren interne Struktur - in der Regel - der einer selbstorganisierten Gruppe entspricht. Wir haben die drei Bereiche vorrangig aus der Perspektive des „erfinderisch“ handelnden bzw. des „unternehmenden“ Subjekts untersucht, das im Kontext

zivilgesellschaftlicher Assoziationen etwas Neues ins Leben ruft und damit sowohl auf ökologischem als auch auf sozialem Gebiet tätig wird. Worin sich die drei ausgewählten Projektbereiche unterscheiden, ist zunächst das ökologisch relevante Handlungsfeld, auf das sie sich jeweils spezialisiert haben. Hinzu kommt, dass jeder dieser Projektbereiche nicht nur von spezifischen ökonomischen, rechtlichen und politischen Kontextbedingungen beeinflusst wird, sondern auch unterschiedlich stark in die vorherrschende Lebensweise „eingreift“. Die Projektbereiche im einzelnen:

- **Autofreie Wohnprojekte:** Die Projektidee besteht hier darin, ein Wohnareal für Eigentümer und/ oder Mieter ohne eigenes Auto zu schaffen. Handelndes Subjekt sind selbstorganisierte Assoziationen in Form von Eigentümergemeinschaften, Genossenschaften o.ä., die ihr Ziel möglichst selbstbestimmt und in Eigenregie (z.B. ohne Einschaltung eines Bauträgers) verwirklichen wollen. Die beteiligten Haushalte müssen gewillt und in der Lage sein, dauerhaft auf den Besitz eines eigenen Autos zu verzichten, was allerdings nicht den Verzicht auf jegliche Autonutzung einschließen muss. Hinzu kommt - wie bei anderen selbstorganisierten Bau- und Wohnvorhaben auch - die aktive Mitarbeit im Projekt während einer unter Umständen jahrelangen Planungs- und Bauzeit sowie in der Bewohnerselbstverwaltung in der Zeit nach dem Einzug.
- **Car-Sharing-Organisationen:** Die Grundidee besteht darin, dem Teilnehmerkreis (meist als Verein organisiert) gegen finanzielle Beteiligung (Einlage) und eine jeweils zu entrichtende Nutzergebühr eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Das Ziel ist, privaten Autobesitz durch geteilte Autonutzung zu ersetzen. Ob und inwieweit eine über die Leitungsebene der Organisation hinausgehende Einbindung in bestimmte Formen ehrenamtlicher Mitarbeit (etwa im Rahmen der Selbstverwaltung) vorliegt, ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich. Car Sharing verlangt vom Nutzer - neben der Abkehr vom heute üblichen Standard des eigenen Autobesitzes -, sich auf besondere Angebotsmerkmale des Autoteilens, etwa im Hinblick auf die Preisstruktur oder den Zugriff auf die Fahrzeuge, einzulassen.
- **Bürgerwindinitiativen:** Die Projektidee besteht darin, eine Gruppe von Gleichgesinnten zusammenzubringen, die über den Weg der gemeinsamen Finanzierung eine oder mehrere Windkraftanlagen errichtet und betreibt und damit die Produktion von regenerativ erzeugter Elektrizität er-

möglich. Rechtsform dieser selbstorganisierten Assoziationen ist aus praktischen Erwägungen heraus in der Regel die GmbH & Co. KG, wodurch aber zugleich eine meist deutliche Zweiteilung der hier anzutreffenden Betreibergemeinschaften zum Ausdruck kommt. Auf der einen Seite haben wir es mit dem aktiven Kern der Projektgründer und Projektverantwortlichen zu tun, auf der anderen Seite mit denen, die sich „nur“ als kapitaleinlegende Kommanditisten beteiligen und häufig nur über die alljährlich stattfindende Gesellschafterversammlung in die Belange des Projektes eingebunden sind.

Die von uns untersuchten Projektbereiche bieten infolge eines inzwischen zehn- bis fünfzehnjährigen Prozesses der Diffusion und der damit verbundenen inhaltlichen wie organisatorischen Ausdifferenzierung ein inzwischen buntes Bild. Um diese Vielfalt zu berücksichtigen, war es einerseits unser Ziel, mittels eigener Primärerhebungen die mittlerweile erreichte Bandbreite in den von uns ausgewählten Projektbereichen zu erfassen. Andererseits mussten wir aus forschungsökonomischen Gründen eine strenge Auswahl treffen, wobei wir die Untersuchung so konzipiert haben, dass sowohl die Pionierphase als auch die wichtigsten Entwicklungsstadien der Diffusionsphase in jedem der drei Projektbereiche einbezogen wurden. Im Bereich des autofreien Wohnens war es noch am einfachsten, eine Auswahl zu treffen, da es hier bundesweit nach wie vor eine recht überschaubare Zahl an Projekten gibt. Schwieriger war die Auswahl im Bereich des Car Sharing, da hier inzwischen fast 70 Projekte bzw. Organisationen existieren. Unser Ziel war es zum einen, mit den in die Untersuchung einbezogenen Fällen den bisherigen Diffusionsprozess zu rekonstruieren, und zwar sowohl im Hinblick auf die inzwischen erfolgte Ausdifferenzierung der „Car-Sharing-Szene“ insgesamt wie auch im Hinblick auf typische Veränderungsprozesse auf der Ebene von Einzelprojekten. Zum anderen mussten wir berücksichtigen, dass sich unterschiedliche praktische Anforderungen, Expansions- sowie Diffusionsmöglichkeiten daraus ergeben, an welchem Standort (in einer „großen“ oder „kleinen“ Großstadt, in einer Mittelstadt usw.) eine Car-Sharing-Organisation operiert. Im Bereich der Bürgerwindinitiativen ist die Zahl der Projekte bundesweit kaum zu überblicken. Auch hier war es unser Auswahlprinzip, sowohl die Anfänge, d.h. die Aktivitäten der Pioniere Ende der 80er Jahre, als auch wichtige Stationen des in den 90er Jahren einsetzenden Diffusionsprozesses zu rekonstruieren. Aus forschungsökonomischen Gründen haben

wir unsere Erhebungen zwar nicht ausschließlich, aber doch schwerpunktmäßig auf Windkraftprojekte im südniedersächsischen Raum konzentriert. Da es in den Bereichen Car Sharing und Windenergienutzung seit einigen Jahren deutliche Tendenzen zur Professionalisierung und Verbetrieblichung und zur Entwicklung einer ökonomisch relevanten Branche gibt (bei der Windenergie stärker als beim Car Sharing), haben wir in beiden Bereichen einige rein kommerzielle/betriebsförmige Untersuchungsfälle einbezogen. Auch im Bereich des autofreien Wohnens haben wir die vorhandenen Ansätze unternehmerischer Aktivitäten berücksichtigt. Mit anderen Worten: Um die neueren Entwicklungen des jeweiligen Diffusionsprozesses aufnehmen zu können, mussten wir die Empirie zum Teil über den zivilgesellschaftlichen Sektor der selbstorganisierten Umweltprojekte hinaus ausdehnen.

Als explorative Studie in einem sozialwissenschaftlich bisher wenig erforschten Bereich stützt sich die vorliegende Untersuchung ausschließlich auf qualitative Erhebungsinstrumente. Im Zentrum stand das Expertengespräch, ergänzt um breit angelegte Literatur-, Presse- und Internetrecherchen. Unsere Primärerhebungen erstrecken sich auf insgesamt 21 Untersuchungsfälle (sieben Untersuchungsfälle pro Projektbereich). Hierzu rechnen wir alle fallbezogenen Erhebungen, in deren Verlauf wir - neben den erwähnten Recherchebemühungen und begleitenden Auswertungen von Sekundärmaterialien – mindestens ein gezieltes Expertengespräch geführt haben. Insgesamt haben wir knapp 60 Personen befragt, ganz überwiegend Vertreterinnen und Vertreter der untersuchten Projekte und Unternehmen. In den Bereichen Car Sharing und Windenergienutzung haben wir überdies Gespräche mit Verbandsvertretern geführt.²² In das Expertensample haben wir fast ausschließlich Personen aufgenommen, die uns sowohl über die Gründung als auch über die weitere sowie die aktuelle Entwicklung des betreffenden Projektes Auskunft geben konnten. In den meisten Fällen gelang es uns, die Projektgründerinnen und -gründer (bzw. wichtige an der Projektgründung beteiligte Personen), die zumeist auch heute noch in leitenden Funktionen ihres Projektes/Unternehmens tätig sind, für das Expertengespräch zu gewinnen. Auch die von uns darüber hinaus befragten Expertinnen und Experten gehören zumeist zum aktiveren Kreis der Projektmitglieder, etwa als ehrenamtliche

²² Im Car-Sharing-Bereich mit dem Geschäftsführer des „Bundesverband Car Sharing“ (BCS); im Bereich der Windenergienutzung mit einem der Geschäftsführer des „Bundesverband Windenergie“ (BWE).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Car-Sharing-Organisationen oder als Mitglieder von Planungs- und Selbstverwaltungsorganen autofreier Wohnprojekte.

Um unsere empirischen Befunde im Anschluss an die eigentliche Erhebungsphase (Winter 1999 bis Herbst 2000) weiter zu vertiefen und zu aktualisieren, nutzten wir - neben dem Besuch zweier Fachtagungen²³ - auch weiterhin die Möglichkeiten der Presse- und Internetrecherche sowie in einigen Fällen überdies den Weg der telefonischen Nachbefragung.

Die Expertengespräche, die zumeist zwischen 1,5 und 2,5 Stunden dauerten, wurden mit Hilfe eines thematisch strukturierten Leitfadens geführt, der einerseits flexibel den jeweiligen projekt- und personenspezifischen Gegebenheiten angepasst werden konnte, andererseits in seinen zentralen Themenkomplexen auf Vergleichbarkeit hin angelegt war.²⁴ Die Gespräche wurden auf Band aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die qualitative Untersuchungsanlage ermöglichte es, die ursprünglichen Forschungshypothesen im Verlauf der Erhebungen zum Teil weiterzuentwickeln, zum Teil zu ergänzen oder zu modifizieren. Im Rahmen eines solchen hypothesengenerierenden Verfahrens haben wir nach Abschluss der Befragungen ein Auswertungskonzept mit einem verbindlichen Set an Auswertungsdimensionen entwickelt, das - um die Vergleichbarkeit unserer in den verschiedenen Pro-

23 Erstens die vom Öko-Institut Freiburg und der Bauhaus-Universität Weimar am 19./20. September 2000 in Tübingen veranstaltete Tagung „Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere“. Zur Tagung gehörte auch eine Exkursion nebst Informationsveranstaltung, in deren Mittelpunkt ein autoarmes Neubauprojekt in Tübingen stand. Zweitens die vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) am 25. Oktober 2000 in Dortmund veranstaltete Tagung „Das öffentliche Auto: Car-Sharing - Mit neuen Partnern aus der Nische“. Im Zentrum stand die Frage, inwieweit und auf welche Weise sich Car-Sharing durch die Kooperation mit Verkehrsunternehmen neue Nutzergruppen erschließen kann.

24 Die zentralen Themenkomplexe der mit den Projektvertretern geführten Expertengespräche befassten sich erstens mit den Rahmenbedingungen, Akteurskonstellationen, wahrgenommenen Problemen usw. der Pionierphase sowie weiterer wichtiger Stadien der Projektentwicklung, zweitens mit der erwarteten Zukunftsentwicklung des eigenen Projektes wie auch des Projektbereichs insgesamt, drittens mit den Voraussetzungen, den Chancen und Problemen der Selbstorganisation sowie der Entwicklung, den Veränderungen und dem gegenwärtigen Muster innerorganisatorischer Entscheidungs- und Handlungsstrukturen, viertens mit Motivstrukturen, Handlungsbegründungen, persönlichen wie politischen Zielsetzungen usw. der befragten Protagonisten.

jekten bzw. Projektbereichen erhobenen Befunde zu sichern - für die große Mehrheit unserer Expertengespräche verwendet werden konnte.

7. Die Gliederung

Wir haben die Untersuchung als vergleichende Studie angelegt, wobei wir die für uns zentrale Frage nach der Entstehung und der Diffusion sozialökologischer Innovationen im Rahmen von drei Bereichsstudien abhandeln, die den Hauptteil des vorliegenden Abschlussberichts bilden: Den Anfang macht die Untersuchung über autofreies Wohnen, gefolgt von Bereichsstudien über die Car-Sharing-Branche und die Windenergienutzung. Bei allen Unterschieden im Detail, die mit den je spezifischen Gegebenheiten, Problemstellungen und Verlaufsformen in den einzelnen Projektbereichen zusammenhängen, folgt die Darstellung einem einheitlichen, nämlich chronologischen Gliederungsprinzip: Auf die Beschreibung und Analyse der Entstehungs- und Pionierphase der betreffenden sozialökologischen Innovation folgt jeweils ein Kapitel über die Diffusionsphase (ihrem Verlauf, ihren Besonderheiten, ihren Rahmenbedingungen usw.); daran schließen sich Erörterungen über aktuelle Tendenzen und bereits absehbare Perspektiven in dem jeweiligen Bereich an. Im Schlusskapitel werden die Argumentationsstränge zusammengeführt: Unter einer vergleichenden Perspektive werden die Entstehungs- und Institutionalisierungsbedingungen sowie die gesellschaftliche Verbreitung sozialökologischer Innovationen analysiert, ergänzt um die Analyse der Ursachen und der umweltpolitischen Relevanz unterschiedlicher Diffusionsverläufe. Den Schlusspunkt setzt eine Erörterung über das Verhältnis von Zivilgesellschaft, Markt und Staat, wie es für die von uns untersuchten innovativen Bereiche charakteristisch zu sein scheint.

Fallstudie A: Autofreies Wohnen

I. Kurze Geschichte des autofreien Wohnens

Als Anfang der 90er Jahre, genauer gesagt 1992, der erste Versuch gestartet wurde, die Idee des autofreien Wohnens in die Tat umzusetzen, sei dies einer „kleinen Revolution“ gleichgekommen und habe „hitzige Debatten“ ausgelöst (Dittrich/Schroeder 1998, 12). An dieser Zustandsbeschreibung hat sich bis heute im Grunde nicht allzu viel geändert: Noch immer nehmen sich die wenigen bisher realisierten sowie die in Planung befindlichen autofreien Wohnprojekte, deren Bewohner sich verpflichten, weder ein Kraftfahrzeug zu besitzen noch dauerhaft zu nutzen, wie verstreute Inseln in einem Meer von Automobilität aus. Noch immer sind solche Projekte in ihrem lokalem Umfeld umstritten und zumeist nur mit Hartnäckigkeit und überdurchschnittlichem Einsatz ihrer Protagonisten gegen zahlreiche äußere Widerstände und Hindernisse durchzusetzen. Eine Reihe von Projekten hat sich an den Problemen, die zu bewältigen waren, die Zähne ausgebissen und ist aus unterschiedlichen Gründen gescheitert. Dies gilt auch für das „Urprojekt“ in Bremen-Hollerland, deren Initiatoren im Frühjahr 1996 nach knapp vierjähriger Planungszeit das Handtuch werfen mussten. Das Bremer Projekt wirkte gleichwohl als Initialzündung, die in den Folgejahren zur erfolgreichen Fertigstellung einiger autofreier Bauvorhaben führte. Darunter sind mehrere *selbstorganisierte*, d.h. von Eigentümergemeinschaften oder Bewohnergenossenschaften in Eigenregie realisierte Projekte, die, nach einer zumeist längeren Planungs- und Bauphase, zwischen 1995 und 2000/2001 bezugsfertig wurden. Hinzu kommt eine Handvoll autofreier Wohnvorhaben, die von *Wohnungsbauunternehmen* errichtet und in 2000 bzw. 2001 fertiggestellt wurden. Neben diesen 'lupenreinen' autofreien Projekten ist inzwischen - seit 1996 - eine Reihe von *autoreduzierten* Wohnvorhaben verwirklicht wor-

den, deren flexibles Konzept die Koexistenz von autofreien und autobesitzenden Haushalten vorsieht sowie den individuellen Wechsel vom einen in den anderen Status ermöglicht. Stand der Dinge ist, dass bis heute insgesamt ungefähr ein Dutzend Projekte realisiert worden ist (was je ein Projekt in Wien und in Amsterdam mit einschließt), wobei die 'lupenreinen' autofreien Projekte etwas häufiger als die flexibilisierten Projekte vertreten sind. Etwa die gleiche Anzahl von Projekten befindet sich gegenwärtig in einer Reihe von deutschen Großstädten in Planung, wobei einige Vorhaben sich bereits konkretisieren, andere dagegen noch recht unsicher sind. Offen ist in vielen Fällen auch, welche Autofrei-Konzeption (ob 'lupenrein' oder flexibilisiert) dabei letztlich gewählt werden wird.

Alles in allem hat das autofreie Wohnen die Experimentierphase bisher kaum überwunden; immerhin hat die Wohnphase bei den meisten Projekten erst vor maximal drei Jahren begonnen. Gleichwohl - oder vielleicht deswegen - liefern sie gutes Anschauungsmaterial für die Chancen und Probleme selbstorganisierter Gruppen, im Schnittpunkt zweier ökologisch relevanter Handlungsfelder im Alltag, dem Wohnen und der (Auto-)Mobilität, etwas Innovatives auf die Beine zu stellen.

II. Die Anfänge

1. Rahmenbedingungen der Entstehung

Zwei Fragen drängen sich auf: Die erste Frage lautet, warum die Idee des autofreien Wohnens Anfang der 90er Jahre plötzlich zur Debatte stand und von einer Reihe von Akteuren und Gruppen mit großem persönlichen Engagement praktisch aufgegriffen und umgesetzt wurde. Die zweite Frage lautet, warum es die Idee des autofreien Wohnens trotz allem so schwer hatte (und hat), Wirklichkeit zu werden und als ein akzeptiertes Planungsziel in die Praxis des Wohnungs- und Städtebaus einzufließen. Um diese Fragen beantworten zu können, scheint es sinnvoll zu sein, sich einige wichtige *Rahmenbedingungen* genauer anzuschauen, unter deren Vorzeichen sich die Anfänge des autofreien Wohnens sowie seine weiteren Entwicklungslinien herauskristallisierten.

Eine wichtige - vielleicht die wichtigste - Ausgangsbedingung bildete die *zunehmende Automobilität in der Gesellschaft*: Sie gab der Idee, autofreie Wohnmöglichkeiten zu schaffen, überhaupt erst ihre Plausibilität und Originalität und war damit einer ihrer Geburtshelfer. Sie stellte aber auch eine stets präsente Bedrohung dar, insofern sie den Initiatoren autofreier Wohnvorhaben abverlangte, gegen den Strom der automobilen ‚Normalentwicklung‘ anzuschwimmen und sich die notwendige politische Unterstützung und gesellschaftliche Akzeptanz für ihre Ziele zum Teil erst mühsam zu erkämpfen. Es wird sich zeigen, dass die bisherige Entwicklung des autofreien Wohnens auch aus dieser Ambivalenz zu erklären ist: Einerseits wollte man einen Kontrapunkt zur automobilen Lebensweise setzen, andererseits konnte man sich deren Anforderungen und Notwendigkeiten nur begrenzt verschließen. Was die reale Entwicklung in Sachen Automobilität sowie ihre Folgen für Mensch und Umwelt angeht, konnten - und können - die Verfechter des autofreien Wohnens eine Reihe guter Gründe für ihre Ziele ins Feld führen: So gibt es entgegen dem häufig gezeichneten Bild der inzwischen erreichten ‚Vollmotorisierung‘ (und der damit unterstellten gesellschaftlichen Marginalität autofreier Lebensweisen) nach wie vor einen nicht unerheblichen Anteil von Haushalten, die kein eigenes Auto besitzen. In den alten Bundesländern machten diese Haushalte 1993 ca. 26 % aus, wobei deren Anteil in den Großstädten meist deutlich darüber, d.h. in der Regel zwischen 30 % und 40 %, in Berlin sogar bei knapp 50 % lag (Burwitz/Koch 1996, 65; Dittrich/Schroeder 1998, 11). In den Großstädten konzentrieren sich zugleich die negativen Folgewirkungen der Massenmotorisierung (Lärm, Schmutz, Abgase, Unfallgefahr usw.), unter denen die Nichtbesitzer eines Autos häufig in besonderer Weise zu leiden haben. Somit schien die Idee nicht allzu weit hergeholt zu sein, für diejenigen unter den autofreien Haushalten, die langfristig ohne eigenes Auto leben wollen/können, Wohnmöglichkeiten zu schaffen, in denen sich eine Reihe von Vorteilen für diese Haushalte bündeln lassen (ruhigere und kindgerechtere Wohnumgebung usw.). Die Idee des autofreien Wohnens richtete sich naturgemäß an diejenigen, die bereits ohne Auto lebten, zielte aber auch auf Haushalte ab, die noch über ein eigenes Auto verfügten, sich aber ein autofreies Leben vorstellen konnten. Marktuntersuchungen, die Mitte der 90er Jahre in einigen nordrhein-westfälischen Großstädten durchgeführt wurden, ließen auf ein hinreichendes ‚latentes Nachfragepotential‘ für eine solche Wohnweise schließen, wobei sich auch

hier ein nicht unbeträchtlicher Anteil von *Autobesitzern* für autofreie Wohnangebote zu interessieren schien (Hoferichter 1998, 12; Nobis 1999, 237; Dittrich/Schroeder 1998, 19). Das Problem lag - und liegt - allerdings darin, dieses jenseits des automobilen *mainstream* liegende Potential auch tatsächlich zu mobilisieren und zu entscheidungs- und handlungsfähigen Projektgruppen zusammenzubinden (worauf wir in den nächsten Abschnitten zurückkommen werden).

Im Bereich des *Städte- und Wohnungsbaus* waren die Ausgangsbedingungen für autofreie Wohnmöglichkeiten alles andere als günstig. Zu einer fundamentalen Abkehr vom Ziel der „autogerechten Stadt“ der 60er und 70er Jahre war es nicht gekommen, auch wenn hier eine begrenzte Umorientierung zu beobachten war. So waren in vielen deutschen Innenstädten inzwischen autofreie Fußgängerbereiche entstanden; zahlreiche Wohngebiete wurden „verkehrsberuhigt“, etwa durch die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Hinzu kamen die ab den 70er Jahren entstehenden *stellplatzfreien* Wohnquartiere, die Nobis (1999, 213) als den „Beginn autoreduzierten Wohnens“ betrachtet. Die dahinter stehende Idee ist einfach: Um den Autoverkehr und seine negativen Begleiterscheinungen aus dem Wohnbereich herauszuhalten, darf/kann nicht mehr direkt vor der Haustür geparkt werden; vielmehr muss der Sammelparkplatz (oder die Tiefgarage) am Rande des Wohngebietes - z.B. einer Reihenhaussiedlung mit zentralem Garagenhof oder einer Großwohnsiedlung mit autofreier Innenerschließung²⁵ - benutzt werden. Ab Mitte der 80er Jahre konnten überdies einige Erfahrungen mit - zum Teil selbstorganisierten - *ökologischen* Wohnprojekten gesammelt werden, die zwar keineswegs autofrei, bestenfalls stellplatzfrei waren (und sind), die aber ökosoziale Innovationsprozesse im Wohnungsbau vorangetrieben und dazu beigetragen haben, bisherige planerische Routinen und Prioritätensetzungen hier und dort in Frage zu stellen.²⁶ Dennoch: *Autofreies* Wohnen war Anfang der

25 Das „bekannteste Beispiel“ ist das Wohngebiet Langwasser P in Nürnberg, das Anfang der 80er Jahre fertiggestellt wurde und in dem heute ca. 3.900 Menschen wohnen - in Sachen Autobesitz allerdings auf ganz herkömmliche Weise: pro Wohneinheit werden 1,3 Stellplätze in den Quartiersgaragen am Rand des Wohngebiets vorgehalten (Nobis 1999, 214).

26 Einen Überblick über 13 deutsche und 2 dänische ökologische Wohnprojekte, die zwischen Mitte der 80er und Mitte der 90er Jahre fertiggestellt wurden, geben Gestring et al. (1997). Sie zeichnen den Innovationsprozess nach, der von den frühen „experimentellen Wohnprojekten“ hin zur „Standardisierung der Innovation“ in den nachfolgenden „pragmatischen Wohnprojekten“ führte. Die Frage der *autofreien* Lebensweise war bei allen untersuchten

90er Jahre politisch-administrativ nicht vorgesehen. Im Gegenteil: Die Marschrichtung wurde von der in den jeweiligen Landesbauordnungen verankerten Stellplatzpflicht²⁷ vorgegeben, die jedem Bauherren die Errichtung einer entsprechenden Anzahl von Stellplätzen vorschreibt. Beim Wohnungsbau lief dies in der Regel auf einen Stellplatz pro Wohneinheit hinaus (Nobis 1999, 239). Auch die Stellplatzpflicht entspricht letztlich dem Geist der „autogerechten Stadt“, insofern sie darauf abzielt, „den öffentlichen Straßenraum zugunsten des fließenden Verkehrs vom ruhenden Verkehr zu entlasten“ (ebenda, 240). Sie kommt damit gleichzeitig dem ureigensten Interesse vieler Autofahrer entgegen, von Parkplatzproblemen nach Möglichkeit verschont zu werden und mit einem garantierten Stellplatz möglichst nahe der eigenen Haustür ausgestattet zu sein. Angesichts der bestehenden Rechtslage, angesichts der Erwartungen und Ansprüche einer autofahrenden Bevölkerungsmehrheit und angesichts einer jahrzehntelangen städtebaulichen Praxis, bei der das Auto immer schon ‚mitgedacht‘ wurde (Stichwort: Suburbanisierung) überrascht es nicht weiter, dass für die privaten wie öffentlichen Wohnungsbauunternehmen autoreduzierte oder gar autofreie Bauvorhaben nicht zur Debatte standen (woran sich bis heute, von Ausnahmen abgesehen, nicht viel geändert hat). Um angesichts der skizzierten rechtlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen die Idee des autofreien Wohnens zu verwirklichen, war es in der Tat notwendig, „ein Denktabu zu brechen“ (ebenda, 230), d.h. Planungskonzepte zu entwerfen, die eben nicht der noch intelligenteren Kanalisierung des fließenden wie ruhenden Autoverkehrs, sondern vielmehr der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr sowie der Verringerung des PKW-Bestandes dienen sollten. Die Idee des autofreien Wohnens stand somit im deutlichen Widerspruch zur automobilen Hauptströmung der Gesellschaft, die von der Städte- und Wohnungsbaupolitik jahrzehntelang flankiert und mit vorangetrieben wurde. Letztere beruhte, so Scheurer (2001, 4), auf dem unausgesprochenen Konsens weiter Teile der Gesellschaft, dass im Prinzip so gut wie jeder Haushalt den privaten Autobesitz anstrebe und

Konzepten ausgeklammert und blieb der individuellen Entscheidung der einzelnen Haushalte überlassen. In einigen Projekten wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen, z.B. autofreie Wohnwege, verwirklicht.

27 Die ihren Ursprung in der 1939 erlassenen Reichsgaragenordnung hat, vgl. Nobis 1999, 239.

das Recht habe, dabei möglichst wenig institutionelle, rechtliche, finanzielle oder physische Hindernisse in den Weg gelegt zu bekommen.

Dass es für die Idee, autofreie Wohnprojekte ins Leben zu rufen, einen gesellschaftlichen ‚Nährboden‘ gab, hing auch mit dem *Stellenwert und der Entwicklung der Ökologiebewegung sowie des ökologischen Diskurses* in der Bundesrepublik Deutschland zusammen. Die Ökologiebewegung „entdeckte“ in den 80er Jahren - einer Phase der Institutionalisierung der Umweltbewegung in Politik, Gesellschaft und Wirtschaft - das ökologische Gefährdungspotential der in den Industrieländern vorherrschenden Lebensweise (siehe Einleitung). Es war der ökologisch ‚riskante‘ Alltag der ganz normalen Haushalte, der nun ins Zentrum der Aufmerksamkeit gelangte. Neben dem Konsumstil und der Wohnweise veranlasste das immer stärker auf das Auto sich stützende Mobilitätsverhalten zu ökologischer Kritik. Die Kritik an der vorherrschenden Lebensweise ging mit einer ökologisch-praktischen Umorientierung in weiten Teilen der Umweltbewegung einher - immerhin lag es nahe, die mit dieser Kritik verfolgten Ziele in der eigenen Alltagspraxis vorzuleben und damit dem ‚Rest‘ der Gesellschaft zu beweisen, dass ein Umstieg auf einen umweltfreundlicheren Lebensstil möglich ist. Im Zuge dieser Entwicklung entstand ein ganzes Archipel von Umweltinitiativen und -gruppen in allen möglichen Bereichen der Alltagspraxis (siehe Einleitung). Auch im Handlungsfeld „Verkehr“ wurden nun zahlreiche Projekte gegründet, deren Bandbreite sich vom „Fußgängerschutz“ über „Fahrradstationen“, „Mitfahrzentralen“ und „Car-Sharing“-Initiativen bis hin zum „Solarmobil“-Projekt erstreckte (Sibum/Hunecke 1997, 102 f.). Zudem entstanden Dachorganisationen wie der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der insbesondere auch die Interessen der nicht-autofahrenden Verkehrsteilnehmer vertreten will. Für die 1980 gegründete Partei der Grünen war die Zurückdrängung von Automobilität von Beginn an ein Kernbestandteil der politischen Programmatik. Schützenhilfe kam von einer ganzen Reihe von Verkehrs- und Sozialwissenschaftlern, die begonnen hatten, das Thema „Automobilität“ kritisch aufzugreifen und nach Ansatzpunkten zu suchen, wie dem Trend der zunehmenden Automobilnutzung entgegengewirkt werden könnte. Nicht wenige von ihnen forderten eine radikale Umkehr und legten konzeptionelle Entwürfe darüber vor, wie der private Autoverkehr, insbesondere in den Städten, nachhaltig reduziert werden könnte. Mit Hilfe von Publikationen, Diskussionsveranstaltungen und Kongressen versuchte man, das Thema an

eine breitere Öffentlichkeit heranzutragen. So fand beispielsweise 1990 in Frankfurt a. M. ein Kongress unter dem Motto „Fortschritt vom Auto“ statt, auf dem versucht wurde, wissenschaftliche und politische Konzepte zu bündeln, die es ermöglichen sollten, den „Ausstieg aus der Motorisierung“ einzuleiten und „den bisherigen unangemessenen rechtlichen und tatsächlichen Primat des Autoverkehrs abzubauen“.²⁸ Wenn man so will, lag die Idee des autofreien Wohnens Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre ‚in der Luft‘, so dass es nur eine Frage der Zeit zu sein schien, wann sie zum ersten Mal in konkreter Form, d.h. mit dem Ziel ihrer praktischen Umsetzung, aufgegriffen wurde. Die Initiativen bzw. Gruppen, die in der ersten Hälfte der 90er Jahre gegründet wurden und autofreies Wohnen realisieren wollten, standen somit bereits in der ‚Tradition‘ einer ökologisch-pragmatischen Wende, die in den 80er Jahren einsetzte und die nicht nur in die Bereiche von Wissenschaft und Politik hineinwirkte, sondern umgekehrt auch wichtige Anstöße aus diesen Bereichen erhielt.

Damit ist in Kürze die Ausgangssituation umrissen, in der die Idee des autofreien Wohnens im Rahmen konkreter Wohnprojekte verwirklicht werden sollte. Das unter sozialen und ökologischen Gesichtspunkten *Innovative* an dieser Idee bestand darin, dass sie eine jahrzehntelange Prioritätensetzung im Wohnungs- und Städtebau in Frage stellte, die von den Vorzeichen zunehmender Automobilität bestimmt war. Angestrebt wurde eine spezifische Verbindung von städtebaulichen, wohnqualitativen und ökologischen Qualitäten, um zu neuen Lösungen für die im Banne des Autos stehenden Städte zu kommen. Autofreies Wohnen markiert aber auch deswegen einen Meilenstein der sozialen Innovation, weil es - wie vor ihm schon der Ansatz des ökologischen Wohnens - darauf abzielt, eine auf einen spezifischen Lebens-

28 Beide Äußerungen stammen von autokritischen Verkehrswissenschaftlern, die an dem Kongress als Redner teilnahmen und deren Beiträge im Tagungsband dokumentiert sind. Im ersten Fall ist es Heiner Monheim, damals im nordrhein-westfälischen Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr beschäftigt, der das Auto als „groteske Fehlplanung“, die die urbane Qualität unserer Städte ruiniere, brandmarkte (Monheim 1991, 85 ff.). Das zweite Zitat stammt von Karl Otto Schallaböck, damals Mitarbeiter des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), der „Mobilitätskonversion“ als das „entscheidende Konzept“ ansah und dabei „reichlich Konversionspotentiale“ ausmachte, etwa vom „motorisierten Individualverkehr zum erdgebundenen öffentlichen Verkehr und vom Verkehr mit ökologisch und sozial unangemessenen Automobilen zu solchen mit minimierter Störwirkung“ (Schallaböck 1991, 179 f.).

stil (d.h. auf den Lebensstil autofreier Haushalte) zugeschnittene Wohnweise zu verwirklichen und damit der ins Auge gefassten Zielgruppe verbesserte Möglichkeiten zur Entfaltung eigener Bedürfnisse und zur Gestaltung von Lebensbedingungen zu verschaffen (vgl. Dittrich/Schroeder 1998, 11; Scheurer 2000, 14). Die Frage, wie dieser Innovationsprozess bisher verlaufen ist, inwieweit er durch *selbstorganisierte* Projekte geprägt wurde und welche Umsetzungsprobleme zu bewältigen waren (und sind), wird uns in den nächsten Abschnitten beschäftigen. Zunächst wollen wir einen Blick auf die Ausgangssituation werfen, in der der erste Versuch gestartet wurde, die Idee des autofreien Wohnens in die Tat umzusetzen - zumal bei diesem ersten Versuch einige wichtige Weichen gestellt wurden, die das weitere Schicksal des autofreien Wohnens mitbestimmen sollten.

2. Die Initialzündung: Das Projekt Bremen-Hollerland

2.1. *Besondere Geburtsumstände*

Das autofreie 'Urprojekt' *Bremen-Hollerland*, das 1992 aus der Taufe gehoben wurde, wirkte wie eine Initialzündung, in deren Folge sich in einer Reihe von anderen Städten selbstorganisierte Initiativgruppen mit dem Ziel gründeten, autofreies Wohnen zu verwirklichen. Das Bremer Projekt selbst entsprang allerdings keiner selbstorganisierten Gründerinitiative, sondern vielmehr einer Kooperation von Wissenschaft und Politik. Der entscheidende Anstoß kam aus einem von Thomas Krämer-Badoni an der Bremer Universität geleiteten Forschungsprojekt, das sich im Rahmen sozialwissenschaftlicher Umweltforschung mit den Chancen und Problemen einer autofreien Lebensweise befasste und das in dem 1992 von Hiltrud Burwitz, Henning Koch und Thomas Krämer-Badoni veröffentlichten Buch: „Leben ohne Auto. Perspektiven für eine menschliche Stadt“ dokumentiert wurde. Konkret ging es um die Frage, „ob es eine Chance für die freiwillige Reduzierung der Automobilnutzung gibt“ (Krämer-Badoni 1997, 51). Dazu wurden sechs Versuchshaushalte ausgewählt, die sich bereit erklärt hatten, ihr Auto für vier Wochen stehen zu lassen und ihre Erfahrungen in dieser Zeit in einem Mobilitätstagebuch festzuhalten. Das auch für das Forscherteam überraschende Resultat war, dass sich fünf der sechs Haushalte nach Abschluss des Projektes endgültig vom eigenen Auto trennten, und dies nicht nur deswegen, „weil

sie gemerkt haben, dass das Leben ohne Auto möglich ist, sondern weil das Leben ohne Auto für diese Menschen ein besseres Leben war“ (ebenda).²⁹ Diese Forschungsergebnisse waren „der Startpunkt für die Entwicklung des Hollerland-Projektes ‘Wohnen ohne eigenes Auto’ in Bremen“ (ebenda, 51 f.), insofern sie Krämer-Badoni, einem der Protagonisten autokritischer sozialwissenschaftlicher Forschung in Deutschland, die entscheidenden Anregungen für die Idee des autofreien Wohnens lieferten. Die Idee musste nur noch in ein funktionierendes städtebauliches Konzept eingepasst werden, zumal die entsprechenden soziokulturellen Gegebenheiten, wie die Studie deutlich gemacht hatte, längst vorzuliegen schienen: „Wir haben das Projekt ‘Wohnen ohne Auto’ nicht in unseren Studierstuben als ‘ökologisches’ Modellprojekt erfunden. Ihre Kraft zieht diese Idee aus der Tatsache, dass es Menschen gibt, die ohne eigenes Auto leben wollen. Wir haben dies in einem Forschungsprojekt erfahren und dann diesen Wunsch in ein städtebauliches Konzept transformiert. Es handelt sich also nicht um einen von uns ausgedachten Lebensstil, den wir von oben durchzusetzen versuchen, sondern um einen sich real entwickelnden Lebensstil, dem wir als Soziologen, Stadtforscher und Stadtplaner unterstützend und verstärkend zur Seite stehen“ (ebenda, 50). In Krämer-Badonis innovativer Grundidee waren politische und wissenschaftliche Motive untrennbar miteinander verknüpft. Das politische Motiv äußerte sich in der von ihm formulierten Zielsetzung, dass denjenigen, die die „Entscheidung des Ausstiegs aus der Autogesellschaft für sich bereits getroffen haben“, ein Wohnumfeld zur Verfügung gestellt werden sollte, „das in seiner Struktur den Vorteil des Ohne-Auto-Lebens potenziert. Wer so leben will, soll auch etwas davon haben können, soll nicht in den automobilorientierten Infrastrukturen untergehen müssen.“ Wobei es „die Aufgabe staatlicher und kommunaler Politik ist, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Menschen, die so leben wollen, auch so leben

29 Krämer-Badoni fasst die Erfahrungen der untersuchten Haushalte während des Experiments zusammen, die zu dieser Überzeugung führten:

Die Haushalte fühlten sich ohne Auto in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt.

Fast alle während der autolosen Zeit auftretenden Probleme konnten gelöst werden.

Im Vergleich zur Autonutzung längere Wegezeiten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV wurden nicht als verlorene, sondern als gut genutzte Zeiten empfunden. Der Weg erhielt dadurch „wieder eine eigene Wertigkeit.“

Es kam zu einer „Wiederaneignung des öffentlichen Raums, zur Entdeckung des eigenen Wohnquartiers, zur Wahrnehmung der eigenen Körperlichkeit“ (Krämer-Badoni 1997, 51).

können.“ Der Sozialwissenschaftler Krämer-Badoni gibt sich in der Erwartung zu erkennen, dass „Projekte wie Hollerland Bausteine (sind), die es ermöglichen, den Mobilitätsbedarf von Menschen ohne Auto kennenzulernen und Elemente eines zukünftigen Verkehrssystems zu testen“ (ebenda, 52).

Bremen schien für einen solchen Versuch der richtige Ort zu sein, da es nicht nur wie jede Großstadt über einen recht hohen Anteil autoloser Haushalte verfügte (im Jahre 1993 waren es im Land Bremen 29 % aller Haushalte, vgl. Burwitz/Koch 1996, 65), sondern auch ‘geeignete’ soziale Milieus und Lebensstilgruppen aufwies, die erwarten ließen, dass genügend Interessenten für ein autofreies Wohngebiet zusammenkommen würden. Außerdem war die kommunalpolitische Akteurskonstellation für ein solches Vorhaben recht günstig: Seit dem Herbst 1991 wurde Bremen von einer Ampelkoalition aus SPD, FDP und Grünen regiert, wobei die Grünen auch den Umweltsenator stellten, dessen Ressort in den Koalitionsverhandlungen um die Zuständigkeit für die Stadtentwicklung erweitert worden war - „sicherlich eine gute Startvoraussetzung für das Projekt“ (Krämer-Badoni 1997, 49). So stand einer Konkretisierung der Projektidee nicht allzu viel im Wege, immerhin wurde das Projekt von zwei Bremer Landesministerien, d.h. vom grünen Umweltsenator und von der sozialdemokratischen Bausenatorin, politisch unterstützt (ebenda, 50). An der konkreten Konzeptentwicklung waren dann Krämer-Badoni selbst sowie Michael Glotz-Richter von der Senatsverwaltung Umweltschutz und Stadtentwicklung des Landes Bremen, überdies die Bremer Bauverwaltung sowie die Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH (GEWOBA) als Bauträgerin und Grundstückseignerin beteiligt (Krämer-Badoni 1994, 295).

2.2. *Der Weg ins Aus und die Gründe des Scheiterns*

Die Dinge ließen sich zunächst gut an: Auf eine im Juni 1992 von den Projektinitiatoren herausgegebene Pressemitteilung meldeten sich „innerhalb kürzester Zeit“ 250 Interessenten für das Neubauprojekt (ILS 1996, 3). Bis Ende 1992 war die Zahl auf 350 interessierte Haushalte angewachsen, von denen mehr als zwei Drittel bereits „autofrei“ waren, d.h. über kein eigenes Auto verfügten (Krämer-Badoni 1994, 300). Unter demografischen und sozialstrukturellen Gesichtspunkten schien es eine recht bunt gemischte Interessentengruppe gewesen zu sein: So habe es sich keineswegs um eine „Gruppe

von sogenannten Ökofreaks“, sondern um „eine heterogene gesellschaftliche Gruppe, was die Haushalts-, Alters- und Berufsstruktur angeht“, gehandelt (Viets 1998, 14). Aus Krämer-Badonis Sicht stellte die soziale Struktur der 350 Haushalte ein „Abbild der großstädtischen Bevölkerung“ dar (Krämer-Badoni 1997, 50). Die alles in allem positive Resonanz veranlasste die GEWOBA, als Investor in die Planungen für ein gemischtes Eigentums- und Mietprojekt mit insgesamt 210 Wohnungen einzusteigen.³⁰ Im Juni 1993 fiel die Standortentscheidung für die 2,6 ha große Fläche in Hollerland, einem Gebiet in nördlicher Stadtrandlage (6 km von der Innenstadt entfernt), das als Teil eines Neubaugebiets mit insgesamt ca. 1.200 Wohnungen geplant war. Aus dem Kreis der Interessenten - die bereits Ende 1992 auf einer ersten Informationsveranstaltung zusammenkamen - hatte sich inzwischen ein Vertretungsorgan gebildet (der Verein „Autofrei im Hollerland e.V.“), in dem sich ca. 10 bis 15 % aller Beteiligten aktiv engagierten und das, unterstützt von einer vom Senator für Umweltschutz eingesetzten Moderatorin, partizipativ in die Projektplanungen eingebunden war. Als sich die Planungen in den folgenden Jahren mehr und mehr konkretisierten, ging die Zahl der Interessenten zunächst mäßig, dann aber, als schließlich ernsthafte Kaufinteressenten für die geplanten 22 Reihenhäuser des ersten Bauabschnitts gesucht wurden, dramatisch zurück. Am Ende blieben nicht mehr als vier kaufbereite Interessenten für die Reihenhäuser übrig - was darauf schließen lässt, dass auch der im Planungsprozess aktive Kern der Wohninteressenten, der etwa 30 bis 40 Personen umfasste, kaum noch bereit war, sich Wohneigentum in Hollerland zuzulegen. Dies bedeutete das Aus des Projektes: Die GEWOBA wollte erst bei 11 verkauften Reihenhäusern mit dem Bau beginnen und den Mietabschnitt erst nach erfolgreichem Verkauf der Reihenhäuser in Angriff nehmen. Im April 1996 entschied die GEWOBA in einer gemeinsamen Sitzung mit der Universität Bremen, Vertretern der beteiligten Senate, des Vereins „Autofrei im Hollerland“ und der Bewohnerberatung Bremen, die Realisierung des autofreien Wohnprojektes Hollerland „auf unbestimmte Zeit nicht weiterzuverfolgen“ (ILS 1996, 2).

Bereits vor dem endgültigen Ausstiegsbeschluss der GEWOBA wurde angesichts der schleppenden Nachfrage nach Wohneigentum im autofreien

30 Die GEWOBA ist als Nachfolgerin der „Neuen Heimat“ mit ca. 50.000 Wohnungen der größte Wohnungseigentümer Bremens und Grundbesitzer des gesamten Grundstücks in Hollerland (Krämer-Badoni 1997, 49).

Projekt Hollerland *Ursachenforschung* betrieben. Die Bewohnerberatung Bremen führte in Zusammenarbeit mit der GEWOBA von Dezember 1995 bis Februar 1996 eine Fragebogenaktion durch, in die sowohl die ausgeschiedenen als auch die verbliebenen Projektinteressenten einbezogen wurden (ebenda, 5 ff.). Nach dem endgültigen Aus des Projektes fehlte es nicht an Analysen des Scheiterns, etwa in Veröffentlichungen von Krämer-Badoni, von Renate Viets (die den Planungsprozess als Moderatorin begleitete) sowie vom Dortmunder „Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen“ (ILS). Die aus den Umfrageergebnissen³¹ und den genannten Analysen sich herauskristallisierenden Gründe des Scheiterns weisen zum Teil weit über den speziellen Fall „Bremen-Hollerland“ hinaus und zeigen einige zentrale Probleme auf, die sich bei der Realisierung solcher Projekte stellen können. Das Scheitern dieses autofreien ‘Urprojektes’ wurde von einer Reihe von „autofreien“ Initiativgruppen, die sich inzwischen auch anderenorts gebildet hatten (siehe unten), als Rückschlag empfunden und hatte, folgt man Sohn (1997, 1), „leider dazu geführt, dass in anderen Städten die konkreten Planungen mit Hinweis auf Bremen verzögert, zurückgestellt oder gar aufgegeben wurden.“ Auf der anderen Seite waren die Gründe für den Misserfolg in Bremen für mögliche Folgeprojekte natürlich überaus aufschlussreich - von ihnen konnte gelernt werden, wie man es nicht machen und welche Fehler man vermeiden sollte, aber auch, welche brauchbaren Ansätze der Bremer Pioniere übernommen werden konnten (siehe unten).

Große Einigkeit bestand in allen Analysen darin, dass das im Laufe der Zeit stark zurückgegangene Kaufinteresse an Wohneigentum im Hollerland-Projekt im erheblichen Maße mit wichtigen *projektspezifischen Gründen* zusammenhing. Verwiesen wurde auf die ungünstige ökonomische Entwicklung im Land Bremen, „die sich in hohen Arbeitslosenzahlen sowie in einer massiven Arbeitsplatz- und Einkommensunsicherheit ausdrückt“ (Krämer-Badoni 1997, 52). Das Wohnprojekt Hollerland sei vor diesem regionalökonomischen Hintergrund in den „Strudel der Bremer Immobilienkrise“ hineingeraten (ILS 1995, 19 f.), die sich in einer allgemein schwachen Nachfrage auf dem Immobilienmarkt, auch für konventionelle Bauprojekte, äußerte

31 Über die das ILS 1996 im Rahmen einer recht ausführlichen Veröffentlichung berichtet, vgl. „Wohnen ohne eigens Auto’ in Bremen: der fünfte Stadtmusikant - ein Öko-Schwein?“, in: ILS 1996, S. 2-10.

(ebenda).³² Interessante Anhaltspunkte lieferte die bereits erwähnte Umfrage unter den ausgestiegenen Interessenten: So wurde als weitaus häufigster Ausstiegsgrund (von 61 % dieser Gruppe) genannt, dass die GEWOBA vermutlich überhöhte Baupreise berechnet habe - ein Verdacht, der angesichts der Krise auf dem Bremer Immobilienmarkt erst recht Nahrung bekommen haben dürfte. Zwar lagen die Preise für die angebotenen Reihenhäuser um 10.000 bis 25.000 DM niedriger als diejenigen für die Häuser im 'autogerechten' Teil von Hollerland, doch hatte sich Hollerland insgesamt zu einem recht teuren Standort entwickelt, wobei sich die im geplanten autofreien Wohngebiet angebotenen Reihenhäuser mit Preisen zwischen 370.000 und 400.000 DM im „oberen Mittelfeld“ für derartige Objekte auf dem Bremer Wohnungsmarkt bewegten (ILS 1996, 5). Am zweithäufigsten (d.h. von 36 % der Ausgestiegenen) wurden „persönliche Gründe bzw. berufliche Unsicherheit“ als Ausstiegsgrund genannt (ebenda, 6), d.h. es handelte sich um Motive, die vor dem Hintergrund der angespannten Bremer Arbeitsmarktsituation ein besonderes Gewicht bekommen haben dürften.

Wichtige Ursachen für das Scheitern des Hollerland-Projektes lastete man folglich den sich verschlechternden Rahmenbedingungen an, auf die die Initiatoren des Projektes keinen Einfluss hatten. Darüber hinaus erstreckten sich die Analysen aber auch auf relevante *projektspezifische Gründe*, d.h. auf Gründe, die mit der Konzeption des Projektes sowie mit dem Prozedere bei der Projektrealisierung zu tun hatten:

- Die Lage des Baugebiets: Die Stadtrandlage des geplanten Baugebiets Hollerland entpuppte sich für viele als zentraler Fehler, insofern „das Herausnehmen einer autofreien Siedlung aus gewachsenen ÖPNV-Strukturen, ein Verfrachten auf die grüne Wiese (...) die Hemmschwelle erhöhen (muss), sich auf dieses Experiment einzulassen“ (Sohn 1997, 1). Auch Krämer-Badoni (1997, 53 f.) betont in der Retrospektive diesen Aspekt und verweist zudem darauf, dass eine optimale ÖPNV-Anbindung des Baugebiets auf absehbare Zeit nicht habe garantiert werden können, da der dazu notwendige direkte Straßenbahnanschluss, der einen Streckenneubau erforderlich gemacht hätte, in Bremen politisch „heftig umstritten“ gewesen sei. Auch die Interessentenumfrage ergab eine „ins-

32 Zu einer ähnlichen Einschätzung kommen Dittrich/Klewe 1997, S. 16; vgl. auch ILS 1996, S. 2.

gesamt kritische Einschätzung des Standorts“: So war für 26 % der ausgestiegenen Interessenten die aus ihrer Sicht ungünstige Lage des geplanten Wohngebietes einer der Ausstiegsgründe; auch für die verbliebenen Projektinteressenten war Hollerland nicht gerade der „Wunschstandort“, sondern allenfalls von „annehmbarer“ Lagequalität, wobei 30 % von ihnen die „Lage“ und 43 % die dortige „Infrastrukturqualität“ als „ungünstig“ bezeichneten (ILS 1996, 7). Bei den Interessenten dominierte offenbar der städtebaulich schwierig umzusetzende Wunsch nach einem innerstädtischen autofreien Wohngebiet, in welchem sich aber dennoch „die Qualität des autofreien Wohnens sowohl in einem qualitativ höherwertigen aber auch quantitativ sichtbaren Freiflächengewinn ausdrücken sollte“ (Viets 1998, 14). So kommt Viets zu dem Schluss, dass sich die am Ende des Planungsprozesses präsentierte „städtebauliche Lösung mit einer dichten und urbanen Bebauung am Rande der Stadt als die falsche Antwort auf die eigentlichen Erwartungen“ herausgestellt habe (ebenda).

- Die Dauer und teilweise Intransparenz der Planung: Beides dürfte zur Verunsicherung vieler Interessenten geführt haben. Aus Viets' Sicht verlangte die direkte Partizipation der künftigen Bewohner einen „straff organisierten Projektentwicklungsprozess“, der „möglichst nicht länger als zwei Jahre dauern sollte“. Dieser Zeitraum sei im Hollerland-Projekt überschritten worden (Viets 1998, 13). Allerdings schien es nicht allein die reine zeitliche Dauer der Planung, sondern vielmehr die fortwährende Unsicherheit über die preisliche Entwicklung des Wohnangebots gewesen zu sein, die bei vielen zu Irritationen geführt hat. So habe es immer wieder „Gerüchte“ gegeben, „dass die autofreie Planung letztlich keinen Kostenvorteil bewirke, sondern vielmehr sehr teure Wohnungen gebaut würden“ (ILS 1996, 5). Erst drei Jahre nach der ersten Interessentenwerbung „wurden von der GEWOBA konkrete Preise in die Öffentlichkeit gebracht“ (ebenda), die dann offenbar von vielen Interessenten - vor dem Hintergrund der oben skizzierten Rahmenbedingungen auf dem regionalen Wohnungs- und Arbeitsmarkt - als unangemessen hoch empfunden wurden.
- Kommunikationsprobleme und Interessendivergenzen zwischen den Wohninteressenten und dem Bauträger: Das Verhältnis zwischen dem Initiativkreis der Interessenten und der GEWOBA erwies sich während

des Planungs- und Partizipationsprozesses als schwierig, was aus Sicht der Moderatorin vor allem der GEWOBA anzulasten sei: Während der Initiativkreis über den gesamten Planungszeitraum hinweg „ungewöhnlich stabil“ geblieben sei, habe ein „einschneidender Wechsel personeller Zuständigkeiten“ bei der GEWOBA den Prozess einer kontinuierlichen Zusammenarbeit erschwert. Viets diagnostiziert „Berührungsängste“ der GEWOBA-Vertreter gegenüber der „autofreien Klientel“ und lässt zudem durchblicken, dass die Planungsexperten einer Wohnungsbaugesellschaft und die Planungslaien aus dem Initiativkreis nicht nur ganz unterschiedliche Sprachen sprächen, sondern sich auch an unterschiedlichen Zielperspektiven orientierten: Während die künftigen Bewohner vor allem daran interessiert gewesen seien, „die möglichen Kostenvorteile eines autofreien Wohnens herauszufinden“, sei der kaufmännische Mitarbeiter der GEWOBA nur dazu bereit gewesen, „von Marktpreisen zu sprechen“ (Viets 1998, 11 f.). In diesem Spannungsfeld, so Viets, habe es zu keiner Verständigung kommen können. Dass hier divergente Interessenperspektiven vorlagen, wird im übrigen auch an den ganz unterschiedlichen Fehleranalysen beider Seiten deutlich: Während es Renate Viets im nachhinein als Versäumnis betrachtet, dass die Bewohnervertreter sich nicht stärker dem „Verwertungsinteresse der GEWOBA“ widersetzt und keine „härter geführte Auseinandersetzung um Qualitäten zugunsten des autofreien Wohnens“ ausgefochten hätten (ebenda, 11 f.), monierte der Geschäftsführer der GEWOBA bereits im Herbst 1994, also anderthalb Jahre vor dem endgültigen Scheitern, dass eine „realistische Einschätzung der Kosten und des Marktes (...) nicht stark genug in den Partizipationsprozess einbezogen“ worden seien. Sein Fazit: „Der Kaufmann saß nicht mit am Tisch“ (ILS 1996, 9).

- Die geplante Absicherung der Autollosigkeit: Dieser Punkt greift ein zentrales Dilemma autofreier Wohnkonzepte auf, das auch die weitere Entwicklung in diesem Bereich mitbeeinflussen wird (siehe unten). Im Kern geht es darum, dass sowohl ein zu rigider Zwang zur Autollosigkeit als auch eine zu große Flexibilisierung dieser Anforderung auf potentielle Interessenten abschreckend wirken und autofreie Wohnkonzepte zum Scheitern verurteilen können. Im ersten Fall werden alle die abgeschreckt, die nicht mit letzter Sicherheit einschätzen können, ob sie auf unabsehbare Zeit an einem Leben ohne Auto festhalten können oder

wollen. Im zweiten Fall werden diejenigen vergrault, für die einer der Hauptgründe des geplanten Einzugs ist, auf Dauer in einem autofreien Wohnumfeld leben zu können, was aber um so gefährdeter erscheint, je flexibler die Bedingungen der Autolosigkeit gehandhabt werden können. Krämer-Badoni (1997, 54) vermutet rückblickend, dass im Fall von Hollerland, wo die Autolosigkeit über Vertragsklauseln bzw. über die Satzung von Eigentümergemeinschaften abgesichert werden sollte, die Akzeptanz auch darunter gelitten habe, dass solche Formen der Sicherung „vermutlich zu rigide“ gewesen seien, so dass sie dem unter längerfristigen biografischen Gesichtspunkten „eher flexiblen Zustand der Autolosigkeit“ nicht gerecht werden konnten. Inwieweit dieser Aspekt für das Scheitern des Hollerland-Projektes tatsächlich mitverantwortlich war, muss angesichts der Umfrageergebnisse offen bleiben: Immerhin gaben gut 90 % der Befragten an, dass für sie die Möglichkeit des autofreien Wohnens ein zentrales Motiv der Projektteilnahme gewesen sei. Zudem sprachen sich 65 % der zur Zeit der Befragung noch aktiven Wohninteressenten für eine bindende vertragliche Selbstverpflichtung aus, als Projektbewohner weder ein Auto zu besitzen noch dauerhaft zu nutzen. Auch die vorher ausgeschiedenen Interessenten haben das Projekt in ihrer großen Mehrheit nicht wegen des drohenden Zwangs einer dauerhaften rechtlichen Verpflichtung zur Autolosigkeit verlassen - lediglich 19 % gaben diesen Ausstiegsgrund an. Und es gab sogar eine Gruppe unter den Ausgestiegenen, aus deren Sicht das geplante Konzept der Autofreiheit offenbar noch nicht wasserdicht genug war: 15 % befürchteten, „dass die Siedlung am Ende gar nicht autofrei wird und geben diese Vermutung als (einen) Grund für den Ausstieg an“ (ILS 1996, 7 f.).

Lässt man die Einschätzungen und Befunde zum gescheiterten Hollerland-Projekt noch einmal Revue passieren, so sprechen insbesondere die ganz zum Schluss referierten Ergebnisse der Interessentenbefragung dafür, dass das Ziel der Projektinitiatoren, in Bremen ein Wohnprojekt ins Leben zu rufen, das auf den Lebensstil autofreier Haushalte zugeschnitten sein sollte, im Prinzip mit einem bereits vorhandenen Bedarf an einer solchen Wohnweise korrespondierte. Die Betonung liegt hierbei auf dem „im Prinzip“, denn es scheint, dass wichtige, mit der Aussicht auf eine autofreie Wohnmöglichkeit nicht bereits per se abgedeckte Bedürfnisse der Wohninteressenten im Zuge der Projektkonzeptionierung und -planung nicht ausreichend berücksichtigt

wurden: Erstens das Interesse an einem Wohnstandort, der die autofreie Mobilität möglichst erleichtert (also über gute ÖPNV-Anschlüsse verfügt und nach Möglichkeit innenstadtnah ist) und eine ausreichende Nahinfrastruktur bietet. Zweitens das Bedürfnis nach einer Wohn- und Umgebungsqualität, in der die Vorzüge der Autofreiheit zur Geltung kommen können, z.B. in einer großzügigen und 'grünen' Freiraumgestaltung. Drittens das Interesse daran, dass sich das autofreie Bauen auch unter Kostengesichtspunkten auszahlt, da ja auf die sonst üblichen Stellplätze, Tiefgaragen o.ä. verzichtet werden kann. Und viertens das Interesse an zeitlicher und finanzieller Planungssicherheit sowie an ausreichenden Möglichkeiten zur Mitsprache und Mitgestaltung im Planungsprozess.

Alle diese Aspekte mussten auch von den Folgeprojekten berücksichtigt werden und forderten zu Problemlösungen heraus. Dabei hatten diese Projekte den „Startvorteil“, dass sie aus den Fehlern von Hollerland lernen konnten. Das Hollerland-Projekt fungierte aber nicht nur als lehrreiches Beispiel. Seine Bedeutung liegt darin, dass es - auch wenn es über das Planungsstadium nicht hinausgekommen ist - im Sinne einer wirklichen Pioniertat Neuland betrat und damit eine Initialzündung auslöste, die bereits kurz nach dem Bekanntwerden des Projektes Wirkung zeigte. So stellt denn Krämer-Badoni in der Rückschau mit Genugtuung fest, dass es inzwischen „in fast jeder größeren Stadt Initiativen und/ oder Konzepte für den Bau autoloser Quartiere gibt“. Aller Anfang sei schwer gewesen, aber er sei gemacht, „und das Bremer Modell war der Anfang“ (Krämer-Badoni 1997, 55).

III. Erste Ansätze zur Diffusion: autofreies Wohnen in selbstorganisierten Projekten

1. Der Ausgangspunkt: Aufbruchstimmung nach dem Start des Hollerland-Projektes

Dass die Idee des autofreien Wohnens in der Luft lag, wurde auch daran deutlich, dass die Bekanntgabe des geplanten Hollerland-Projektes im Sommer 1992 nicht nur ein publizistisches Echo fand,³³ sondern schon bald in einer Reihe von Städten Initiativen nach sich zog, die in eine ganz ähnliche Richtung zielten. Es schien, als habe man förmlich auf die Bremer Initialzündung gewartet, um nun auch selber aktiv zu werden. Noch im selben Jahr wurde in Hamburg der Verein „Autofreies Wohnen e.V.“ gegründet, dessen Protagonisten die Entwicklung in Bremen genau verfolgten (etwa durch den Besuch der dortigen Bewohnerversammlungen) und für die eigene Initiative fruchtbar zu machen versuchten. Örtliche Verbände der *Grünen* wurden zu einer wichtigen Triebkraft der Diffusion und waren in der Frühphase wesentlich daran beteiligt, die Idee des autofreien Wohnens auf die kommunalpolitische Agenda zu setzen: Dies gilt etwa für Kassel, wo die Grünen 1992 den Antrag stellten, dass die Stadt eine Fläche für ein autofreies Quartier ausweisen sollte; 1994 kam es dann zu dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, dass im Rahmen der Wiederaufbaumaßnahme des Stadtteils „Unterneustadt“ bei Bedarf ein autofreies Quartier entstehen soll. Ähnliches gilt für Wien, wo die Grünen im Dezember 1992 im Gemeinderat den Antrag stellten, in den Stadterweiterungsgebieten autofreie Siedlungen nach dem Bremer Vorbild zu konzipieren und wo es „nach monatelanger Überzeugungsarbeit“ gelungen sei, die Ressorts für Wohnbau und Planung für die Idee eines Pilotprojektes zu gewinnen³⁴. Auch in München waren die

33 Z.B. in einem Artikel des Nachrichtenmagazins DER SPIEGEL („Grüner wohnen. Das erste autofreie Wohnviertel Deutschlands soll in Bremen entstehen“), in welchem über das geplante Hollerland-Projekt berichtet wurde; vgl. DER SPIEGEL 36/1992, S. 84.

34 Vgl. hierzu die Website der Wiener Grünen über die „Autofreie Mustersiedlung“: <http://www.wien.gruene.at/themen/verkehr/autofreieswohnen/autofreihistory.htm>

Grünen maßgeblich an der Geburt eines Konzeptes autofreien Wohnens beteiligt: Entsprechende Diskussionen habe es hier „in Fachkreisen“ seit 1994 gegeben, woraufhin „die Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen und verschiedene Vereine“ die Initiative ergriffen hätten, was schließlich in einem Stadtratsbeschluss von 1995 mündete, im Neubaugebiet „Messestadt Riem“ 200 Wohneinheiten für „Wohnen ohne eigenes Auto“ vorzusehen.³⁵ Krämer-Badoni selbst scheint an der Verbreitung des von ihm aus der Taufe gehobenen autofreien Wohnkonzeptes aktiv beteiligt gewesen zu sein: So wissen wir, dass er mindestens zweimal nach Hannover gereist ist, um einer dort 1995/96 gegründeten Initiative seine Erfahrungen aus dem Bremer Projekt weiterzugeben. Seit 1994 werden die Planungs- und Bauvorhaben im Bereich des autofreien (und autoreduzierten Wohnens) von dem in Dortmund ansässigen „Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen“ (ILS) dokumentiert und wissenschaftlich aufgearbeitet, vor allem in dem ca. zweimal im Jahr erscheinenden Rundbrief „Autoarme Stadtquartiere“.³⁶ Aus den Übersichten des ILS zum Entwicklungsstand autofreier Projekte in Deutschland geht hervor, dass bereits wenige Jahre nach der Bremer Initialzündung mehr als 25 solcher Vorhaben in der Planung oder auch schon im Bau waren, wobei allerdings nur eines dieser Projekte (Bremen-Grünenstraße, siehe unten) noch vor dem endgültigen Aus des Hollerland-Projektes fertiggestellt und bezogen wurde (Dittrich/Klewe 1997, Abb. 1, S. 12). Zahlreiche Planungsaktivitäten entwickelten sich insbesondere in Nordrhein-Westfalen, wo eine 1994 vom ILS durchgeführte Erhebung in 30 Großstädten des Landes zu dem Ergebnis kam, dass in immerhin sieben dieser Städte Wohngebiete in der Planung waren, die weitgehend autofrei sein sollten, d.h. auf die Anforderungen von Haushalten ohne eigenes Auto zugeschnitten und nur ein Minimum an Stellplätzen erhalten sollten (Dittrich/Kemming 1994, 6).

Auch wenn das Beispiel Bremen-Hollerland eine regelrechte Aufbruchstimmung ausgelöst hatte, so garantierte dies noch keineswegs den schnellen Erfolg der jetzt geplanten Vorhaben. Im Gegenteil: Etliche der in der ersten

35 Vgl. „Modell Riem. Dokumentation eines gemeinsamen Planungs- und Bauprozesses“, hrsg. v. „Wohnen ohne Auto“, München 1999.

36 Die erste Nummer des Rundbriefs erschien im Dezember 1994, die bisher letzte (Nr. 13) im Dezember 2000.

Hälfte der 90er Jahre ins Auge gefassten Projekte befinden sich noch heute (2001) im Planungsstadium; einige andere Initiativen sind im Sande verlaufen bzw. haben irgendwann aufgeben müssen.³⁷ Auch in der Nachfolge des gescheiterten Hollerland-Projektes scheint es ein schwieriges Unterfangen zu sein, autofreie Wohnvorhaben erfolgreich zu realisieren. Auf die Gründe werden wir noch eingehen, wobei die Analyse der wenigen bisher fertiggestellten und bezogenen Projekte hierüber einigen Aufschluss geben wird.

2. Sozialökologische „Innovation von unten“

Die vielleicht fruchtbarste Folge der vom Hollerland-Projekt ausgehenden Initialzündung war die Gründung einiger selbstorganisierter Gruppen, die, bestärkt durch die Bremer Vorreiter, autofreies Wohnen verwirklichen wollten. Sie gehören aus heutiger Sicht zu den bisher erfolgreichsten Akteuren in diesem Bereich. Wenn man von dem bereits Ende 1996 fertiggestellten Münchner Projekt Kolumbusplatz absieht, das eher als „autoreduziert“ denn als „autofrei“ bezeichnet werden muss, da hier auf zwei Haushalte immerhin noch ein Stellplatz kommt,³⁸ und wenn man von einem inzwischen erfolgreich realisierten Bauträgerprojekt in Kassel absieht³⁹, dann sind es in der Tat mehrere *selbstorganisierte Projekte*, die die erste erfolgreiche ‘Diffusionswelle’ im Bereich des autofreien Wohnens in Deutschland

37 Auch das oben erwähnte Projekt „Autofreie Siedlung“ in Hannover muss zu den gescheiterten Projekten gezählt werden, da nach erheblichen Zeitverzögerungen im Planungsverfahren sowie nach dem Bekanntwerden von unerwartet hohen Baupreisen fast alle der ursprünglichen Bauherren absprangen. Geplant war eine Siedlung mit 90 Reihenhäusern, davon zwei Drittel Eigentum und ein Drittel zur Miete, wobei sich Eigentümer und Mieter vertraglich verpflichten sollten, kein Auto zu besitzen.

38 Das Münchner Projekt Kolumbusplatz wurde von einem Privatinvestor realisiert, d.h. von der „Gemeinnützigen Wohnungsfürsorge AG München“ (GEWOFAG). Der Neubau umfasst 75 Mietwohnungen für städtische Bedienstete und Angestellte eines städtischen Krankenhauses, wobei 40 Wohnungen autofrei vermietet werden. Deren Bewohner müssen im Mietvertrag erklären, kein Auto zu besitzen oder dauerhaft zu nutzen. Der Stellplatzschlüssel für die Gesamtwohnanlage beträgt 0,5; vgl. Steckbriefe „Autofreie Stadtquartiere“, hrsg. v. ILS, November 1999.

39 Vgl. hierzu den Abschnitt IV.1. dieses Berichtsteils.

verkörpern.⁴⁰ Gemeint sind das Projekt *Bremen-Grünenstraße*, das bereits im Herbst 1995 bezogen wurde, das Projekt *Hamburg-Saarlandstraße*, dessen erster Bauabschnitt im Frühjahr 2000 bezugsfertig war, sowie zwei Projekte in *München-Riem*, deren Bewohner im Spätsommer 1999 bzw. Anfang 2001 eingezogen sind.

Mit diesen Projekten rückte ein Aspekt sozialökologischer Innovation ins Zentrum, der beim ersten konzeptionellen Entwurf einer autofreien Wohnsiedlung im 'Urprojekt' Hollerland noch nicht im Mittelpunkt gestanden hatte. Zur Konzeption der selbstorganisierten Nachfolgeprojekte gehörte es, die autofreie Wohnweise *in eigener Regie*, d.h. unabhängig von einem Bauträger oder Investor zu verwirklichen, womit die Trennung zwischen dem innovativen Subjekt (d.h. dem Planer und Realisator einer autofreien Wohnanlage) und den Adressaten dieser Innovation (d.h. den Bewohnern) aufgehoben wurde. Autofreies Wohnen, das bisher nur als Idee und als planerisches Konzept existierte, aber noch nicht den Beweis seiner Praxistauglichkeit erbracht hatte, wurde mit dem Auftreten der selbstorganisierten Gruppen zu einer sozialen „Innovation von unten“, die, so Zapf (1989), „auf den Alltagsexperimenten und den Praktiken (pratiques) der Subkulturen und sozialen Bewegungen“ beruhten (ebenda, 182). Folgt man Zimmermann et al. (1998), so bilden solche selbstorganisierten Gruppen (ihr Beispiel sind Selbsthilfegruppen) ein „innovationsförderliches kreatives Milieu“, in welchem relativ große Freiräume für innovative Lösungen „jenseits des Marktes“ existierten (ebenda, 123).

Selbstorganisiertes autofreies Wohnen erwies sich als ein sozialökologisches Experiment, deren Protagonisten auf keine fertigen und in der Realität erprobten Konzepte und Umsetzungsregeln zurückgreifen konnten. Was „autofreies Wohnen“ in der Praxis heißt, sollte sich erst in einem langwierigen sozialen Prozess herauskristalisieren, der durchlaufen werden musste, um etliche gruppeninterne wie extern generierte Probleme zu lösen, denen man sich auf dem einmal eingeschlagenen Weg konfrontiert sah. Worum ging es dabei im einzelnen? Erstens mussten die Projektgründer in der Lage sein, genügend geeignete Interessenten ausfindig zu machen und 'anzuworben', damit sich eine ausreichend große und handlungsfähige Projektgruppe

40 Außerhalb der deutschen Grenzen sind es ein autoreduziertes Projekt in Amsterdam sowie ein autofreies Wohnprojekt in Wien, die der frühen Diffusionsphase zuzurechnen sind. Wir werden im Abschnitt V. 2. dieses Berichtsteils auf diese beiden Projekte zurückkommen.

konstituieren konnte. Zweitens musste „Autofreiheit“ nicht nur gegen externe Akteure (in der Lokalpolitik, in den Behörden) durchgesetzt und mittels formaler Regelungen abgesichert, sondern überdies in einen von allen Projektmitgliedern akzeptierten *modus vivendi* im Alltag umgesetzt werden. Drittens musste ein differenziertes und zum Teil divergierendes Gefüge unterschiedlicher Wohnmotive von den (künftigen) Bewohnerinnen und Bewohnern austariert und in Form lebbarer Kompromisse miteinander in Einklang gebracht werden. Viertens schließlich mussten die Tücken der Selbstorganisation gemeistert werden, etwa das Problem, basisdemokratische Ideale und Verfahrensregeln mit den existierenden Gruppen- und Partikularinteressen zu vereinbaren. Bevor wir uns in den nächsten Abschnitten den selbstorganisierten Wohnprojekten sowie ihrer besonderen Rolle als problemlösende Innovatoren zuwenden, sollen die Projekte in ihrer jeweiligen Besonderheit kurz vorgestellt werden.

3. Porträts der selbstorganisierten Projekte

3.1. *Bremen-Grünenstraße*⁴¹

Die Vorgeschichte dieses genossenschaftlichen Wohnprojektes, dessen Bewohner im November 1995 eingezogen sind, geht auf die späten 80er Jahre zurück. 1988 wurde von Angehörigen der ökologisch-alternativen/links-alternativen Szene Bremens die Initiative „anders wohnen“ gegründet, die nach dem Vorbild zahlreicher damals bereits existierender Wohnexperimente in der Bundesrepublik (sowie in den Niederlanden und in Dänemark) ein selbstverwaltetes Wohnprojekt verwirklichen wollte. Das primäre Ziel der Gruppe war es, selbstbestimmt und „vermieterfrei“ wohnen zu können, doch kristallisierte sich schon in der Anfangsphase die weitere Zielvorstellung heraus, ökologisches Wohnen und möglichst auch autofreies Wohnen mit dem eigenen Projekt zu verwirklichen. Bei dieser Zielformulierung mag die

41 Der folgende Abschnitt stützt sich auf folgende Quellen: auf zwei Informationsbroschüren, die von der Genossenschaft „anders wohnen“ 1994 und 1998 herausgegeben wurden; auf ein im Rahmen der vorliegenden Untersuchung geführtes Interview mit einem der Mitbegründer der Genossenschaft „anders wohnen“ sowie auf die vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) herausgegebenen „Steckbriefe ‘Autofreie Stadtquartiere‘“.

personelle Zusammensetzung der Gründergruppe eine wichtige Rolle gespielt haben, da viele von ihnen politisch den Grünen nahestanden, kein eigenes Auto besaßen und sich zum Teil offenbar als regelrechte „Autohasser“ zu erkennen gaben. Allerdings nahm die Initiative in den ersten Jahren kaum konkrete Gestalt an und schrumpfte nach der Gründungsveranstaltung zeitweise auf nur vier Personen zusammen. Sie blieb in der Öffentlichkeit zunächst weitgehend unbekannt und konnte deswegen auch nicht die Initialzündung auslösen, wie es dem Projekt Bremen-Hollerland in Sachen autofreies Wohnen einige Jahre später gelingen sollte. Ein entscheidender Schritt war es, dass die verbliebenen Initiatoren 1990 die Genossenschaft „anders wohnen“ gründeten und anschließend zahlreiche neue Interessenten - wiederum ganz überwiegend aus dem ökologischen und links-alternativen Milieu - für ihr Projekt gewinnen konnten. In der Genossenschaftssatzung wurden die streng basisdemokratischen Prinzipien sowie die Ziele des ökologischen und des autofreien Wohnens festgeschrieben. Von einer konkreten Umsetzung des Projektes war man aber auch jetzt noch weit entfernt. Dies änderte sich erst, als man 1992 von der Stadt Bremen den Zuschlag für das innenstadtnahe Grundstück in der Grünenstraße bekam und nun in die konkrete Projektplanung eintreten konnte. Wichtig war, dass man bei der Finanzierung des Bauvorhabens auf die Fördermöglichkeiten des sozialen Wohnungsbaus zurückgreifen konnte: Die Mitglieder der Genossenschaft verfügten als Angehörige der Alternativszene bzw. des studentischen Milieus über eher unterdurchschnittliche Einkommen. Der geforderte Eigenkapitalanteil lag bei ca. 15 %, was pro Person ca. 19.000 DM ausmachte, die bei Eintritt in die Genossenschaft eingezahlt werden mussten. Der Baubeginn war 1994; im Herbst 1995 war das Gebäude fertiggestellt und konnte bezogen werden. In die 23 Wohnungen zogen insgesamt ca. 40 Personen ein. Neben der Selbstverwaltung sind zahlreiche ökologische Techniken und Maßnahmen integraler Bestandteil des Wohnkonzeptes geworden, z.B. der Niedrigenergiestatus, eine Brauch- und eine Regenwasseranlage sowie die Verwendung ökologischer Baumaterialien. Um die Autofreiheit des Projektes zu sichern, orientierte man sich an den Regelungen, die von den zuständigen Bremer Behörden bereits für das zu diesem Zeitpunkt noch nicht aufgegebene Hollerland-Vorhaben entwickelt worden waren: Die Bewohner bzw. Mitglieder der Genossenschaft mussten sich auf Grundlage der abgeschlossenen Mietverträge verpflichten, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nut-

zen. Ausnahmen erlaubt lediglich eine Härtefallklausel, etwa im Fall von Gehbehinderungen oder aus zwingenden beruflichen Gründen. Im Rahmen der Baugenehmigung wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze auf fünf begrenzt, was auf eine Stellplatzquote von ca. 0,2 hinausläuft.⁴² Der Genossenschaft wurde der Bau dieser Stellplätze erlassen, solange unter den Bewohnern kein über die genannte Quote hinausgehender Stellplatzbedarf entstehen sollte.

Kommentar [S1]:

3.2. *Hamburg-Saarlandstraße*⁴³

Anders als beim Bremer Projekt in der Grünenstraße erfolgte die Gründung des Hamburger Projektes in unmittelbarer Folge der Initialzündung, die das Hollerland-Vorhaben 1992 auslöste (siehe oben). Und anders als bei den Gründern von „anders wohnen“ in Bremen konzentrierten sich Gründungs-idee und Zielperspektive der Hamburger Initiatoren ausschließlich auf die Realisierung autofreien Wohnens. Zu diesem Zweck wurde 1992 von einigen am autofreien Wohnen Interessierten, von „Robin Wood“ und von der Hamburger Car-Sharing-Organisation „Stattauto“ ein Verein ins Leben gerufen, der sich zunächst provokant „Neandertal e.V.“ nannte, später in „Autofreies Wohnen e.V.“ umgetauft und von der GAL-Hamburg (Grün-Alternative Liste) politisch unterstützt wurde. Der Verein sah seine Hauptaufgaben zunächst darin, zum einen politische Lobbyarbeit für die Idee eines autofreien Wohnprojektes in Hamburg zu betreiben, zum anderen gezielt Interessenten für ein solches Wohnvorhaben ausfindig zu machen. Man war in beiden Fällen erfolgreich: Die neu gebildete Regierungskoalition zwischen SPD und Stattpartei nahm die Verwirklichung eines autofreien Projektes in die Koalitionsvereinbarung auf; dem Verein gelang es, innerhalb eines Jahres ca. 1.000 Interessenten zu „sammeln“, die in Hamburg ohne Auto leben wollten.

42 Üblicherweise wird, gestützt auf die entsprechende Landesbauordnung bzw. auf die sich darauf beziehenden Verwaltungsvorschriften, ein Bedarf von einem Stellplatz pro Wohneinheit zugrunde gelegt. Dies gilt nicht nur für das Land Bremen, sondern „nahezu im gesamten Bundesgebiet“ (vgl. Noltenius 1997, 69).

43 Der folgende Abschnitt stützt sich auf folgende Quellen: Informationsmaterialien von „Autofreies Wohnen e.V.“, z.B. Info-Briefe, website usw.; die Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern des Projektes; Veröffentlichungen zweier Protagonisten des Projektes, vgl. Wagner 1997 und Sohn 1997; Steckbriefe „Autofreie Stadtquartiere“ des ILS.

Zwar war zu diesem Zeitpunkt noch kein konkreter Standort bekannt, doch stellte die Stadt Hamburg bald darauf mehrere potentielle Grundstücke für ein autofreies Wohnprojekt in Aussicht. Den Ausschlag gab eine 1994 durchgeführte Befragung unter den interessierten Haushalten, die sich mehrheitlich für eine alte, im Besitz der Stadt befindliche Industriefläche in Hamburg-Barmbek entschieden, etwa vier Kilometer vom Hamburger Stadtzentrum entfernt und mit guter Nahinfrastruktur ausgestattet. Die Fläche umfasst 3,5 Hektar, ist östlich und südlich durch einen Kanal und westlich von der Saarlandstraße begrenzt. Zu dieser vielbefahrenen Straße hin sollten die späteren Wohngebäude durch einen mehrgeschossigen Gewerbeblock abgeschirmt werden.⁴⁴ Nachdem die Grundstücksfrage geklärt war, hat der Verein in Verhandlungen mit der Stadt durchsetzen können, dass zwei aus ihm hervorgegangene Wohngruppen knapp 50 Wohnungen in Eigenregie und selbstorganisiert, d.h. ohne zwischengeschalteten Bauträger, erstellen konnten. Dieser Weg schien den Projektinitiatoren auch deswegen geboten, weil Bremen-Hollerland nicht zuletzt an Interessendivergenzen und Kommunikationsproblemen zwischen dem Bauträger und den Wohnungsinteressenten gescheitert war (siehe oben). Bei den Wohngruppen im Projekt Saarlandstraße handelte es sich erstens um die Genossenschaft „Wohnwarft“, die 31 Wohnungen im geförderten Wohnungsbau errichtet hat, wobei die zukünftigen Bewohner 12 %-15 % Eigenkapital aufbringen mussten. Als zweite Wohngruppe wurde die Eigentümergeinschaft „Barmbeker Stich“ gegründet, die 18 Wohnungen gebaut hat, davon etwa die Hälfte als gefördertes Eigentum. Jeder der Eigentümer musste mindestens 20 % Eigenkapital aufbringen. Nach einer längeren Planungsphase erfolgte Ende 1998 der erste Spatenstich; im Mai 2000 waren die Gebäude fertig gestellt und konnten bezogen werden.⁴⁵ Es handelt sich um ein mehrstöckiges

44 Der allerdings bis heute noch nicht gebaut worden ist.

45 Eine weitere am ersten Bauabschnitt beteiligte Gruppe ist die „Leben mit Behinderung GmbH“, die 14 Wohnungen für betreutes Wohnen behinderter Menschen errichtet hat. Außerdem gehören zum ersten Bauabschnitt 48 autofreie Mietwohnungen im sozialen Wohnungsbau, die die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG in einem eigenen Gebäude errichtet hat und die Anfang 2001 fertiggestellt wurden. In die vorliegende Untersuchung wurden nur die Bewohnerinnen und Bewohner der Genossenschaft „Wohnwarft“ und der Eigentümergeinschaft „Barmbeker Stich“ einbezogen, insofern die beiden Gruppen das eigentliche selbstorganisierte Projekt innerhalb des Gesamtvorhabens bilden. Ab 2004 ist ein zweiter Bauabschnitt mit ca. 100 weiteren Wohnungen geplant.

Gebäude in L-Form, in welchem die 31 Genossenschaftswohnungen und ein Teil der Eigentumswohnungen untergebracht sind sowie um ein mehrstöckiges Punktgebäude mit Eigentumswohnungen. Bau- und wohnökologische Kriterien standen wie gesagt nicht im Vordergrund; allerdings haben die Gebäude den Niedrigenergiestandard und werden über ein Blockheizkraftwerk beheizt. Bei der Gebäudekonzeption spielten Gemeinschaftsaspekte eine gewisse Rolle, insofern eine gemeinsam nutzbare Dachterrasse, ein 80 qm großer Gemeinschaftsraum sowie ein gemeinsamer Werkstattkeller gebaut wurden. Das Projektziel des autofreien Wohnens wurde über vertragliche und verwaltungsrechtliche Regelungen verwirklicht, bei denen das Vorbild Hollerland Pate stand und die, was das Grundprinzip angeht, in ähnlicher Form auch im Bremer Projekt Grünenstraße zur Anwendung kamen: Die Genossenschaftler bzw. Eigentümer mussten sich im Rahmen von Miet- bzw. Kaufverträgen verpflichten, auf den Besitz oder die dauerhafte Nutzung eines Autos zu verzichten. Eine Härtefallklausel sieht vor, dass z.B. bei Krankheit, bei Behinderung oder bei zwingendem Wechsel des Arbeitsplatzes im Einzelfall entschieden werden muss, ob der Verzicht auf die Nutzung eines privaten Kfz. zumutbar ist. Auf Grundlage dieser einzelvertraglichen Absicherung wurde mit der Stadt eine Stellplatzquote von 0,15 vereinbart, was konkret bedeutete, dass die Genossenschaft fünf und die Eigentümergemeinschaft drei Stellplätze vorhalten muss (für etwaige Härtefälle, für Besucher o.ä.).

3.3. *München-Riem*⁴⁶

Auch in München hatte das Bremer Hollerland-Projekt Vorbildfunktion und stand Pate bei dem Stadtratsbeschluss von 1995, in dem für insgesamt 7.000 Wohnungen geplanten Neubaugebiet Riem - am östlichen Stadtrand gelegen

⁴⁶ Der Abschnitt stützt sich auf folgende Quellen: Informationsmaterialien und websites der Münchener Initiative „Wohnen ohne Auto“, insbesondere der 1999 von der Initiative herausgegebene Text „Modell Riem - WEG Autofrei Wohnen. Dokumentation eines gemeinsamen Planungs- und Bauprozesses“; Informationsmaterialien und websites der WOGENO; Interviews mit zwei Vertreterinnen von „Wohnen ohne Auto“, mit einer Bewohnerfamilie der ersten Eigentümergemeinschaft, mit zwei Mitgliedern der zweiten Baugemeinschaft und mit einer Vertreterin der WOGENO; Steckbriefe „autofreie Stadtquartiere“ des ILS.

und ca. 7 km vom Zentrum entfernt - 200 autofreie Wohneinheiten zu errichten. In etwa zeitgleich mit diesem Beschluss wurde in München von mehreren sozial-, umwelt- und verkehrspolitisch engagierten Vereinen eine unabhängige Initiative „Wohnen ohne Auto“ gegründet, die Interessenten für autofreies Wohnen suchte. Aus der bald 500 Adressen umfassenden Interessentenliste bildete sich ein ernsthafter Interessentenkreis heraus, der auf zahlreichen Informationsveranstaltungen und Treffen, z.B. unter dem Dach der Volkshochschule München, an das Wohnen ohne eigenes Auto im Rahmen von Eigentums- und Genossenschaftsmodellen herangeführt würde. Mitte 1996 trennten sich die Wege der zukünftigen Eigentümergemeinschaft und der an einem Genossenschaftsmodell Interessierten. Erstere gingen daran, ihr Bauvorhaben in Eigenregie, d.h. wie beim Projekt Hamburg-Saarlandstraße ohne zwischengeschalteten Bauträger zu verwirklichen; letztere verfolgten ihr Ziel des Wohnens ohne eigenes Auto im organisatorischen Rahmen der kleinen Münchner Genossenschaft WOGENO. Für das von der Stadt im Neugebiet Riem zur Verfügung gestellte Grundstück kristallisierte sich schließlich eine 14 Haushalte umfassende Eigentümergemeinschaft heraus, die im Juli 1998 den Kaufvertrag mit der Stadt unterzeichnete. Einen Monat später war Baubeginn; ab August 1999 konnten die Wohnungen bezogen werden. Gebaut wurden zum Teil frei finanzierte, zum Teil nach dem sog. Münchner Modell geförderte Eigentumswohnungen bzw. Reihenhäuser, die auf insgesamt drei Gebäude verteilt sind. Je nach Finanzierungsmodus und Größe der Wohnung/des Reihenhauses lagen die Gesamtkosten pro Bauherrn zwischen knapp 300.000 DM und gut 700.000 DM. Da sich die Eigentümergruppe zu zwei Dritteln aus Familien mit Kindern zusammensetzt (hinzu kommen einige Ehepaare sowie ein Single-Haushalt), überwiegen die größeren Wohnungen ab 90 qm. An ökologischen Maßnahmen wurden Gründächer und Niedrigenergiestandard verwirklicht. Die mit der Stadt vereinbarte Autofrei-Regelung sieht einen Stellplatzschlüssel von 0,21 vor, d.h. die Eigentümergemeinschaft muss - in einer der Tiefgaragen des neuen Stadtteils Riem - drei Stellplätze vorhalten. Auf einem dieser Stellplätze ist zum Zeitpunkt der Erhebung ein privates Car-Sharing-Auto untergebracht, das sich vier oder fünf Wohnparteien teilen; ein weiterer Stellplatz wird der Car-Sharing-Organisation „Stattauto“ zur Verfügung gestellt; der dritte Stellplatz kann von Besuchern genutzt werden. Einzelvertragliche Autoverzichtserklärungen incl. einer Härtefallklausel wie im Hamburger Projekt gibt es nicht.

Vielmehr musste jeder Eigentümer im Kaufvertrag einer Regelung zustimmen, die vorsieht, dass im Falle weiteren Stellplatzbedarfs die Eigentümergemeinschaft für die Kosten aufzukommen hat. Als Kontrollinstrument dient ein jährlicher Bericht über den tatsächlichen Fahrzeugbestand, zu dem die Eigentümergruppe gegenüber der Stadt verpflichtet ist.

In unmittelbarer Nachbarschaft der Eigentümergemeinschaft hat die WOGENO ein Grundstück für zwei Gebäude mit insgesamt 27 zum Teil geförderten, zum Teil frei finanzierten Genossenschaftswohnungen erworben, die Anfang 2001 fertiggestellt wurden. Es handelt sich hier um eine recht weitgehende Variante selbstverwalteten Bauens und Wohnens, bei der die WOGENO der stark am Gemeinschaftsgedanken orientierten Wohngruppe die Rechtsform der Genossenschaft bieten konnte sowie bei der Finanzierung des Vorhabens geholfen hat. Was die Autofrei-Regelungen betrifft, so wurde auch hier ein Stellplatzschlüssel von 0,21 vereinbart, wobei sich die Bewohner im Mietvertrag verpflichten mussten, auf ein eigenes Auto zu verzichten und lediglich gemeinschaftlich betriebene PKW zu nutzen. Ausnahmen werden in einer Härtefallklausel geregelt.

Im Frühjahr 1999 ist schließlich eine zweite Baugemeinschaft gegründet worden, die nach dem Vorbild der ersten autofreien Eigentümergemeinschaft in Eigenregie ca. 10 bis 12 Eigentumswohnungen errichten will. Zum Zeitpunkt unserer Erhebungen hatte sich aufgrund einer erheblichen Fluktuation der Interessenten noch keine kohärente und handlungsfähige Gruppe bilden können. Geplant ist aber, mit der Stadt München zu ähnlichen Regelungen in Sachen autofreies Wohnen zu kommen, wie sie bei der ersten Baugemeinschaft in Kraft getreten sind.

4. Grundprobleme bei der Verwirklichung selbstorganisierter autofreier Wohnprojekte: der dornige Weg zur praktischen Lösung

4.1. *Wie lässt sich die Nachfrage nach autofreiem Wohnen eruieren, mobilisieren und zu konkreten Wohnprojekten bündeln?*

Schon am Hollerland-Vorhaben sowie einigen anderen inzwischen gescheiterten Anläufen, autofreies Wohnen zu verwirklichen, wurde eines der Grundprobleme solcher Projekte in eklatanter Weise deutlich: Zwar gibt es insbesondere in den Großstädten einen relativ großen Anteil von Haushalten

ohne eigenes Auto (siehe oben), zwar lassen sich durch geeignete Informations- und Werbekampagnen zahlreiche Interessenten für die Idee einer autofreien Wohnmöglichkeit ausfindig machen, doch heisst dies alles noch lange nicht, dass aus diesen interessierten Haushalten eine ausreichend große und stabile Projektgruppe entsteht. Dass für diese Schwierigkeiten ein ganzes Bündel von Ursachen verantwortlich sein kann, konnte am Beispiel des Hollerland-Projektes gezeigt werden. Angesichts solcher gescheiterten Versuche ist es somit keinesfalls selbstverständlich, dass das „im Prinzip“ vorhandene Nachfragepotenzial nach autofreien Wohnmöglichkeiten im konkreten Fall auch tatsächlich genutzt wird.

Wir wollen nun umgekehrt auf die bisher realisierten selbstorganisierten Projekte blicken und fragen, auf welchem Weg sich hier aus dem anfänglichen Interessentenpool die eigentlichen Projektgruppen erfolgreich herauskristallisieren konnten. Wir werden uns dabei auf relevante Prozesse und Mechanismen der *sozialen Auswahl* konzentrieren, die, so unsere These, eine der notwendigen Voraussetzungen dafür sind, dass kohärente und handlungsfähige Bau- bzw. Wohngruppen entstehen.

Wie schon im Fall des Hollerlandprojektes konnten die Initiatoren der selbstorganisierten Projekte anfangs auf einen zum Teil beachtlichen Interessentenpool zurückgreifen, der nicht zuletzt das Ergebnis gezielter *Werbekampagnen* war, etwa in Form von Presseerklärungen, Informationsveranstaltungen oder Info-Tischen in der Innenstadt. Wobei die Projektinitiatoren bestrebt sein mussten, die Interessentenwerbung auf möglichst aussichtsreiche Zielgruppen hin auszurichten. So konzentrierte sich die Interessentenwerbung im Projekt Bremen-Grünenstraße weitgehend auf das Szenemilieu und seine Randbezirke, zumal alles andere auch aus heutiger Sicht wenig erfolgversprechend zu sein scheint: Als einige der Bewohnerinnen und Bewohner nach wenigen Jahren wieder auszogen und man dringend Nachrücker suchte, gab es auf die üblichen Vermietungsanzeigen in der Zeitung keinerlei Reaktion. Ein Mitbewohner berichtet: „Dann haben wir das so in Fahrradläden aufgehängt, in Bioläden, also gezielt und die Anzeige auch ein bisschen besser gestylt, und dann kamen die Leute“. Auch die Projekte in Hamburg und in München nutzten - neben Annoncen in der Lokalpresse - gezielt die Informations- und Werbemöglichkeiten, die sich im Bereich des grün-alternativen Spektrums boten, etwa über Mitgliederzeitschriften von Natur-

schutzverbänden sowie des VCD oder über die Informationswege, die die örtlichen Car-Sharing-Organisationen eröffneten.

Eine weitere wichtige Weichenstellung für die Gruppenzusammensetzung bildete die Entscheidung für den jeweiligen *Projektstandort*. Die zentrale Bedeutung der Standortfrage zeigte sich bereits am Beispiel des Hollerland-Projektes, wo die Stadtrandlage mit dafür verantwortlich gewesen war, dass die ursprüngliche Begeisterung der Interessenten so rapide abnahm (siehe oben). Auch in den selbstorganisierten Projekten war der 'Standortfaktor' mitentscheidend für die Konstituierung einer kohärenten Projektgruppe. Im späteren Projekt Grünenstraße gab es bereits in der Anfangsphase eine Abspaltung derer, die sich ökologisches Wohnen nur im Grünen, d.h. am Stadtrand vorstellen konnten, von denen, die einen Standort in der Innenstadt suchten. Eine halbwegs stabile Gruppe bildete sich aber auch hier erst dann, als das innenstadtnahe Grundstück in der Grünenstraße konkret in Aussicht stand und nun eine größere Zahl von Interessenten im Projekt „hängen blieb“ und sich auf Dauer in der Gruppe engagierte. Auch im Hamburger Projekt war die Entscheidung für den Standort Saarlandstraße eine erste wichtige Bündelung des potentiellen Bewohnerkreises. Dass man den Interessenten mehrere Standorte zur Wahl stellte, war im übrigen eine der Lehren, die man aus den damals schon sichtbar werdenden Schwierigkeiten des Hollerland-Projektes gezogen hatte. Die Mehrheitsentscheidung der Hamburger Interessenten für den relativ innenstadtnahen Standort in Barmbek bedeutete auf jeden Fall, dass alle diejenigen, die das Wohnen in ruhiger Stadtrandlage bevorzugten, nun aus dem engeren Kreis der Interessierten herausfielen. Im Münchener Eigenheimprojekt war die Situation eine andere: Hier stand schon zu einem frühen Zeitpunkt fest, dass es in München vorerst nur in dem peripher gelegenen Neubaugebiet Riem einen von der Stadt zur Verfügung gestellten Standort für autofreies Wohnen geben wird. Das schränkte den Kreis der Interessierten von vornherein stark ein, nämlich vor allem auf Familien mit jüngeren Kindern, die das Eigenheim im Grünen suchten - eine Bevölkerungsgruppe, in der das Potential an autofreien Haushalten besonders gering ist (Heine/Mautz 2000, 121). Gleichzeitig wurden alle diejenigen, die einen urbanen Lebensstil bevorzugten, vom Standort Riem abgeschreckt. Dies alles dürfte mit dazu beigetragen haben, dass der Kreis ernsthafter Interessenten für dieses Projekt von Anfang an relativ klein blieb und bereits in einer frühen Phase der Planungen klar war, dass das Projekt maximal gut 20

Haushalte umfassen könnte. Festzuhalten bleibt, dass der *Standort* autofreier Wohnprojekte - sei er von der Stadt vorgegeben oder von den Projektinteressenten gewählt worden - wie eine Art Filter wirkt, von dem das soziale Profil der zukünftigen Bewohner im erheblichen Maße mitbestimmt wird.

Zielgruppenspezifische Interessentenwerbung und die Charakteristika des jeweiligen Standortes mögen eine nicht unerhebliche Filterwirkung gehabt haben - sie verhinderten jedoch keineswegs, dass unter den Interessenten recht heterogene Vorstellungen darüber existierten, was unter autofreiem Wohnen zu verstehen sei. Was auch bedeutete, dass diese Vorstellungen sich erheblich von den Zielen unterscheiden konnten, die die Projektinitiatoren im Auge hatten. Nicht selten wurde autofreies Wohnen mit stellplatzfreiem Wohnen verwechselt: So habe es unter den Interessenten des Hamburger Projektes auch diejenigen gegeben, „die sich vorgestellt haben, das Auto stehe in der Tiefgarage und sie könnten jeden Tag dran“. Die Protagonisten des Münchener Eigenheimprojektes sind solchen „falschen Vorstellungen“ der Interessenten sogar „zuhauf“ begegnet: „Also ich würde mal sagen, so 50 % der Leute verstanden unter Wohnen ohne Auto, dass man eben selber ohne Auto wohnt und sein eigenes Auto eben 500 m entfernt auf einen Parkplatz stellt“.

Auch wenn die Ansichten zum autofreien Wohnen unter den Projektinteressenten somit zum Teil weit auseinandergingen, war die ursprüngliche Zielperspektive in allen drei selbstorganisierten Projekten nie gefährdet. Interessenten mit „falschen Vorstellungen“, die in München immerhin einen ganz erheblichen Anteil stellten, hatten im Grunde keine Chance, in die Projektgruppen der zukünftigen Bewohner hineinzukommen oder gar etwas an der prinzipiellen Zielperspektive einer „lupenreinen“ Form des autofreien Wohnens zu verändern. Was hier funktionierte, war die zielgerechte Auswahl der „ernsthaft“ am autofreien Wohnen Interessierten, um auf diese Weise den gemeinsamen „Wertekonsens“ als wichtigste Grundlage des angestrebten Projekterfolgs zu sichern. Dieser Grundkonsens war in der Kerngruppe der Initiatoren von Anfang an gegeben und bildete gewissermaßen die gemeinsame Geschäftsgrundlage. Die Auswahl weiterer Projektmitglieder war darauf ausgerichtet, die ‘soziokulturelle Passung’ der künftigen Bewohner zu gewährleisten, oder wie es einer der heutigen Bewohner des Hamburger Projektes Saarlandstraße ausdrückt: „Das war damals auch Maßgabe, Leute (auszuwählen), die durch ihren Lebenswandel beweisen, dass sie

auch ohne Auto leben oder es aushalten“. Dieser Auswahlprozess wurde dadurch begünstigt, dass durch die bereits bestehende Kerngruppe und ihre klar definierte Außendarstellung als autofreie und selbstorganisierte Wohngruppe zahlreiche ‘passende’ Leute angezogen wurden, die mit dem Grundkonsens der Projektinitiatoren weitgehend konform gingen. Hinzu kam, dass mit zunehmender Konturierung und Kohäsion der Gruppe immer mehr Leute mit „falschen Vorstellungen“ abgeschreckt wurden und im Kreis der ernsthaften Interessenten gar nicht mehr in Erscheinung traten: Zwar hätten sich auch noch in dem Projektstadium, „wo das Grundstück schon konkret da war, (...) Leute eingefunden haben, um günstig eine Wohnung zu bekommen. (...) Die sind dann aber natürlich wieder gegangen, weil die schnell gemerkt haben, dass wir das ernst meinen“ (Bewohner des Projektes Saarlandstraße). Im Zuge eines gruppeninternen Diskussions- und Klärungsprozesses sei der autofreie Charakter des Wohnvorhabens von der großen Mehrheit ausdrücklich bestätigt worden. In dem Münchener Genossenschaftsprojekt der WOGENO schließlich vollzog sich die Auswahl ‘passender’ Bewohner nicht allein über die gruppeninterne Selbststeuerung, sondern wurde ergänzt durch die externe Steuerung einer Projektbetreuerin der Genossenschaft, die versucht hat, Interessenten mit eigenem Auto bzw. mit einem Dienstfahrzeug möglichst von der Wohngruppe fernzuhalten: „Wenn jetzt Bewerbungen kamen mit Leuten, die sagten, sie hätten ein Dienstauto, dann habe ich erst mal gesagt: Ist nicht!“

Dass sich im Zuge der beschriebenen Auswahlprozesse ein gemeinsamer Grundkonsens in der Frage des autofreien Wohnens herauskristallisierte, war vielleicht das wichtigste konstitutive Element bei der Projektentstehung. Hinzu kamen einige weitere Auswahlmechanismen, die zur Kohärenz und Handlungsfähigkeit der Projektgruppen beitrugen. Eine wichtige Weichenstellung ergab sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten, die jeder ernsthafte Interessent ab einem bestimmten Zeitpunkt eingehen musste. Dies betraf auch die Interessenten der Genossenschaftsprojekte, die einen gewissen Eigenkapitalanteil aufzubringen hatten. Dieser betrug im Projekt Grünstraße z.B. 19.000 DM pro Nase (siehe oben); bei den Interessenten für eine 100-qm-Genossenschaftswohnung im Projekt Saarlandstraße lag der Betrag schon bei 50.000 DM. Auch wenn diese Summen normalerweise nicht auf einen Schlag eingezahlt werden mussten, so war die Bereitschaft, die erste fällige Rate beizusteuern, der Prüfstein dafür, wie ernsthaft es dem Betref-

fenden mit dem Einzug ins Projekt wirklich war und inwieweit seine finanzielle Situation ihm diese Teilnahme überhaupt erlaubte. Ein Beteiligter aus dem Projekt Saarlandstraße berichtet, dass die Fluktuation unter den Interessenten schon nach dem Einzahlen eines ersten kleinen Anteils von 500 DM bzw. 1.000 DM, mit dem vor allem Unkosten in der Planungsphase beglichen werden sollten, deutlich zurückgegangen sei: „Das war der Zeitpunkt, da hat sich das natürlich jeder überlegt: Zahle ich jetzt Geld ein und bin dabei oder nicht. Und natürlich gab es nach diesem Zeitpunkt noch einzelne, die wollten ihr Geld dann wieder zurück. Aber das war einfach so ein Punkt: Entweder die Leute haben eingezahlt oder nicht“. Bei den Interessenten für Wohneigentum waren die finanziellen Hürden noch einmal deutlich höher, so dass hier noch stärker galt: „Und am Geld hat es sich dann am Ende sortiert“. In der autofreien Wohneigentümergeinschaft München-Riem sind in der Phase vor der Unterzeichnung der Kaufverträge insgesamt acht der ursprünglich 22 Mitglieder aus finanziellen Gründen wieder ausgestiegen. Die Eigentümergemeinschaft „Barmbeker Stich“ (Projekt Hamburg-Saarlandstraße) hat sich durch eine „Bonitätsprüfung“ aller ernsthaften Interessenten abzusichern versucht, „... dass man gucken konnte: Kann der sich die Wohnung denn auch leisten. Da sind dann auch noch einige (zur Genossenschaft) gewechselt, im letzten Moment, die dann gemerkt haben, die schaffen das nicht mit dem Eigentum“.

Hinzu kam schließlich ein weiteres wichtiges Auswahlkriterium, das mit der spezifischen Organisationsform dieser Projekte zusammenhing: So ist es nicht jedermanns - und jederfraus - Sache, sich einem *selbstorganisierten* Projekt anzuschließen und sich auf dessen Anforderungen an praktischem Engagement, kooperativer Mitarbeit und gemeinschaftsorientiertem Handeln einzulassen. Dies verlangt einen „ziemlich langen Atem“ und ist mit mancher Mühe und Unbequemlichkeit verbunden. Vor diesen Anforderungen seien nicht wenige Interessenten zurückgeschreckt, insofern ihnen vorher nicht klar gewesen sei, „was ein Wohnprojekt eigentlich bedeutet, dass man da erst mal ein paar Jahre daran arbeiten muss, bis man dann einziehen kann“.

Auswahlprozesse im Sinne der ‘sozialen Passung’ von Bewohnern können sich im übrigen auch über die Planungs- und Bauphase hinaus fortsetzen: Nach den ersten drei Wohnjahren ohne nennenswerte Fluktuation sind in den folgenden Jahren zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner des Bremer Pro-

jekttes Grünenstraße ausgezogen, zum Teil, weil sich Lebenssituationen geändert haben (Kinder; berufliche Veränderungen), zum Teil, weil es zu erheblichen Differenzen über das Projektselbstverständnis gekommen war.⁴⁷ Ob eine neue Bewerberin / ein neuer Bewerber in die Genossenschaft aufgenommen werde, hänge, so ein Mitbewohner, nicht nur von der persönlichen Autofreiheit sowie von der finanziellen Möglichkeit, Genossenschaftsmitglied zu werden, sondern „letztlich von der Sympathie ab“, d.h. davon, ob die Mehrheit den Eindruck habe, dass sie mit dem oder der Betreffenden künftig „klar kommen“ würde. Das Ergebnis dieser jüngsten Umstrukturierung - und Homogenisierung - der Bewohnerschaft sei, „dass die Leute, die jetzt hier reinkommen, irgendwie so ein bisschen normaler sind“.

So erweist sich die Konstituierung der jeweiligen Projektgruppe als ein hoch selektiver Prozess, bei dem sich ein jeweiliges Gruppenprofil herauskristallisiert, das nicht nur, wie es einer unserer Interviewpartner ausdrückt, von einem „gewissen Wertekonsens“ geprägt sei, den man in „normalen Wohneigentümergeinschaften“ nicht antreffe, sondern das sich auch unter dem Gesichtspunkt der sozialen Zusammensetzung, des Haushaltseinkommens sowie der mitgebrachten Fähigkeiten, Kompetenzen und Neigungen als recht homogen erweist.⁴⁸ Dies scheint eine der wichtigen Voraussetzungen dafür zu sein, dass die Projektgruppen in eigener Regie erfolgreich städtebauliches Neuland betreten und die besonderen Beschwerden und Belas-

47 Aus einem anfangs „diffus ökologisch-alternativen“ Selbstverständnis der Bewohner habe sich, so einer der Beteiligten, „so eine ideologische Auftrennung“ herauskristallisiert: „Also einige, die sich irgendwie ein politisches Projekt vorstellen, also alternativ-politisch oder links-politisch, und einige, die zunächst mal nur zusammen wohnen wollen“.

48 Wie bereits gezeigt, stoßen wir in den Projekten Bremen-Grünenstraße und München-Riem auf besonders homogene Bewohnerstrukturen: Hier die Angehörigen des urbanen grün-alternativen Milieus zwischen 30 und 40 Jahren und mit unterdurchschnittlichem Einkommen, dort die jüngeren Mittelschichtfamilien mit zwei bis drei Kindern und eher überdurchschnittlichem Einkommen. Die Bewohnerstruktur des Hamburger Projektes Saarlandstraße ist etwas differenzierter, zumal sich hier eine Genossenschafts- und eine Eigentümergruppe zu einem Projekt zusammengetan haben. Aber auch hier fällt ein recht hoher Anteil jüngerer Familien auf, hinzu kommen aber auch zahlreiche Paare und Singles, darunter einige Rentnerhaushalte. Bei den Berufen stellen die Beschäftigten in Behörden und im Sozialwesen offenbar einen überdurchschnittlich hohen Anteil.

tungen einer überdurchschnittlich langen sowie anforderungsreichen Planungs- und Bauzeit bewältigen konnten.⁴⁹

Abschließend wollen wir uns kurz der Frage zuwenden, inwieweit sich - nicht zuletzt aufgrund der beschriebenen sozialen Auswahlprozesse - in den hier interessierenden Projekten lediglich diejenigen zusammengefunden haben, die auch vorher schon ohne eigenes Auto lebten und nun die Vorteile eines gemeinsamen autofreien Wohnvorhabens genießen möchten, oder ob solche Projekte auch für 'Umsteiger', d.h. für bisherige Autobesitzer grundsätzlich offen sind. Erst wenn letzteres der Fall wäre, würden solche Projekte nicht nur einen wohnqualitativen Gewinn für autofreie Haushalte bieten können, sondern überdies zu einer - wenn vielleicht zunächst quantitativ wenig ins Gewicht fallenden - Reduzierung des Fahrzeugbestandes beitragen. Die Antwort lautet, dass den autofreien Bau- bzw. Wohngruppen zwar durchaus Umsteiger angehören, die ihr Auto erst kurz vor dem Umzug, u.U. auch erst in der Phase nach dem Umzug abgeschafft haben, aber dass diese Gruppe in allen Projekten in der deutlichen Minderheit ist. Wir haben nicht aus allen Projekten präzise quantitative Angaben zu den Umsteigern, doch scheint deren Anteil jeweils zwischen 20 % und 25 % aller Projektteilnehmer auszumachen.⁵⁰

49 Dass selbstorganisierte Wohnprojekte das Ergebnis sozialer Auswahlprozesse sind, ist keine Spezialität *autofreier* Projekte, sondern trifft beispielsweise auch auf *ökologische* Wohnprojekte zu: Neben der Verpflichtung auf einen gemeinsamen wohnökologischen Grundkonsens sind es hier ebenfalls die finanziellen Anforderungen, darüber hinaus Lebenslage und Bedürfnisstruktur sowie eine gewisse gestalterisch-praktische Kompetenz, über die sich die Gruppenzugehörigkeit entscheidet; vgl. Gestring et. al. 1997, 159.

50 Präzise Angaben haben wir erstens von der Bauherrengemeinschaft München-Riem, wo drei von 14 Haushalten beim Einzug noch ein Auto hatten und es anschließend abgeschafft haben, zweitens von der Eigentümergemeinschaft des Projektes Saarlandstraße, wo vier von 18 Haushalten vor dem Einzug ein Auto hatten, drittens vom Münchener WOGENO-Projekt, wo vier der 20 zum Zeitpunkt unserer Erhebungen feststehenden künftigen Wohnhaushalte über ein eigenes Auto verfügten. Aus dem Projekt Grünenstraße und der Genossenschaftsgruppe Hamburg-Saarlandstraße wissen wir, dass auch dort „einige“ der künftigen Bewohner und Bewohnerinnen ein eigenes Auto besaßen.

4.2. *Wie lässt sich ein drastisch gesenkter Stellplatzschlüssel verwirklichen?*

Die Pioniere des autofreien Wohnens standen vor dem Problem, dass zwar einerseits die Vorteile einer solcher Wohnweise erst beim Wegfall der sonst üblichen PKW-Stellplätze voll zur Geltung kommen können (sowohl in finanzieller als auch in wohnqualitativer Hinsicht), dass aber andererseits die Errichtung einer Wohnanlage, bei der völlig bzw. weitestgehend auf Stellplätze verzichtet wird, baurechtlich nicht vorgesehen war. Baugenehmigungen für Wohngebäude wurden (und werden) normalerweise nur erteilt, wenn der Bau einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen nachgewiesen wird. Wieviel Stellplätze gebaut werden müssen, hängt von den „Richtzahlen“ ab, die in den Verwaltungsschriften der Länder konkretisiert werden. In der Regel ist *ein* Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben (siehe oben). Autofreies Wohnen war weder in den Bauordnungen noch in der Verwaltungspraxis „als Planungsfall vorgesehen“ (Dittrich/Klewe 1997, 19). Die zuerst in Bremen praktizierte Regelung, zugunsten eines autofreien Wohnprojektes von der vorgeschriebenen Richtzahl abzugehen, hatte demnach den Stellenwert eines Präzedenzfalles. Voraussetzung war, dass sich dieses Abgehen von der üblichen Genehmigungspraxis durch klar definierte Bedingungen, die von einem autofreien Wohnprojekt erfüllt werden mussten, legitimieren ließ. Dazu musste ein rechtliches Instrumentarium entwickelt werden, mit dem die Autofreiheit der Projektmitglieder langfristig gewährleistet wurde und verhindert werden konnte, dass ‘unter der Hand’ im Laufe der Zeit realer Stellplatzbedarf entsteht. Die Basis für dieses rechtliche Instrumentarium lieferte ein - im Zusammenhang mit den Hollerland-Planungen - vom Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung des Landes Bremen in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten des Bremer Rechtswissenschaftlers Derleder, das eine verbindliche einzelvertragliche Autoverzichtserklärung der einzelnen Mieter bzw. Eigentümer vorsah (Epp 1997, 2; Dittrich/Klewe 1997, 21). Auf dieser Rechtsgrundlage sollte möglichem Missbrauch vorgebeugt und die Stellplatzquote im Hollerland-Projekt auf 0,2 abgesenkt werden. Tatsächlich umgesetzt wurde diese Regelung - in der Kombination aus Stellplatzreduzierung und einzelvertraglicher Verpflichtungserklärung nach dem Derlederschen Modell - aber erst im Bremer Projekt Grünenstraße. Hiermit war der Präzedenzfall geschaffen, wobei sich die zuständige Bauordnungsbehörde auf die Begründung stützen konnte, dass „bei diesem Bauvorhaben nur geringer

motorisierter Verkehrsaufwand zu erwarten ist und die üblichen Richtzahlen deshalb konsequenterweise keine Anwendung finden dürften“ (ebenda, Anmerkung 9). Von entscheidender Bedeutung für die skizzierte Entwicklung waren die bereits oben geschilderten politischen Rahmenbedingungen, die erst das verkehrspolitische Klima schufen, in welchem das Hollerland-Projekt aus der Taufe gehoben wurde. Diese politische Großwetterlage eröffnete der Verwaltung den Handlungsspielraum, von den bisherigen Stellplatzvorschriften abzuweichen. Das günstige Klima, von dem die Hollerland-Initiatoren profitierten, kam auch im zeitlich parallel geplanten Projekt Grünenstraße zur Geltung, insofern dessen Protagonisten keine „behördentechnischen“ Probleme hatten, die für das Hollerland-Projekt entwickelten Regelungen, die ja nicht zuletzt mit handfesten finanziellen Vorteilen verbunden waren,⁵¹ auch auf das eigene Bauvorhaben anzuwenden - im Gegenteil: Aus der Sicht eines der beteiligten Projektvertreter orientierte sich auch die zuständige Behörde am „Vorbild“ Hollerland, „... das hing auch damit zusammen, behördentechnisch, weil der Mensch, der das in Hollerland maßgeblich entwickelt hat, dieses Projekt oder diese autofreie Idee, der war natürlich auch unser Ansprechpartner, und die Behörden machen ungern Ausnahmen. Deswegen haben sie gesagt: Hier ist unser Hollerland, da lautet das so und so, guckt das mal ab, dann werden wir das schon abnicken, dann sind wir damit einverstanden“.

Der Bremer Präzedenzfall war das Vorbild zahlreicher Initiativen in anderen Städten, die nun ihrerseits autofreies Wohnen mit stark reduziertem Stellplatzschlüssel anstrebten (siehe oben). Die erste Etappe bei der Diffusion dieser neuen Regelung war *Hamburg*, und zwar in Gestalt der Vereinbarungen, die zwischen der Initiative „Autofreies Wohnen“ und den zuständigen Behörden getroffen wurde. Eine wichtige Erfolgsbedingung war auch hier der günstige politische Rahmen, wobei die Besonderheit darin bestand, dass die Initiative „Autofreies Wohnen“ selbst intensiv daran mitgewirkt hatte, geeignete Rahmenbedingungen für die Verwirklichung ihrer Ziele zu schaffen. Dass die 1993 verabschiedete Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Stattpartei auch einen Passus enthielt, der auf die Förderung autofreien Wohnens in Hamburg abzielte, wäre ohne die publizistische und

51 Aus der Sicht des von uns interviewten Projektvertreter sei es „nicht unwichtig“ gewesen, dass man aufgrund des reduzierten Stellplatzschlüssels „auch Geld gespart“ habe, nach seiner Schätzung insgesamt „80.000 oder 85.000 DM“.

kommunalpolitische Vorarbeit der Initiative nicht denkbar gewesen. Gezielte Lobby-Arbeit war aber auch weiterhin notwendig, wobei es jetzt vor allem darum ging, die *Umsetzung* der Koalitionsvereinbarung in konkretes Verwaltungshandeln voranzutreiben. Da es die Stadtpartei war, die den entsprechenden Passus in die Koalitionsvereinbarung eingebracht hatte, ging man nun dazu über, den Juniorpartner der neugegründeten Koalition politisch zu bearbeiten, „um mit dieser Formulierung ein bisschen Druck zu erzeugen oder die Politiker wieder ein bisschen in die Pflicht zu nehmen und zu sagen: Hört mal, das habt ihr da drinne stehen. Vor allem die Stadtpartei, mit denen haben wir immer wieder Gespräche geführt, und die haben das dann auch immer wieder eingefordert“. Bekanntlich scheiterte die Koalition von SPD und Stadtpartei vor Ablauf der Legislaturperiode - es sollte das darauf folgende, 1995 gebildete Regierungsbündnis aus SPD und GAL sein, in dessen Amtsperiode dem autofreien Wohnprojekt Saarlandstraße der endgültige Durchbruch gelang. Immerhin saß mit der GAL nun ein enger politischer Verbündeter der Projektinitiative mit in der Regierung. Erst jetzt sei es zur eigentlichen „Initialzündung“ für das Projekt gekommen, insofern ins Regierungsprogramm nicht nur aufgenommen worden sei, ein „Pilotprojekt“ zum autofreien Wohnen zu fördern, sondern gleichzeitig beschlossen worden sei, „dass dieses Grundstück (an der Saarlandstraße) zur Verfügung gestellt wird für unser Projekt“. Politisch war man am Ziel angelangt, doch war die administrative Umsetzung des angestrebten reduzierten Stellplatzschlüssels damit noch nicht ohne weiteres garantiert. Wie in Bremen war auch in Hamburg von entscheidender Bedeutung, dass den zuständigen Behörden aufgrund der politischen Beschlusslage nun der Handlungsspielraum gegeben war, von der bisherigen Genehmigungspraxis abzugehen. Allerdings zeigte sich schnell, dass die Idee des autofreien Wohnens in den Behörden zu zwiespältigen Reaktionen führte und nicht wenige Widerstände provozierte. So sei von etlichen Behördenvertretern „unterstellt“ worden, „dass die Leute das doch nicht so richtig ernst meinen und dass sie sich nachher doch ein Auto anschaffen“. Eine Projektvertreterin erinnert sich, dass die Behörden deswegen immer nur den Begriff „*autoarmes Wohnen*“ verwendet hätten, der nicht dem Selbstverständnis der Projektgruppe entsprach. Folgt man einem der damals beteiligten Stadtplaner, der dann später selber in das autofreie Wohnprojekt eingezogen ist, bildeten sich auf Behördenseite zwei Linien heraus: Neben den Skeptikern und Bremsern habe es auch „viele“ gegeben, „die wirklich enga-

giert mitgearbeitet haben und auch viel Arbeit reingesteckt haben“. Entscheidend war offenbar die Kooperationswilligkeit des Bauordnungsamts, „das sind ja immer die, die normalerweise darauf pochen, dass Stellplatzquoten erfüllt werden und die auch immer einfordern im Baugenehmigungsverfahren. Die haben also ganz toll mitgearbeitet und Vorlagen, auch Mustervereinbarungen entwickelt“, wobei das Gutachten des Bremer Rechtsprofessors Derleder auch hier als Vorbild diente. Die in Hamburg schließlich vereinbarte Regelung sieht nicht nur wie im Bremer Fall eine individuelle Autoverzichtserklärung jedes Haushalts vor, sondern berücksichtigt - als zusätzliche Absicherung der Behörde - überdies die nicht von vornherein auszuschließende Möglichkeit, dass zukünftig einmal ein höherer Stellplatzbedarf als die vereinbarte Quote von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit entstehen könnte. Sollte dieser Fall eintreten, so ist das Projekt verpflichtet, für die Kosten jedes zusätzlichen Stellplatzes aufzukommen.⁵² Trotz aller behördeninterner Widerstände kam es in der Frage der Stellplatzquote somit zu einem erfolgreichen Zusammenspiel von Projektinitiative, Politik und Behörden. Dieses Zusammenspiel erwies sich insofern als besonders innovativ, als es nicht nur zu einer Ausnahmeregelung für das Projekt Saarlandstraße führte, sondern darüber hinaus in einer neuen, 1996 in Kraft getretenen Verwaltungsrichtlinie mündete, die vorsieht, dass unter bestimmten Bedingungen auch andere Wohnvorhaben in Hamburg - seien sie nun autofrei oder autoreduziert - eine nur verminderte Stellplatzquote erfüllen müssen (Epp 1999, 170).⁵³

52 Dies gilt bis zu einer Stellplatzquote von 0,5 im Fall der Eigentümergemeinschaft und von 0,4 im Fall der Genossenschaft. Sollte der reale Stellplatzbedarf irgendwann auch diese Quote übertreffen, so würde das Projekt als gescheitert gelten und müsste die volle Stellplatzquote erfüllen (1,0 bei der Eigentümergemeinschaft und 0,8 bei der Genossenschaft). Die pro Stellplatz zu zahlenden Ausgleichsbeträge an die Stadt betragen gegenwärtig 17.600 DM.

53 Noch während der Bauphase des Projektes Saarlandstraße wurde die neugeschaffene Regelung auf das Wohnprojekt „Zeisewiese“ in Hamburg-Ottensen angewandt: Für einen Teil der Wohneinheiten (ca. ein Drittel) gilt die verringerte Stellplatzquote von 0,2; die Bewohner mussten sich vertraglich zur Autofreiheit verpflichten. Für die übrigen Bewohner, die diese Verpflichtung nicht eingehen konnten oder wollten, gilt der normale Stellplatzschlüssel. Es handelt sich hier somit keineswegs um ein autofreies Wohnprojekt; vielmehr wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass aufgrund der innerstädtischen Lage ein recht hoher Anteil autoloser Haushalte in das Wohnprojekt einziehen wird, so dass - bei entsprechender vertraglicher Absicherung - eine partielle Stellplatzreduzierung möglich und angemessen erschien.

Dass ein solcher innovativer Schritt keineswegs selbstverständlich ist, zeigt das *Münchener Beispiel*: Es ähnelt dem Hamburger Fall zwar insofern, als es auch in der Isarmetropole zu politischen Weichenstellungen kam, die ohne die damaligen Aktivitäten der Initiative „Wohnen ohne Auto“ kaum denkbar gewesen wären und die einen Rahmen vorgaben, der das Abweichen von der bisher üblichen Stellplatzpraxis ermöglichte.⁵⁴ Allerdings ist es bis heute bei der Ausnahmeregelung für die autofreien Wohnprojekte in Riem geblieben - zu einer Generalisierung dieser Regelung, etwa nach dem Muster der Hamburger Verwaltungsrichtlinie, ist es in München bisher nicht gekommen. Folgt man den Einschätzungen einiger Protagonisten des autofreien Wohnens in München, so scheinen dafür nicht zuletzt starke behördeninterne Vorbehalte gegenüber einer veränderten Stellplatzpraxis verantwortlich zu sein. Die für die Projekte in Riem maßgebliche Stellplatzquote kam erst nach einem zähen Ringen zwischen den Projektvertretern und der Verwaltung zustande, führte dann aber zu einem Kompromiss, mit dem heute beide Seiten leben können. Typisch für die Behördenvertreter sei gewesen, dass sie sich zwar durchaus an die politische Beschlusslage gehalten und den Projekten zur Umsetzung ihrer Vorhaben verholfen hätten. Doch habe man sich gleichzeitig gegen alle Eventualitäten, die beim Experiment des autofreien Wohnens drohen könnten, absichern wollen. Eine an den Verhandlungen mit der Stadt beteiligte WOGENO-Mitarbeiterin erinnert sich: „Es hat viel Zeit eingenommen, in Gesprächen mit der Stadt zu einem Stellplatzschlüssel zu kommen, zu Bedingungen zu kommen. (...) Es wurde uns immer eine Riesenlatte von Drohungen praktisch unterbreitet, Strafandrohungen, wenn wir weiß ich nicht was nicht einhalten. Ihre Hauptsorge war immer: Was ist, wenn es nicht klappt? Also dafür dann eine riesige Regelungsliste aufzustellen, wie man es handhabt, wenn es nicht klappt“.⁵⁵

54 Aus der Sicht einer WOGENO-Mitarbeiterin sei es „die Lobby-Arbeit der Initiative (‘Wohnen ohne Auto’) gewesen, die die Grünen im Stadtrat gewinnen konnten, den Stadtrat dazu zu bewegen, in der Messestadt Riem praktisch die Vorgabe im B-Plan zu machen, 200 autoreduzierte Wohneinheiten einzuplanen“. Damit „waren praktisch die formalen Gegebenheiten überhaupt geschaffen, um autoreduziert in der Form zu bauen“.

55 Was im Ergebnis zu der oben bereits erwähnten Regelung führte, wie im Falle eines über die vereinbarte Quote hinaus gehenden Stellplatzbedarfs zu verfahren sei, wann das Projekt als gescheitert gilt, dass alljährlich ein Bericht über den Fahrzeugbestand im Projekt erstellt werden muss usw.

Ein wesentliches Verdienst der selbstorganisierten autofreien Pionierprojekte - sowie des gescheiterten 'Urprojektes' in Bremen Hollerland - liegt darin, die Tür zu einer veränderten Verwaltungspraxis gegenüber autofreien (bzw. autoreduzierten) Wohnweisen geöffnet zu haben. Ein solcher Schritt wäre ohne das aktive öffentliche und politische Engagement und ohne das Verhandlungsgeschick der Projektprotagonisten nicht möglich gewesen. Gezielte Lobby-Arbeit in der kommunalpolitischen Arena sowie Beharrlichkeit in den Verhandlungen mit zum Teil überaus skeptischen Behördenvertretern gehörten dabei zum Erfolgsrezept. Auf diese Weise konnten wichtige Präzedenzfälle geschaffen und tragfähige Mustervereinbarungen entwickelt werden. Eine *generalisierte* Verwaltungspraxis im Hinblick auf autofreie Wohnvorhaben gibt es allerdings nach wie vor nicht. Auch weiterhin hängt es im wesentlichen von den jeweils spezifischen kommunalpolitischen Vorgaben, von der Kooperationsbereitschaft der Behörden und nicht zuletzt vom Engagement und vom Verhandlungsgeschick der Wohnprojekte ab, welcher Stellplatzschlüssel jeweils in Kraft tritt und welche sonstigen Regelungen vereinbart werden. Bisher haben nur Berlin und Nordrhein-Westfalen ähnliche Schritte wie Hamburg unternommen: In Berlin sind Stellplatzverpflichtungen unter bestimmten Umständen ganz aufgehoben worden; in Nordrhein-Westfalen ist durch eine novellierte Verwaltungsvorschrift zum § 51 der Landesbauordnung geregelt worden, dass bei der Genehmigung autofreier Wohnvorhaben ein reduzierter Stellplatzschlüssel anzusetzen ist (wobei die Stellplatzzahl von 0,2 nicht unterschritten werden soll; Nakelski 1997, 74). Aber auch außerhalb der genannten Bundesländer scheint die *Rechtslage* für autofreie Wohnvorhaben bei genauerer Betrachtung gar nicht so ungünstig zu sein: Eine jüngere rechtswissenschaftliche Studie zu den „privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Instrumenten der Autobeschränkung in Neubaugebieten“ kommt zu dem Ergebnis, dass es manche rechtliche Möglichkeit gibt, auch im Rahmen der bestehenden Landesbauordnungen und Verwaltungsvorschriften Stellplatzreduzierungen bei autofreien Projekten zu begründen (Epp 1999, 159 ff.; Dittrich/Klewe 1997, 20 f.).

4.3. *Wie lässt sich ein autofreier 'modus vivendi' im Projektalltag sichern?*

Wie im vorletzten Abschnitt gezeigt, bildete der gemeinsame Grundkonsens eines „lupenreinen“ autofreien Wohnens, das den privaten Autobesitz im Prinzip ausschließt, eines der wichtigsten konstitutiven Elemente der hier betrachteten Wohnprojekte. Ein solcher Grundkonsens - sowie seine Absicherung mittels eines bestimmten rechtlichen und vertraglichen Instrumentariums - lässt in der Frage, was unter „Autofreiheit“ genau zu verstehen ist, aber immer noch einen erheblichen Interpretationsspielraum. Dieser ergibt sich erstens aus der Tatsache, dass der Ausschluss des privaten *Autobesitzes* nicht deckungsgleich mit dem Ausschluss jeglicher *Autonutzung* im Alltag ist. Interpretationsspielräume liegen zweitens dort vor, wo es um die praktische Anwendung vereinbarter Regelungen geht, die unzumutbare Härten vermeiden sollen. Gemeint ist der Umgang mit Härtefallklauseln sowie mit den - wenigen - Stellplätzen, die infolge des reduzierten Stellplatzschlüssels vorgehalten werden müssen.

Was alle hier betrachteten Projekte miteinander verbindet, ist die weitgehende Übereinstimmung darin, dass die gewünschte Form des autofreien Wohnens zwar den obligaten Verzicht auf eigenen Autobesitz, aber eben nicht den Verzicht auf jegliche *Autonutzung* bedeutet. Die „Extrempositionen“ einiger „Hardliner“ oder „Autohasser“, die auf die Ächtung der *Autonutzung* an sich abzielten, konnten sich gegenüber der großen Mehrheit der Projektmitglieder nicht durchsetzen. Aus deren Sicht sind solche „orthodoxen Positionen“ weder alltagstauglich noch mit den berechtigten Mobilitätsbedürfnissen etlicher Projektbewohner kompatibel. So stieß der Vorschlag einer kleinen Gruppe künftiger Bewohner im Projekt Saarlandstraße, bei Baubeginn doch „die Führerscheine in die Grundsteinröhre reinzulegen“, bei den anderen Projektmitgliedern zumeist auf Unverständnis. In der autofreien Eigentümergemeinschaft München-Riem sind es lediglich zwei von 14 Bewohnerparteien, die - folgt man der Einschätzung eines Mitbewohners - die Autofreiheit „rigider“ als die anderen sehen, insofern sie auch die Teilnahme am Car-Sharing für sich ausschließen. Im Projekt Grünenstraße berichtete ein Mitbewohner von einem „radikalen Autofeind“, der in der Bauphase der Meinung gewesen sei, man könne „10.000 Pakete Fliesen nach und nach mit Fahrradanhängern hier ankarren“. Auch dieser Vorschlag konnte sich nicht durchsetzen.

Worin besteht die Mehrheitsposition? Im Projekt Saarlandstraße habe sich nach „längeren Diskussionen“, an denen auch die „Hardliner“ teilgenommen hätten, als vorherrschende Einschätzung herausgeschält, dass es „in manchen Situationen einfach sinnvoll und hilfreich und nötig“ sei, auf ein Auto zurückzugreifen. Dabei habe sich die große Mehrheit auf folgenden „Status“ geeinigt: „Man kann sich bei Stattauto ein Auto leihen, man kann sich bei jedem kommerziellen Autoverleiher für einzelne Fahrten ein Auto leihen, man kann auch, wenn es beruflich notwendig ist, einen Dienstwagen haben, aber der muss dann eben auf dem Firmengelände geparkt werden“. Ganz ähnlich wird es von der autofreien Eigentümergemeinschaft in München-Riem gehandhabt: Hier sei es für die große Mehrheit von Anfang an „klar“ gewesen, „dass wir das nicht dogmatisch sehen, dass also keiner ein Auto fahren darf oder dass wir kein Car-Sharing machen usw. (...) Und es war auch klar, dass wir in irgendeiner Form damit leben müssen, dass Leute sich mal für eine Woche ein Auto ausleihen und dass jemand mal einen Dienstwagen hat“. Auch im Projekt Grünenstraße gehört es zum Alltag, dass sich Bewohner am Car-Sharing beteiligen oder in dem einen oder anderen Fall auf einen Firmenwagen zurückgreifen.

Trotz aller Einigkeit in dem Punkt, dass man - abgesehen von Härtefällen - kein eigenes Auto besitzt, repräsentieren die Projektbewohner somit doch ein ganzes Spektrum automobiler Nutzungsweisen: Dieses reicht von weitgehender Auto-Abstinenz der führerscheinlosen Haushalte über das gelegentliche Ausleihen eines Autos bis hin zur häufigen Car-Sharing-Nutzung oder zur regelmäßigen beruflichen Inanspruchnahme eines PKW. Angesichts dieses Spektrums musste notwendigerweise ein *modus vivendi* gefunden werden, auf dessen Grundlage bestimmte Formen der Autonutzung - wenn vielleicht von einigen auch nur zähneknirschend - toleriert und in das Wohnkonzept integriert werden. In der mitunter recht scharf formulierten Abgrenzung von den „Hardlinern“, „Dogmatikern“ oder „Orthodoxen“ in der Frage der Autofreiheit („das ist sektiererisch, das ist Feindbild pflegen“) kommt eine Haltung zum Ausdruck, der wir in ähnlicher Form bereits bei Bewohnern *ökologischer* Pionierprojekte begegnet sind und die wir als „antifundamentalistischen Konsens“ bezeichnet haben (Heine/Mautz 1996, 110; Gestring et al. 1997, 136). Im Fall der autofreien Projekte gewährleistet ein solcher Konsens, dass im *Binnenverhältnis* der Bewohner eine lebbare Balance zwischen dem Selbstverständnis, ohne eigenes Auto zu wohnen, und

bestimmten tolerierten Formen der Autonutzung aufrecht erhalten bleibt: „Also ich möchte nicht in einem Projekt wohnen, wo mich da jeder schief anguckt, wenn ich mit einem Taxi nach Hause komme, das geht nicht. (...) Aber wir wissen ja auch von unseren Nachbarn, dass wir da auf einer Linie sind. Wir wissen, dass die im Urlaub auch einen Mietwagen nehmen und dass die auch mal mit dem Taxi fahren, also sich von daher damit leben lässt, dass wir da auf einem ähnlichen Level sind“ (Bewohnerin des Projektes Saarlandstraße). Im Verhältnis der Projekte zur *Außenwelt* hat ein solcher antifundamentalistischer Konsens die Funktion, einer möglichen Stigmatisierung der Projektbewohner und -bewohnerinnen als „Ökospinner“ usw. vorbeugen. So hält es einer der Protagonisten des Bremer Projektes Grünstraße für „besser, so etwas in realistischen Bahnen zu halten als von den Leuten gesagt zu bekommen: ‘Ach Gott, das sind ja diese autofreien Spinner’“. Ein solches Bedürfnis nach Präventivverteidigung hängt nicht zuletzt mit der Erfahrung zusammen, dass man sich als Bewohner eines Projektes, welches sich über den Nichtbesitz privater Autos definiert, sowieso schon außerhalb der gesellschaftlichen Normalität bewegt. Diese Erfahrung kann sich als ambivalent erweisen, insofern mögliche Distinktionsgewinne, die sich aus dem eigenen gesellschaftlichen Vorreiterstatus ergeben, durch erlebte Verluste an sozialer Anerkennung u.U. zunichte gemacht werden. Der gerade zitierte Bewohner berichtet, dass er immer wieder „komisch“ angeguckt werde, wenn er den Leuten erzähle, „dass in meinem Mietvertrag drin steht, dass ich kein Auto halten darf. (...) Ich hatte vor fünf Jahren Klassentreffen gehabt, die fanden das komisch“. Andere berichten über ein weitverbreitetes Unverständnis im eigenen Freundes- und Bekanntenkreis, wo die Idee des autofreien Wohnens als „ganz merkwürdig“ und „übertrieben“ abgetan oder wo man wahlweise „bemitleidet“ oder als „Körnerfresser“ hingestellt werde, so dass man sich „wie ein Kanarienvogel“ vorkomme usw. Eine besondere Form des Ressentiments kann den Projektbewohnern in der unmittelbaren Nachbarschaft des autofreien Wohngeländes entgegenschlagen, nämlich die Befürchtung, dass die vermeintlich Autofreien über kurz oder lang die umliegenden Straßen zuparken. Ein Ehepaar, das bereits vor dem Umzug in unmittelbarer Nähe der Saarlandstraße wohnte, berichtet: „Wenn man da in die Eisdiele rein geht, da wird man schon gefragt: ‘Ihr seid doch die, die nachher bei uns hier die Autos hinstellen?’“ „Und einer hat schon gesagt, der wohnt hier ein paar Straßen weiter, das haben wir so übermittelt

bekommen: 'Also wenn ich einen erwische, der sich da hinstellt, den bringe ich um', hat der gesagt. Ja, das ist ganz hart, natürlich, aber das sind so die Reaktionen. Also man diskutiert hier schon im Umkreis darüber und ist auch sehr kritisch und teilweise auch sehr negativ eingestellt und meint wirklich, dass wir, diejenigen, die dort einziehen werden, alles nur Schlawiner sind: 'Die wollen das ja nur umgehen, die wollen ja nur eine schöne Wohnung haben, aber ihr Auto stellen sie dann woanders ab'. Das können die Leute sich nicht vorstellen, dass man wirklich sagt, man verzichtet da drauf'. Das Bekenntnis, zwar ein sattelfester „Autofreier“, aber kein fundamentalistischer Autogegner zu sein, dient somit auch der sozialen Selbstbehauptung gegenüber einem widerständigen, wenn nicht sogar feindlich gesinnten sozialen Umfeld, dessen Kritik und Skepsis man, so gut es geht, den Wind aus den Segeln nehmen möchte. Ein solches antifundamentalistisches Konzept betrachtet man nicht nur als wichtige Erfolgsbedingung des *eigenen* Wohnprojektes, sondern ebenso als zentrale Voraussetzung dafür, dass die autofreien Pionierprojekte Nachahmer finden und somit *Verbreitungschancen* haben. Eine Bewohnerin des Projektes Saarlandstraße ist überzeugt: „Wenn man so etwas überhaupt durchsetzen will“, dann sei die Grundvoraussetzung, „dass man es dann nicht auf die ganz harte Tour fährt, sondern sagt, dass die Leute ihren Führerschein behalten dürfen“. Ein Mitbewohner sieht das eigene Projekt auf dem richtigen Weg, insofern er dem hier verwirklichten „undogmatischen, aber doch sehr eindeutigen und klaren Konzept“ realistische Diffusionschancen einräumt: „Das ist, denke ich, eine Lösung, mit der sich sehr viele Menschen in Hamburg, die heute noch ein Auto haben, auch anfreunden könnten. So, glaube ich, kann es gehen, auch größere Siedlungen autofrei zu gestalten. Das würde ich schon sagen, ist beispielhaft“.

Die Notwendigkeit, einen *modus vivendi* zu finden, ergibt sich nicht nur aus der Kardinalfrage, welche Formen der Autonutzung toleriert werden und welche nicht. Ein weiteres Problem sind die Handlungsspielräume, die aus der Stellplatz- und der Härtefallregelung resultieren und die die Projekte unter Entscheidungszwang stellen. Was die *Stellplatzfrage* angeht, hat sich im Projekt Saarlandstraße in der Tat ein „eindeutiges und klares Konzept“ durchgesetzt: Mit großer Mehrheit wurde entschieden, dass das Grundstück frei von motorisiertem Verkehr sein soll und die insgesamt neun Stellplätze bis auf weiteres ungenutzt bleiben werden: „Die wollen wir grün überwuchern lassen“. Geplant ist, einen Schotterrasen anzulegen, den man gegen-

über der Behörde als Parkfläche nachweisen kann. Die Entscheidung war innerhalb des Projektes nicht ganz unumstritten, da sie immerhin bedeutete, dass es auch keine Car-Sharing-Stellplätze auf dem Grundstück geben wird. Aus Sicht der Mehrheit ist es den Stattauto-Nutzern zuzumuten, den Weg bis zur nächsten, einige Hundert Meter entfernten Car-Sharing-Station am U-Bahnhof Barmbek zu Fuß zurückzulegen. Die Verbannung jeglichen motorisierten bzw. Stellplatzbedarf erzeugenden Verkehrs bedeutet überdies, dass neben Autos auch keine Motorräder, keine Mofas und Fahrräder mit Hilfsmotor sowie auch keine Solarfahrzeuge gehalten oder auf dem Gelände abgestellt werden dürfen. Eine solch strikte Regelung erzeugte bei einigen Unmut, hat aber wohl „keinen Grabenkrieg“ zwischen den zukünftigen Projektbewohnern entfacht; vielmehr scheint sie inzwischen zum integralen Bestandteil des projektinternen *modus vivendi* geworden zu sein. Inwieweit er nach dem Einzug Bestand haben wird, ist gegenwärtig nicht absehbar. Vermutlich wird vieles davon abhängen, wie viele der Bewohnerinnen und Bewohner zukünftig auf das Stattauto-Angebot zurückgreifen und den Wunsch nach einem möglichst wohnungsnahen Car-Sharing-Stellplatz äußern werden.⁵⁶

Dass sich autofreie Wohnprojekte auch zu einer weniger rigiden Stellplatzpraxis entscheiden können, wird am Beispiel der Eigentümergemeinschaft München-Riem deutlich. Zum dortigen „nicht dogmatischen Konzept“ gehörte von vornherein, die drei vorgesehenen Stellplätze auch tatsächlich zu nutzen, etwa für Car-Sharing-Fahrzeuge oder für Besucher. Um zu verhindern, dass eine Grauzone zwischen ‘erlaubter’ und nicht tolerierbarer Stellplatznutzung entsteht, die möglicherweise einen zusätzlichen - und für das Projekt kostenpflichtigen - Stellplatzbedarf erzeugen könnte, wurde vom Projekt die Grenze definiert, ab der die reale Autonutzung eines Bewohnerhaushalts nicht mehr mit dem Projektziel der Autofreiheit zu vereinbaren wäre und Konsequenzen für den projekteigenen Stellplatzschlüssel hätte: „Wir definieren es so: Wenn einer länger als 14 Tage ein Auto hat, sich ausgeliehen hat und der Stellplatzbedarf da ist, dann würde das in dem Sinne von uns als Autobesitz gelten“. Beim WOGENO-Projekt schließlich gehört

56 Nach Auskunft durch den Geschäftsführer des Vereins „Autofreies Wohnen e.V.“ gibt es auch gut ein Jahr nach dem Einzug keinen einzigen Car-Sharing-Stellplatz auf dem Gelände des Projektes Saarlandstraße (Quelle: telefonisches Informationsgespräch im Sommer 2001).

es zum *modus vivendi*, dass den Bewohnern im Bedarfsfall maximal sechs Stellplätze zur Verfügung stehen. Schon vor dem Einzug zeichnete sich ab, dass man gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge sowie u.U. sogar Privatfahrzeuge dort abstellen will.⁵⁷

Ein weiteres Problem, für das die Projekte eine Lösung finden müssen, ergibt sich aus der Frage, unter welchen (Ausnahme-)Bedingungen sich Projektbewohnerinnen und -bewohner ein *Privatauto* zulegen können. Die formal-rechtliche Lösung besteht darin, eine Härtefallklausel zu verabschieden, die besagt, dass in unzumutbaren Fällen die Verpflichtung zum Autoverzicht entfällt. Das Problem dabei ist erstens, dass bei der Anwendung einer solchen Klausel ein mehr oder minder großer Interpretationsspielraum besteht, da mit ihr nur sehr global definiert werden kann, wann ein Härtefall vorliegt (z.B. „gesundheitliche“ oder „schwerwiegende berufliche“ Gründe). Das bedeutet, dass sich die Anwendung der Härtefallregelung nicht schon zwingend aus der Klausel selbst ergibt, sondern das Ergebnis einer Entscheidung ist, die von den Projektmitgliedern getroffen werden muss.⁵⁸ Da es in dieser Frage immer auch um das Selbstverständnis als autofreies Projekt geht, liegt es nahe, dass es in diesem Punkt zu fundamentalen Meinungsbildungsprozessen - bzw. zu fundamentalen Kontroversen - innerhalb der Gruppen kommen kann (dazu näheres gleich). Ein zweites Problem bei der Anwendung der Härtefallklausel besteht darin, dass man sich mit ihr aufgrund mangelnder Praxis und bisher fehlender Rechtsprechung in einer „rechtlichen Grauzone“ bewegt. So sind wir bei manchen unserer Gesprächspartner und -partnerinnen auf eine erhebliche Skepsis darüber gestoßen, inwieweit Mehrheitsentscheidungen, mit denen über das Vorliegen (oder das Nicht-Vorliegen) von Härtefällen befunden wird, für die Projektmitglieder rechtlich bindend sind. Die Anschaffung eines nicht unter die Härtefallklausel fallenden Privatautos sei, so wurde uns wiederholt erklärt, kein Kündigungsgrund, „das

57 Nach dem Einzug stellte sich heraus, dass man den Bedarf an Stellplätzen überschätzt hatte: Lediglich zwei Stellplätze werden gegenwärtig genutzt, der eine für ein privates Car-Sharing-Auto, der andere für den Privat-PKW eines älteren Ehepaares. Die übrigen vier Stellplätze konnten gegenüber der Stadt „gekündigt“ werden (Quelle: telefonisches Informationsgespräch mit einer Vertreterin der Münchner Initiative „Wohnen ohne Auto“, Juli 2001).

58 Dass es von der Mehrheitsentscheidung der Projektmitglieder abhängt, ob ein Härtefall als solcher anerkannt wird oder nicht, geht im übrigen auch aus den Satzungen bzw. dem vertraglichen Regelwerk der einzelnen Projekte hervor.

gibt das Mietrecht nicht her“. Noch schwieriger erscheint es, Wohnungseigentümern das Halten eines Autos grundsätzlich zu untersagen - die autofreie Eigentümergemeinschaft München-Riem hat aus diesem Grunde von vornherein davon Abstand genommen, eine Härtefallklausel einzuführen, „weil wir nicht verhindern können, dass einer sich ein Auto anschafft. (...) Weil letztendlich würde vor den Gerichten eine solche Klausel, so schätze ich das zumindestens ein, keinen Bestand haben können“. Um so wichtiger war es, sich auf einen projektintern verbindlichen, d.h. vertraglich abgesicherten Finanzierungsmodus zu einigen, der regelt, wer im Fall eines zusätzlichen Stellplatzbedarfs zahlen muss. Der von den Projekten beschlossene Zahlungsmodus basiert sowohl in München-Riem als auch in Hamburg-Saarlandstraße auf dem „Verursacherprinzip“, d.h. wer einen Stellplatz nutzt, soll auch dafür zahlen. Konkret heißt dies: Wird der vereinbarte Stellplatzschlüssel (z.B. in München: 0,21) aufgrund von Autoanschaffungen überschritten, müssen sich die Autobesitzer die anfallenden Kosten teilen. Im Extremfall bedeutet dies, dass die Autobesitzer im Fall des Scheiterns des Projektes (in München ab einer benötigten Stellplatzquote von 0,4) für die Nachrüstung sämtlicher Stellplätze aufkommen müssen, damit die Stellplatzquote von 1 erfüllt werden kann. Neben der u.U. nicht sehr wirkungsvollen rechtlichen Schranke hat man mit dem Verursacherprinzip somit eine finanzielle Schranke errichtet, mit der einem möglichen Unterlaufen des zentralen Projektziels der Autofreiheit entgegenwirkt werden soll.

Dass die Anwendung der Härtefallklausel zum zentralen Konfliktstoff in der *Wohnphase* werden kann, wird am Beispiel des Projektes Grünenstraße deutlich. Hier kam es immer wieder zu projektinternen Auseinandersetzungen darüber, wie streng bzw. wie liberal man diese Klausel handhaben sollte. Dies erschütterte offenbar mehrmals den *modus vivendi*, auf den man sich bisher geeinigt hatte und setzte die Gruppe unter wiederholten Entscheidungszwang. Schon vor dem Einzug hatte sich ein Konsens herausgebildet, auf dessen Grundlage nicht nur gesundheitliche, sondern auch zwingende berufliche Gründe von der Härtefallregelung erfasst werden. Seit dem Einzug gab es immer einige Fälle (jeweils ca. zwei bis drei), auf die diese beruflich begründete Ausnahmeregelung angewandt wurde. Der anfängliche Konsens erstreckte sich überdies auf einige weitere gelegentlich reklamierte Härtefälle, z.B. „weil die Mutter krank ist und die wohnt irgendwo in der Pampa“. Dieser *modus vivendi* wurde erschüttert, als eine Mutter mit zwei Kindern ihr

Auto nicht abschaffen wollte, und zwar nicht nur aus beruflichen Gründen, sondern „um die Kinder rumzufahren“. Dies löste im Projekt offenbar eine langwierige, über mehrere Monate sich hinziehende Grundsatzdiskussion darüber aus, was „autofrei“ heiße und wie mit der Härtefallregelung umzugehen sei. Auf der einen Seite standen diejenigen, die Verständnis für die autofahrende Mutter hatten, auf der anderen Seite gab es etliche, die eine entsprechende Lockerung der Härtefallklausel strikt ablehnten. Die Sache endete damit, dass die betreffende Frau angesichts des sozialen Drucks, der von der ständigen Diskussion ihres Falles ausging, das Auto schließlich abschaffte und damit den ursprünglichen *modus vivendi* wieder herstellte. Dieser erweist sich seitdem als fragil, da sich nach wie vor „radikalere“ und „liberalere“ Auffassungen von Autofreiheit gegenüberstehen. Aus Sicht unseres Gesprächspartners scheint eine behutsame Öffnung der Härtefallregelung nicht nur deswegen angeraten zu sein, weil sich die Lebenssituation der Projektmitglieder im Laufe der Jahre ändern könne, sondern auch, weil man aufgrund der seit geraumer Zeit zu verzeichnenden Fluktuation schon jetzt „teilweise auch Schwierigkeiten“ habe, „leer gewordene Wohnungen voll zu kriegen“, was durch eine restriktive Handhabung der Härtefallklausel nicht gerade erleichtert werde.⁵⁹

Das Beispiel Grünenstraße zeigt, dass es im Wohnalltag autofreier Projekte immer wieder neuen Entscheidungsbedarf geben kann, der auf die Stabilisierung oder auf die Modifizierung eines einmal erreichten *modus vivendi* in der Frage der real praktizierten Autofreiheit abzielt. Die erst in den letzten beiden Jahren fertiggestellten Projekte in Hamburg und München waren in Sachen Härtefall- oder Ausnahmeregelung bisher keiner vergleichbaren Nageprobe ausgesetzt. Dies könnte sich spätestens dann ändern, wenn die hier zahlreich vorhandenen Kinder (darunter jetzt schon eine Reihe von Teenies) ins fhrerscheinfähige Alter kommen und sich u.U. motorisieren wollen. Nicht wenige unserer Gesprächspartnerinnen und -partner sehen diesem Moment mit Sorge entgegen und erwarten auf jeden Fall „Stress“ für die El-

59 Unser Gesprächspartner geht davon aus, dass ein weniger restriktiver Umgang mit der Härtefallklausel keine Probleme mit der Stadt und der vertraglich vereinbarten Autofrei- und Stellplatzregelung mit sich bringen würde, solange man nicht übertreibe und „vernünftige Gründe“ für die praktizierten Ausnahmen anführen könne. Dies schließt aus seiner Sicht auf jeden Fall eine zu weit gelockerte Praxis oder gar ein *laisser faire* in der Frage des Autobesitzes aus.

tern und „Spannungen zwischen den Generationen“. Dass die Projekte an der Aufgabe, in solch einer Situation einen *modus vivendi* auf Basis des Ursprungskonzeptes zu finden, sogar scheitern könnten, wird dabei nicht unbedingt ausgeschlossen, „einfach aufgrund dessen“, so befürchtet ein Mitglied der autofreien Eigentümergemeinschaft München-Riem, „dass wir hier 21 Kinder haben im Alter von einem halben Jahr bis 13, 14 Jahre. Und in 10 oder 15 Jahren ist das Gros der Kinder hier soweit, dass es einen Führerschein hat, und dann ist schon stark anzunehmen, dass nicht alle 21 Kinder in die Fußstapfen der Eltern treten und sagen: Wir sind autofrei. (...) Die Unsicherheit liegt einfach bei den Kindern“.

Alles in allem zeigt sich das auf den ersten Blick paradoxe Bild, dass unter dem Dach der autofreien Pionierprojekte ein recht breites Spektrum an Autonutzungsformen vertreten ist. In dem Bestreben, einen im Projektalltag tragfähigen *modus vivendi* zu finden, der diesem Spektrum Rechnung trägt, wurden jeweils unterschiedliche Lösungen entwickelt, sei es im Hinblick auf die Stellplatznutzung oder im Hinblick auf die Härtefallregelung. Was die Projekte aber miteinander verbindet, ist ein mehrheitlicher ‘antifundamentalistischer Konsens’, der weder den radikalen Autoverzicht predigt noch den Grundsatz aufgibt, sich des privaten Autobesitzes zu enthalten. Ein solcher Konsens soll nicht nur die Sozialverträglichkeit des Zusammenlebens im Wohnprojekt sichern, sondern dient auch der sozialen Selbstbehauptung gegenüber einer von Automobilität geprägten sozialen Umwelt.

4.4. *Wie lassen sich wohnqualitative und wohnökologische Ziele sichern?*

Es ist keine neue Erkenntnis, dass Wohnmotive komplex sind und sich auch bei den Bewohnerinnen und Bewohnern exzeptioneller Wohnprojekte normalerweise nicht auf die ausgewiesenen Projektziele, heißen sie nun autofreies Wohnen, ökologisches Wohnen o.ä. reduzieren lassen.⁶⁰ In zwei der

60 In der bereits mehrfach zitierten Studie zum ökologischen Wohnen lautete einer der Befunde, dass Umweltmotive bei der Entscheidung, in eine ökologische Siedlung zu ziehen, zwar eine wichtige Rolle spielen, aber in der Regel „Bestandteil eines komplexeren Motivbündels“ sind. „Das Umweltmotiv erweitert die Vielfalt der Wohnbedürfnisse, ohne die traditionellen Wohnmotive in ihrer Bedeutung wesentlich einzuschränken“; Gestring et al. 1997, 78.

hier untersuchten Fälle, dem Bremer Projekt Grünenstraße sowie dem Münchener WOGENO-Projekt, wurden die Projektziele schon von vornherein breiter definiert und schließen auch ökologisches Wohnen sowie gemeinschaftsorientiertes Wohnen in einem genossenschaftlichen Rahmen ein. Es überrascht kaum, dass die Möglichkeit, *autofrei* zu wohnen, bei vielen Bewohnerinnen und Bewohnern dieser beiden Projekte ein nur untergeordnetes Einzugsmotiv bzw. ein „Teilaspekt“ war, der bei der Einzugsentscheidung nicht den Ausschlag gab. Eine Vertreterin der WOGENO ist sich zu „99 % sicher, dass niemand dazu gestoßen ist, weil sie gesagt haben: ‘Ich will in einem autoreduzierten Projekt wohnen’. Die Leute stoßen zu uns wegen dieser Genossenschaft und das Autofreie ist kein Problem“, z.B. weil man sowieso kein Auto besitzt und sich in Zukunft auch keines anschaffen wolle.⁶¹ Die Attraktivität des Projektes Grünenstraße habe in erster Linie mit seinem „Flair“, seinem „alternativen Ambiente“ zu tun, „aber dass jetzt wirklich Leute einziehen, nur weil wir autofrei sind, das glaube ich nicht“.

Aber auch die Projekte, die das autofreie Wohnen ganz in den Mittelpunkt stellten, mussten berücksichtigen, dass bei den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern vielschichtige Motive im Spiel sind, die sowohl die Einzugsentscheidung wie auch die Frage des langfristigen Verbleibs im Projekt beeinflussen. Bei den subjektiven Erwartungen, die sich an die neue Wohnsituation richteten, erwies sich auch hier der Aspekt der Autofreiheit manchmal nur als nachgeordneter Gesichtspunkt: „Also das stand nicht so im Vordergrund, das autofreie Wohnen, also weil wir vorher ja auch schon kein Auto hatten (...). Eher so Wohnqualität und Lebensqualität. Das hing für uns auch viel damit zusammen, mit Kindern halt zu leben, dass die Kinder jetzt hier einfach raus können und dass natürlich wichtig ist, dass hier jetzt nicht gleich die Straße ist“ (Bewohner der autofreien Eigentümergemeinschaft München-Riem). Neben dem Aspekt des kindgerechten Wohnens spielten bei vielen auch andere traditionelle Wohnmotive eine wichtige Rolle, etwa der Wunsch nach einer ausreichend großen, gut ausgestatteten und gut gelegenen Wohnung. Hinzu kam der Aspekt der Gemeinschaft und Nachbarschaftlichkeit, an den sich insbesondere im Projekt Saarlandstraße hohe Er-

⁶¹ Hinzu kommen „ein paar“, die sagen: „Ich kriege das schon irgendwie hin“. Hierunter fallen offenbar diejenigen, die ein vor dem Einzug noch vorhandenes Auto abschaffen oder aber später als Gemeinschaftsauto zur Verfügung stellen werden sowie u.U. Einzelfälle, die ihr Privatauto unter Berufung auf die Härtefallklausel behalten wollen.

wartungen richteten. Das folgende Zitat gibt hier nur eine Stimme von vielen wieder: „Ich glaube, das klare Interesse an der eigenen schönen Wohnung und an der Nachbarschaft, die sich dort entwickeln wird, die ja in unseren Fantasiekonstruktionen eine andere ist als in klassischen Wohnsiedlungen und -häusern in Hamburg, das ist der entscheidende Motivationspunkt. (...) Wo wir denken, wir können die Anonymität der Großstadt, die viele belastet, ein Stück weit aushebeln, indem wir hier eine Form von Gemeinschaft begründen, die natürlich basiert auf einer gemeinsamen Idee, das autofreie Wohnen, aber das ist eigentlich häufig gar nicht mehr so stark im Vordergrund“. Und schließlich waren es bau- und wohnökologische Gesichtspunkte, die - wenn auch mit unterschiedlicher Intensität - die Erwartungen an die neue Wohnsituation mit prägten, z.B. der verbreitete Wunsch, auf jeden Fall den Niedrigenergiestandard zu realisieren, oder das darüber hinaus gehende Ziel, sich im Rahmen des Wohnprojektes möglichst konsequent „darum zu kümmern, was sonst noch an ökologisch sinnvollen Dingen da wäre, um die Umwelt zu verändern“.

Alles in allem zeigt sich, dass das differenzierte Gefüge unterschiedlicher Wohnmotive, dem wir bei den (zukünftigen) Bewohnerinnen und Bewohnern autofreier Siedlungen begegnen, eines der konstitutiven Elemente der hier untersuchten Projekte ist, und zwar unabhängig von ihrer ‘offiziellen’ Zieldefinition. Dies setzt die Projekte unter den Entscheidungs- und Handlungsdruck, eine Fülle unterschiedlicher, zum Teil divergierender Interessen und Bedürfnisse, die sich auf die neue Wohnsituation beziehen, austarieren zu müssen. Gewisse Handlungsspielräume ergeben sich dabei aus den Kostenvorteilen, die die Autofreiheit (Wegfall der meisten Stellplätze) sowie das Prinzip der Selbstorganisation (Wegfall der Zwischenfinanzierung und des Risikoaufschlags eines Bauträgers; Eigenleistungen in der Planungs- und Bauphase) mit sich bringen können. Für das Projekt Saarlandstraße wird dieser Kostenvorteil auf bis zu 20 % gegenüber einer herkömmlich erstellten Wohnung in gleicher Lage und Größe geschätzt (Wagner 1997, 9 f.). Nur ein Teil dieses Betrages wurde indes real eingespart; er diente in erster Linie dazu, sich „anderen Luxus“ zu gönnen. Er versetzte das Projekt in die Lage, den von der Mehrheit geäußerten Wohnwünschen entgegenzukommen, indem „wir das Niedrigenergiehaus bauen, dass wir erhöhten Schallschutz bauen, dass wir einen Fahrradkeller bauen. Wenn man ohne Keller baut, dann kommt man natürlich wesentlich günstiger dabei weg. Aber das wollten

wir eben, diese Rampen, Fahrradkeller, Gemeinschaftsraum, Gemeinschaftsdachterrassen, zwei Stück, das macht viel aus. Da haben wir gesagt, da sparen wir nicht so wahnsinnig, aber dafür haben wir dann auch was“. Allerdings war der finanzielle Handlungsspielraum nicht groß genug, um allen Wünschen gerecht werden zu können. Und auch die Verwendung der vorhandenen Finanzmittel war im Projekt keineswegs unumstritten, sondern provozierte den einen oder anderen Konflikt (siehe unten).

Was auffällt: Es war nicht das Thema „Autofreiheit“, das in den hier untersuchten Projekten zu größeren Konflikten oder gar zu regelrechten Zerreißproben führte. Die oben beschriebenen Prozesse der sozialen Auswahl und Homogenisierung haben vielmehr dafür gesorgt, das in *diesem* Punkt ein weitgehender Konsens in den sich herauskristallisierenden Projektgruppen herrschte - was gelegentliche Kontroversen darüber, wie das Prinzip der Autofreiheit in der Praxis umzusetzen sei, natürlich nicht ausschloss (siehe oben). Wenn es „knallte“, dann zumeist deswegen, weil divergierende Erwartungen aufeinanderstießen, die sich auf andere wichtige Bereiche des Zusammenwohnens bezogen. So kam es im Projekt Saarlandstraße zur größten Zerreißprobe, als es um die Vergabe der Grundstücke an die Genossenschafts- und an die Eigentümergruppe ging. Es sei „hart drum gefochten“ worden, weil es um die Wohnqualität unterschiedlicher Wohnungen und Wohnlagen und damit auch „richtig um Geld“ gegangen sei: „Wie viel ist eine Wohnung eigentlich wert? Wie viel ist eine Wohnung wert, wenn sie jetzt direkt am Kanal steht und ganz oben unterm Dach ist oder wenn sie im ersten Obergeschoss zur Straße hin ist? Und das ist eben ein Riesen-Unterschied“. Eine Art Dauerzwist entzündete sich zudem an der Frage, wie man die Finanzmittel - auch im Sinne der bereits angesprochenen Spielräume - verwenden sollte, etwa im Hinblick auf den zu realisierenden Baustandard. Die Eigentümergemeinschaft, die die finanzkräftigeren Haushalte in ihren Reihen versammelte, tendierte dazu, „bei vielen Sachen einen höheren Standard“ zu definieren: „Also bautechnisch, was weiß ich, höherer Schallschutz, andere Türen, anderer Gummibelag für das Treppenhaus und pi pa po. Also Geld gleich Baustandard“. Was ihr den Vorwurf seitens der Genossenschaftler einbrachte, „ihr habt ja soviel Geld, deswegen macht ihr alles mög-

liche“. Neben einigen Querelen um „Einzelinteressen“⁶² entwickelte sich schließlich ein weiterer Dauerkonflikt, und zwar zur Frage der Bau- und Wohnökologie. Plädierten die einen für die konzeptionelle Beschränkung auf die Autofreiheit und den Niedrigenergiestandard, um das Projekt nicht zu „überfrachten“ und mit zu hohen Hürden zu versehen (Wagner 1998, 18 f.), so kritisierten andere, „dass wir eigentlich nicht so viele ökologische Möglichkeiten bemüht haben“. Konflikte entzündeten sich an der Idee, das Gebäude als Passivhaus auszulegen,⁶³ am Bau eines Blockheizkraftwerks⁶⁴ sowie an der Installierung einer Fotovoltaikanlage.⁶⁵

Das zuletzt Gesagte macht deutlich, dass der ‘ökologische Funke’ bei autofreien Vorhaben nicht ohne weiteres auf sämtliche wohnrelevante Handlungsfelder überspringt. Zwar hängt vieles davon ab, inwieweit das Ausgangskonzept des Projektes bereits wohnökologische Elemente umfasst. Aber auch diese sind normalerweise das Resultat eines Aushandlungs- und Entscheidungsprozesses, der sich unter den Protagonisten der Projektgründungsphase abspielt. Wie das Beispiel Saarlandstraße zeigt, bildet diese Phase nur den Auftakt weiterer projektinterner Aushandlungsprozesse über Ökologie, bei denen sich vielleicht nur auf den ersten Blick die ökologisch stärker motivierten Projektmitglieder den weniger stark motivierten gegenüberstehen. Vielmehr scheint es auch eine Frage der finanziellen Handlungsressourcen zu sein, die darüber entscheidet, inwieweit man sich für bestimmte bau- und wohnökologische Maßnahmen einsetzt oder nicht. So war

62 Etwa zwischen Bewohnern des Erdgeschosses und der oberen Stockwerke über die Art der Gartennutzung oder die Notwendigkeit, einen Fahrstuhl einzubauen; zwischen Familien mit Kindern und kinderlosen Haushalten über die Frage der Aussengestaltung.

63 Die Wärmeversorgung eines Passivhauses kommt im Idealfall allein mit der Nutzung der Sonnenenergie aus und verbraucht keine zusätzliche Heizenergie. Die Idee eines Passivhauses wurde von den Architekten und einigen Projektmitgliedern verfolgt, wurde aber von der Mehrheit als finanziell zu riskant abgelehnt.

64 Finanziert von den Mitgliedern der Eigentümergemeinschaft wurde ein BHKW eingebaut, an dessen Bau sich die Genossenschaft nicht beteiligte, weil man zu hohe Kosten und die Unwirtschaftlichkeit ein solcher Maßnahme befürchtete.

65 Der Bau einer solchen Anlage - auf dem Dach des Wohngebäudes - war noch kurz vor dem Einzug umstritten: Die einen sahen in ihr einen wichtigen ökologischen Baustein des Wohnprojektes, die anderen sahen in ihr eine mögliche Überfrachtung des Projektes bzw. befürchteten bautechnische sowie Gewährleistungsprobleme, falls der Einbau einer solchen Anlage den weiteren Bauablauf behindern, zu Sicherheitsproblemen oder gar zu Bauschäden führen sollte.

es die im Durchschnitt einkommensstärkere Gruppe der Wohnungseigentümer, die das Blockheizkraftwerk unter Einsatz eigener finanzieller Mittel gegenüber den Genossenschaftlern durchsetzte. In den Projekten mit geringeren internen Einkommensunterschieden kam es hingegen zu keinen vergleichbaren Kontroversen um kostenträchtige ökologische Extras. Aushandlungsprozesse über Ökologie mündeten hier schnell in pragmatischen Lösungen: So herrschte im Projekt Grünenstraße nicht nur weitgehende Einigkeit über die angestrebten bau- und wohnökologischen Maßnahmen,⁶⁶ sondern auch darüber, dass aus Kostengründen gewisse Abstriche bei der Verwendung ökologischer Baumaterialien gemacht werden mussten.⁶⁷ Sogar mit den „Fundamentalökologen“ im Projekt habe es darüber keine großen Auseinandersetzungen gegeben: „Das Geldargument schlägt, also so platt ist es dann im Grunde“. Auch in der autofreien Eigentümergemeinschaft München-Riem zog man aufgrund der Einschätzung der eigenen finanziellen Möglichkeiten eine pragmatische Grenze: Von Anfang an habe festgestanden, dass der Niedrigenergiehaus-Standard „vom finanziellen Aufwand her noch machbar war.“ Überlegungen in Richtung auf den Passivhaus-Standard seien wieder verworfen und „letztendlich aus finanziellen Gründen nicht realisiert worden“.⁶⁸

66 Realisiert wurden: Niedrigenergie-Standard; Grauwasseranlage (zur Wiederverwendung von Brauchwasser für die Toilettenspülungen); Regenwasseranlage; Gemeinschaftswaschmaschinen (Regenwassernutzung); Wintergärten (passive Nutzung der Sonnenenergie); teilweise Verwendung ökologische Baumaterialien.

67 Verwendung von PVC für die Abwasserrohre und als Dachfolie; Styropor als Dämmstoff für die Außenwand; Fensterrahmen der Wintergärten aus Aluminium anstatt aus Holz.

68 Natürlich sind die Determinanten des ökologischen Handelns im Bereich des Bauens und Wohnens wesentlich vielschichtiger und lassen sich nicht auf den Aspekt der hier besonders ins Auge fallenden finanziellen Handlungsressourcen reduzieren. Allerdings hätte die systematische Einbeziehung aller hier relevanten Determinanten den Rahmen der vorliegenden Untersuchung gesprengt. Aus der bereits zitierten Studie zum ökologischen Wohnen wissen wir, dass die Bereitschaft zum bau- und wohnökologischen Engagement auch von der individuellen Ressource der technischen Kompetenz und des praktisch-handwerklichen und gestalterischen Geschicks sowie von der sozialen Ressource funktionierender Nachbarschaftshilfe (Informationsaustausch, praktische Hilfe) abhängt. Die Sache wird dadurch noch komplizierter, dass die Bereitschaft, sich bau- und wohnökologisch zu engagieren, in ein Spannungsfeld widerstreitender Bedürfnisse eingebettet ist, die sich zum Teil unterstützend und fördernd, zum Teil hindernd auf die Bereitschaft zum ökologischen Handeln auswirken können. So kann ökologisches Wohnen den Reiz der tätigen Selbstverwirklichung haben, aber auch als zusätzliche Mühe und Arbeit empfunden werden; be-

Es zeigt sich, dass der Erfolg autofreier Wohnprojekte nicht nur davon abhängt, dass für das Kernziel dieser Projekte - die Autofreiheit - tragfähige Lösungen entwickelt werden. Die Notwendigkeit, einen für alle Bewohnerinnen und Bewohner verträglichen *modus vivendi* zu finden, geht vielmehr weit über dieses Kernziel hinaus und erstreckt sich auch auf zentrale wohnqualitative und wohnökologische Ziele. Mehr noch: Die Aufgabe, eine sozialverträgliche Entwicklung der Projekte zu sichern, scheint in den beiden zuletzt genannten Handlungsfeldern besonders anspruchsvoll und nicht selten konfliktträchtig zu sein. Dies alles erhöht die Komplexität der Anforderungen, die von selbstorganisierten Gruppen zu bewältigen sind, etwa im Hinblick auf deren interne Steuerungsfähigkeit und Problemlösungskapazität - womit wir bei einer Frage angekommen sind, die uns im folgenden Abschnitt eingehender beschäftigen wird.

4.5. Chancen und Tücken der Selbstorganisation

Die Vorzüge eines Wohnvorhabens in Eigenregie, als *selbstorganisiertes* Projekt, lagen für die Projektgründer und für viele, die später dazu stießen, auf der Hand. Für manchen entsprach ein solches Vorhaben schlicht dem eigenen Lebensgefühl, insbesondere wenn man einem soziokulturellen Milieu angehörte, das als ökologisch-alternativ/links-alternativ bezeichnet werden könnte. Dies traf im besonderen Maße auf die Protagonisten und Interessenten des Bremer Projektes Grünenstraße zu, war aber nicht auf diese beschränkt. So erklärt eine Bewohnerin des Hamburger Projektes Saarlandstraße zum Thema Selbstorganisation: „Ich bin überzeugt von solchen Sachen. Ich komme aus der Sponti-Linken, das ist natürlich schon ein bisschen länger her und da war es uns ganz wichtig, Sachen selbst zu machen und nicht zu delegieren. Von daher war das für mich überhaupt keine Frage“. Was aber wohl die meisten - unabhängig von der soziokulturellen Einbettung - an der Idee, in Eigenregie zu bauen und zu wohnen, faszinierte, war die Aussicht auf möglichst umfassende Gestaltungschancen eigener Lebens-

stimmte ökologische Maßnahmen im eigenen Haushalt können als Komfortverzicht, andere als Komfortgewinn wahrgenommen werden; bestimmte wohnökologische Maßnahmen werden von dem einen als gemeinschaftsstiftend begrüßt (z.B. die gemeinsam betriebene Heizanlage), von dem anderen dagegen als unzumutbarer Eingriff in die eigene Privatsphäre abgelehnt; vgl. Gestring et al. 1997.

und Wohnkonzepte, sei es im Hinblick auf die autofreie Lebensweise oder sei es im Hinblick auf wohnqualitative oder wohnökologische Aspekte, die, wie wir gesehen haben, für viele mindestens ebenso wichtig waren wie das Wohnen ohne eigenes Auto. Angestrebt wurde ein selbstbestimmtes Experimentierfeld, auf welchem sich die skizzierten Wünsche entfalten konnten und verwirklichen ließen, „persönlich zugeschnitten, bis in die Grundrisse hinein“, und zwar möglichst im Rahmen basisdemokratischer Assoziierungsformen und Entscheidungsmodi. Zur persönlichen Motivation vieler Beteiligter trug bei, dass man das aktive Engagement in so einem Projekt als „Bestätigung“, als einen Akt der Selbstverwirklichung empfinden konnte. Was manchen darüber hinaus faszinierte, war der Gruppenprozess selbst, bei dem man „die Menschen ganz anders kennenlernt“: Die Hoffnungen richteten sich nicht nur darauf, dass später mal „nette Nachbarschaften“ jenseits sozialer Isolierung und Anonymität entstehen würden, sondern auch darauf, dass der Gruppenprozess als solcher der „persönlichen Bereicherung“ dient, insofern „ich mit anderen Menschen, die mir sympathisch sind, hier ein solches Projekt entwickeln kann“.

In der Selbstorganisation sahen viele die ideale, wenn nicht notwendige Organisationsform, um das innovative Ziel des autofreien Wohnens sowie weitere wichtige Wohnwünsche verwirklichen zu können. Ein solches selbstbestimmtes Vorgehen verläuft jedoch zumeist nicht unproblematisch - das Experimentierfeld erweist sich nicht selten als steiniger Acker, der den Beteiligten viel Zeit, Mühe und Nerven abverlangt, auf dem Kontroversen und Konflikte durchgestanden werden müssen und wo bisweilen zäh um Lösungen gerungen wird. Die hier betrachteten Projekte bildeten in diesem Punkt keine Ausnahme.

Eines der zu bewältigenden Probleme bestand - und besteht - darin, dass der egalitäre Gestaltungsanspruch der selbstorganisierten Projekte in ein Spannungsverhältnis zu den operativen Erfordernissen geraten kann, mit denen die Beteiligten im Zuge der Projektentwicklung konfrontiert werden. Nur im Idealfall beteiligt sich jedes Gruppenmitglied in etwa im gleichen Ausmaß an den Aufgaben, die in der Planungs- und der Bauphase und später in der Wohnphase eines solchen Projektes zu erledigen sind. Normalerweise sind Fähigkeiten, Fertigkeiten und Motivationen unter den Gruppenmitgliedern ungleich verteilt - entsprechend differenzieren sich unterschiedliche Rollen heraus, von deren Zusammenspiel der Werdegang des Projektes mit-

bestimmt wird. Diese Entwicklung beginnt normalerweise schon bei der Projektgründung, an der zumeist einige wenige Gründerpersönlichkeiten beteiligt sind, die, sofern sie das Projekt nicht vorzeitig verlassen, auch im weiteren Projektverlauf in der Regel wichtige Funktionen innehaben. Was sich in solchen Projekten herausbildet, ist ein *internes Kooperationsgefüge*, zu dem neben den eigentlichen „Zugpferden“ vor allem diejenigen gehören, die begrenzte operative oder organisatorische Aufgaben übernehmen. Hinzu kommen diejenigen, die sich als „Mitläufer“ nur sporadisch an den internen Entscheidungs- und Gestaltungsprozessen beteiligen. Insofern sei es „wirklich ein Mythos, dass alle so relativ gleich dabei sind. Das habe ich auch bei anderen irgendwelchen alternativen Gruppen überhaupt nicht gesehen. Es gab immer Zugpferde und Leute, die mitgemacht haben“ (Bewohner des Projektes Grünenstraße).

Da man in Eigenregie baute, musste von den Projektgruppen eine ganze Fülle von fachlich anspruchsvollen Einzelfragen bearbeitet werden, sei es im Hinblick auf die Bauausführung, auf die Grünplanung oder auf Rechts- und Finanzierungsfragen. Auf der operativen Ebene kristallisierten sich in allen Projekten arbeitsteilige Strukturen heraus, wobei bestimmte Aufgaben - in den kleineren Projekten - von Einzelpersonen, im Projekt Saarlandstraße von Arbeitsgruppen übernommen wurden. Eine so komplexe Aufgabenstruktur erfordert eine Koordinierungs- und Leitungsinstanz, die in ihrer Arbeitsfähigkeit über die Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten der basisdemokratischen Organe (z.B. des Gruppenplenums, siehe unten) hinaus geht. Diese Funktion wird in den Eigentumsprojekten von einer gewählten Geschäftsführung (bzw. einem geschäftsführenden Vorstand), in den Genossenschaftsprojekten von dem satzungsgemäß vorgesehenen - und ebenfalls gewählten - Vorstand ausgeübt.⁶⁹ Die Leitungsgremien koordinieren nicht nur die interne Projektarbeit, sondern vertreten die Projekte auch nach außen (z.B. gegenüber den Behörden, den Baufirmen usw.), zudem kümmern sie sich um das anfallende ‘Tagesgeschäft’, was u.U. auch kostenwirksame Entscheidungen bis zu einer gewissen Höhe einschließt (z.B. bis zu 10.000 DM).

⁶⁹ Die Ausnahme bildet das Projekt Grünenstraße: Hier stehe der Genossenschaftsvorstand im wesentlichen „auf dem Papier“ bzw. leiste ab und an notwendige Unterschriften. Alles weitere entscheide das Projektplenum, auch in diesem Punkt sei man „unbelehrbar basisdemokratisch“.

Alles in allem zeigt sich, dass der egalitäre Gestaltungsanspruch von den operativen Erfordernissen, die sich einem selbstorganisierten Projekt stellen, zwar nicht zerrieben wird, aber doch einigen Belastungsproben ausgesetzt und in der Regel nicht ohne Einschränkungen umzusetzen ist. Dies gilt selbst für Projektgruppen, denen es gelingt, den Gestaltungsanspruch sehr weitgehend in die Praxis umzusetzen. Die Intensität der Beteiligung variiert auch hier - zumindest graduell, „da es natürlich immer einige (gibt), die mehr gemacht haben, einfach aus ihrer beruflichen Kompetenz raus oder auch aus ihrem persönlichen Zeitrahmen raus. (...) Ganz gleichmäßig wird solche Arbeit nie verteilt werden, aber es ist in unserer Gruppe, denke ich, ganz gut verteilt gewesen“, so schätzt es eine Vertreterin der Eigentümergruppe des Projektes Saarlandstraße im Rückblick auf die Planungs- und Bauphase ein. In anderen Fällen kommt es u.U. zu einer deutlichen Ausdifferenzierung der projektbezogenen Aktivitäten: Im Extremfall steht einer kleinen Funktionselite, die sich in den Arbeitsgruppen, in den Leitungsgremien, bei Außenkontakten oder im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit aktiv engagiert, eine Mehrheit gegenüber, die kaum an der aktiven Gestaltung des Projektes beteiligt ist - sei es, dass ihr die einschlägigen Fähigkeiten und Kompetenzen fehlen (worunter sowohl beruflich-fachliche Kompetenzen als auch Fähigkeiten wie Organisationstalent, Verhandlungsgeschick usw. fallen können), sei es, dass sie sich - aus welchen Gründen auch immer - mit der Mitläuferrolle zufrieden gibt. Einer solchen Konstellation sind wir bei der Genossenschaftsgruppe des Projektes Saarlandstraße begegnet: „In der Genossenschaftsgruppe hat es sich über die Jahre gezeigt, dass es zehn bis fünfzehn Leistungsträger gibt, die sich als Mandatsträger im Vorstand und im Aufsichtsrat⁷⁰ oder aber in Arbeitsgruppen wie Finanzgruppe, Rechtsgruppe, Verwaltungsgruppe usw. engagiert haben. Und dann gab es eine ganze Reihe, die zwar immer auch wieder aufgetaucht sind als Mitredende im Rahmen von Versammlungen und Treffen, aber die doch darüber hinausgehend entweder kein weiteres Engagement entwickeln konnten oder wollten“. Was auffällt, ist der Kontrast zur Eigentümergruppe desselben Gesamtprojektes: Ein Beteiligter erklärt dies damit, dass die Eigentümer, die die größeren finanziellen Verpflichtungen eingegangen und normalerweise langfristig an ein Wohnobjekt gebunden

70 Aus den Reihen der Genossenschaftsmitglieder wurde satzungsgemäß ein Aufsichtsrat gegründet, der die Arbeit des Vorstands begleitet und gegebenenfalls kontrolliert.

seien, ein insgesamt höheres Eigeninteresse an einer optimalen Lösung gehabt hätten. Entsprechend groß sei die Bereitschaft gewesen, „sich aktiv einzubringen, mit Haut und Haaren sozusagen“. Somit gibt es verschiedene Wege, mit der Spannung zwischen egalitärem Gestaltungsanspruch und den operativen Erfordernissen umzugehen: Auf der einen Seite der aktive Einbezug möglichst aller Beteiligten in die Projektentwicklung, was allerdings, wie gelegentlich angemerkt wurde, die Anforderungen an die Projektkoordination erhöht, u.U. die Kooperation erschwert sowie bedeutet, auch die weniger Talentierte und Motivierten in die Arbeit einzubeziehen. Auf der anderen Seite steht die Herausbildung einer arbeitsfähigen Funktionselite, die die kompetente und ‘professionelle’ Projektentwicklung garantiert, aber nicht selten über die hohe Arbeitsbelastung klagt oder sich sogar - latent - überfordert fühlt. Ein solches gruppeninternes Kompetenzgefälle kann überdies Konflikte heraufbeschwören, z.B. wenn sich Gruppenmitglieder von Entscheidungen der Funktionselite überfahren sehen oder mehr Transparenz und Beteiligungsmöglichkeiten einfordern.

Ein weiteres Problem besteht darin, als selbstorganisierte Gruppe ein konstruktives Verhältnis zu externen Akteuren zu entwickeln, insbesondere im Hinblick auf die zuständigen Behördenvertreter. Wobei es auf beiden Seiten Berührungspunkte geben kann: Selbstorganisierte Baugruppen sind daran interessiert, die Projektentwicklung möglichst autonom voranzutreiben, so dass behördliche Vorschriften, Vorgaben, Empfehlungen usw. schnell als lästiges Reinreden oder als Gängelung empfunden werden. Umgekehrt begegnen viele Behördenvertreter, die normalerweise den Umgang mit professionellen Bauinvestoren gewohnt sind, selbstorganisierten Baugruppen mit einer gehörigen Portion Skepsis, zumal wenn diese etwas noch nie Dagewesenes wie autofreies Wohnen realisieren wollen.⁷¹ Wie bereits gezeigt, gelang es allen Projekten, durch Beharrlichkeit und Verhandlungs-

71 Einer der Gründer des Projektes Saarlandstraße betrachtet es im nachhinein als einen der größten Stolpersteine der Projektentwicklung, die Behörden angesichts ihrer „Investorenverbundenheit“ bzw. „Investorengläubigkeit“ dazu zu bewegen, einem selbstorganisierten Projekt, das damals als „verlachter Umweltschutzverein“ nicht ernst genommen worden sei, das ins Auge gefasste Grundstück an der Saarlandstraße zu überlassen („anhand zu geben“). Seitens des Projektes habe man auf jeden Fall einen zwischengeschalteten Investor vermeiden wollen, um das geplante Vorhaben tatsächlich in Eigenregie verwirklichen zu können. Man habe „der Liegenschaftsverwaltung das Grundstück regelrecht rausgeprügelt und wir haben es dann auch bekommen“.

geschick in einen letztlich konstruktiven Kooperationsprozess mit den Behörden einzutreten. Die notwendige Voraussetzung auf Seiten der Projekte war dabei, dass man feste und kompetente Ansprechpartner vorzuweisen hatte, mit denen die Behörden verhandeln konnten. Dies förderte seinerseits die Herausbildung projektinterner Funktionsebenen, da nur bestimmte Personen diese Aufgabe wahrnehmen konnten und dadurch in eine nur schwer ersetzbare Schlüsselposition gelangten. So sei man von den Behörden erst dann ernst genommen worden, berichtet ein Vertreter des Projektes Grünenstraße, als ein „Betriebswirt“ zu der Gruppe gestoßen sei und eine wichtige Rolle bei den Verhandlungen übernommen habe. Als Erfolgsrezept für das bisweilen komplizierte Verhältnis zu den Behörden empfiehlt einer der Gründer des Projektes Saarlandstraße, die richtige Balance zwischen Distanz und kooperativer Nähe zu suchen. Einerseits brauche man „die stützende Verwaltung“, doch geschehe die eigentliche Projektentwicklung „außerhalb der Verwaltung, da Verwaltungshandeln eben anderen Regeln unterliegt.“ Insofern habe man sich in vielen Punkten „von diesen Verwaltungsvorstellungen deutlich absetzen (müssen), da konnten wir einfach nicht mit der Verwaltung einhergehen und mussten bisweilen auch starke und deutliche Opposition zur Verwaltung beziehen und sagen: So nicht!“. Neben Behördenvertretern gibt es eine Reihe weiterer externer Akteure, mit denen ein selbstorganisiertes Bauprojekt, wie jedes andere Bauvorhaben auch, kooperieren muss. Eine Schlüsselposition nehmen dabei die Architekten ein, sowohl bei der Bauplanung und Bauleitung als auch in der Vermittlungsfunktion zwischen dem Projekt und den zahlreichen Außenanforderungen, die fachliches Know how verlangen (etwa zu Baufirmen, Baubehörden usw.). Das einhellige Urteil der von uns befragten Projektvertreter lautet, dass das Gelingen selbstorganisierter Bauvorhaben im hohen Maße davon abhängt, auf eine zuverlässige „Expertenstruktur“ zurückgreifen zu können, die dazu verhilft, „das Chaos zu vermeiden“. Neben den Architekten sind es Notare, Rechts- und Finanzberater, Baubetreuer oder auch - wie im Fall des Projektes Grünenstraße - die Kooperationsbeziehungen mit einer Bremer Wohnungsbau-Gesellschaft, die zu tragenden Säulen einer solchen Expertenstruktur wurden. Wobei es aufgrund der besonders engen Zusammenarbeit mit den Architekten hilfreich ist, wenn letztere bereits Erfahrungen mit selbstorganisierten Wohngruppen sammeln konnten (was in den untersuchten Projekten zumeist der Fall war). Sollte dies nicht gegeben sein, so nimmt auch hier das

Risiko eklatanter Kommunikations- und Kooperationsprobleme zu - wie im Fall einer Landschaftsarchitektin, die im Vergleich zu den vom Projekt beauftragten Hochbauarchitekten als weniger „projekterfahren“ geschildert wird und deren Arbeit „nicht so akzeptiert“ worden sei, „weil sie irgendwie die Wünsche vieler nicht so aufgreifen konnte.“ Möglicherweise sind es nicht nur professionelle Vorbehalte, sondern auch soziokulturelle Schranken gewesen, die sie daran hinderten, sich stärker „auf die Diskussion mit der Gruppe“ einzulassen. Denn „das war nicht ihre Erfahrungswelt, da hat sie sich immer schwer getan“.

Ein drittes - und das vielleicht schwerwiegendste - Problem, das selbstorganisierte Wohnprojekte zu bewältigen haben, liegt darin, das basisdemokratische Ideal mit den Partikularinteressen in Einklang zu bringen, die in einem solchen Sozial- und Handlungsgefüge unweigerlich in Erscheinung treten. Dass es in den Projektgruppen zu manchmal heftigen Konflikten gekommen ist, etwa in der Frage der Wohnungsverteilung, in Finanzierungsfragen oder bei bau- und wohnökologischen Themen, haben wir bereits gezeigt. Trotz ihrer recht ausgeprägten soziokulturellen Homogenität bilden diese Gruppen immer noch ein Konglomerat unterschiedlicher und zum Teil divergierender Interessen, Wünsche und Zielvorstellungen. Um die hierin angelegten Fliehkräfte zu bändigen, bedarf es gruppeninterner Entscheidungsmodi und Steuerungsformen, die sowohl integrativ wirken als auch in der Lage sind, der Interessenvielfalt Rechnung zu tragen. In allen untersuchten Projekten stoßen wir auf institutionalisierte Formen der Konsens- und Kompromissuche, deren Fundament die basisdemokratische Einbindung aller Beteiligten in die projektrelevanten Entscheidungsprozesse ist. Die wichtigste Institution der Basisdemokratie ist das Gruppenplenum, zu welchem sich die Projektmitglieder regelmäßig zusammenfinden. Hier werden nicht nur die substanziellen Entscheidungen getroffen, sondern hier laufen auch wichtige Meinungsbildungsprozesse ab, hier werden Grundsatzdebatten geführt usw. In der Planungsphase wurden zudem von einigen Projekten „Architekturworkshops“ bzw. „Wohnwerkstätten“ veranstaltet, u.U. bereits in Zusammenarbeit mit dem/den Architekten, an denen sich alle beteiligen konnten und die dazu dienten, sich über architektonische, bauliche und wohnqualitative Ziele zu verständigen, Ideen zu sammeln und zu bündeln, Meinungsbilder zu erstellen usw. Ein solches Vorgehen mag dazu beitragen, dass sich in der Gruppe eine Art gemeinsames Grundverständnis darüber herausbildet, welche Form des

Wohnens und des (Zusammen-)Lebens man anstrebt und welche Aufgaben bewältigt werden müssen. Es garantiert aber keineswegs, dass man in allen entscheidenden - und auch in den weniger wichtigen - Fragen einer Meinung ist. Im Gegenteil: Solche basisdemokratischen Prozeduren können ebenso gut dazu führen, dass sich partikuläre Interessen unter den Projektmitgliedern besonders gut entfalten und u.U. in Form von lähmenden Kontroversen aufeinanderprallen. Dies zwingt die Projekte bei Strafe des Scheiterns dazu, die Suche nach dem Kompromiss zu institutionalisieren. Der Erfolg selbstorganisierter Projekte hängt in erster Linie von ihrer *Handlungsfähigkeit als Gruppe* ab - sie ist das höchste Gut, das es zu bewahren gilt und das nicht auf dem Schlachtfeld der Partikularinteressen zugrunde gehen darf. Deswegen reicht es in vielen Fällen nicht aus, dass Entscheidungen auf der Basis einfacher Mehrheitsbeschlüsse getroffen werden. Vielmehr müssen Lösungen gefunden werden, mit denen *alle* leben können - falls in einer entscheidenden Frage eine Verliererminderheit einer Gewinnermehrheit gegenüber steht, kann dies schnell zur riskanten Zerreißprobe werden. Wobei die Suche nach dem Kompromiss auch deswegen von fundamentaler Bedeutung ist, weil bei einem gemeinsamen Bauvorhaben in Eigenregie aus rechtlichen und praktischen Erwägungen heraus in vielen Punkten *Einigungszwang* herrscht. Dies betrifft zum einen die vertraglichen Regelungen, die für alle Beteiligten gleichermaßen gelten und denen jede Wohnpartei zustimmen muss. Dabei kann es sich z.B. um den Kaufvertrag (bzw. den Erbbaurechtsvertrag) für das gemeinsame Grundstück, um den Gesellschaftsvertrag bei Eigentümergemeinschaften, um die Genossenschaftssatzung oder um die Teilungserklärung handeln (in der die Aufteilung des Grundstücks und der Baulichkeiten an die Wohnparteien, die Ausweisung von Gemeinschaftseigentum, von Sondernutzungsrechten usw. geregelt wird). Zum anderen betrifft es viele Fragen der Bauausführung, und zwar im Rahmen der Gestaltungsspielräume, die die Baugenehmigung und die städtebaulichen Vorgaben belassen. Welche Baumaterialien man im einzelnen wählt, welche Farbe der Außenanstrich des gemeinsamen Gebäudes erhalten soll, wie man die gemeinsamen Freiflächen gestalten will, welche ökologischen Maßnahmen berücksichtigt werden sollen usw. - in all diesen Fragen muss man sich letztlich einigen können, um den Fortgang des Bauvorhabens nicht zu verzögern oder gar zu gefährden. Dass hier oft zäh um akzeptable Lösungen und lebbare Kompromisse gerungen wird, haben wir bereits im vorherigen Abschnitt angedeutet.

In der *Entscheidungspraxis* der Projekte hat sich längst ein Prozedere eingespielt, dass der Notwendigkeit, zu lebbareren Kompromissen zu kommen, Rechnung trägt. Zwar sei es unrealistisch, bei allen projektrelevanten Entscheidungen einstimmige Beschlüsse hinzukriegen, doch achte man darauf, dass niemand „untergebuttert“ werde (Eigentümergeinschaft Saarlandstraße). Konkret bedeute dies, dass Mehrheitsvoten nicht einfach exekutiert würden, sondern dass man das „Bemühen um ein allgemeines Einverständnis“ (WOGENO) fortsetze. Dies geschieht zum Teil über zusätzliche argumentative Überzeugungsarbeit, mit der man die Minderheit umzustimmen versucht. Nicht selten läuft es aber auf den *faktischen Kompromiss* hinaus, bei dem sich die Mehrheit ebenfalls bewegen muss. So strebe man immer an, „dass, wenn eine Entscheidung jemanden persönlich betrifft, dieser auch soweit durch einen Kompromiss dazu gebracht werden kann, dass er dem auch zustimmt“ (Eigentümergeinschaft München-Riem). Falls notwendig, nehme man dabei, so wurde uns aus allen Projekten einhellig berichtet, die zeitintensive Prozedur weiterer Diskussionen und Verhandlungen in Kauf.

Was in vielen der von uns geführten Gespräche durchklingt, ist die *Janusköpfigkeit* einer selbstorganisierten sowie auf basisdemokratischen Verfahren und Entscheidungsprozessen beruhenden Verwirklichung eines (autofreien) Wohnprojektes. Der Projektalltag wird - insbesondere in der Planungs- und Bauphase - als Belastung *und* als Erfüllung erfahren. Er kann ungeahnte persönliche Entfaltungschancen eröffnen, aber auch zur vorzeitigen Aufgabe und zum Ausstieg (wegen Überforderung, infolge persönlicher Konflikte usw.) zwingen. Er kostet Lebenszeit und bindet manchmal über Jahre einen beträchtlichen Teil der persönlichen Energien, ist für viele aber auch ein persönlicher und/oder kollektiver Lernprozess. Dieser Zwiespalt wird deutlich, wenn unser Gesprächspartner im Projekt Grünenstraße einerseits beklagt, dass man sich „in ziemlich albernen Diskussionen erschöpft und verschlissen“ habe, was „die Leute müde und unruhig“ mache, der gleiche Gesprächspartner aber auch hervorhebt, dass man nicht zuletzt aufgrund dieser schmerzlichen Erfahrungen „gelernt“ habe, „Anforderungen an sich und die Gruppe zu stellen, die realistisch sind, die man auch einhalten kann und eben Vorsicht vor so verschärften ideologischen Formulierungen“. Er persönlich lege heute mehr Wert auf Leute, „die kompromissfähiger sind; denen würde ich jetzt den Vorzug geben, um in so einem Projekt zu wohnen“. Auch aus der Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner des Projektes

Saarlandstraße ist es ein zum Teil schmerzhafter Lernprozess gewesen, der zu ausreichender Kompromiss- und Handlungsfähigkeit führte. Als vielleicht wichtigster Lernerfolg wird immer wieder hervorgehoben, dass es gelungen sei, Konflikten die persönliche Schärfe zu nehmen, d.h. sie sachlicher und weniger stark emotional aufgeladen zu führen. Man habe „im Umgang miteinander“ gelernt und eine „emotionale Stufe rausgenommen“. Heute gebe es „keine persönlichen Verletzungen mehr; die haben wir auch gehabt“. Schlüsselerlebnis war der offenbar mit persönlichen Angriffen verbundene „schlimmste Konfliktfall“ um die Wohnungsverteilung (siehe den vorigen Abschnitt), der jedem klar gemacht habe: „Da wollen wir nicht wieder hin, wir wollen uns doch lieber verständigen“. Einen weiteren Lernerfolg sieht man in der stärkeren Formalisierung der Kompromissuche und der Entscheidungsprozeduren, etwa beim Zusammenwirken verschiedener Gremien und Instanzen, um verbindliche und konsensorientierte Beschlüsse herbeizuführen, oder durch die Entwicklung eines gemeinsamen Abstimmungsverfahrens, das weder die Eigentümer- noch die Genossenschaftsgruppe bevorteilt und das eine externe Schiedsstelle zur Klärung von Pattsituationen vorsieht.⁷²

Eine der wichtigsten *Lehren*, die man aus den bisherigen Erfahrungen mit selbstorganisierter Projektentwicklung zieht, lautet, ein solches Projekt so zu konzipieren, dass sich unter den Beteiligten möglichst homogene Zielorientierungen herausbilden, und dies nicht nur in der Frage des autofreien Wohnens. Der Wunsch nach „kompromissfähigeren Leuten“ im Projekt Grünensstraße hängt mit der schmerzlichen Erfahrung interner politischer Fraktionierungen zusammen, die dem Projekt heftige Zerreißproben beschert haben. In den Projekten Saarlandstraße und München-Riem haben sich aus der Sicht unserer Gesprächspartnerinnen und -partner zum Teil hoch problematische Konstellationen ergeben, die mit Besonderheiten der rechtlich-organisatori-

72 Man habe „ein doppeltes Abstimmungsverfahren gewählt. Das führt dazu, dass jede Gruppe quasi ein Veto gegenüber der anderen Gruppe hat. Formalrechtlich ist es dann so, dass man zunächst nach Quadratmetern abstimmen muss. Damit hat die Wohnwarft (d.h. die Genossenschaft; d. Verf.) immer die Mehrheit. Und man muss auch nach Erbbauberechtigten abstimmen. Damit hat die Gruppe Barmbeker Stich, also die Eigentümer, immer die Mehrheit (letztere sind 18 Erbbauberechtigte; die Genossenschaft ist lt. Erbbaurechtsvertrag der 19. Erbbauberechtigte, verfügt hier also nur über eine Stimme; d. Verf.). Das heißt, wenn sich beide Gruppen nicht einigen, gibt es ein Patt“.

schen Projektstruktur zusammenhängen und die man sich in der retrospektiven Betrachtung lieber erspart hätte. So sind sich im Projekt Saarlandstraße viele darin einig, dass es die „Verquickung“ zweier Rechtsformen, d.h. von zwei selbstorganisierten Gruppen mit „unterschiedlichen Interessenlagen und eigenständiger Gruppendynamik“ sei, aus der die meisten projektinternen Spannungen herrührten. Zwar habe man diese Probleme letztlich gemeistert, sei aber angesichts deren Komplexität und Unübersichtlichkeit immer wieder an den „Rand der Überforderung“ bzw. in die Gefahr der „organisierten Unverantwortlichkeit“ gekommen. Viele sehen es im nachhinein als grössten Fehler an, dass man sich auf diese „komplett schiefe Konstruktion“ eingelassen habe - wobei man aber einräumt, dass man im Grunde keine Wahl gehabt habe: Immerhin habe man das Grundstück von der Stadt nur unter der Auflage bekommen, dass das Projekt sozial gemischt sein und unterschiedliche Rechtsformen umfassen werde. Vielleicht hätte man trotzdem die Möglichkeit gehabt, zwei voneinander unabhängige Projekte auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück zu realisieren - was aus damaliger Sicht dagegen gesprochen habe, sei gewesen, dass man sich als *ein* Projekt verstanden habe, ohne bereits übersehen zu können, welche Folgen sich aus der Aufsplittung in Eigentümer und Genossenschaftler ergeben könnten.⁷³ Dem Plädoyer für homogenere Gruppenstrukturen sind wir - in abgeschwächter Form - auch in der autofreien Eigentümergemeinschaft München-Riem begegnet: Reibungsflächen, insbesondere in der Frage der Übernahme von Allgemeinkosten, ergaben sich hier vor allem zwischen den elf Wohnparteien mit Eigentumswohnungen und den drei Reihenhausbesitzern. Einer unserer Gesprächspartner zieht daraus die Konsequenz: „Was ich wohl nicht mehr machen würde, das wäre die Mischung aus Reihenhäusern und Wohnungen, sondern man macht entweder nur Reihenhäuser oder man macht nur Wohnungen, weil das einfach von der Kostenaufteilung, von der Erwartungshaltung etwas ganz anderes ist (...), und womit viele Diskussionsprozesse vereinfacht worden wären“. Auch hier klingt die Hoffnung durch, die gruppeninternen Fliehkräfte vermindern und die gemeinsame Kompromiss- und Handlungsfähigkeit erhöhen zu können, indem man das jeweilige autofreie Wohnprojekt auf

73 Hinzu seien ganz praktische Erwägungen gekommen: Erstens die Schwierigkeit, „dieses Grundstück in Flurstücke zu teilen, zu denen „man nicht direkt von der Straße dann hinkommt“; zweitens das Interesse, „die doppelten Erschließungskosten bei zwei Grundstücken“ zu vermeiden.

eine Klientel mit einheitlicherer Interessenlage zuschneidet. Konsequenterweise angewendet, würde dies noch zielgerichtete Auswahlprozesse erforderlich machen sowie auf eine insgesamt größere Vielfalt unterschiedlicher Projektkonfigurationen hinaus laufen.

IV. Neue Wege

Die vom Hollerland-Projekt ausgelöste Initialzündung führte nicht nur zu den gerade beschriebenen selbstorganisierten autofreien Projekten, sondern gab auch in anderen Städten den Anstoß für Aktivitäten, die auf autofreie oder zumindest auf autoreduzierte Wohnvorhaben abzielten. In der zweiten Hälfte der 90er Jahre konkretisierten sich zwei Vorhaben, die sich in charakteristischer Weise von den selbstorganisierten Projekten unterschieden: In Kassel wurde ein autofreies Projekt gemeinsam von mehreren Wohnungsbaunternehmen verwirklicht; in Freiburg kam es zu einer größeren Stadtentwicklungsmaßnahme, bei der die Möglichkeit des autofreien Wohnens als integraler Bestandteil des Gesamtvorhabens berücksichtigt wurde. In beiden Fällen handelt es sich insofern um neue Wege, als in Kassel eine andere Zielgruppe als in den selbstorganisierten Projekten erreicht wurde und in Freiburg ein flexibles Mischkonzept verwirklicht werden konnte, bei dem autofreies Wohnen sowie Autobesitz innerhalb eines stellplatzfreien Wohngebiets koexistieren. Beide Projekte haben exemplarischen Stellenwert und sollen deswegen in der gebotenen Differenziertheit und Ausführlichkeit vorgestellt werden. Als 'Pionierprojekte der zweiten Generation' geben sie Aufschluss über die Chancen und Probleme, die mit den von ihnen eingeschlagenen neuen Wegen verknüpft sind. Es handelt sich in beiden Fällen um wichtige Weichenstellungen für die Zukunft des autofreien Wohnens.

1. 'Lupenreines' autofreies Wohnen für Sozialmieter: das Projekt Kassel-Unterneustadt

Wir treffen in Kassel auf das bisher einzige in Deutschland erfolgreich fertiggestellte 'lupenreine' autofreie Wohnprojekt, das nicht selbstorganisiert,

sondern von einem Bauträger erstellt wurde und in erster Linie auf die Zielgruppe der Sozialmieter ausgerichtet ist. Das Vorhaben umfasst knapp 60 Mietwohnungen sowie fünf Reihenhäuser für Eigentümer (die zum Zeitpunkt unserer Erhebungen allerdings noch in Planung sind). Dass dieses innovative Projekt erfolgreich in die Tat umgesetzt werden konnte, hatte nicht zuletzt die folgenden Gründe: Erstens gab es bereits vor der eigentlichen Projektgründung einen lokalpolitischen Motor, der - angestoßen durch das Hollerland-Projekt - darauf hinarbeitete, ein autofreies Wohnvorhaben in Kassel ins Leben zu rufen; diese Funktion übernahmen zunächst die Grünen (siehe oben), später der im Frühjahr 1995 gegründete Verein „AutoFreiLeben“. Zweitens - und in diesem Fall von entscheidender Bedeutung - trat mit der „Wohnstadt GmbH“ eine Wohnungsbaugesellschaft auf den Plan, die zu dem innovativen Schritt eines autofreien Wohnangebots bereit war, wobei es ihr gelang, im Sinne eines *joint venture* zwei weitere Wohnungsbaugesellschaften an dem Projekt zu beteiligen. Drittens wurde das Projekt in wesentlichen Eckpunkten von der Stadt Kassel unterstützt, so dass ein autofreies Areal in den Rahmenplan der städtischen Wiederaufbaumaßnahme „Unterneustadt“ aufgenommen werden konnte.

1.1. Der Weg zur Projektrealisierung

Die Realisierung des Projektes vollzog sich in erster Linie im Spannungsfeld der genannten Akteure, wobei sich die Gewichte innerhalb der Akteurskonstellation im Laufe der Zeit erheblich verschieben sollten. Zunächst deutete einiges auf eine selbstorganisierte Projektentwicklung hin, insofern der Verein „AutoFreiLeben“, an dessen Gründung auch die Kasseler Grünen beteiligt waren, eine Art Sammelbecken für diejenigen wurde, die am autofreien Wohnen interessiert waren. Es kam allerdings relativ früh zu einer entscheidenden Weichenstellung, die den Weg eines denkbaren Bauvorhabens in Eigenregie weitgehend versperrte: Mit dem Versuch, eine Genossenschaft zu gründen, sei man „gescheitert“. Einer der Vereinsgründer erinnert sich, dass „sich nicht genügend Leute gefunden haben, die sich zu dem Zeitpunkt finanziell genügend aus dem Fenster gelehnt hätten“, zumal die Grundstückspreise in dem Neubauquartier Unterneustadt „wirklich ein relativ heftiges finanzielles Engagement von Anfang an bedeutet“ hätten. Hinzu kam die damals noch recht vage Vorstellung davon, worauf man sich mit so einem

Vorhaben einlassen würde, da „man insgesamt noch nicht so genau wusste, wo das eigentlich mal hinführt, und innerhalb eines Stadtteils, von dem man noch nicht wusste, wie der aussehen soll und wie er später mal funktioniert“. Weitere Versuche, eine Genossenschaft zu gründen, hat es nicht gegeben, so dass es auf Dauer dabei blieb, sich im organisatorischen Rahmen eines Vereins für ein autofreies Wohnvorhaben einzusetzen. Dies war keine leichte Aufgabe, da das eigene Anliegen auf der lokalpolitischen Bühne nur von den Grünen unterstützt wurde. Ansonsten sei man bestenfalls auf „wohlwollendes Desinteresse“ gestoßen, z.B. bei den zuständigen Planern und den Politikvertretern. In dieser Situation sah man eine der Hauptaufgaben darin, durch gezieltes Einmischen „Überzeugungsarbeit“ zu leisten, etwa im Rahmen der Bürgerbeteiligung, wobei man „des öfteren mit den Stadtteilvertretern aneinander geraten“ sei.⁷⁴ Eine weitere wichtige Aufgabe bestand darin, das eigene Anliegen durch erfolgreiche Interessentenwerbung zu untermauern und gegenüber der Stadt zu legitimieren. Immerhin habe man von Anfang an unter dem „Druck“ der Stadt gestanden, genügend ernsthafte Interessenten vorweisen zu können. Durch Werbeaktionen gelang es immerhin, 200 bis 250 Interessenten in eine vom Verein geführte Liste aufzunehmen und auf diese Weise den Bedarf an einem autofreien Quartier zu unterstreichen. Alle diese Bemühungen hätten nicht ausgereicht, wenn nicht mit der Kasserler „Wohnstadt GmbH“ ein finanzstarkes Unternehmen die Idee des autofreien Wohnens aufgegriffen und sich zu eigen gemacht hätte: „Um das wirtschaftlich zu verwirklichen, also um das zu realisieren, die Umsetzung, das hätten wir als Verein nicht geschafft, also die Stärke hätten wir nicht gehabt“.

Nachdem Mitte 1996 die „Wohnstadt“ als potenzieller Bauherr für ein autofreies Quartier in der Unterneustadt die Bühne betreten hatte, verschieben sich die Gewichte. Der Verein tritt allmählich stärker in den Hintergrund, spielt aber zunächst noch eine wichtige Rolle bei der Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes für das autofreie Gebiet. Die Frage, welche Größe ein solches Gebiet haben sollte, wird schnell zum Hauptkonfliktpunkt.

74 Institutionalisiert wurde die Bürgerbeteiligung in dem eigens dafür gegründeten „Forum Unterneustadt“, in das auch Vertreter des Verein „AutoFreiLeben“ hineingewählt wurden. Dem Forum, in welchem die Stadtentwicklungsmaßnahme Unterneustadt sowie deren konkrete Umsetzung „sehr breit diskutiert“ wurden, gehören sowohl Stadtteilvertreter (Politiker und Vertreter von Interessentengruppen) als auch „Leute, die stadtübergreifende Interessen vertreten“, an.

Dem Verein und der „Wohnstadt“ gelingt es nicht, die im ursprünglichen städtebaulichen Rahmenplan vorgesehene, bis zu 200 Wohneinheiten umfassende Gebietsabgrenzung für ein autofreies Areal gegenüber der von der Stadt bevorzugten deutlich kleineren Lösung zu verteidigen. Zu den Bedenken gegenüber der Vermarktungsmöglichkeit autofreier Wohnobjekte kommen Vorbehalte in der Nachbarschaft hinzu, die - ähnlich wie im Umfeld des Hamburger Projektes Saarlandstraße - in erster Linie auf die Befürchtung hinauslaufen, „dass vermeintlich autolose Mitbürger ihr Vehikel einfach vor fremden Türen parken.“⁷⁵ Dass die „Wohnstadt“ trotz allem an ihrem Engagement für das autofreie Projekt festhält, ist von entscheidender Bedeutung dafür, dass zumindest die „kleine Lösung“ gute Chancen hat, realisiert zu werden: „Wir haben damals dann diese Entscheidung getroffen, trotz dieser kleinen Abgrenzung das Projekt weiterzumachen. Das heisst, wir haben uns als Unternehmen dazu entschieden, weil es immer noch genügend Qualitäten gibt, die sich lohnen, so dass wir das Projekt gemacht haben“ (ein beteiligter Planer der „Wohnstadt“).⁷⁶ Der Verein beschränkt sich nun mehr und mehr auf Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit für das autofreie Wohnprojekt, ist aber an seiner konkreten Realisierung nicht mehr beteiligt. Das Heft des Handelns hat nun die „Wohnstadt“ in der Hand, womit sich die Dinge schnell konkretisieren.

Auf Initiative der „Wohnstadt“ treten zwei weitere hessische Wohnungsbau-Gesellschaften, die „Vereinigten Wohnstätten 1889 e.G.“ aus Kassel sowie die „Gemeinnützige Siedlungswerk GmbH“ aus Frankfurt dem Projekt bei, wobei die Federführung bei der „Wohnstadt“ verbleibt. Im Herbst 1997 wird die konkrete Umsetzung des Konzeptes in Angriff genommen. Im Zuge eines „dialogischen Planungsprozesses“ wird nicht nur ein städtebauliches und architektonisches Konzept für die zu bebauenden Grundstücke erarbeitet,⁷⁷ sondern man einigt sich mit der Stadt auch auf wichtige Eckpfeiler der

75 Vgl. den Artikel „Autoarm - kann das gutgehen?“ in: HNA v. 30.05.1996.

76 Die Einschätzung, dass das Eintreten der „Wohnstadt“ für das autofreie Projekt in dieser kritischen Phase von entscheidender Bedeutung ist, beruht im übrigen nicht nur auf der unternehmensinternen Selbstwahrnehmung, sondern wird auch vom Verein „AutoFreiLeben“ geteilt: Im HNA v. 10.04.1997 werden zwei Vereinsvertreter mit der Bemerkung zitiert, dass es allein dem Engagement der „Wohnstadt“ zu verdanken sei, dass jetzt überhaupt ein autofreies Konzept zustande gekommen sei.

77 Im Rahmen der in der Unterneustadt vorgesehenen Blockbebauung erstreckt sich das autofreie Wohngebiet auf einen vollständigen Block (Block 18) sowie auf Teile eines weiteren

zu verwirklichenden Autofrei-Regelung. Im Nachhinein beurteilen die Geschäftsführer der drei beteiligten Wohnungsbauunternehmen den Planungsprozess als nicht ganz unproblematisch, insofern sie der Stadt Kassel ein insgesamt „ambivalentes“ Verhältnis zur Stadtentwicklungsmaßnahme Unterneustadt im allgemeinen und zum autofreien Projekt im besonderen bescheinigen. Zwar habe die Stadt die Möglichkeit des autofreien Wohnens in den Rahmenplan mit aufgenommen, sei aber auch mitverantwortlich dafür, dass das autofreie Gebiet gegenüber den ursprünglichen Planungen „beschnitten“ worden sei. Die autofreie Wohnqualität werde dadurch auf einen nur kurzen, inselartigen Straßenabschnitt beschränkt und könne somit nur begrenzt zur Geltung kommen. Was man zudem vermisst habe, sei ein positives Aufgreifen des Projektes seitens der Stadt und der Lokalpolitik, um es in der Öffentlichkeit stärker sichtbar zu machen und ihm ein eindeutig positives Image zu verleihen.⁷⁸ Dem stehe auf der Habenseite gegenüber, dass die Stadt die vereinbarte „kleine“ städtebauliche Lösung für ein autofreies Quartier administrativ unterstützt habe, und dies in recht weitgehender Form: So habe man mit der Stadt einen Stellplatzschlüssel von 0,1 aushandeln können, „das ist bundesweit, glaube ich, einmalig für autofreie Projekte“, wie ein beteiligter Planer der „Wohnstadt“ hervorhebt. Hinzu komme, dass die Stadt auf die sonst üblichen Ausgleichsbeträge für nicht gebaute Stellplätze verzichtet habe. „Also soviel kommunales Mitwirken, sage ich mal, gibt es eigentlich sonst nirgendwo“. Baubeginn ist im März 1999; etwa ein Jahr später ziehen die ersten Mieter ins autofreie Quartier ein. Im Sommer 2000 sind die meisten Wohnungen des ersten Bauabschnitts bezogen. Der zweite Bauabschnitt mit acht Wohnungen findet ebenfalls genügend Mietinteressenten und ist Mitte 2001 bezugsfertig.

Blocks (Block 16); der zwischen diesen beiden Blöcken liegende Straßenabschnitt ist für den normalen Autoverkehr gesperrt.

78 „Wir haben lange darum gekämpft, dass es nicht als autoarmes Projekt da irgendwie durch die Kasseler Presse geistert, wie das auch im (Bau-)Dezernat immer so vertreten wurde, sondern mit dem positiv besetzten Begriff ‘autofrei’ oder ‘autoreduziert’“ (ein Planer der „Wohnstadt“).

1.2. *Wohnungsbauunternehmen als Innovatoren*

Was veranlasste die „Wohnstadt“ sowie die beiden anderen beteiligten Unternehmen, sich als Innovatoren zu betätigen und ein autofreies Wohnquartier im Rahmen der Stadtentwicklungsmaßnahme Unterneustadt zu realisieren?

Was im Falle der „Wohnstadt“ den entscheidenden Ausschlag gab, war - kurz gesagt - das Zusammenspiel einer günstigen personellen Konstellation mit unternehmerischer Aufgeschlossenheit für neue Wege und einer sich bietenden geschäftlichen Chance. Den wichtigsten Part spielte dabei der damalige Geschäftsführer der „Wohnstadt“, der, so ein Vertreter des Vereins „AutoFreiLeben“, „generell solchen Ideen aufgeschlossen gegenübersteht“ und die entscheidende Triebkraft dafür war, dass die „Wohnstadt“ sich für die Realisierung des autofreien Quartiers engagierte. Hinzu kam, dass einer der damaligen Protagonisten von „AutoFreiLeben“ von der „Wohnstadt“ als Planer eingestellt wurde und nun seinerseits dafür sorgte, dass das Unternehmen sich für das autofreie Projekt in der Unterneustadt stark machte. Untermauert wurde dies von einer „Unternehmensphilosophie“, die sich laut dem heutigen Geschäftsführer dadurch auszeichnet, dass „wir gerne etwas neues machen, wir gerne auch Dinge ausprobieren“, die über die üblichen Angebote auf dem Wohnungsmarkt hinausgehen. Der eigentliche Anreiz für das Unternehmen, das Projekt zu verwirklichen, habe darin bestanden, dass das Stadtentwicklungsgebiet Unterneustadt „für die Nutzung als autofreies Quartier geradezu prädestiniert“ gewesen sei, was insgesamt günstige Vermarktungschancen für ein solches Projekt versprochen habe. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten zeichne das insgesamt gut 600 Wohneinheiten umfassende Baugebiet in der Unterneustadt aus, dass es sich um die „kritische Rekonstruktion“ eines im zweiten Weltkrieg zerstörten historischen Stadtteils mit „sehr engen Straßenräumen und sehr dichter Bebauung“ handle, der zudem innenstadtnah gelegen sei. Schon aus Lagegesichtspunkten und aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sei dies ein idealer Standort für ein autofreies Wohnvorhaben. Als weiterer Gesichtspunkt sei hinzu gekommen, dass man infolge der dichten Bebauung „technische und Qualitätsprobleme“ bekommen hätte, wenn man dort eine „Eins-Zu-Eins-Versorgung mit Stellplätzen“ hätte realisieren wollen. Angesichts dieses „Straußes von Gründen“ und angesichts der ca. 30.000 autofreien Haushalte in Kassel sei man zuversichtlich gewesen, genügend Nachfrage „für ein Projekt von 50

oder ein paar mehr Haushalte“ zu bekommen. Die vom Verein „AutoFreiLeben“ erstellte Interessentenliste habe dann noch zusätzliche „Unterstützung gegeben, dass es gelingen wird“.

Dass es der „Wohnstadt“ gelang, die beiden anderen Wohnungsbaugesellschaften „mit ins Boot“ zu nehmen, lag sicherlich nicht zuletzt daran, dass das betriebswirtschaftliche Risiko aufgrund der Projektpartnerschaft und der geringen Größe des Projektes „ja extrem minimiert“ gewesen sei, wie es einer der Geschäftsführer zum Ausdruck bringt. Hinzu kam aber wohl auch, dass man von der Begeisterung für das Projekt, die die Geschäftsführung der „Wohnstadt“ erkennen liess, angesteckt wurde⁷⁹ - vielleicht auch deswegen, weil man nicht nur von der Signalwirkung eines solchen innovativen Vorhabens überzeugt war,⁸⁰ sondern sich zudem Imagegewinne für das eigene Unternehmen erhoffte.⁸¹ Bleibt zu ergänzen, dass die Umsetzung des gemeinsam geplanten Projektes auch von Rahmenbedingungen abhing, für die andere Akteure verantwortlich waren. Hiermit ist nicht nur die bereits erwähnte administrative und rechtliche Gestaltung des autofreien Wohnens gemeint, die eine der unabdingbaren Voraussetzungen für ein solches Projekt ist. Gemeint ist auch der Finanzierungsaspekt: Ohne die öffentliche Förderung des Bauvorhabens nach den Kriterien des sozialen Wohnungsbaus, so erklärt einer der beteiligten Geschäftsführer, „hätten wir Gesellschaften es nicht gebaut. (...) Also das war mit ein wichtiges Element; das muss ja auch von den Unternehmen wirtschaftlich realisiert werden können“. Damit war eine wichtige Weichenstellung vorgenommen worden, die - unter dem Ge-

79 „Ich muss sagen, ich war von Anfang an begeistert, dass es nicht hier um die Frage geht, wieviel Stellplätze könnt ihr bauen, danach richtet sich dann, wieviel Wohnungen wir hier bauen können“ (Geschäftsführer des „Gemeinnützigen Siedlungswerks“ Frankfurt).

80 „Ich bin davon überzeugt, hier auch ein Signal zu setzen, hier auch was zu tun“ (Geschäftsführer des „Gemeinnützigen Siedlungswerks“ Frankfurt).

81 Der Image-Aspekt scheint eine Rolle zu spielen, wenn ein Planer der „Wohnstadt“ das besondere Interesse des Unternehmens am Innovativen des autofreien Projektes hervorhebt: „Dann sind wir als Unternehmen wirklich auf diesen Punkt eingestiegen und haben gesagt: Dieses innovative Projekt ist unser Projekt“. Der Geschäftsführer der „Vereinigten Wohnstätten 1889“ lässt durchblicken, dass das Engagement in dem autofreien Bauvorhaben für das Unternehmen unter ökonomischen Gesichtspunkten zwar nur von relativ begrenzter Größenordnung ist, aber eben doch eine „Arrondierung“ der nach außen vorzeigbaren Angebotspalette darstellt, und zwar als ein „Angebot mit besonderen Vorzeichen“.

sichtspunkt sozialer Auswahlprozesse - auch die für ein solches Projekt in Frage kommende Zielgruppe betraf.

1.3. Das Problem der Vermarktung

Die „Vermarktung“ der Wohnungen, d.h. die Suche nach geeigneten Mietern, habe, so versicherten uns die zuständigen Geschäftsführer, aufgrund des spezifischen Zuschnitts des Projektes „besondere Anstrengungen im Marketing“ erforderlich gemacht. Immerhin sei für die autofreien Wohnungen „nur eine sehr schmale Schicht an Berechtigten“ in Frage gekommen, „also Leute, die einen Wohnungsberechtigungsschein haben“ und die überdies kein Auto (mehr) besitzen, „aus welchen Gründen auch immer“. Dementsprechend habe man das Marketingkonzept (etwa die Gestaltung der Zeitungsanzeigen) nicht so sehr an den „überzeugten“ bzw. ökologisch motivierten Autofreien, sondern vielmehr an „ganz normale Bewohnerschaften“ ohne eigenes Auto ausgerichtet, denen man besondere Umfeld- und Wohnqualitäten bieten wollte. Ein solches Vorhaben sei aber immer noch anspruchsvoll genug gewesen und „lässt sich nicht vom Papier und so einfach nebenbei vermarkten, (...), sondern diejenigen, die sich dafür interessieren, die muss man suchen und finden“. Auf den Interessentenpool des Vereins „AutoFreiLeben“ konnte man dabei so gut wie nicht zurückgreifen, da er kaum Überschneidungen mit der eigenen Zielgruppe aufwies. Zwar hatte der Verein mit seiner Werbekampagne zeigen können, dass es in Kassel zahlreiche Interessierte für ein autofreies Wohnvorhaben gab, doch mussten die drei Wohnungsbaugesellschaften bei der konkreten Vermarktung der Wohnungen andere Wege gehen. Der Verein hatte mit seiner Kampagne nach eigener Einschätzung in erster Linie den „ökologisch orientierten urbanen „Mittelstand“ erreicht, dessen Haushaltseinkommen zumeist jenseits der Einkommensgrenze liegt, unterhalb derer man berechtigt ist, in eine Sozialwohnung zu ziehen. Hinzu kommt, dass die vom Verein erreichte Interessentengruppe überwiegend in das urbane Milieu des „Kasseler Westens“ eingebunden ist und alles in allem offenbar wenig Neigung zeigte, in das Neubaugebiet Unterneustadt umzuziehen, bei dem noch nicht abzusehen war, ob dort vergleichbare „Sozialstrukturen, Kneipenszene oder so was“ entstehen würden.

Um die Vermarktung der autofreien Wohnungen voranzutreiben, entschieden sich die drei Wohnungsbaugesellschaften zu dem eher ungewöhnli-

chen Schritt, ein gemeinsames „Vermietungsbüro vor Ort“, d.h. in einem der bereits errichteten Häuser im autofreien Bereich aufzumachen, „und eben auch Samstag Vormittag und Donnerstag am späten Nachmittag“. Überdies schaltete man „im Grunde genommen über einen Zeitraum von gut einem Vierteljahr eigentlich fast jede Woche eine Anzeige in der örtlichen Presse, einfach, um ganz gezielt Leute anzusprechen“. Wobei man sich auch hier dem Problem konfrontiert sah, dass sich zahlreiche Interessenten mit falschen Vorstellungen über den autofreien Charakter des Wohngebiets melden, nach dem Motto: „Ach, das ist ja schön, ohne Auto, ohne Lärm, aber wo stelle ich mein Auto dann hin?“. Angesichts einer anfangs überaus hohen Quote ungeeigneter Bewerber sah man sich sogar veranlasst, die Besonderheit des autofreien Wohnens in der Zeitungsanzeige noch deutlicher herauszustreichen.⁸² Schließlich habe dieser „im Vergleich zu anderen Vermietungsprozessen doch relativ intensive Vermarktungsprozess“ aber „zum Erfolg geführt“, so dass bis zum Sommer 2000 fast alle der bis dahin fertiggestellten Wohnungen vermietet werden konnten. Offenbar sind bisher insbesondere Familien mit Kindern in die autofreien Wohnungen eingezogen, wobei die Beweggründe für den Einzug ganz unterschiedlich ausfallen: So gebe es diejenigen, die „aufgrund ihrer Vorstellungen, wie man wohnt und lebt“, eine solche Wohnmöglichkeit „eben auch gezielt gesucht haben“, z.B. „ausgehende Studenten“ bzw. junge Akademikerfamilien, „die aufgrund ihrer Einkommenssituation zu den Berechtigten zählen“. Es seien aber auch diejenigen in das autofreie Projekt eingezogen, „die eher aus wirtschaftlichen Gründen (...) kein Auto haben“ und in erster Linie eine zentrale Wohnlage mit guter ÖPNV-Anbindung gesucht hätten.

1.4. Besonderheiten des Projektzuschnitts

Es handelt sich beim Projekt in der Kasseler Unterneustadt insofern um ‘lupenreines’ autofreies Wohnen, als die Mieter sich per Mietvertrag verpflichten müssen, ein Kraftfahrzeug (wozu auch Motorräder und Mofas gezählt

82 Aus Sicht des Vereins „AutoFreiLeben“ hat hier ein Lernprozess bei der „Wohnstadt“ stattgefunden: „Die haben da auch erst mal so ein bisschen für sich lernen müssen, dass sie hier etwas Besonderes haben, das sie auch anders rausstellen müssen.“ Wobei man seitens des Vereins versucht habe, diesen Lernprozess voranzutreiben, etwa indem man der „Wohnstadt“ in einem Brief geraten habe, das Autofreie „nicht so zu verstecken“.

werden) weder zu halten noch privat zu nutzen. Härtefallklauseln sind nicht vorgesehen; vielmehr sind die mietvertraglichen Vereinbarungen so formuliert worden, dass für die Mieter keine Stellplätze zur Verfügung stehen und der Besitz eines Autos den Auszug zur Folge hätte.⁸³ Eine gewisse Unsicherheit besteht allerdings auch hier in der Frage, „wie scharf dieses Schwert ist“, d.h. ob eine solch strenge Handhabung der Autofrei-Klausel im Falle gerichtlicher Auseinandersetzungen weiter aufrecht erhalten werden könne. Die Vertreter der drei Wohnungsbaugesellschaften lassen erkennen, dass sie solche Eventualitäten auf sich zu kommen lassen wollen und zunächst einmal darauf vertrauen, dass das von ihnen entwickelte Konzept „funktionieren“ werde. Aber auch das Kasseler Konzept ist nicht so streng, dass es jegliche *Autonutzung* ausschließen würde. Im Gegenteil: Der *modus vivendi*, der sich in den selbstorganisierten autofreien Wohnprojekten im Zuge von gemeinsamen Aushandlungsprozessen herauskristallisiert hat, wird im Kasseler Projekt bereits mietvertraglich garantiert: Neben der „Benutzung von organisiertem Car-Sharing“ ist es zulässig, Taxis, Mietwagen und sogar „Privatwagen zu Einzelfahrten“ zu nutzen. Wobei die Mitgliedschaft beim Car-Sharing vom Vermieter noch einmal extra „gesponsert“ wird, so dass sich die Einstiegskaution für Erstmieter von normalerweise 950 DM auf 300 DM reduziert.⁸⁴ Noch in einem weiteren Punkt gehen die mietvertraglichen Regelungen über die bisher üblichen Vereinbarungen bei autofreien Projekten hinaus: Man habe für das Kasseler Projekt ein „gegenseitiges Vertragswerk“ entwickelt, das in dieser Form, wie es einer der Beteiligten ausdrückt, „Modellcharakter“ bekommen könnte. Nicht nur der Mieter, auch der *Vermieter* verpflichtet sich im Mietvertrag, die autofreie Wohnqualität in dem betreffenden Bereich sicherzustellen, so dass den Bewohnern die besonderen Umfeldqualitäten des Areals dauerhaft garantiert werden. Die vergleichsweise weitgehenden vertraglichen Verpflichtungen wurden offenbar nicht nur mit Blick auf das interne Funktionieren des autofreien Projektes, sondern auch angesichts der Bedenken gewählt, die in seiner Nachbarschaft sowie im Ortsbeirat als dem zuständigen politischen Vertretungsorgan existieren. Die „Diskussi-

83 Aufgrund der Stellplatzquote von 0,1 (siehe oben) müssen einige wenige Stellplätze vorgehalten werden, die für Besucher und für Car-Sharing-Fahrzeuge gedacht sind.

84 Daneben wird auch die Nutzung des ÖPNV finanziell unterstützt: Die Mieter bekommen einen einmaligen Zuschuss von 200 DM beim Kauf einer Jahreskarte des Kasseler Verkehrsverbundes.

onen“ seien hier „auch noch nicht zu Ende. Es gibt auch weiterhin immer noch diesen Vorbehalt der Verlagerung von Verkehr in die Nachbarschaft“, so berichtet ein beteiligter Plander der „Wohnstadt“. Das vertragliche Regelwerk zur Sicherung der Autofreiheit diene somit auch als eine Art „Sicherungsinstrument“, um der „emotionalen Einschätzung“ oder gar der „Angst“, dass „eine Nachbarschaftsbelastung entsteht“, entgegenzuwirken.⁸⁵ Auch in der Zeit nach dem Einzug der Mieter habe sich das „latente Misstrauen“ in Nachbarschaft und Ortsbeirat gehalten, was nicht zuletzt damit zusammenhänge, dass in der gesamten Unterneustadt einerseits ein „hoher Parkdruck“ herrsche, andererseits aufgrund der erst im Sommer 2001 beendeten Baustellensituation im autofreien Quartier schwer zu überschauen gewesen sei, ob von den Mietern noch Privatautos gehalten würden. Nach Einschätzung unseres Gesprächspartners hielten sich die Bewohner, von „zwei oder drei“ Ausnahmen einmal abgesehen, an die vereinbarten Spielregeln, doch wolle man, um hier ganz sicher zu gehen, zu gegebener Zeit von Vermieterseite aus „direkt auf die Mieter zugehen“, um sich von deren autofreien Status zu überzeugen.

1.5. Resümee: die Erfolgskriterien

Festzuhalten bleibt, dass es in Kassel gelang, das Konzept des autofreien Wohnens für eine neue Zielgruppe zu öffnen, nämlich für Mieter im sozialen Wohnungsbau. Auch wenn die eigentlichen Protagonisten in diesem Fall keine selbstorganisierten Gruppen, sondern Wohnungsbauunternehmen waren, gibt es doch einige Parallelen zu den bisher beschriebenen Projekten: In beiden Fällen bedurfte es nicht nur ausreichender Handlungskompetenz und Kompromissfähigkeit, sondern auch eines gewissen 'idealistischen Überschusses' - was im Fall der Wohnungsbauunternehmen unter anderem bedeutete: keine Fixierung auf das rein finanzielle Kurzfristkalkül -, um die

85 Die fünf im autofreien Quartier geplanten Eigentumswohnungen (Reihenhäuser) waren zur Zeit der Erhebungen noch in Planung. Sie sollen zwar ebenfalls den Autofrei-Regelungen unterliegen, aber in einer flexibilisierten Variante: Aufgrund der stärkeren finanziellen Wohnbindung von Eigentümern soll ihnen die Möglichkeit eröffnet werden, im Fall einer nachträglichen Autoanschaffung auf einen Stellplatz außerhalb des autofreien Quartiers zurückgreifen zu können, etwa „in einer der vielen Tiefgaragen der Stadt (...) oder an anderer Stelle in der Umgebung“.

Idee des autofreien Wohnens in die Tat umzusetzen. Was - in beiden Fällen - hinzu kommen musste, waren einigermaßen günstige Rahmenbedingungen: erstens das Vorhandensein lokaler Bündnis- und Kooperationspartner wie die Grünen oder - in Kassel - der Verein „AutoFreiLeben“, die in der Lage waren, dem Thema „autofreies Wohnen“ in der Öffentlichkeit Gehör sowie in den relevanten lokalpolitischen Gremien Mehrheiten zu verschaffen; zweitens eine alles in allem kooperationsbereite Administration, die die baurechtliche Umsetzung, insbesondere im Hinblick auf den reduzierten Stellplatzschlüssel, mit unterstützte; drittens ein geeignetes Baugrundstück bzw. dessen Einbettung in eine geeignete städtebauliche Maßnahme, um den Erfolg des Projektes nicht schon durch mangelnde Lage- oder Umfeldqualitäten zu gefährden; und viertens schließlich ein über die eigenen Rekrutierungsmöglichkeiten mobilisierbares Interessentenpotential, dessen Wohnziele und -bedürfnisse mit dem geplanten Zuschnitt des Projektes grundsätzlich kompatibel waren. In Kassel gelang es aber nicht nur, eine für autofreie Projekte neue Klientel anzusprechen, sondern auch die vertragliche Seite des autofreien Wohnens innovativ zu gestalten, indem Mieter *und* Vermieter sich gegenseitig zur Sicherung der autofreien Wohnqualität verpflichteten. Einschätzungen zu der Frage, ob ein solches Konzept auf Dauer funktionieren wird oder nicht, scheinen anderthalb Jahre nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts verfrüht zu sein, zumal der Alltag auf den Straßen im autofreien Quartier noch lange von der Baustellensituation geprägt war. Bisher zumindest deutet wenig darauf hin, dass der hohe Anspruch des Konzeptes nicht realitätstauglich ist.

2. Das flexible Konzept autofreien Wohnens im Freiburger Vauban-Viertel

Die bisher vorgestellten Wohnprojekte stehen insofern ‘in der Tradition’ des Bremer Hollerland-Projektes, als es sich bei ihnen um unterschiedliche Varianten des ‘lupenreinen’ autofreien Wohnens handelt, bei dem sich jeder Bewohner bzw. jede Bewohnerin verpflichten muss, kein Kraftfahrzeug zu besitzen bzw. dauerhaft zu privaten Zwecken zu nutzen. Das in Freiburg entwickelte flexible Konzept lässt dagegen dem oder der einzelnen die *Wahl* zwischen Autobesitz oder Autofreiheit. Wobei es aber auch hier das Ziel ist, die

Autonutzung im Rahmen eines innovativen Mobilitätskonzeptes so weit wie möglich zu reduzieren. Dazu wurde eine Reihe von *Anreizen* geschaffen, die den Bewohnerinnen und Bewohnern die Minimierung der eigenen Autonutzung bzw. das autofreie Leben schmackhaft machen sollen. Das zentrale Steuerungsmittel ist das *Geld*, d.h. die Trennung von Stellplatzkosten und Wohnkosten. Große Teile des Vauban-Viertels sind *stellplatzfrei* konzipiert, d.h. die Wohnstraßen dürfen nicht zum dauerhaften Abstellen von Autos genutzt werden, sind aber für Anliegerfahrzeuge im Prinzip zugänglich. Die Autobesitzer müssen ihren Wagen in einer zentralen Parkgarage abstellen und dort zum Preis von 33.700 DM einen festen Stellplatz erwerben. Wer kein Auto besitzt, wird von der Verpflichtung, sich einen Stellplatz zuzulegen, befreit. Er muss allerdings einmalig 6.800 DM hinterlegen, die dem Erwerb einer „Vorhaltefläche“ dienen, auf welcher im Fall des Falles Stellplätze nachgerüstet werden können. Ein autofreier Haushalt spart auf diesem Weg aber immer noch knapp 27.000 DM gegenüber einem Autobesitzer, ist allerdings dazu verpflichtet, eine „Autofrei-Erklärung“ zu unterschreiben, die alljährlich neu bestätigt werden muss. Weitere Anreize, ohne eigenes Auto zu wohnen, bestehen darin, dass im Vauban-Viertel mehrere Car-Sharing-Wagen zur Verfügung stehen und Interessenten ein „Mobilitätspaket“ erwerben können (700 DM für Einzelpersonen, 900 DM für Paare), zu dem neben der Car-Sharing-Nutzung im ersten Jahr eine kostenlose Regio-Jahreskarte und eine kostenlose Bahncard gehören. Zudem sollen Lastentransporte im Wohngebiet künftig durch ein Handwagen- und Lastenradsystem erleichtert werden. Schließlich ist geplant, die Nahversorgung im Vauban-Viertel durch Ansiedlung von Läden und Kleingewerbe zu verbessern sowie den ÖPNV-Anschluss weiter auszubauen (wobei mit einem Straßenbahnanschluss aber wohl nicht vor 2006 zu rechnen ist).

2.1. *Wie kam es zu dem autoreduzierten Konzept und inwieweit ist es das Ergebnis eines selbstorganisierten Prozesses?*

Die Vorgeschichte beginnt damit, dass die Stadt Freiburg nach dem Auszug der französischen Armee 1992 das 38 Hektar große und ca. 3 km von der Innenstadt entfernte Kasernengelände vom Bund kauft, um es für eine städtische Entwicklungsmaßnahme zu nutzen. Bis 2006 soll mit dem Vauban-Viertel ein neuer Stadtteil für 5.000 Menschen und 600 Arbeitsplätze entste-

hen. Die Grundstücksvermarktung des ersten Bauabschnitts, der gut 400 Wohneinheiten umfassen soll, beginnt 1996. Anfang 1998 ist Baubeginn, im Herbst des gleichen Jahres ziehen die ersten Bewohnerinnen und Bewohner ein. Schon in den ursprünglichen Planungen der Stadt werden zahlreiche ökologische und soziale Ziele verfolgt, z.B. Niedrigenergiebauweise, Förderung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, soziale Mischung des Viertels, Familien- und Kinderfreundlichkeit sowie - als ein wesentlicher Baustein - die Einrichtung einer erweiterten Bürgerbeteiligung (Sperling 1999a, 18 ff.; Nobis 1999b, 2). Als Träger der Bürgerbeteiligung wird das im Herbst 1994 gegründete „Forum Vauban e.V.“ von der Stadt offiziell anerkannt. Hiermit tritt ein selbstorganisierter Verein auf den Plan, ins Leben gerufen von „engagierten Bürgerinnen und Bürgern, (...) die in dem Konversions- und Bebauungsvorhaben eine große Chance sahen, sozial und ökologisch richtungsweisende Bau- und Wohnformen zu verwirklichen“ (Sperling 1999a, 20). Um zum kompetenten und durchsetzungsstarken Mitspieler bei der Stadtentwicklungsmaßnahme zu werden, entscheidet man sich bald, in die ehrenamtliche Bürgerinitiative professionelle Strukturen einzuziehen und mehrere hauptamtliche Stellen zu schaffen. Die praktische Arbeit des „Forum Vauban“ (Informationsdrehscheibe, Betreuung von Baugruppen, Interessenvertretung gegenüber städtischen Gremien etc.; vgl. Sperling 1999b, 66) wird nun im wesentlichen von einem achtköpfigen und interdisziplinären Büroteam geleistet, unterstützt von vier Arbeitskreisen, die sich zu den eigentlichen Zentren der Bürgerbeteiligung entwickeln. Einer der Arbeitsschwerpunkte ist von Anfang an der Bereich „Verkehr“, zu dem sich ein Facharbeitskreis bildet, an dem sich in der Anfangszeit „zumeist allgemein interessierte Freiburger Bürgerinnen und Bürger“ beteiligen, der aber später, wie die anderen Arbeitskreise auch,⁸⁶ „immer stärker“ zum Informations-, Austausch- und Mitwirkungsforum der Quartiersbevölkerung wird (Sperling 1999b, 60).

Das Freiburger Vauban-Projekt ist somit weder in weitgehender Eigenregie einer selbstorganisierten Gruppe (wie z.B. im Hamburger Fall) verwirklicht worden - was aufgrund der Größe dieses Bauvorhabens auch kaum verwundert -, noch ist es aus der Zusammenarbeit von Stadt und kommunal-

⁸⁶ Weitere Facharbeitskreise existieren zu den Themen „Energie“, „Bauen/Bauprojekte“ und „öffentlicher Raum und soziale Infrastruktur“; vgl. Sperling 1999a, 20.

ler Entwicklungsgesellschaft mit einigen größeren Investoren des Wohnungsbausektors (wie im Kasseler Fall) entstanden. Vielmehr ist der Freiburger „Modellstadtteil“ Vauban das Ergebnis einer fruchtbaren, aber auch spannungsreichen Kooperation von städtischen Akteuren und einer selbstorganisierten und im Kern professionalisierten Bürgerbeteiligung. Dass hier zunächst unterschiedliche Welten aufeinanderprallten, etwa im Hinblick auf die jeweils zentralen Handlungsprämissen und Handlungsziele oder aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen des Handelns, war eine der Erfahrungen, die von den Vertretern des „Forum Vauban“ gemacht wurden. Folgt man einem der Protagonisten des Forum, so können „die Ausgangssituation einer Bürgerinitiative und einer öffentlichen Verwaltung (...) unterschiedlicher kaum sein. Auf der einen Seite Veränderungswille, Idealismus und Spontaneität, auf der anderen Seite die Zwänge einer Verwaltung, die gegenüber Verwaltungsspitze, Gemeinderat und Öffentlichkeit ihre Planungen rechtfertigen muss und die Verantwortung für das Gesamtvorhaben trägt“ (Sperling 1999b, 67). Innerhalb dieses Spannungsfelds sieht sich das „Forum Vauban“ in der Rolle des Innovators, dessen Ziel es ist, „sozialen und ökologischen Innovationen zum Durchbruch“ zu verhelfen, „die ansonsten keine Chance hätten, sich gegen die ‘Macht der Gewohnheit’ durchzusetzen“ (ebenda, 65). Man habe die Verwaltung „einer für sie ungewohnten ‘Konkurrenz der Ideen’ ausgesetzt“, wobei es gelungen sei, mit den eigenen Vorschlägen „in einigen Fällen die Grundlage zur Verwirklichung sozialer und ökologischer Modellvorhaben“ zu schaffen. Hierzu zähle auch das letztlich realisierte Verkehrskonzept (ebenda, 67). Wobei das Bild der spannungsreichen Kooperation in diesem Handlungsfeld in besonderer Weise zuzutreffen scheint: Eine an der Entwicklung des kombinierten stellplatz- und autofreien Konzeptes beteiligte Mitarbeiterin des „Forum Vauban“ erinnert sich, dass das Ziel, die Möglichkeit autofreien Wohnens anzubieten, in der Verwaltung anfangs auf große Vorbehalte gestoßen sei, etwa aus dem bereits bekannten Mißtrauen heraus, dass so etwas in der Praxis nicht funktionieren könne, sondern unterlaufen werde. Die Stadt habe deswegen „ein sehr sehr hohes Sicherheitsdenken“ erkennen lassen und sich nur unter der Bedingung auf das vom „Forum Vauban“ vorgeschlagene Konzept eingelassen, dass auch für den „worst case“ vorgesorgt werde, d.h. „wenn sich alle Autofreien ein Auto anschaffen, dann muss auch noch der allerletzte einen Stellplatz bekommen können“. Das „Forum Vauban“ habe zwar letztlich sein Ziel errei-

chen können, aber zum Preis einer „sehr sehr komplizierten juristischen Lösung“, die mit viel Aufwand verbunden sei: Man habe einen Verein „autofreies Wohnen“ gründen müssen, der u.a. Verträge mit den autofreien Haushalten abschließe, die 6.800 DM für einen potenziellen Stellplatz eintreibe, die alljährlichen Autofrei-Erklärungen entgegennehme sowie für den Ankauf einer Vorhaltefläche zuständig sei.

2.2. *Warum entschied man sich seitens des „Forum Vauban“ für das flexible Konzept autoreduzierten Wohnens?*

Noch ganz unter dem Eindruck des kurz nach der Gründung des „Forum Vauban“ gescheiterten autofreien ‘Urprojektes’ Bremen-Hollerland sah man sich in der Wahl eines flexiblen Ansatzes der Autofreiheit bestärkt, der „die abschreckende Wirkung einer starren Bindung des (Wohn-) Eigentums an die autofreie Lebensweise“ vermeidet (Nobis 1999a, 254). Schon allein wegen der geplanten Größe des Vaubanviertels schien es ratsam, ein weniger selektives Konzept als im Fall rein autofreier Projekte zu entwickeln. Ein „Mischkonzept“ aus Stellplatz- und Autofreiheit sei im „größeren Maßstab anwendbar“ und „spricht einfach einen größeren Personenkreis an“, so dass die Vorteile eines solchen Konzeptes im Hinblick auf die Umfeld- und Wohnqualität großflächiger zur Geltung kämen. Schließlich habe man sich „Lerneffekte“ bei den autobesitzenden Haushalten versprochen, insofern der flexible Ansatz nicht nur die nachträgliche Anschaffung eines Autos, sondern auch dessen Abschaffung ermögliche. Neben der Aussicht auf Kostenvorteile spiele hier eine Rolle, dass Autobesitzer, die inmitten eines autoreduzierten Stadtteils wohnten, „in vielerlei Hinsicht dazu angeregt (werden), über die Notwendigkeit des eigenen Autos nachzudenken“, etwa angesichts des Angebots an „alternativen Fortbewegungsarten“ oder der „funktionierenden Alltagsmobilität des autofreien Nachbarn“ (Nobis 1999a, 254 f.).

2.3. *Inwieweit hat sich das Konzept bisher bewährt?*

In einigen wichtigen Punkten haben sich die ursprünglichen Erwartungen in der Tat erfüllt: Der „Modellstadtteil“ Vauban wird von den potenziellen Interessenten gut angenommen, unterstützt von einer gezielten Werbekampagne („Wohnfrühling in Freiburg“), die das „Forum Vauban“ 1996 gemeinsam

mit der Stadt Freiburg durchführt. Die weitaus wichtigste Interessentengruppe sind private Bauleute, wobei hier diejenigen den Löwenanteil stellen, die sich zu zahlreichen selbstorganisierten, zwischen drei und knapp 20 Haushalten großen Baugruppen zusammengefunden haben. Diese Form des gemeinschaftlichen Bauens wird vom „Forum Vauban“ ausdrücklich unterstützt und gefördert. Im Herbst 2000 sind bereits 90 % des ersten, gut 400 Wohneinheiten umfassenden Bauabschnitts bewohnt (Scheurer 2001, 23), wobei lediglich einige größere Bauträgerprojekte (Miete und Eigentum) noch nicht vermarktet sind. Die Vermarktung des zweiten Bauabschnitts läuft seit 1999; er soll im Endausbau einmal knapp 650 Wohneinheiten umfassen, darunter erneut viele Wohnungen bzw. Reihenhäuser, die im Rahmen selbstorganisierter Baugruppen errichtet werden.

Besonders erfreulich aus Sicht des „Forum Vauban“ ist der relativ hohe Anteil der Haushalte, die sich für die Variante „autofreies Wohnen“ entschieden haben. Das stellplatzfreie/autofreie Mischkonzept erstreckt sich auf drei der vier Baufelder im ersten Vermarktungsabschnitt,⁸⁷ wobei nach Aussage einer Mitarbeiterin des „Forum Vauban“ fast 50 % der in diesen drei Baufeldern wohnenden Haushalte autofrei sind.⁸⁸ Dies scheint auf den ersten Blick keine besonders überdurchschnittliche Autofrei-Quote zu sein, doch muss berücksichtigt werden, dass „viele junge Familien mit Kindern nach Vauban ziehen, eine Gruppe also, die klassischerweise mindestens ein Auto besitzt“ (Nobis 1999a, 254).⁸⁹ Hinzu kommt eine weitere Erwartung, die sich erfüllt hat: Seit dem Einzugsbeginn ist der Anteil der im Vaubanviertel vorhandenen Autos merklich zurückgegangen. Folgt man Scheurer (2001, 26), so kam anfangs ein Auto auf 4,0 Personen, inzwischen (im Herbst 2000) teilen sich - statistisch gesehen - 5,4 Personen ein Auto. Über die Motive der nachträglichen Autoabschaffung gibt es keine gesicherten Erkenntnisse, allerdings eine Reihe von Beobachtungen und Vermutungen unserer Gesprächspartnerinnen und -partner in Freiburg. Einige betonen die deutliche

87 Ein viertes Baufeld ist von dieser Regelung ausgenommen, da hier ein hoher Anteil an Gewerbe angesiedelt werden soll.

88 Laut Scheurer beträgt der Anteil der autofreien Haushalte im ersten Vermarktungsabschnitt 46 % (Herbst 2000); vgl. Scheurer 2001, 26.

89 1993 verfügten mehr als 90 % der Haushalte mit drei und mehr Personen über mindestens ein Auto; bei den Vier-Personen-Haushalten waren es knapp 95 %; vgl. Heine/Mautz 2000, 121.

Lenkungswirkung, die von den hohen Stellplatzkosten in der Quartiersgarage ausgeht: So sei es vor allem „der Druck des Geldes“ gewesen, der bei den Autobesitzern Lernprozesse ausgelöst habe. Eine Bewohnerin berichtet, dass in ihrer Baugruppe drei von sechs Haushalten das Auto nach dem Einzug abgeschafft hätten und führt dies in erster Linie auf „die Preise in der Quartiersgarage“ zurück: „Da haben sich unheimlich viele Leute dafür entschieden, auf das Auto zu verzichten“. Gemeint ist der Verzicht auf ein *eigenes* Auto, nicht der Verzicht auf die *Autonutzung*, denn viele der Autofreien sind inzwischen Mitglied bei der Freiburger Car-Sharing-Organisation geworden, laut Scheurer (2001, 27) 46 % aller Haushalte im Vaubanviertel. Hinzu kommen diejenigen, die „quasi privates Car-Sharing“ praktizieren und sich ein Auto mit außerhalb des Vaubanviertels wohnenden Freunden, die den PKW anmelden und bei sich unterstellen, teilen. Als eine weitere Spezies der nachträglichen Autoabschaffer werden diejenigen beschrieben, die nach dem Einzug erst einmal „ausprobieren wollen“, ob und wie autofreies Wohnen funktioniert und bei denen es - aus welchen Gründen auch immer - eine „Übergangszeit“ gebe, bevor sie das Auto dann wirklich abschafften. Und schließlich sei die Zahl der Autos auch deswegen zurückgegangen, weil man verstärkt die Minderheit derer kontrolliert habe, die ihr Auto bisher „auf Schleichwegen“ irgendwo geparkt hätten, um die Stellplatzkosten in der Quartiersgarage zu umgehen.⁹⁰ Einige von ihnen hätten inzwischen das Auto abgeschafft und seien dem Car-Sharing beigetreten, andere hätten sich nachträglich einen Stellplatz gekauft. Bemerkenswert ist schließlich, dass auch die Autobesitzer des Vaubanviertels in der großen Mehrheit zu den eher mäßigen Autonutzern gehören: Eine Erhebung zur Verkehrsmittelwahl erbrachte, dass nur eine kleine Gruppe von 4 % aller hier wohnenden Haushalte bei den Alltagswegen *überwiegend* auf das Auto zurückgreift (d.h. mehr als die Hälfte aller Wege mit dem eigenen motorisierten Fahrzeug bewältigt; vgl. Scheurer 2000, 19). Ob sich hinter dieser Zahl Verhaltensänderungen verbergen, die mit dem Wohnen im autoreduzierten Vaubanviertel zusammenhängen, oder ob man bei der Vermarktung dieses Wohngebiets von vornherein - neben zahlreichen autofreien Haushalten - in erster Linie

90 Die betreffenden Haushalte sind vom Verein „autofreies Wohnen e.V.“ angeschrieben und auf drohende Bußgeldverfahren hingewiesen worden, wobei das Bußgeld nach der Baden-Württembergischen Landesbauordnung bis zu 100.000 DM betragen kann (Nobis 1999a, 252).

die weniger eingefleischten Autofahrer erreicht hat, muss offen bleiben. Vereinzelt - und ganz unrepräsentativ - sind wir Stimmen begegnet, die in der Tat auf Lerneffekte schließen lassen, etwa wenn eine Autobesitzerin aus eigener Erfahrung berichtet, durch das Wohnen im Vaubanviertel bereits zum „Nachdenken ermuntert“ worden zu sein, nämlich darüber, „ob man ein Auto braucht, wie häufig“, weil sich hier „einfach auch zeigt, wieviel zu machen ist ohne Auto“.

Das stellplatzfreie/autofreie Mischkonzept fördert nicht nur den Rückgang des Autobestandes innerhalb des Vaubanviertels, sondern es bietet auch die Rahmenbedingungen dafür, dass sich auf *selbstorganisierter* Basis - d.h. ohne gezielte stadtplanerische Vorgabe - weitgehend autofreie Areale innerhalb des Wohngebiets herausbilden können. Im Fall der Baugemeinschaften haben wir es zwar zumeist mit gemischten Gruppen aus Autofreien und Autobesitzern zu tun, so dass die entsprechenden Wohnstraßen nicht im engeren Sinne als autofrei gelten können. Anders ist es bei dem selbstorganisierten Genossenschaftsprojekt GENOVA, dessen Gebäude am Ende einer Wohnstraße liegt: Hier besitzen von den 36 Haushalten des bisher fertiggestellten ersten Bauabschnitts 35 keinen eigenen PKW, so dass das Wohnumfeld so gut wie frei von Autos ist. Ein wesentlicher Unterschied zu den selbstorganisierten autofreien Projekten, die wir oben beschrieben haben, besteht darin, dass die 'Geschäftsgrundlage' der GENOVA nicht darauf beruhte, 'lupenreines' autofreies Wohnen zu verwirklichen. Vielmehr galt und gilt auch hier das vom „Forum Vauban“ entwickelte Mischkonzept mit der prinzipiellen Wahlmöglichkeit zwischen Autobesitz und Autofreiheit. Wer der GENOVA beitreten wollte, musste demnach nicht erklären, dass er kein Auto besitzt bzw. dieses spätestens beim Einzug abschaffen wird. In der Praxis lief es darauf hinaus, dass „niemand, als man hier aufgenommen wurde, danach gefragt (hat), ob man ein Auto hat oder nicht“. Gleichwohl lassen sich auch bei der GENOVA spezifische Auswahl- und Anpassungsprozesse nachzeichnen, die mit erklären, warum ihre Bewohnerschaft heute nahezu autofrei ist. Die GENOVA entwickelte sich von vornherein als eine Art Sammelbecken für diejenigen, die nicht nur an einem selbstverwalteten, sondern auch an einem ökologisch und sozial innovativen Wohnen interessiert waren. Dazu gehörte neben dem ökologischen Baukonzept das Ziel des gemeinschaftsorientierten und generationsübergreifenden Wohnens bei Integration von sozial und finanziell benachteiligten Bewohnerinnen und Bewohnern (Buchert et al.

1999, 143). Unter den Interessenten, die man mit einem solchen Konzept erreichte, waren von Beginn an etliche Autofreie, die sich in der GENOVA gut aufgehoben sahen. So hatten vor dem Einzug nur zwölf der 36 Genossenschaftlerhaushalte ein eigenes Auto, was deutlich unter der Quote der Autofreien im Vaubanviertel insgesamt lag (siehe oben). Nach dem Einzug haben dann elf dieser zwölf Haushalte ihr Auto verkauft, was unsere Gesprächspartner und -partnerinnen bei der GENOVA in erster Linie auf finanzielle Gründe zurückführen, d.h. auf die hohen Stellplatzkosten und die eher unterdurchschnittlichen Einkommen der Genossenschaftsmitglieder, „die haben halt nicht so viel Geld, dass sie sich das leisten können“. Neben dem Steuerungsmittel Geld scheint aber auch ein gewisser Konformitätsdruck für den rapiden Rückgang des Autobesitzes nach dem Einzug mitverantwortlich gewesen zu sein. Dafür sprechen zumindest einige innerorganisatorische Merkmale der Genossenschaft, die im übrigen denen der selbstorganisierten autofreien Projekte nicht unähnlich sind: So stoßen wir bei der selbstverwalteten GENOVA auf eine hohe interne Kommunikationsdichte mit ausgeprägt gemeinschaftlicher Identität, flankiert von elaborierten basisdemokratischen Aushandlungs- und Entscheidungsmodi, die am Konsensprinzip ausgerichtet sind. Dies alles muss nicht heißen, dass private Autolosigkeit innerhalb der GENOVA zu einer langfristig stabilen und sanktionsfähigen sozialen Norm geworden ist, wie es in den 'lupenreinen' autofreien Projekten der Fall ist - doch könnte es in der Freiburger Genossenschaft immerhin zu Formen der sozialen Anpassung gekommen sein, in deren Folge sich der Anteil autofreier bzw. autoarmer Alltagsmobilität nach dem Einzug noch einmal deutlich erhöht hat.

Alles in allem liegt somit eine erfolgreiche Bilanz vor, was die automobilitätsreduzierenden Wirkungen des Verkehrskonzepts im Vaubanviertel angeht. Eines der Erfolgsgeheimnisse könnte darin liegen, dass dieses Konzept nicht am grünen Tisch von Stadt- und Verkehrsplanern entstanden ist, sondern im Zuge einer Bürgerbeteiligung entwickelt wurde, die sowohl professionellen Sachverstand in ihren Reihen vereinte als auch - mittels formeller und informeller Beteiligungsstrukturen - in der Bewohnerschaft des Vaubanviertels stark verankert war und ist (siehe oben). Dadurch gelang es offenbar, sich ein Konzept 'auf den Leib zu schneiden', das den Erwartungen und Verhaltensmöglichkeiten vieler der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern entsprach. Aus der Sicht einer Mitarbeiterin des „Forum Vauban“ habe

das Ganze denn auch „sehr interessante Facetten dadurch bekommen, dass sich Bewohner sehr stark eingeklinkt haben und die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung gesucht haben und sich in vielen Punkten von der Idee her auch durchsetzen konnten“. Dieser Aushandlungsprozess wurde auf Bewohnerseite vermutlich dadurch erleichtert, dass sich hier eine recht homogene Zielgruppe zusammengefunden hatte: Sieht man einmal von der GENOVA ab, so sind es nach allen Informationen, die wir besitzen, ganz überwiegend die „Häuslebauer“ (Scheurer 2001, 25), d.h. zumeist Familien mit (oft mehreren) jüngeren Kindern, die in den ersten Bauabschnitt gezogen sind. Immerhin ist fast die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner unter 18 Jahre alt, die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt beachtliche 3,34 Personen (ebenda, 26). Und auch unter dem Gesichtspunkt der Milieuzugehörigkeit scheint die bisherige Bewohnerschaft kein allzu breites Spektrum abzudecken: Viele der Familien, die ins Vaubanviertel gezogen sind, entstammen dem in Freiburg recht stark vertretenen grün-alternativen Milieu, denn „aus dieser Szene haben sich doch einfach auch viele Leute entschieden, nach Vauban zu ziehen, wenn sie denn das Kapital haben und auch in der Lebenssituation und auch in der Lebensphase sind, dass sie bauen wollen (Mitarbeiterin des „Forum Vauban“).

2.4. *Probleme und Konflikte*

Wenn es somit gelungen ist, sich ein ‘passendes’ Verkehrskonzept auf den Leib zu schneiden - d.h. ein kindgerechtes Wohnumfeld mit möglichst wenig Autoverkehr zu schaffen sowie für Anreize zu sorgen, die die autofreie Mobilität fördern, ohne daraus eine zwingende Verpflichtung zu machen -, so bedeutet dies alles nicht, dass die praktische Umsetzung dieses Konzeptes konfliktfrei über die Bühne geht. Eine der Hauptquellen von Unmut und Meinungsverschiedenheiten ist dem stellplatzfreien/autofreien Mischkonzept als solchem geschuldet, d.h. bereits strukturell in diesem Konzept angelegt. Da es dazu führte, dass autofreie und autobesitzende Haushalte in unmittelbarer Nachbarschaft nebeneinander wohnen, konnte es zum Einfallstor ganz alltäglicher Interessenkonflikte werden, bei denen es im Kern um die Frage geht, inwieweit und zu welchen Zwecken die Wohnstraßen mit Autos befahren werden dürfen. So sei bereits bei dem ersten Bewohner-Workshop zur Wohnstraßengestaltung, so Nobis (1999a, 256), „die Heterogenität der Be-

wohnerinnen und Bewohner“ in dieser Frage „deutlich zutage“ getreten: „Befürchteten die einen, dass ihnen das Recht genommen werden soll, mit dem Auto ins Quartier zu fahren, so fürchteten die anderen um die gewünschte Lebensqualität, die sie veranlasst hatte, nach Vauban zu ziehen.“

In der Anfangszeit, d.h. während der ersten Einzugswelle, prallten die unterschiedlichen Positionen in dieser Frage offenbar besonders heftig aufeinander: Da das Parkhaus erst mit einiger Verspätung (im Dezember 1999) fertiggestellt werden konnte, mussten die Autobesitzer ihren PKW zunächst unter freiem Himmel parken, wobei nicht wenige ihren Wagen vor der Haustür abstellten. Notgedrungen, so eine unserer Gesprächspartnerinnen, habe in dieser Zeit das „laisser-faire-Prinzip“ gegolten, wobei sich „Gewohnheiten eingeschliffen“ hätten, die auch nach der Eröffnung des Parkhauses zum Teil mühsam bekämpft werden müssten. Zwar konnte die Situation nicht zuletzt infolge gezielter Kontrollen und Abmahnungen durch den „Gemeindevollzugsdienst“ verbessert werden, doch im Herbst 2000 waren die Meinungen zum Mobilitätskonzept nach wie vor geteilt: Eine Umfrage unter den Bewohnerinnen und Bewohnern des Vaubanviertels ergab, dass zwar sieben von acht Haushalten das stellplatzfreie/autofreie Konzept prinzipiell befürworteten, aber eine Mehrheit unzufrieden damit war, wie dieses Konzept praktisch umgesetzt wurde (Scheurer 2000, 20). Auch wenn die größten Verstöße gegen die Regelung der Stellplatzfreiheit inzwischen beseitigt oder zumindest stark reduziert sein dürften, z.B. länger andauerndes Parken in Wohnstraßen, so bleibt der Grundkonflikt doch bestehen: Die Autofreien sind daran interessiert, Kraftfahrzeuge von den Wohnstraßen möglichst fern zu halten, wohingegen es sich die Autobesitzer normalerweise nicht nehmen lassen wollen, bei bestimmten Gelegenheiten mit dem Auto bis an die Haustür ranfahren zu dürfen. Nicht nur die Autofreien, auch viele Autobesitzer können gute und nachvollziehbare Gründe für ihr Verhalten ins Feld führen: Sei es, dass man aufgrund eines engen Terminplans nicht die Zeit hat, jedesmal den langen Fußweg vom und bis zum Parkhaus auf sich zu nehmen, sei es, dass man im Laufe des Tages des öfteren kleine Kinder oder kranke bzw. behinderte Personen transportieren muss, oder sei es, dass Frauen abends oder nachts davor zurückscheuen, das Auto im Parkhaus abzustellen (Scheurer 2001, 27).

Bei allen Irritationen und nachbarschaftlichen Scharmützeln, die es zwischen Autofreien und Autobesitzern bisher gegeben hat, scheint sich die Si-

tuation zumindest in bestimmten Nachbarschaften aber bereits deutlich entdramatisiert zu haben: So wurde uns aus einer der Baugruppen berichtet, dass sich schon bald nach der Einzugsphase eine Art *modus vivendi* zwischen den neun autofreien und den fünf autobesitzenden Haushalten herausgebildet hat, der - schon vor der Fertigstellung des Parkhauses - darauf hinauslief, die Autos nicht für längere Zeit, sondern nur zum Be- und Entladen in der Wohnstraße abzustellen. Ansonsten gehöre die Straße den „Bobbycars, Kinderfahrrädern und Dreirädern (...): Fährt bei uns ein Auto durch die Straße und stehen da die Bobbycars, dann gehen wir sicherlich nicht hin und machen sie weg. Das machen dann die Leute, die mit dem Auto durchfahren, und das genießen wir eigentlich alle“ (Bewohnerin und Autobesitzerin). Falls sich jemand nicht an die Spielregeln halten sollte, so könne er schnell zur Zielscheibe von sozialer Kontrolle werden: Inzwischen getraue sich niemand mehr, „hier sein Auto so völlig unbedarft hinstellen“, und falls es doch dazu komme wie im Fall einer „aggressiven Autofahrerin“, dann, so die Vermutung, „gucken sich das auch nicht alle Leute noch viel länger an“. Doch bedarf es nicht immer des sozialen Drucks, um die Autofahrer im Zaum zu halten. Ähnlich wie bei den selbstorganisierten autofreien Projekten ist die Fähigkeit zum Konsens und zum lebbaren Kompromiss eine der Erfolgsvoraussetzungen der Baugruppen im Vaubanviertel, und das schließt auch hier Fragen der Autonutzung und des Autobesitzes ein. Dies waren offenbar keine schlechten Voraussetzungen dafür, dass sich Autofreie und Autobesitzer trotz unterschiedlicher Interessen und Erwartungen näher kamen und u.U. sogar von ihren ursprünglich „dogmatischen“ Positionen abzurücken begannen: Eine autofreie Bewohnerin berichtet, dass sie durch die vielen Kontakte zu Leuten, die ein Auto besitzen, die Frage der Autofreiheit heute „viel weniger moralisch“ sehe. „Da hat sich für mich der Horizont schon erweitert.“ Dies beruhe durchaus auf Gegenseitigkeit: „Ich merke, dass so eingefleischte Autofahrer nicht mehr ganz so eingefleischt sind und auch solche wie ich nicht mehr ganz so dogmatisch sind. Ich habe schon den Eindruck, dass da so eine Annäherung stattfindet. Da kann man sich auch eher nebeneinander bestehen lassen“.

Die gegenwärtige Situation scheint somit davon geprägt zu sein, dass (latente) Spannungen zwischen Autofreien und Autobesitzern sowie deutliche Anzeichen der Entspannung nebeneinander existieren. Ob es hier zu einer die große Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner auf Dauer zu-

friedenstellenden Lösung kommen wird, ist zwar noch nicht mit Sicherheit abzusehen - doch haben selbstorganisierte (Bau-)Gruppen auch hier ihre Fähigkeit unter Beweis gestellt, einen *modus vivendi* zu finden, der zwischen ursprünglich divergierenden Positionen und Erwartungen vermittelt und im alltäglichen Zusammenleben funktioniert. Man mag einwenden, dass es sich bisher lediglich um Teillösungen im Bereich bestimmter Baugruppen handelt, die nicht für das gesamte Quartier verallgemeinerbar sind. Folgt man Scheurer (2000, 20), dann bieten die partizipativen Strukturen im Vaubanviertel, zu denen neben den Baugruppen an der Basis auch die beteiligungsorientierten Aktivitäten des „Forum Vauban“ gehören, insgesamt günstige Bedingungen dafür, dass übergreifende und zugleich konsensfähige Lösungen erarbeitet werden. Erfolgskriterium wäre, inwieweit solche Lösungen zur „Konsolidierung umwelt- und sozialverträglicher Lebensstile, auch und gerade in der Form zukunftsweisender Konzepte zum Mobilitätsmanagement“ (ebenda), beitragen werden.

Abschließend soll ein weiterer problematischer Aspekt des im Vaubanviertel verwirklichten Verkehrskonzepts aufgegriffen werden, der nicht nur quartiersinterne Konflikte provoziert, sondern zudem die Legitimation auto-reduzierender Maßnahmen gegenüber Öffentlichkeit und Politik gefährdet. Im Zentrum steht dabei ein wichtiger und integraler Bestandteil des Verkehrskonzeptes: die Beeinflussung des Autobestandes über das Medium Geld, d.h. über die Trennung von Stellplatz- und Wohnkosten (siehe oben). Die Verfechter eines solchen Konzepts stehen vor einem grundsätzlichen Dilemma: Fällt der Preis für einen Stellplatz eher niedrig aus, dann ist eine geringe Steuerungswirkung zu erwarten. Wird der Preis hingegen entsprechend höher angesetzt, dann ist zwar mit einer stärkeren Steuerungswirkung zu rechnen, doch läuft man Gefahr, dass sich sozial diskriminierende Effekte ergeben und die Versuche zunehmen, das Konzept zu unterlaufen. Im Vaubanviertel sind die Stellplatzkosten ungewöhnlich hoch,⁹¹ was in der Tat den un-

91 Von unseren Gesprächspartnerinnen und -partnern wird betont, dass Stellplatzkosten in dieser Höhe (33.700 DM) keineswegs der Intention des „Forum Vauban“ entsprächen. Ursprünglich habe man 20.000 DM im Sinne der gewünschten Steuerungswirkung als vertretbar anvisiert; mit über 30.000 DM sei nun aber „eine psychologische Hemmschwelle überschritten worden“ (Mitarbeiterin des „Forum Vauban“). Diese Kostenexplosion lastet man der Stadt sowie der mit dem Bau des Parkhauses beauftragten Firma an, die eine „offen-

erwünschten Nebeneffekt hat, dass eine Reihe von Bewohnerinnen und Bewohnern zum „Schummeln“ veranlasst wird und „hinten rum“ weiterhin ein eigenes Auto besitzt, das man unter Umständen irgendwo auf dem Vaubangelände oder in seiner Nähe abstellt. Das Problem der „Schummler“ mag quantitativ nicht sehr ins Gewicht fallen,⁹² zumal seit geraumer Zeit stärker kontrolliert wird (siehe oben), hat aber unter den Bewohnerinnen und Bewohnern des Vaubanviertels offenbar eine polarisierende Wirkung: Bei einem Teil der ‘Vaubaner’ stoßen die „Schummler“ durchaus auf Verständnis angesichts der „Dreistigkeit der Stadt“ und der sozial ungerechten Wirkung der hohen Stellplatzkosten. Für andere sind sie schlicht ein Ärgernis, weil sie auf Kosten der Mitbewohner im Vaubanviertel „das eigene Interesse in den Vordergrund“ stellen und u.U. das ganze Konzept in der Öffentlichkeit in Misskredit bringen. Als allgemein bekannt wurde, dass sich einige „an dem Konzept vorbeimogeln“, geriet das Vaubanviertel schnell in den kritischen Blick der Freiburger Öffentlichkeit, was dazu beitrug, die auch hier anzutreffenden Ressentiments gegenüber autoreduzierten Pilotprojekten weiter zu verstärken. In der Lokalpolitik und der Lokalpresse prallen die Meinungen inzwischen heftig aufeinander, wobei es in der unmittelbaren Nachbarschaft des Vaubanviertels zu besonders heftigen Reaktionen gekommen ist: Als in der Presse berichtet wurde, dass zwölf Autos von ‘Vaubanern’ in der unmittelbar angrenzenden Gemeinde Merzhausen abgestellt worden seien, kam es zu einer unfreundlichen Flugblattaktion von Merzhausener Bürgern, bei der den Bewohnerinnen und Bewohnern des Vaubanviertels in der Frage der Autofreiheit Etikettenschwindel vorgeworfen wurde. Noch nicht absehbar ist, inwieweit es auch in Zukunft bei der bisher geringen Auslastung der Parkgarage bleiben wird und inwieweit die Betreiberfirma dies zum Anlass nehmen könnte, die Stellplatzkosten noch weiter in die Höhe zu treiben. Das beschriebene Dilemma würde sich dann womöglich noch verschärfen: Einerseits könnte das „Forum Vauban“ nun mit noch mehr Nachdruck auf den an-

sichtlich überdimensionierte“ Parkgarage gebaut und kostengünstigere Vorschläge des „Forum Vauban“ nicht berücksichtigt habe.

92 Nach Einschätzung einer unserer Gesprächspartnerinnen gab es im Sommer 2000, also ca. anderthalb Jahre nach Einzugsbeginn im Vaubanviertel, ungefähr 20 „Schummler“, d.h. Leute, die ein eigenes Auto besitzen, ohne einen Stellplatz gekauft zu haben. Scheurer (2001, 27) spricht von einer „sehr marginalen“ Zahl tatsächlicher „Schummler“ („parking bludgers“).

haltenden Erfolg des autoreduzierenden Wohnkonzeptes hinweisen. Andererseits sähen sich möglicherweise noch mehr Autobesitzer zum Schummeln veranlasst, was den propagierten Erfolg wiederum diskreditieren würde.

Angesichts des „Schummler“-Problems stehen das „Forum Vauban“ als selbstorganisierte Stadtteilvertretung sowie der „Verein für autofreies Wohnen e.V.“ als organisatorischer Träger des Verkehrskonzepts vor dem Dilemma, entweder durch konsequente Kontrollen, „Spitzeleien“ und Sanktionen „die Stimmung zu verderben“ (Scheurer 2000, 20) oder aber durch zu viel Nachsicht gegenüber den „Moglern“ zumindest bei einem Teil der Bewohner Unmut zu schüren und Legitimationsprobleme nach außen in Kauf zu nehmen. Der Lösungsdruck ist in dieser Frage nicht zuletzt deswegen beträchtlich, weil Imageprobleme die öffentliche und politische Unterstützung gefährden könnten, die man für die Fortführung des hier entwickelten Verkehrskonzepts bei den geplanten weiteren Bauabschnitten braucht. Die Zukunft wird zeigen, inwieweit die besonderen partizipativen Strukturen, die im „Modellstadtteil“ Freiburg-Vauban anzutreffen sind, Lösungswege eröffnen, die es ermöglichen, den hier eingeschlagenen innovativen Pfad beizubehalten.

V. Tendenzen und Perspektiven

1. Was wurde bisher erreicht?

Die 90er Jahre waren für das autofreie Wohnen so etwas wie eine langgezogene Experimentierphase, in der die zu Anfang des Jahrzehnts aus der Taufe gehobene Grundidee im Rahmen einer Handvoll von Projekten praktisch erprobt wurde. In der Nachfolge des gescheiterten 'Urprojektes' Bremen-Hollerland traten mehrere Projekte den Beweis an, dass 'lupenreines' autofreies Wohnen, das den privaten Autobesitz der Bewohnerinnen und Bewohner im Prinzip ausschliesst, möglich ist und sich als alltagstauglich erweist. Unter dem Eindruck des Fehlschlags in Bremen wurde in Freiburg zudem eine flexible Variante des autofreien Wohnens entwickelt, die die Vorteile eines großflächigen stellplatzfreien Wohnareals mit finanziellen sowie infrastrukturellen Anreizen für autofreies Wohnen verbindet. Bei allen untersuchten

Projekten handelte es sich um innovative 'Pioniertaten', da keines der Projekte unmittelbar auf einem der anderen aufbauen bzw. fertige Rezepte ohne weiteres übernehmen konnte - wenn man von einigen bereits in Bremen entwickelten vertraglichen Formulierungen zur Autofreiheit sowie von der Möglichkeit, aus den Fehlern des Hollerland-Projektes zu lernen, einmal absieht. Mit Ausnahme des bereits früh fertiggestellten Projektes in der Bremer Grünenstraße verliefen die meisten Projektentwicklungen zeitlich mehr oder weniger parallel, so dass es kaum Gelegenheit gab, Erfahrungen aus bereits verwirklichten Projekten zu nutzen. Jedes der Projekte war somit gezwungen, Neuland zu betreten und 'erfinderisch' zu sein, nicht nur, um äußere Widerstände gegenüber dem innovativen Vorhaben des autofreien Wohnens zu überwinden, sondern auch, um projektinterne Konflikte und Probleme zu bewältigen sowie sozialverträgliche Lösungen für die praktische Ausgestaltung des autofreien Wohnkonzepts, der Wohnqualität und der Wohnökologie zu entwickeln.

Bei aller Singularität der beschriebenen Projekte - ihr Erfolg war an eine Reihe von Voraussetzungen geknüpft, die projektübergreifende Geltung besitzen:

- Von zentraler Bedeutung ist, dass es einen kompetenten und hinreichend motivierten 'Motor' des Projektes gibt, der eine Schlüsselfunktion bei der Gründung und Konsolidierung des Vorhabens einnimmt und in der Lage ist, die weitere Projektentwicklung erfolgreich voranzutreiben. Dies können einzelne Gründerpersönlichkeiten, aber auch kleinere Gründergruppen sein, wobei die „Zugpferde“ im Projektverlauf durchaus wechseln können. In den selbstorganisierten Projekten kommen nicht selten kooperative Strukturen hinzu, über die u. U. ein erheblicher Teil der Gesamtgruppe in die aktive Projektarbeit eingebunden ist. Im Fall von Wohnungsbauunternehmen scheint eine entsprechend motivierte und für Innovationen aufgeschlossene Geschäftsführung unabdingbar zu sein, die bereit ist, unternehmenspolitische Spielräume zu nutzen, um städtebauliches Neuland zu betreten.
- Wichtig ist ferner, dass eine lokale Akteurskonstellation existiert, die einen prinzipiell *unterstützenden Rahmen* für die Entwicklung des autofreien Wohnprojektes bildet und Handlungsspielräume schafft, welche innovative Entscheidungen der involvierten Behörden ermöglicht (z.B. im Hinblick auf den Stellplatzschlüssel oder bestimmten städtebaulichen

Merkmale des betreffenden Wohngebiets). Als unabdingbar hat sich dabei bisher erwiesen, dass die autofreien Projekte auf Bündnispartner zurückgreifen können, die in der Lage sind, eine entsprechende politische Entscheidung in der Kommune herbeiführen. Unabdingbar ist überdies, dass die zuständige Administration die politischen Vorgaben adäquat umsetzt, d.h. die Projektentwicklung nicht mit bürokratischen Mitteln blockiert. Von Vorteil ist schließlich, wenn das autofreie Projekt Unterstützung in der lokalen bzw. regionalen Öffentlichkeit erhält, etwa seitens der Presse oder von Umweltorganisationen, alternativen Verkehrsverbänden usw. Dies kann dazu beitragen, die zum Teil heftigen Vorbehalte abzubauen, auf die das kollektive Bekenntnis zum Autoverzicht in einer hochgradig automobilen Gesellschaft stößt.

- Viel hängt zudem davon ab, dass ein *Standort* gewählt bzw. zur Verfügung gestellt wird, der sowohl den Mobilitätsbedürfnissen als auch den wohnqualitativen Erwartungen von autofreien Haushalten entgegenkommt. Die Standortfrage ist insofern eine der Achillesfersen bei der Verwirklichung und weiteren Verbreitung autofreien Wohnens, als geeignete und erschwingliche Baugrundstücke, zumal wenn sie innenstadtnah liegen sollen, nicht ohne weiteres zur Verfügung stehen. Somit kann schon die Standortsuche mit erheblichem Aufwand an Mühe und Zeit verbunden sein oder sogar zum fundamentalen Hindernis bei der Verwirklichung autofreier Projekte werden.
- Schließlich muss ein hinreichend großes lokales bzw. regionales *Interesentenpotenzial* vorhanden sein, dessen Wohnbedürfnisse mit den Zielen eines autofreien Projektes prinzipiell kompatibel sind. Auf seiten der Projektprotagonisten müssen Möglichkeiten und Fähigkeiten vorhanden sein, dieses Potential mit geeigneten Mitteln zu mobilisieren und dauerhaft an das Projekt zu binden. Eine Schwierigkeit besteht darin, dass mit jedem Standort nur ein Teil der insgesamt in Frage kommenden Interessenten erreicht werden kann: So "passt" ein innenstadtnaher Standort zwar gut zu denen, die die urbane Lebensweise bevorzugen, schreckt aber diejenigen ab, die am Stadtrand wohnen möchten (und umgekehrt).

Wie lässt sich der innovative Gehalt der autofreien Wohnprojekte charakterisieren? Oder anders ausgedrückt: Was wurde erreicht?

Wenn wir zunächst auf die 'lupenreinen' *Autofrei-Projekte* schauen, so ist es in jeweils exemplarischer Weise gelungen, administrative Regelungen

durchzusetzen, die in Abkehr von der bisherigen Behördenpraxis einen drastisch reduzierten Stellplatzschlüssel ermöglichen. Eine generalisierte Verwaltungspraxis, die autofreie Wohnvorhaben erleichtert und die durch entsprechende rechtliche Bestimmungen untermauert ist, hat sich daraus allerdings bisher nur in einigen wenigen Bundesländern ergeben. Darüber hinaus konnten kauf- bzw. mietvertragliche Regelungen entwickelt und in die Praxis umgesetzt werden, die die dauerhafte Autofreiheit der einzelnen Haushalte sichern sollen. In Kassel ist man über die in den anderen Projekten implementierten Regelungen insofern noch hinaus gegangen, als sich hier auch der Vermieter verpflichtet, die autofreie Qualität des Wohnquartiers zu garantieren. Da entsprechende Präzedenzfälle bisher fehlen, ist aber nach wie vor unklar, ob einzelvertragliche Absicherungen der Autofreiheit im Konfliktfall justitiabel sein werden, d.h. ob die nachträgliche Anschaffung eines Autos den - notfalls erzwungenen - Auszug aus dem Projekt nach sich zieht. Einige der Projekte (Hamburg-Saarlandstraße; München-Riem) haben neben der - u.U. nicht sehr wirkungsvollen - rechtlichen Schranke ein finanzielles Hemmniss vorgesehen, das die individuelle Abkehr von der Autofreiheit erschwert: Nach dem Verursacherprinzip muss die etwaige Nachrüstung mit Stellplätzen allein von denen bezahlt werden, die sich nachträglich ein Auto anschaffen.

Der innovative Beitrag der hier interessierenden Projekte erschöpft sich aber nicht auf dem Gebiet der administrativen, rechtlichen und vertraglichen Regelungen, wie wichtig diese auch sein mögen, damit autofreies Wohnen in seiner 'lupenreinen' Variante dauerhaft verwirklicht werden kann. Ein weiteres substantielles Element der hier entwickelten sozial-ökologischen Innovation besteht darin, dass es den selbstorganisierten Projekten jeweils gelungen ist, einen im Wohnalltag tragfähigen *modus vivendi* zu finden, der sich auf verschiedene Aspekte des Zusammenlebens erstreckt und den Erfolg eines solchen Vorhabens überhaupt erst sicherstellt. Als fundamental wichtig hat sich nicht nur erwiesen, dass lebbare Kompromisse in Fragen der Projektfinanzierung und der mitunter hart umkämpften wohnqualitativen Interessen und wohnökologischen Ziele erreicht werden können. Die Notwendigkeit, sich auf einen alltagstauglichen *modus vivendi* zu einigen, bezieht auch die Frage der Autofreiheit mit ein: Der Verzicht auf Autobesitz bedeutet für die meisten Beteiligten nicht den prinzipiellen Verzicht auf Autonutzung, was innovative Lösungen erfordert, die weder das Auto radikal aus dem Alltag

verbannen noch den Grundsatz privater Autonomie zugunsten eines allgemeinen *laissez faire*, etwa im Umgang mit Härtefallregelungen, aufgeben.

Auch wenn bisher nur wenige autofreie Projekte verwirklicht werden konnten, so zeigt sich, dass auch für autofreies Wohnen in seiner 'lupenreinen' Variante ein gewisses Spektrum an Zielgruppen mobilisierbar sein könnte. Auf jeden Fall ist dieses Spektrum nicht beschränkt auf das Milieu jüngerer ökologisch-alternativer Selbstverwirklicher, die im ersten erfolgreich fertiggestellten autofreien Wohnprojekt in der Bremer Grünenstraße noch das Gros der Bewohnerinnen und Bewohner stellten. Je nach Projektzuschnitt und -standort hat sich gezeigt, dass sowohl eine unter sozialen und Altersgesichtspunkten breitere Gruppe an urban orientierten autofreien Haushalten bis hin zu typischen Sozialmietern (Hamburg-Saarlandstraße; Kassel-Unterneustadt) als auch jüngere Mittelschichtfamilien mit einer Präferenz für 'grüne' Stadtrandwohnlagen (München-Riem) an autofreien Wohnvorhaben interessiert sein können. Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass die besondere Schwierigkeit bisher darin bestand - und wohl auch in Zukunft darin bestehen wird -, aus diesem Spektrum 'funktionierende' Projektgruppen zu rekrutieren. Die Verwirklichung 'lupenreinen' autofreien Wohnens hat sich bisher als höchst selektiver Prozess erwiesen, bei dem das Potenzial möglicher Interessenten nur zu einem Bruchteil ausgeschöpft werden konnte.

Einen anderen Weg ist man im *Freiburger Vaubanviertel* gegangen: Im Vergleich zu den gerade betrachteten Autofrei-Projekten weist das flexible „Mischkonzept“, wie es hier verwirklicht wurde, ein mit knapp 50 % deutlich geringeren Anteil an autofreien Haushalten auf. Allerdings ist das auto-reduzierte Verkehrskonzept in einen größer angelegten „Modellstadtteil“ integriert, der auch zahlreiche bauökologische und soziale Komponenten umfasst, wobei es gelang, mit diesem Vorhaben ein unter quantitativen Gesichtspunkten recht beachtliches Potential an 'echten' autofreien Haushalten anzusprechen. Die bisherige Praxis zeigt zudem, dass das flexible stellplatzfreie/autofreie Konzept, dessen zentrale Steuerungsmittel Geld sowie infrastrukturelle Maßnahmen zur Förderung autofreie/autoarmer Mobilität sind, spezifische Anreize für die Abschaffung des eigenen PKW bietet. Überdies eröffnet ein solches Konzept die Möglichkeit, dass sich im Rahmen selbstorganisierter Prozesse (auf der Ebene von Baugruppen oder Kleingensenschaften) völlig autofreie Areale innerhalb des Modellstadtteils bilden.

Schließlich ist es auch hier ein typisches Element sozial-ökologischer Innovation, dass sich im Wohnalltag sozialverträgliche Formen des Miteinanders herausbilden, beispielsweise in der Frage der Autonutzung: Zumindest in Teilbereichen des Vaubanviertels scheint sich in der Frage der Wohnstraßenutzung ein *modus vivendi* zwischen Autofreien und Autobesitzern herauskristallisiert zu haben, der für normale Wohngebiete heute weitgehend undenkbar wäre.

2. Zukunftsperspektiven

Autofreies Wohnen ist bisher kaum über die Experimentierphase hinausgekommen und keinesfalls zum „Selbstläufer“ geworden, dessen gesellschaftliche Diffusion bereits gesichert ist.⁹³ Weder ist es zu einem gängigen und für Investoren und Bauträger lukrativen Angebot auf dem Wohnungsmarkt geworden, noch hat sich autofreies Wohnen bisher zu einer breiten verkehrs- und wohnungsbaupolitischen ‘Reformbewegung’ entwickelt, die von einer Vielzahl von selbstorganisierten Autofrei-Initiativen sowie von einer unterstützenden Phalanx von Baupraktikern in Verwaltung und Planung, im Städtebauwesen, in der Architektur usw. getragen wäre. Allerdings ist die Zahl der Autofrei-Initiativen, Planungen und Vorhaben im Laufe der 90er Jahre größer geworden, wobei es seit einigen Jahren Ansätze zur Vernetzung der immer noch verstreuten Aktivitäten gibt.⁹⁴ Die weitere Diffusion autofreien Wohnens dürfte auch in absehbarer Zukunft an die spezifischen Voraussetzungen geknüpft sein, die schon bisher unabdingbar waren. Das heisst:

93 Diese 1997 von Dittrich/Klewe geteilte Lageeinschätzung trifft u.E. auch heute noch zu; vgl. Dittrich/Klewe 1997, 23.

94 Zentrale Bedeutung hat hier das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), das ein Informationsnetzwerk zum Thema „Autoarme Stadtquartiere“ aufgebaut hat und zur Anlaufstelle von Initiativen, Planern, Wissenschaftlern usw. geworden ist. Außerdem organisiert das ILS regelmäßig (ein- bis zweimal im Jahr) „Treffen vor Ort“, bei denen bestimmte Projekte besichtigt werden und Interessierte sich austauschen können. Die Berliner Initiative „autofrei wohnen“ informiert seit geraumer Zeit auf ihrer website über ein „autofreies Netzwerk“, das via Internet miteinander verknüpft ist und zu dem neben zahlreichen lokalen Autofrei-Initiativen und Projekten (in Deutschland und in einigen Nachbarländern) auch wissenschaftliche Institute (Öko-Institut Freiburg; ILS) gehören.

Neben ausreichender politischer Unterstützung bedarf es zur Verwirklichung autofreier Bauvorhaben nach wie vor überdurchschnittlich motivierter Protagonisten, wie wir sie z.B. in den bisher betrachteten selbstorganisierten Projekten antreffen. Im Fall von Bauträger-Projekten bedeutet dies, dass im Unternehmen ein gewisser Pioniergeist mit Mut zum Risiko vorhanden sein muss, wobei das kurzfristige Gewinnkalkül nicht die alles beherrschende Zielmarke sein darf.

2.1. *Der selbstorganisierte Weg: auch in Zukunft ein anspruchsvolles Unterfangen*

Nach allem bisher Gesagten scheinen *selbstorganisierte Gruppen* auch in Zukunft am besten dafür gerüstet zu sein, autofreie Wohnvorhaben erfolgreich zu verwirklichen: Hier finden sich nach aller Erfahrung Menschen mit klar definierter Zielsetzung und ausgeprägter Motivation zusammen, d.h. Menschen, die es in der Tat „ernst meinen“ mit dem autofreien Wohnen und die die Chance nutzen können, sich das für sie ‘passende’ Konzept auf den Leib zu schneiden. Wobei zukünftigen Projekten zugute kommt, dass sie auf dem aufbauen können, was von den Pionieren inzwischen erreicht wurde, etwa im Hinblick auf geeignete Stellplatzregelungen und vertragliche Absicherungen der Autofreiheit oder ganz allgemein im Hinblick auf das beträchtliche Erfahrungswissen, das die Pionierprojekte auf dem Gebiet der Projektdurchführung, der Basisdemokratie und projektinternen Organisation, der Lösung operativer Fragen oder der Bewältigung von internen Konflikten bisher haben sammeln können. Trotz allem wird die Realisierung autofreier Wohnvorhaben auch in Zukunft ein anspruchsvolles Unterfangen sein, da Folgeprojekte nicht einfach auf fertige Patentrezepte zurückgreifen können, sondern eigenständige Lösungen finden müssen, die den jeweils besonderen externen wie internen Gegebenheiten der Projekte angepasst sind. Das heisst, dass das schlichte Kopieren bereits existierender Projektkonzepte und -zuschnitte vermutlich nicht ausreichen wird - auch nachfolgende Projekte werden ‘erfinderisch’ sein müssen, was die Rekrutierung geeigneter Interessenten, die Aushandlungsprozeduren mit externen Akteuren, den wohnqualitativen Zuschnitt des Projektes oder schließlich den *modus vivendi* im autofreien Alltag betrifft. Hinzu kommt, dass solche selbstorganisierten Projekte bereits in der Planungsphase, aber auch in der Wohnphase erheblich in den

Alltag der einzelnen Gruppenmitglieder eingreifen. Dies macht es erforderlich, eine lebbare Balance zwischen der kollektiven Einbindung in eine eng kooperierende Nachbarschaftsgruppe einerseits und dem Bedürfnis nach ausreichenden privaten Entfaltungs- und Rückzugsmöglichkeiten andererseits zu finden.⁹⁵ Die genannten Anforderungen bringen immer auch die Gefahr des Scheiterns mit sich, was einige frühere Projektgruppen schmerzlich erfahren mussten (siehe oben). Ein neueres Beispiel dafür, dass Projektinitiativen den hohen Anforderungen unter Umständen nicht gewachsen sind, sind die bisher vergeblichen Versuche, in München-Riem eine zweite autofreie Bauherrengemeinschaft auf die Beine zu stellen: Obwohl hier die vergleichsweise gute Ausgangsbedingung vorliegt, dass man wichtige Elemente des Konzepts von der ersten autofreien Bauherrengemeinschaft übernehmen kann (siehe oben) und ein städtisches Grundstück zum Kauf bereit steht, ist die Projektgruppe auch nach mehr als zwei Jahren nicht über die Gründungsphase hinaus gekommen und nach wie vor von hoher Fluktuation und Unbeständigkeit geprägt. Ein Scheitern wird von einigen Beteiligten nicht mehr ausgeschlossen. Das Problem scheint nicht nur zu sein, angesichts der peripheren Lage des Wohngebiets und der relativ hohen Baukosten genügend geeignete Interessenten ausfindig zu machen. Woran es auch hapere, so berichtete uns ein beteiligtes Ehepaar, sei das Fehlen eines „starken Führers“ in der Gruppe, eines „Motors“, der die Sache vorantreibe - was erneut die Relevanz kompetenter und überdurchschnittlich motivierter Protagonisten für das Gelingen eines solchen Projektes unterstreicht. Verwiesen wird auf den klassischen „Zwiespalt“, der - auch für die eigene Person - das Mitmachen in einer selbstorganisierten Gruppe so prekär macht: „Ich bin selber auch nicht ganz glücklich damit, weil ich einfach sehe, man müsste da sehr viel mehr investieren, viel aktiver sein, und da bin ich so ein bisschen bei mir in dem Zwiespalt, wo ich meine Energie einfach reinstecke. Da ist auch noch der private Bereich und der Beruf usw.“.

Das skizzierte Problem dürfte einer der Gründe sein, warum wir gegenwärtig auf nur wenige weitere selbstorganisierte Gruppen stoßen, die sich auf das Wagnis, autofreies Wohnen in Eigenregie zu verwirklichen, einlassen

95 Vor vergleichbaren Problemen stehen selbstorganisierte ökologische Wohnprojekte: Ihr Gelingen hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit sie Bedürfnisse nach nachbarschaftlicher Nähe und privater Autonomie miteinander in Einklang bringen; vgl. Gestring et al. 1997, 119 ff.

wollen. So hat sich in Hamburg in der Nachfolge des Projektes Saarlandstraße eine Projektgruppe „Mobiles Wohnen“ gebildet, die aus dem Verein „Autofreies Wohnen e.V.“ hervorgegangen ist und gute Chancen hat, den Zuschlag für ein städtisches Areal zu bekommen, auf dem man 50 bis 70 autofreie Wohneinheiten - in der Mischform von genossenschaftlichem Wohnen und Wohnen im Eigentum - verwirklichen will („Projekt Kornweg“).⁹⁶ Im Münchner Neubaugebiet Ackermannbogen/Schwabing plant die Genossenschaft „Wagnis“ ein autoreduziertes Areal (voraussichtlicher Stellplatzschlüssel: 0,4-0,5), für das die Zustimmung der Stadt erwartet wird.⁹⁷ Zwar gibt es, wie bereits gesagt, eine Reihe weiterer lokaler Autofrei-Initiativen, doch muss es dabei nicht unbedingt auf Bauvorhaben in Eigenregie hinauslaufen (siehe das Kasseler Beispiel); in anderen Fällen befinden sich Gruppen noch im Vorplanungsstadium, z.B. weil sie nach wie vor nach einem geeigneten Grundstück suchen.

2.2. *Autofreie Bauträgerprojekte: fehlende Marktchancen?*

Selbstorganisiertes Planen und Bauen stellt hohe Anforderungen an alle Beteiligten, was viele vor einem Engagement in einer solchen Gruppe zurückscheuen lässt. Hier könnten autofreie „Bauträgerprojekte“ Abhilfe schaffen, die den Interessenten viel von der Mühe und dem Aufwand abnehmen, die bei Projekten in Eigenregie unweigerlich in Kauf zu nehmen sind. Allerdings zeigt sich, dass die von Wohnungsbauunternehmen verwirklichten oder geplanten 'lupenreinen' autofreien Wohnvorhaben eine mindestens ebenso seltene Spezies sind wie die selbstorganisierten Projekte auf diesem Gebiet. Neben dem deutschen Vorreiterprojekt in der Kasseler Unterneustadt (siehe oben) sind bisher - europaweit - lediglich zwei weitere derartiger Projekte fertiggestellt worden, und zwar in Wien und in Hamburg. Ein Projekt in Münster soll noch im Laufe des Jahres 2001 bezugsfertig werden.

Zeitlich parallel zum Kasseler Projekt wurde in *Wien-Floridsdorf* ein Bauprojekt mit 244 autofreien Mietwohnungen verwirklicht, das - nach

96 Vgl. hierzu den Rundbrief des Vereins „Autofreies Wohnen e.V.“ vom 30. Mai 2001. Weitere Quelle: telefonisches Informationsgespräch mit dem Geschäftsführer von „Autofreies Wohnen e.V.“, Juli 2001.

97 Quelle: telefonisches Informationsgespräch mit einer Vertreterin der Münchner Initiative „Wohnen ohne Auto“, Juli 2001.

einem Antrag der Grünen im Wiener Gemeinderat - von der Stadt Wien initiiert und von der Bietergemeinschaft „domizil“-GEWOG als Bauträger ausgeführt wurde. Der Großteil der Wohnungen wurde im Januar/Februar 2000 bezogen. Der Stellplatzschlüssel liegt bei 0,1, wobei sich die Mieterinnen und Mieter durch eine Klausel im Mietvertrag zum Autoverzicht verpflichten (beim Vorliegen besonderer Gründe kann die Härtefallregelung in Anspruch genommen werden).⁹⁸ Nach Scheurer (2001, 22 f.) hatte das Wiener Projekt einen nicht unerheblichen autoreduzierenden Effekt: Kam vor dem Einzug auf 10,4 der späteren Bewohnerinnen und Bewohner ein Auto, so waren es einige Monate nach dem Einzug 27,8 Personen pro Auto. Die Zahl der auto-besitzenden Haushalte hatte zwar zum Erhebungszeitpunkt (Oktober 2000) nicht das Nullniveau erreicht, betrug aber nur noch 8 % (was in absoluten Zahlen auf etwa 20 Autos hinauslief), worunter sich auch diejenigen befanden, die das Auto noch umzugsbedingt oder zu rein beruflichen Zwecken brauchten (ebenda, 23).

Inzwischen ist auch in *Hamburg* ein Bauträgerprojekt mit 'lupenreiner' autofreier Konzeption fertiggestellt und (seit März/April 2001) bezogen worden: Gemeint sind die 48 Mietwohnungen für Sozialmieter, die die Hamburger Wohnungsbaugesellschaft GWG auf dem Grundstück Saarlandstraße errichtet hat, womit der 1. Bauabschnitt des Gesamtvorhabens komplett ist. Wie im übrigen Projekt Saarlandstraße beträgt der Stellplatzschlüssel 0,15, wobei sich die Mieterinnen und Mieter auch hier vertraglich zum Autoverzicht verpflichten. Die Bewohnerschaft des GWG-Gebäudes scheint - einige Monate nach dem Einzug - in der Tat völlig autofrei zu sein; sogar an der Nutzung von Car-Sharing besteht wenig Interesse, so dass es auf dem Gelände des Gesamtprojektes Saarlandstraße nach wie vor keinen einzigen Car-Sharing-Stellplatz gibt.⁹⁹

Kurz vor der Fertigstellung ist schließlich ein Projekt in *Münster* (Gartensiedlung Weißenburg), das von der Stadt Münster initiiert und von der Woh-

98 Quellen zum Projekt Wien-Floridsdorf: Nobis 1999a, 242; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Steckbriefe „Autofreie Stadtquartiere“; Stand: November 1999. Internetseite der Wiener Grünen zu: „Autofreie Mustersiedlung: Was bisher geschah; URL: www.wien.gruene.at/themen/verkehr/autofreieswohnen/autofreihistory.htm.

99 Quelle: telefonisches Informationsgespräch mit dem Geschäftsführer des Vereins „Autofreies Wohnen e.V.“, Juli 2001.

nungsbaugesellschaft Münsterland (WGM) realisiert wurde. Hier sollen ab dem Herbst 2001 knapp 200 Miet- und Eigentumswohnungen bezogen werden, wobei ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,2 vorgesehen ist. In der Frage, wie die Autofreiheit abgesichert werden soll, scheint man eine flexiblere Konzeption als in den drei bisher genannten Projekten vorzuziehen: So betonte der Geschäftsführer der WGM im Vorfeld der Projektfertigstellung, dass man statt „harter Rechtsregeln (...) auf das Konsensprinzip“ setze und auch persönliche oder berufliche Veränderungen als Grund für die Anschaffung eines Autos anerkennen wolle. Gleichzeitig behalte sich die WGM aber in den Verträgen ein „abgestuftes Sanktionssystem“ bei Verstoß gegen die Autofreiheit vor, das bis zum Sonderkündigungsrecht reiche.¹⁰⁰

Alle weiteren Planungen für autofreie bzw. autoreduzierte Wohnquartiere sind weitgehend noch Zukunftsmusik, wobei im gegenwärtigen Planungsstadium häufig unklar ist, auf welche Konzeption von Autofreiheit - eine 'lupenreine' oder eine flexibilisierte Variante - das Projekt einmal hinauslaufen könnte. Am weitesten sind zur Zeit Projektplanungen in Köln-Nippes und in Berlin-Treptow gediehen.

Für das bereits seit 1994 diskutierte *Modellprojekt „Autofreie Siedlung Köln“* existiert inzwischen ein städtebauliches Konzept, das insgesamt 350 Wohneinheiten vorsieht; Baubeginn ist frühestens 2002 (Schneider-Sedlaczek 2000, 8 ff.). In einem Teilbereich der *Gartenstadt Falkenberg in Berlin-Treptow* plant die Bau- und Wohngemeinschaft von 1892 (BBWo 1892) eine Siedlung mit 54 Mietwohnungen für autofreie Haushalte. Baubeginn soll möglichst im Herbst 2001 sein; Ende 2002 werden die Wohnungen dann voraussichtlich bezugsfertig sein.¹⁰¹ In *Nordrhein-Westfalen* gibt es eine Reihe weiterer kommunaler Planungen für autofreie/autoreduzierte Wohnge-

100 Quelle: Artikel in der Münsterschen Zeitung v. 13. 03. 2001: „Konsens statt Rechtsregeln – Einzug in die autofreie „Gartensiedlung Weißenburg“ am 1. Oktober; URL: www.westline.de/lokal/mono.php?f...ln0017.htm

101 Quellen: 1) ein von der Berliner Initiative „autofrei wohnen“ veröffentlichter „Steckbrief“ zum Projekt Gartenstadt Falkenberg, URL: www.autofrei-wohnen.de/Berlin/FalkProjekt.html;

2) Artikel in der „Berliner Morgenpost“ vom 20.12.2000: „In dieser Wohnanlage sind Autos tabu. In der Gartenstadt Falkenberg entsteht einmaliges Projekt“ (von Petra Mues); URL: <http://morgenpost.berlin1....hiv2000/001220/bezirke/story376603.html>

biete (in Aachen, Bonn, Bielefeld, Düsseldorf, Wuppertal), wobei aber bisher noch keines der Projekte in der Realisierungsphase ist.¹⁰²

Wie bereits gesagt: Autofreies Wohnen ist - von wenigen Ausnahmen abgesehen - weit davon entfernt, in die Angebotspalette von Wohnungsbauunternehmen aufgenommen zu werden. Von einem Trend zur „Professionalisierung“ kann in diesem Bereich der sozial-ökologischen Innovation bisher nicht die Rede sein - auch wenn nach dem Stand gegenwärtiger Planungen nicht auszuschließen ist, dass die Zahl der Bauträgerprojekte diejenigen der selbstorganisierten Projekte einmal überflügeln könnte. Noch aber sind die Bauträgeraktivitäten auf diesem Gebiet zu vereinzelt und zu exzeptionell, um von einem Trend sprechen zu können. Genauer gesagt hat sich an der beträchtlichen Skepsis, die viele Wohnungsbauunternehmen bisher gegenüber autofreien Wohnvorhaben erkennen ließen, auch heute wenig geändert. Das Hauptproblem scheint zu sein, dass das Marktpotential für autofreies Wohnen aus Sicht der Unternehmen nach wie vor zu ungesichert erscheint. In dieser Skepsis bestärkt werden potentielle Investoren dort, wo Kommunen bzw. die dortigen politischen Entscheidungsträger in der Verwirklichung autofreier Wohnmöglichkeiten keine besonders dringliche Aufgabe, sondern die eher zu vernachlässigende Angelegenheit minoritärer und 'exotisch' anmutender Bevölkerungsgruppen (bzw. -grüppchen) sehen. Hier kann es schnell zu einem „Teufelskreis“ kommen, in welchen die Protagonisten des autofreien Wohnens dann geraten, wenn sie, wie im Fall einer lokale Autofrei-Initiative in *München*, Kommunen und Bauträger für ihre Ziele gewinnen wollen: Einerseits begründen die kommunalen Entscheidungsträger ihre große Zurückhaltung häufig damit, dass es in der Bauwirtschaft kein Interesse an solchen Vorhaben gebe. Andererseits verweisen potentielle Bauträger auf die mangelnde Unterstützung der Stadt und beteuern, dass die Sache aus Sicht des Unternehmens dann anders aussehen würde, wenn die Stadt, etwa durch geeignete Flächenausweisungen und Bebauungspläne, die entsprechenden Voraussetzungen schaffen und zudem ausreichende Marktpotentiale nachweisen würde.¹⁰³

102 Vgl. die von den Wiener Grünen veröffentlichte Internetseite zu: „Autofreies Wohnen in Nordrhein-Westfalen“; URL:

www.wien.gruene.at/themen/verkeh...eswohnen/projektenordrheinwestfalen.htm

103 Quellen: 1) Interview mit zwei Vertreterinnen der Münchner Initiative „Wohnen ohne Auto“; 2) auf den Internetseiten von „Wohnen ohne Auto“ veröffentlichter Pressebericht:

In anderen Fällen ist es nach einer vorübergehenden Aufbruchstimmung zu einer Art 'Abwärtsspirale' in Sachen autofreies Wohnen gekommen: So gelang es Mitte der 90er Jahre in *Berlin*, das Thema „Wohnen ohne Auto“ auf die lokale Agenda zu setzen; die Senatsbauverwaltung kündigte an, vier potentielle Standorte für autofreie Wohngebiete zu untersuchen. Das Interesse auf Seiten der Investoren fiel allerdings wesentlich geringer aus als erwartet, was bei der Stadt dazu führte, dass das Planungsziel „autofreies Wohnen“ immer halbherziger verfolgt und schließlich, nach zweieinhalb Jahren, ganz aufgegeben wurde. Der Effekt war, dass das Interesse potentieller Investoren nun erst recht erlahmte; die meisten der anvisierten autofreien Vorhaben sind inzwischen ganz konventionelle Bauvorhaben geworden (die einzige Ausnahme ist das von einem Bauträger geplante autofreie Areal in der Gartenstadt Falkenberg, siehe oben).¹⁰⁴

In einigen *nordrhein-westfälischen Großstädten* (siehe oben) wurde dieser Teufelskreis dadurch durchbrochen, dass die Kommunen die Verwirklichung eines oder mehrerer autofreier Wohngebiete zu ihrem politischen Ziel erklärt und bereits erste vorbereitende oder planungsrelevante Schritte in die Wege geleitet haben, sei es, dass man geeignete städtische Grundstücke auserkoren hat oder sei es, dass umfangreiche Marktuntersuchungen zur Erkundung des Interessentenpotentials durchgeführt wurden. Die Zukunft wird zeigen, ob es unter diesen Voraussetzungen leichter sein wird, geeignete Investoren zu finden, die bereit sind, autofreies Wohnen - auch in seiner 'lupenreinen' Variante - zu realisieren.

Es gibt noch eine weitere Lösung - sie wird von einigen Protagonisten autofreier Initiativen vorgeschlagen, könnte aber auch bei dem einen oder anderen Bauträger auf Interesse stoßen: Im Kern handelt es sich bei diesem Vorschlag darum, dass selbstorganisierte autofreie Bau- bzw. Mietergruppen,

„'Wohnen ohne Auto' startet Bedarfsanalyse“ (aus 'Münchner Stadtgespräche Nr. 19/ Dezember 2000', die Zeitschrift des Umweltinstitut München e.V.), URL: www.wohnen-ohne-auto.de/ms122000bedarf.htm

104 Vgl. hierzu folgende Presseberichte: 1) „Niemand würde von Abgasen belästigt“ (von Steffi Bey), in: Berliner Zeitung vom 08.04.1995; 2) „Autofreies Wohnen - Berlin im Rückwärtsgang“ (von Stefan Ehlert), in: Berliner Zeitung vom 30.09.1997; vgl. überdies die von der Initiative „autofrei wohnen“ veröffentlichten „Steckbriefe“ zu vier nicht realisierten autofreien Projekten in Berlin: Lichterfelde-Süd, Rummelsburger Bucht/Stralauer Halbinsel, Biesdorf-Süd, Eldenaer Straße/Alter Schlachthof; URL: www.autofrei-wohnen.de/Berlin

die das Projekt nicht in Eigenregie realisieren wollen oder können, einen geeigneten Bauträger als *Kooperationspartner* suchen, mit dem sie das Vorhaben gemeinsam verwirklichen. Von einer solchen Kooperation könnten, so die Erwartung, beide Seiten profitieren: Der Investor muss sich nicht mit dem Nachweis eines spezifischen Marktpotentials begnügen, sei es in Form von Marktuntersuchungen oder in Form von mehr oder minder langen Interessentenlisten, die von den betreffenden Initiative geführt werden. Vielmehr hat er es bereits mit einer real existierenden und ernsthaft interessierten Gruppe von Kaufwilligen - bzw. von einzugswilligen Mietern - zu tun, die er u.U. durch entsprechende Vorverträge an sich binden kann. Der Investor kann auf diese Weise sicherer kalkulieren und darauf bauen, dass sich mit einem solchen Vorhaben auch etwas verdienen lässt. Gerade die Gewinnerwartung dürfte von substantieller Bedeutung sein: Bleibt sie ungewiss, so wird sich so gut wie jeder Bauträger für einen 'normalen' Stellplatzschlüssel entscheiden, um den Kreis der potentiellen Käufer bzw. Mieter nicht zu sehr einzuschränken und möglichst hohe Preise erzielen zu können. Die Vorteile für den anderen Kooperationspartner, d.h. der Eigentums- bzw. Mietergruppe, liegen zum einen in dem hohen Maß an Partizipation, das eine solche Kooperation ermöglicht: Die Gruppe kann den Zuschnitt des Projektes stark nach den eigenen Wünschen ausrichten und dafür sorgen, dass das von ihr präferierte autofreie Konzept auch verwirklicht wird. Zum anderen wird die Gruppe von vielen organisatorischen, fachlichen und operativen Aufgaben entlastet, die im Fall des Bauens in Eigenregie zu bewältigen wären - u.U. mit dem positiven Effekt, dass sich Planungs- und Bauzeiten entsprechend verkürzen. Die Kehrseite der beschriebenen - und zumindest auf dem Sektor des autofreien Wohnens in dieser Form bisher nicht erprobten - Lösung besteht darin, dass auch sie ein überdurchschnittliches Engagement auf beiden Seiten verlangt: Auf Seiten der am autofreien Wohnen Interessierten ist die nicht selbstverständliche organisatorische Leistung notwendig, möglichst frühzeitig eine in sich kohärente und handlungsfähige Gruppe zu bilden, die sich einigermäßen verbindlich auf ihre Kernziele einigen kann. Auch hier sind eine frühe Festlegung und ein langer Atem erforderlich, um ans gewünschte Ziel zu kommen. Hinzu kommen die Mühen und Anforderungen eines Kooperationsprojektes, die zwar nicht mit denen rein selbstorganisierter Bauprojekte vergleichbar sind, aber wohl immer noch manchen freien Abend kosten werden, sofern die sich bietenden Partizipationsmöglichkeiten

ausgeschöpft werden sollen. Der Bauträger wiederum muss - als Grundvoraussetzung - bereit und in der Lage sein, sich mit einem auf dem Wohnungsmarkt bisher höchst unkonventionellen 'Produkt' anzufreunden, das nach allen bisherigen Erfahrungen einen erhöhten Abstimmungs- und Aushandlungsbedarf mit den zuständigen Behörden erfordert und u.U. sogar auf Vorbehalte und Widerstände in der benachbarten Wohnbevölkerung stößt. Außerdem bedeutet Kooperation in der hier verstandenen Form, dass das Wohnungsbauunternehmen gewillt sein muss, sich auf partizipative Verfahren einzulassen, d.h. auf eine Gruppe, die Mitsprache fordert, sich einmischt und bei Planungen nicht übergangen werden will.

Angesichts dieser hohen Anforderungen wird der Kreis der in Frage kommenden Bauträger vermutlich auch für eine solche Kooperationslösung begrenzt bleiben. Auf seiten der Wohninteressenten wiederum dürften alle diejenigen vergrault werden, die davon träumen, in absehbarer Zeit einmal - und ohne besondere eigene Vorleistungen - in ein schlüsselfertiges autofreies Wohnobjekt einzuziehen zu können. So nachvollziehbar dieser Wunsch ist, so wenig realistisch erscheint er angesichts einer Baubranche, die, von raren Ausnahmefällen abgesehen, der Innovation „autofreies Wohnen“ bisher mit beträchtlicher Distanz gegenüber steht.

2.3. *Flexible Autofrei-Konzepte: der Königsweg?*

Wir wollen uns abschließend mit der Frage beschäftigen, inwieweit den *flexiblen Varianten* autoreduzierten Wohnens die Zukunft gehört. Diese Frage wird in der Fachdiskussion zum Teil nachdrücklich bejaht, wobei neben dem prognostischen Aspekt auch ein normativer Gesichtspunkt ins Spiel kommt. Letzterer besagt, dass sich Konzepte, die das Wohnen ohne (eigenes) Auto propagieren, aus der „Zwangsverzichtsecke“ der „dreifach zu unterschreibenden 'Autoverzichtsklausel'“ befreien müssen, um ein positiveres Image und größere Verbreitungschancen zu bekommen (Dittrich/Klewe 1997, 22 f.). Wir werden auf diesen Gesichtspunkt zurückkommen und zunächst einen Überblick über die unterschiedlichen Spielarten flexiblen autoreduzierten Wohnens geben.

Eine Flexibilisierungsvariante haben wir mit dem Freiburger Vaubanviertel bereits kennengelernt: In dem hier entwickelten „Mischkonzept“ von autofreiem und stellplatzfreiem Wohnen bildet das *Steuerungsmittel Geld*

den zentralen Anreiz, auf das eigene Auto zu verzichten. Dieses Konzept hat noch keinen unmittelbaren Nachfolger gefunden, aber in einer etwa zeitgleich in Angriff genommenen Tübinger Stadtentwicklungsmaßnahme (die 2006 abgeschlossen sein soll) einen nahen Verwandten: Auch hier sind die Kosten fürs Wohnen und für den Stellplatz entkoppelt; wer ein Auto besitzt, muss in einem der am Rande des Wohngebiets errichteten Parkhäuser einen Stellplatz mieten bzw. für 24.000 DM erwerben (wobei ein Stellplatzschlüssel zwischen 0,7 und 1 vorgesehen ist).¹⁰⁵ Innerhalb des - für insgesamt 6.000 Bewohner konzipierten - Wohngebiets dürfen keine Autos dauerhaft abgestellt werden. Anders als in Freiburg sind allerdings keine vertraglichen Verpflichtungen für die autofreien Haushalte vorgesehen. Vielmehr setzt man in Tübingen allein darauf, „Schummeln“ das Leben durch Kontrollen innerhalb des Quartiers sowie durch Parkraumbewirtschaftung in den benachbarten Wohngebieten schwer zu machen.¹⁰⁶

Eine zweite Flexibilisierungsvariante besteht darin, zwar auf besondere finanzielle Anreize für autofreie Haushalte zu verzichten, aber in dem auto-reduzierten Wohngebiet (bzw. Wohnobjekt) von vornherein einen *‘mittleren’ Stellplatzschlüssel*, z.B. 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit, vorzusehen. In diesem Fall muss ein erheblicher Teil der Wohnungen an autofreie Haushalte vergeben werden. Auch wenn sich letztere vertraglich zum Autoverzicht verpflichten müssen, kann diese Regelung recht flexibel gehandhabt und vermutlich ohne große Komplikationen auch wieder rückgängig gemacht werden, da - zumindest bei Mietobjekten mit entsprechender Fluktuation - immer wieder mit frei werdenden Stellplätzen zu rechnen ist. Ein Beispiel für diese Variante ist das von der GEWOFAG (Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG München) gebaute Mietshaus am Münchner Kolumbusplatz: Hier ist eine bestimmte Quote an autofreien Mietwohnungen vorgegeben (40 von

105Quelle: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Steckbriefe „Autofreie Stadtquartiere“, November 1999.

106Inwieweit ein solches Konzept funktioniert, war zum Erhebungszeitpunkt (September 2000) noch offen, zumal das Quartier noch eine Großbaustelle mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen war. Ein Vertreter des Tübinger Stadt-sanierungsamtes beklagte allerdings, dass die Parkieranlagen von vielen noch nicht angenommen worden seien, so dass noch zahlreiche Fahrzeuge auf den Quartierstraßen abgestellt würden. Dem wolle man jetzt durch schärfere Kontrollen und Parkraumbewirtschaftung in den Nachbargebieten bekommen. Informationen darüber, wie hoch der Anteil der Autofreien unter den bisherigen Quartiersbewohnern ist, ob nachträglich Autos abgeschafft wurden usw., liegen nicht vor.

insgesamt 75 Wohnungen), wobei das Gebäude über eine Tiefgarage verfügt, in der 0,5 Stellplätze je Wohneinheit hergestellt worden sind. Die Grundmiete der autofreien und der autobesitzenden Haushalte unterscheidet sich nicht; die Autobesitzer müssen lediglich die - in „normalen“ Wohnanlagen auch übliche - Zusatzmiete für einen Tiefgaragenstellplatz zahlen.

Eine dritte Flexibilisierungsvariante liegt dort vor, wo die Autofreiheit zwar vertraglich geregelt ist, aber mit sehr *dehnbaren Ausnahmeregelungen* versehen wird. Voraussetzung ist, dass im Falle eines niedrigen Stellplatzschlüssel (z.B. 0,2 Stellplätze je Wohneinheit) Nachrüstmöglichkeiten bestehen - innerhalb oder außerhalb des autofreien Quartiers -, damit die gewünschte Flexibilität ermöglicht werden kann. Einen solchen Weg der Flexibilisierung scheint man im Projekt „autofreie Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster gehen zu wollen (siehe oben), insbesondere im schwerer vermarktbareren Bereich autofreier Eigentumswohnungen und Reihenhäuser. Man sei, so der Geschäftsführer des verantwortlichen Bauträgers, zu Ausnahmeregelungen bereit; zu diesem Zweck stünden ein benachbarter Garagenhof und eine nahe gelegene Tiefgarage bereit.¹⁰⁷

Eine vierte Variante beruht schließlich darauf, dass der autoreduzierte Charakter des Wohngebiets nicht über vertragliche Regelungen, sondern im wesentlichen über *wirksame Parkraumbeschränkungen* für die Bewohnerinnen und Bewohner gesichert werden soll, ergänzt um Anreize für eine autofreie bzw. autoarme Mobilität (Car-Sharing-Angebote; zentrumsnahe Lage mit guter ÖPNV-Anbindung; gute Nah-Infrastruktur usw.). Prototyp dieser Variante autoreduzierten Wohnens ist das von mehreren Wohnungsbaugesellschaften realisierte Projekt „GWL-terrain“ in Amsterdam-Westerpark, das 600 Wohnungen umfasst (je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen) und das zwischen 1996 und 1998 fertiggestellt wurde. Privater Autobesitz ist erlaubt, doch gibt es im Wohnprojekt nur wenige Stellplätze (0,2 pro Wohneinheit).¹⁰⁸ Wer sein Auto außerhalb des Wohnprojektes abstellen will, dem wird das Leben durch die streng geregelte Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) in den benachbarten Wohnvierteln schwer gemacht. Der Effekt ist, dass immerhin 62 % der Haushalte des „GWL-terrain“ kein eigenes

107 Quelle: von Westline veröffentlichter Internetartikel v. 14.03.01: „Verzicht auf PKW bremst Verkauf von Häusern“; URL: www.westline.de/wn/mono.php?file...5662b.nit

108 Vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Steckbriefe „Autofreie Stadtquartiere“, November 1999.

Auto besitzen (Scheurer 2000, 19, Abb. 2). Von den 38 % Autobesitzern hat etwa die Hälfte eine Parkmöglichkeit im Wohnprojekt, die übrigen müssen sich mit externen Lösungen behelfen.¹⁰⁹ Das in Amsterdam realisierte Konzept hat bisher zwar weder in den Niederlanden noch in der Bundesrepublik Nachahmer gefunden, doch gibt es Planungen für ein autoreduziertes Projekt in Berlin, dem ein ganz ähnliches Konzept zugrunde liegt. Die „Arbeitsgemeinschaft Autofreies Stadtviertel an der Panke“ plant ein gemischtes Stadtquartier mit über 800 Wohnungen in innerstädtischer Lage (Berlin-Mitte; Gelände des ehemaligen Stadions der Weltjugend), das weitgehend frei von motorisiertem Verkehr sein und von mehreren Investoren, die bereits gewonnen werden konnten, realisiert werden soll. Stellplätze im Quartier sollen lediglich für Car-Sharing, Besucher und Behinderte vorgehalten werden (geplanter Stellplatzschlüssel: 0,15). Eine vertragliche Absicherung des Autoverzichts ist nicht vorgesehen. Vielmehr will man mit dem Wohnangebot von vornherein viele autofreie Haushalte erreichen; überdies setzt man auf den Mangel an freien Stellplätzen außerhalb des Quartiers, etwa durch die in Zukunft in der Nachbarschaft zu erwartende Parkraumbewirtschaftung. Ob man das Grundstück mit der entsprechenden Baugenehmigung von der Stadt bekommen wird, ist allerdings bis dato noch unklar. Falls alles klappt, können die ersten Wohnungen frühestens ab 2005 bezogen werden.¹¹⁰

Angesichts dieses breiten Spektrums unterschiedlicher Konzeptionen jenseits des ‘lupenreinen’ autofreien Wohnens lässt sich mit Dittrich/Klewe in der Tat von einer „Umorientierung“ sprechen: Stand der Ansatz „Wohnen ohne Auto“ zu Anfang stark unter dem Vorzeichen, möglichst wasserdichte

109 Etwa 120 Autobesitzer des „GWL-terrain“ können ihr Auto nicht im Rahmen der im Projekt vorhandenen Parkmöglichkeiten unterbringen. Laut Scheurer (2001, 11) kommt es dabei zu folgenden Lösungen: Ein Teil der Autobesitzer findet reguläre externe Parkmöglichkeiten, z.B. durch Anmietung einer Garage oder über Freunde und Verwandte, auf deren Grundstück das Auto abgestellt werden kann. Andere haben Möglichkeiten, ihr Auto auf dem Betriebsgelände ihrer Arbeitstätte abzustellen oder nutzen einen Dienstwagen auch zu privaten Zwecken. Wieder andere praktizieren eine Art informelles Car-Sharing mit Freunden oder Verwandten. Einigen Autobesitzern gelang es schließlich, sich eine örtliche Parklizenz zu besorgen (obwohl das für die Bewohner des „GWL-terrain“ offiziell nicht möglich ist).

110 Vgl. die von der Initiative „autofrei wohnen“ herausgegebene Internet-Veröffentlichung: „Autofreies Stadtviertel an der Panke“; URL: www.autofrei-wohnen.de/PankeSteckbrief.html

vertragliche Regelungen zu entwickeln, um die individuelle Autofreiheit auf Dauer sicherzustellen, so streben die Verfechter flexiblerer Varianten an, auch die Interessenten anzusprechen, die sich nicht „unwiederbringlich und für alle Zeiten auf eine bestimmte Wohn- bzw. Lebensform“ festlegen wollen oder können (Dittrich/Klewe 1997, 22). Ob die flexibleren Ansätze einmal zum beherrschenden Trend werden können, dürfte noch nicht absehbar sein: Sie haben zwar deutlich an Gewicht gegenüber den ‘lupenreinen’ autofreien Projekten gewonnen, sind aber bisher nicht dominierend. Ob dies in Zukunft irgendwann einmal der Fall sein könnte, wird erstens davon abhängen, welche Autofrei-Konzeption bei den zahlreichen heute noch im Planungsstadium befindlichen Bauvorhaben tatsächlich gewählt werden wird. Zweitens wird nicht ohne Einfluss sein, wie gut die bisher fertiggestellten Projekte - in der ‘lupenreinen’ wie in der flexiblen Variante - *auf Dauer* funktionieren werden. Im Moment haben die meisten dieser Projekte gerade mal die ersten Erfahrungen mit dem Wohnalltag sammeln können, häufig unter den Vorzeichen einer noch nicht beendeten Bauphase im Quartier.

Um noch einmal den normativen Gesichtspunkt, und zwar in zugespitzter Form, aufzugreifen: Inwieweit sind die flexiblen Konzepte der *Königsweg*, den man einschlagen sollte, um der Idee des „Wohnens ohne Auto“ noch stärker als bisher zum Durchbruch zu verhelfen? In der Tat spricht einiges für eine solche Empfehlung: Flexible Konzepte sind weniger selektiv, da sie auch diejenigen erreichen können, die sich die Option auf ein eigenes Auto offenhalten wollen, ohne damit die von ihnen gewählte autoreduzierte Wohnsituation wieder aufgeben zu müssen. Dieser ‘Diffusionsvorteil’ verbreitert die Marktpotentiale flexibler Konzepte und eröffnet zudem die städtebauliche Chance, großflächige Projekte (wie etwa in Freiburg oder Tübingen) verwirklichen zu können, wodurch die stadtökologischen und wohnqualitativen Vorteile autoreduzierter Quartiere noch mehr zur Geltung kommen können. Was aus der Sicht ‘lupenreiner’ autofreier Projekte als Inkohärenz erscheint, lässt sich im Rahmen flexibler autoreduzierter Konzepte ganz legitim verwirklichen, nämlich das Interesse, in einem vom Autoverkehr (weitgehend) unbehelligten Gebiet zu wohnen, ohne das eigene Auto abschaffen zu müssen. Schließlich ermöglicht eine solche Konzeption die ‘interne Diffusion’ des autofreien Wohnens: Die ins autoreduzierte Quartier eingezogenen Autobesitzer erhalten in der Regel eine Reihe von Anreizen, das Auto öfter mal stehen zu lassen oder u.U. auch ganz abzuschaffen.

Die nicht zu unterschätzende *Schwierigkeit* solcher flexiblen Konzepte besteht darin, sowohl den Autofreien als auch den Autobesitzern genügend bieten zu können - bzw. keiner der beiden Gruppen zu viel abzuverlangen. Beide Seiten müssen sich im autoreduzierten Wohnprojekt gleichermaßen aufgehoben fühlen und sollten möglichst nicht in ein feindliches Lagerdenken verfallen. Was somit auf jeden Fall vermieden werden muss: einerseits - aus der Sicht der Autofreien - die zu starke Verwässerung des Projektes, d.h. eine zu starke Begünstigung der Autofahrer und ihrer Interessen; andererseits - aus der Sicht der Autofahrer - die zu starke Rigidisierung des Projektes, etwa mittels exorbitanter Stellplatzkosten oder der völligen Sperrung des Wohngebietes für Privatautos. In beiden Fällen würde das Projekt in seiner ursprünglichen Zielsetzung ad absurdum geführt werden - Unzufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner, steigende Fluktuation sowie Ausweichstrategien (z.B. Autofahrer, die sich an der Stellplatzpflicht 'vorbeimogeln') mit all den dadurch entstehenden Konflikten könnten die Folge sein. Um einer solchen Fehlentwicklung vorzubeugen, ist es wichtig, frühzeitige und umfassende Möglichkeiten zu schaffen, die (zukünftige) Bewohnerschaft in die Entwicklung und Umsetzung der Konzeption partizipativ einzubinden. Wie das Beispiel Freiburg-Vauban lehrt, unterstützen Partizipationsangebote sowie vielfältige Möglichkeiten zur Selbstorganisation den - nicht immer konfliktfreien - Interessenausgleich zwischen autofreien und autobesitzenden Bewohnern, was wiederum die Herausbildung eines von beiden Seiten akzeptierten *modus vivendi* im Wohnalltag erleichtert.

Etwas anders gelagert sind die Probleme bei autoreduzierten Projekten, die sich im wesentlichen auf *rigide Parkraumbeschränkungen* stützen. Da hier - anders als z.B. im Freiburger „Modellstadtteil“ Vauban - nur sehr wenige Stellplätze für die Anwohner vorgehalten werden und das Gelände, zumindest beim Prototyp „GWL-terrein“, nicht mit Privatautos befahren werden darf, liegen die Vorteile, wie vom Konzept gewollt, eindeutig bei den autofreien Haushalten. Die Möglichkeiten zum Interessenausgleich werden für die Autobesitzer teilweise nach außen verlagert: Ob sie das dauerhafte Wohnen im Projekt und den (vielleicht nur vorübergehenden) Besitz eines eigenen Autos miteinander vereinbaren können, hängt entweder davon ab, ob sie einen der wenigen Stellplätze im Projekt ergattern, oder aber davon, ob sie zumutbare Möglichkeiten ausfindig machen können, ihr Auto in der Umgebung zu parken. Je rigider die Beschränkungen hier sind, um so höher wird

der Druck auf einen Teil der Autobesitzer werden, entweder den PKW abzuschaffen oder aber aus dem Projekt ausziehen. Eine solche Entwicklung käme zwar den Erwartungen der autofreien Haushalte entgegen, vermindert aber die Attraktivität solcher Wohnangebote aus der Sicht derjenigen beträchtlich, die an einem grundsätzlich flexiblen Umgang mit der Frage von Autofreiheit und Autobesitz interessiert sind. Werden die administrativen Beschränkungen für Stellplatzsuchende dagegen laxer gehandhabt (z.B. durch eine weniger strenge Parkraumbewirtschaftung oder durch die Vergabe von Parkerlaubnissen an Autobesitzer aus dem Wohnprojekt), so könnte der Widerstand der benachbarten Bewohner wachsen, die nun um die raren Stellplätze in ihren Wohnstraßen fürchten. Dies alles heisst, dass solche Projekte an zahlreiche Voraussetzungen geknüpft sind, die ihre Verallgemeinerbarkeit beschränken: Erstens bedarf es auch hier - neben den entsprechenden politischen und behördlichen Weichenstellungen - „mutiger“ Bauträger, die bereit sind, Objekte mit drastisch reduziertem Stellplatzangebot zu realisieren. Zweitens lässt sich ein solches Projekt - wie im Fall des Amsterdamer „GWL-terrein“ - nur in verdichteten Innenstadtbereichen umsetzen, da nur hier die im hohen Maße zugewandten Anwohnerstraßen anzutreffen sind und restriktive Formen der Parkraumbewirtschaftung in Frage kommen. Drittens dürfte dies alles nur dann möglich sein, wenn die Akzeptanz der örtlichen Bevölkerung vorliegt, und dies nicht nur für die großflächige Parkraumbewirtschaftung, sondern auch für ein autoreduziertes Projekt in der Nachbarschaft, welches befürchten lässt, dass die Stellplatzprobleme in seiner Umgebung anschließend noch zunehmen werden. So scheint es kein Zufall zu sein, dass das „GWL-terrein“ bisher ein Prototyp geblieben ist und selbst in Amsterdam noch kein Nachfolgeprojekt in Sicht ist, obwohl hier vergleichsweise gute Bedingungen für solche Vorhaben anzutreffen sind.

Alles in allem gibt es wohl nicht den einen Königsweg des autofreien bzw. autoreduzierten Wohnens, sondern mehrere Wege, die insofern ihre Berechtigung haben, als sie jeweils unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Um noch einmal auf den selbstorganisierten Weg des ‘lupenreinen’ autofreien Wohnens zurück zu kommen: Er nimmt im Spektrum der bisher entwickelten Konzepte eine wichtige Vorreiterposition ein und könnte auch in Zukunft auf Resonanz stoßen - zumindest solange es Menschen gibt, die an einer möglichst autonomen Gestaltung ihrer Wohnweise und zugleich an der Abkehr von den üblichen autoorientierten Wohnformen interessiert sind.

Selbstorganisiertes Planen und Bauen stellt ohne Zweifel hohe Anforderungen an die Projektgruppen, eröffnet aber zugleich gute Chancen, das Wohnkonzept mit den eigenen Zielsetzungen in Einklang zu bringen - was insbesondere auch für diejenigen gilt, die nicht an flexiblen autoreduzierten Konzepten interessiert sind, sondern unter „Wohnen ohne Auto“ in der Tat den rechtlich abgesicherten Ausschluss privater PKW verstehen. Schwer abzuschätzen ist, welches quantitative Gewicht die Gruppe derjenigen hat, für die eine ‘lupenreine’ Variante des autofreien Wohnens in Frage kommt, zumal gegenwärtig nur wenige konkrete Folgeprojekte in Aussicht stehen (siehe oben). Ob das innovative Potential, das selbstorganisierte Gruppen auf diesem Gebiet bisher erkennen ließen, sich auch in Zukunft entfalten wird, wird nicht nur vom Erfindungsgeist und der weiteren Tatkraft an der ‘Basis’ abhängen, sondern auch davon, inwieweit die zukünftige Wohnungsbau- und Stadtentwicklungspolitik den Bedürfnissen und Handlungsmöglichkeiten autofreier Projektgruppen entgegenkommt.

3. Die Frage des ökologischen Ertrags

Ohne Zweifel ist der Verkehrsbereich, insbesondere aufgrund der nach wie vor zunehmenden Automobilität, eine der Hauptquellen für ökologische Schäden: Die Abgase sind nicht nur Mitverursacher der verbreiteten Waldschäden hierzulande, sondern tragen überdies zum globalen Treibhauseffekt bei. Der Flächenverbrauch für den fließenden und ruhenden Verkehr beschleunigt den Landschaftsfraß und zerstört dabei manches Naturareal. Nicht zu vergessen die immensen Gesundheitsgefährdungen durch Luftverschmutzung, Lärm und Unfallgefahren. Hinzu kommt, dass das ökologische Schädigungspotenzial des Verkehrssektors in den letzten Jahren noch einmal merklich zugenommen hat, und dies im deutlichen Kontrast zu anderen Bereichen wie z.B. der Industrie, deren Ökobilanz sich inzwischen um einiges verbessert hat (etwa bei der Kohlendioxidemission; Heine et al. 2001, 15). Dieses Szenario vor Augen, sind im Hinblick auf die autofreien bzw. autoreduzierten Projekte und ihren gegenwärtigen Entwicklungsstand zwei Lesarten möglich: In der einen Lesart könnte der Pionier- und Vorbildcharakter dieser Projekte hervorgehoben werden: So betrachtet, sind sie gelungene und vorwärtsweisende Versuche, der Automobilitätsspirale und ihren ökologi-

schen Konsequenzen eine praktische Alternative entgegenzusetzen, die - gesellschaftlich und politisch richtig aufgegriffen - durchaus Schule machen könnte. In der anderen Lesart könnte der reale ökologische Gewinn ins Zentrum rücken: Zwar handelt es sich bei den genannten Projekten um interessante sozialökologische Experimente, doch leisten sie unter quantitativen Gesichtspunkten bisher keinen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation; zudem steht in Frage, inwieweit autofreies/autoreduziertes Wohnen auch bei weiterer gesellschaftlicher Diffusion in ökologisch relevante Größenordnungen vorstoßen können.

Beide Lesarten haben ihre Berechtigung: Die Projekte sind die gelebte Alternative zu der von zunehmender Automobilität geprägten Stadt und insofern sind sie - auch - ökologisch relevant. Aber sie sind eben nur kleine Inseln, weit davon entfernt, eine Art 'Massenbewegung' zu werden, und damit - alles in allem - ökologisch zu vernachlässigen. Um in diesem Punkt etwas klarer zu sehen, wollen wir einen etwas genaueren Blick auf die möglichen ökologischen Effekte des autofreien Wohnens werfen:

Inwieweit tragen autofreie Projekte zur *Reduktion des Autobestandes* bei? Ein solcher Effekt ist zwar vorhanden, fällt aber wohl alles in allem eher moderat aus. Aus den von uns untersuchten selbstorganisierten Projekten wissen wir, dass hier vor allem diejenigen mitmachen, die auch vorher schon ohne Auto gelebt haben. Nach unseren Schätzungen liegt der Anteil der Haushalte, die beim Umzug in das Projekt ein noch vorhandenes Auto abgeschafft haben, bei ca. 20 % bis 25 % (siehe oben). Über das Kasseler Bauträgerprojekt liegen keine entsprechenden Angaben vor; folgt man Scheurer (2001, 22), so sind in das autofreie Bauträgerprojekt Wien-Floridsdorf ganz überwiegend Haushalte eingezogen, die auch schon vorher keinen PKW besaßen. Auch flexible Autofrei-Konzepte können zur - moderaten - Reduzierung des Fahrzeugbestands beitragen, etwa bei entsprechenden finanziellen und infrastrukturellen Anreizen, wie wir sie im Freiburger Modellstadtteil Vauban antreffen. Der Anteil autobesitzender Haushalte hat sich hier, wie wir zeigen konnten, nach dem Einzug nicht unbeträchtlich verringert. Offen muss bleiben, ob die genannten Reduktionseffekte langfristig Bestand haben werden. Wichtige Prüfsteine, auf die die Projekte in diesem Punkt vorbereitet sein müssen, sind: erstens der Eintritt der Kinder ins fähige Alter (was bereits heute einige mit Sorge erfüllt, siehe oben); zweitens mögliche Phasen größerer Bewohnerfluktuation, in denen die 'Gründergeneration'

durch neue Bewohner ersetzt wird, die unter Umständen veränderte Ansprüche ans Wohnen, an die Mobilität usw. in das Projekt einbringen.

Inwieweit *verringert* sich die *Autonutzung* der Projektbewohner? Wie wir gesehen haben, bedeutet auch 'lupenreines' autofreies Wohnen nicht, dass jegliche Autonutzung der Bewohnerinnen und Bewohner entfällt. Zwar liegen keine gesicherten empirischen Angaben darüber vor, inwieweit sich das Wohnen in einem solchen Projekt auf die Intensität der Autonutzung auswirkt, doch scheint es geboten, in diesem Punkt keine allzu einschneidenden Reduktionseffekte zu erwarten. Erstens dürften die meisten der Haushalte schon vorher zu den stark unterdurchschnittlichen Autonutzern gehört haben. Zweitens wird ein Teil derjenigen, die das eigene Auto beim (oder nach dem) Einzug abgeschafft haben, auch weiterhin zu den Autonutzern gehören (z.B. als Car-Sharing-Kunde). Drittens ist nicht gesagt, dass die bei den Bewohnerinnen und Bewohnern autofreier Siedlungen recht verbreitete Nutzung von Car-Sharing auf jeden Fall mit einem Rückgang der persönlichen Autonutzung einhergeht: Der in der Car-Sharing-Branche allgemein bekannte Trend zur Verringerung der PKW-Nutzung¹¹¹ könnte bei den ehemaligen Autobesitzern noch am ehesten zu beobachten sein; er könnte sich aber dort ins Gegenteil verkehren, wo besonders gut erreichbare und ausgefeilte Car-Sharing-Angebote den einen oder anderen Autofreien gegenüber seinen früheren Gepflogenheiten zu häufigerer Autonutzung anreizt. Und viertens schließlich ist es eben nicht der Verzicht auf Autonutzung, sondern der Verzicht auf eigenen Autobesitz, der - zumindest in den 'lupenreinen' autofreien Projekten - zur sanktionsfähigen sozialen Norm geworden ist.

Welche *stadtökologischen Vorteile* bieten autofreie bzw. autoreduzierte Siedlungen? Angesichts des Inselcharakters der meisten derzeitigen Projekte sind auch ihre stadtökologischen Effekte notwendigerweise begrenzt. Die Ausnahme bilden großflächige Modellprojekte wie in Freiburg oder in Tübingen, die sich im umfassenderen Sinne als ökologische Projekte verstehen und einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur ökologischen Stadtgestaltung leisten. Aber auch die Projekte mit Inselcharakter sind in mehrerer Hinsicht stadtökologisch relevant: Erstens bieten sie „durch eine abgespeckte Straßeninfrastruktur“ und stark reduzierte PKW-Stellplätze „die Chance für einen merklichen Flächengewinn“ (Christ/Loose 2000, 2). Dieser ermöglicht

¹¹¹ Vgl. hierzu ausführlicher den Abschnitt 4.5.2. des Berichtsteils „Car Sharing“.

die bauliche Verdichtung und wirkt dem Trend zum städtischen Flächenfraß entgegen. Zweitens stärken sie auch deswegen den „Standort Stadt“ - und wirken der Suburbanisierung entgegen -, weil für autofreie/autoreduzierte Projekte städtebaulich integrierte, verkehrlich vielfach vernetzte und funktional möglichst komplexe Standorte am erfolgversprechendsten sind (ebenda, 6). Am Stadtrand gelegene autofreie Siedlungen wie in München-Riem dürften auch in Zukunft die Ausnahme bleiben. Drittens sind autoreduzierte Quartiere auf das Mobilitätsangebot des „Umweltverbundes“ angewiesen, d.h. auf den ÖPNV, auf Möglichkeiten zur Fahrradnutzung und auf Fußwege; sie stärken damit die Nachfrage nach diesen im Vergleich zum Privat-PKW erheblich umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln (ebenda). Viertens verringern sich die verkehrsbedingten Umweltbelastungen im unmittelbaren Wohnbereich des autoreduzierten oder autofreien Stadtquartiers: Dies betrifft nicht nur die Luftqualität und den Lärmschutz, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Quartier, insbesondere für Kinder, und erweitert überdies die Möglichkeiten zur landschaftsökologischen Gestaltung von Freiflächen (ebenda, 3). Solche Wohnangebote könnten - bei innenstadtnaher Lage - dazu beitragen, dass weniger Menschen als bisher vor den städtischen Umweltbelastungen an die Peripherie oder „ins Grüne“ flüchten.

Wie bei anderen ökologisch relevanten Handlungsfeldern lassen sich auch im Fall autoreduzierter oder autofreier Wohnquartiere die ökologischen Vorteile und Gewinne auf qualitativer Ebene mehr oder minder genau beschreiben. Doch dürfte deutlich geworden sein, dass es eben nicht allein auf Qualität, sondern auch auf *Quantität*, d.h. auf Mengeneffekte ankommt. Genaue gesagt werden sich solche innovativen Wohnprojekte wohl erst dann in nennenswertem Umfang auf die ökologische Gesamtbilanz auswirken, wenn sie einen deutlich höheren Grad an gesellschaftlicher Verbreitung als heute erreicht haben und möglichst stärker als bisher auch bei den (Noch-)Autobesitzern auf Resonanz stoßen werden. Wir haben die Probleme der bisherigen und auch der weiteren Diffusion autoreduzierter und autofreier Wohnformen bereits benannt. So zeichnet sich gegenwärtig keine Tendenz zur beschleunigten Verbreitung solcher Wohnprojekte ab. Was eher zu erwarten ist, sind mittelfristige Ausstrahlungseffekte, die von den in den letzten Jahren erfolgreich fertiggestellten Projekten ausgehen könnten, sofern sie sich in der Praxis bewähren. Sollte dies der Fall sein, so werden sicherlich auch in Zukunft selbstorganisierte autofreie Wohngruppen mit konkreten Bauabsichten auf

den Plan treten. Es werden sich vermutlich weitere Kommunen dazu anschließen, derartige Projekte zu initiieren oder zu fördern, und es wird vielleicht sogar den einen oder anderen Bauträger geben, der hierin ein lohnendes Marktsegment sieht. Auch wenn man sich Monheims optimistischer Prognose nicht anschliesst, dass „etwa ein Viertel der heutigen Autobesitzer (...) entmotorisierungsbereit“ sei und es deswegen ein „Riesenpotenzial für den Markt des autofreien Wohnens“ gebe (Monheim 1997, 42), so ist es sicherlich richtig, dass das Interessentenpotenzial mit dem heutigen Angebot an autofreien und autoreduzierten Wohnmöglichkeiten noch nicht ausgeschöpft sein dürfte. Dies alles bedeutet, dass sich der ökologische Ertrag, der über solche innovativen Wohnformen zu erzielen ist, alles in allem noch erhöhen ließe, wenn auch nicht in großen Schritten, sondern eher in einer langsam ansteigenden Kurve.

Doch sehen wir es gegenwärtig als offen an, ob die bisher verwirklichten (sowie im Bau oder in Planung befindlichen) autoreduzierten Wohnvorhaben, wie Christ/Loose betonen, schon als „Zeichen des Wandels in der Stadtentwicklung“ bzw. als „Emanzipation aus den städtebaulichen Zwängen des Industriezeitalters“, insbesondere im Hinblick auf die „zunehmend selbstverständlichere Autoorientierung“ zu verstehen sind (Christ/Loose 2000, 5). Käme es ernsthaft zu einem solchen Wandel, dann gehörten die hier interessierenden Wohnvorhaben sicherlich zu den integralen Bestandteilen dieser Entwicklung. Doch ist die gegenwärtige - und wohl auch die absehbare - Situation davon gekennzeichnet, dass der ungebremste Trend zunehmender Automobilität weitergeht. Dies wird auch in Zukunft erhebliche Anpassungsleistungen erforderlich machen, mit deren Hilfe der wachsende Strom der Autos vielleicht kanalisiert, aber wohl nicht im großen Maßstab zurückgedrängt werden kann. Nach wie vor zeugt die große Mehrheit der städtischen Neubaugebiete von der vorherrschenden Autoorientierung, insofern sie, häufig am Stadtrand gelegen, autogerecht konzipiert sind und dabei bestenfalls mit verkehrsberuhigten Arealen ausgestattet werden. Eine weitaus größere Herausforderung für ökologisch innovative Verkehrskonzepte bietet allerdings der bereits vorhandene *Baubestand* - immerhin machen die jährlichen Neubauten weniger als 1,5 % des gesamten Wohnungsbestands aus (Zlonicky 1997, 41). Erst hier würde sich entscheiden, ob die Dominanz des Autoverkehrs in den Städten gemindert werden könnte und ob es denkbar wäre, dass autofreie bzw. autoreduzierte Quartiere einmal ihren städtebauli-

chen Inselcharakter verlieren und im größeren Maßstab stadttökologische Prägekraft erlangen könnten. Nach allem, was wir wissen, scheinen die Aussichten für eine solche Entwicklung nicht günstig zu sein. Innerhalb bestehender Stadtquartiere stößt man in der Regel auf ein ganzes Konglomerat aus vielfältigen und zum Teil divergierenden verkehrsbezogenen Nutzerinteressen: Dies beginnt mit den Bewohnern, zu denen sowohl Autobesitzer aller Couleur wie auch Autofreie gehören können; dies setzt sich fort mit den hier ansässigen Arbeitsstätten und ihren Beschäftigten, die teils mit, teils ohne Auto zur Arbeit kommen; hinzu kommen Besucher (z.B. Privatbesucher oder Kunden von Läden und Dienstleistungseinrichtungen) sowie schließlich diejenigen, die die Straßen des Quartiers - ob als Autofahrer, als Radfahrer oder als Nutzer des ÖPNV - zum Durchfahren nutzen. Angesichts dieser Interessenvielfalt verwundert es kaum, dass autofreie Wohnvorhaben im Bestand bisher nicht erfolgreich realisiert werden konnten. Sogar Versuche, in bestehenden Stadtquartieren stellplatzfreie Wohnbereiche einzurichten und den Bewohnern externe Parkmöglichkeiten anzubieten, scheinen auf beträchtliche Widerstände zu stoßen (Nobis 1999, 244 ff.). Wofür sich in den bestehenden Wohnquartieren noch am ehesten Interessenkoalitionen zwischen Autofreien und Autobesitzern bilden könnten, wäre der Ausbau von verkehrsberuhigten Zonen (Tempo 30 oder weniger; Zugang nur für Anlieger usw.), da von der verbesserten Wohnqualität beide Gruppen gleichermaßen profitieren würden. *Autofreie* Wohnvorhaben - in der 'lupenreinen' wie in der flexiblen Variante - werden aber wohl auch in Zukunft im wesentlichen auf den Wohnungsneubau beschränkt sein. Dies mag aus stadttökologischer Sicht bedauerlich erscheinen, hat aber für die Projektinitiatoren und -mitglieder den Vorteil, über beträchtliche Gestaltungsfreiheiten nicht nur im Hinblick auf das Wohn- und Autofrei-Konzept, sondern auch im Hinblick auf die ökologischen Qualitäten des unmittelbaren Wohnumfeldes zu verfügen.

Fallstudie B: Car Sharing

I. Charakterisierung des Untersuchungsbereichs

In unserer zweiten Teilstudie beschäftigen wir uns mit der sozialökologischen Innovation Car Sharing. Wir werfen einen Blick auf die Entstehung und Entwicklung des deutschen Car Sharing aus der Perspektive der Anbieter. Auf der Basis unserer Gespräche mit Vertretern beispielhafter Car-Sharing-Organisationen (CSO) zeichnen wir Trends in der Entwicklung der deutschen Car-Sharing-Szene nach. Zentrales Thema ist dabei die Suche nach zukunftsfähigen Umsetzungsformen des Car Sharing im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Zielperspektiven.

Der Gedanke, sich Autos mit anderen zu teilen, erscheint in unserer Gesellschaft zunächst abwegig. Das Auto vor der Tür ist eine Selbstverständlichkeit. Es ist Bestandteil unseres alltäglichen Lebens und ermöglicht es uns, so zu leben, wie wir zu leben gewohnt sind. Das eigene, stets verfügbare Auto verschafft uns die Freiheit, dort zu wohnen, wo wir wohnen möchten, dort zu arbeiten, wo wir arbeiten möchten und unsere Freizeit dort zu verbringen, wo immer wir sie verbringen möchten. Diese Freiheiten sind allmählich so normal geworden, dass es immer schwieriger wird, auf das Auto zu verzichten. Automobilität ist in unserer Gesellschaft verknüpft mit Autobesitz und beides gemeinsam ist zu einem Garanten der Teilhabe am ganz normalen und guten Leben geworden.

Daneben ist das Auto für viele Menschen natürlich auch etwas Persönliches. Sie leben mit dem eigenen Auto, lieben es, hassen es auch gelegentlich, haben jedenfalls eine ganz individuelle Beziehung zu ihm.

Ist es angesichts all dessen überhaupt möglich, auf das eigene Auto zu verzichten, um sich mit Fremden Autos zu teilen? - Für mittlerweile 45.000 Carsharer in Deutschland ist es möglich und praktikabel.

Car Sharing ist eine soziale Innovation. Es entkoppelt die Möglichkeit, Autos zu nutzen, von der Notwendigkeit, sie zu besitzen (Franke 2001, 19). „Nutzen statt Besitzen“ ist der treffende Slogan aus der Szene der Carsharer, der den neuen Nutzungsmodus für das Automobil vorschlägt. Die Car-Sharing-Anbieter argumentieren, der Besitz eines Autos verursache nicht nur unverhältnismäßig hohe Kosten, sondern beeinflusse darüber hinaus das Mobilitätsverhalten der Autobesitzer. Wer die hohen Fixkosten (die Kosten also, die unabhängig vom Fahren anfallen)¹¹² für sein Auto erst einmal aufbringe, der fahre dann auch damit, ob es nun sinnvolle Alternativen gebe oder nicht. Beim Car Sharing dagegen werden die fixen Kosten auf die Gemeinschaft der Nutzer verteilt und zudem „variabilisiert“, d.h. von der Nutzung abhängig gemacht (Franke 2001, 17). Das Entgelt für das Car Sharing ist damit vor allem von der zeitlichen Inanspruchnahme der Fahrzeuge und von den zurückgelegten Kilometern abhängig (Baum/Pesch 1996, 266). Auf diese Weise werden nicht nur die realen Kosten des Autofahrens transparent, sondern sollen auch größere Freiräume geschaffen werden für Entscheidungen zugunsten des von Fall zu Fall jeweils optimalen Verkehrsmittels.

Car Sharing ist dementsprechend eine soziale *und* ökologische Innovation. „Nutzen statt Besitzen“ soll die bessere Auslastung sowohl des Automobils als auch der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen (Franke 2001, 19). Es zielt auf eine Reduktion des Autobestandes und soll auf diese Weise zur Eindämmung negativer Folgen der Automobilität beitragen. Der neue Nutzungsmodus des Automobils rundet so den Strauß jener Mobilitätsformen ab, die gemeinhin als „Umweltverbund“ bezeichnet werden.

Der ökologische Nutzen des Car Sharing hängt letztlich davon ab, wie viele Autofahrer sich für die innovative Dienstleistung gewinnen lassen und dann auch tatsächlich bereit sind, auf das eigene Auto zu verzichten.

Statistisch gesehen teilen sich 15 bis 20 Carsharer ein Auto bei einer der fast 70 deutschen Car-Sharing-Organisationen (CSO). Beim konventionellen Car Sharing¹¹³ - das ist jene Form des Car Sharing, die der Ursprungsidee entspricht und die noch immer das Kernangebot der meisten CSO ausmacht (Herbst 1999, 3) - werden sie dazu Mitglied einer CSO. Sie zahlen eine Ein-

¹¹²Wertverlust, Steuern, Versicherung, Reparaturen.

¹¹³Wir werden im vierten Kapitel die Angebotsmodifikationen behandeln, die das Car-Sharing-Angebot attraktiver machen sollen und aufgrund derer manche Carsharer vom „neuen Car Sharing“ sprechen.

lage oder Kautions von ungefähr 1.000 Mark (die sie am Ende ihrer Mitgliedschaft verzinst zurückerhalten) und darüber hinaus eine Aufnahmegebühr von ca. 100 Mark sowie eine monatliche Bereitstellungsgebühr von ca. 20 Mark.¹¹⁴ Dann steht ihnen ein Fahrzeugpool verschiedener Fahrzeugarten zur Verfügung, der üblicherweise vom Kleinwagen bis zum Transporter reicht und auf verschiedene, dezentrale Stationen am jeweiligen Ort verteilt ist. Wollen sie ein Fahrzeug entleihen, buchen die Carsharer es bei einer rund um die Uhr besetzten Buchungszentrale, wobei sie sowohl den Beginn als auch das Ende ihrer Fahrt vorab angeben. Den Fahrzeugschlüssel entnehmen sie einem kleinen Tresor am Standort des Fahrzeugs. Vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt überprüfen sie das Fahrzeug auf Beschädigungen und füllen einen Fahrtbericht aus. Der ist dann Grundlage der ein- oder zweimonatlich erstellten Rechnungen. Die Nutzung der Fahrzeuge wird darin nach einem kombinierten Strecken- und Zeittarif abgerechnet.

Die Idee des organisierten Autoteilens ist mittlerweile ein halbes Jahrhundert alt. Bereits 1948 fanden sich in der Schweiz Menschen zu sog. Selbstfahrergesellschaften (SEFAGE) zusammen (Brandt 1995, 13; Bilharz 1999, 25).¹¹⁵ Den frühen Autoteilern ging es freilich nicht darum, die Zahl der Autos zu reduzieren, sondern vielmehr darum, das Autofahren in Zeiten der Knappheit überhaupt erst zu ermöglichen.

Wiederum in der Schweiz wurde dann im Jahr 1987 die moderne, sozial-ökologisch motivierte Variante des organisierten Autoteilens, das Car Sharing, zum ersten Mal in die Tat umgesetzt. Die erste deutsche CSO wurde ein Jahr später in Berlin als Feldversuch im Rahmen eines Dissertationsprojektes gegründet. Nicht zuletzt der bemerkenswerte Erfolg des Berliner Projektes löste 1991/92 in Deutschland einen wahren Gründungsboom aus, der dazu führte, dass es bereits 1994 in beinahe jeder größeren Stadt eine CSO gab.

Von Gruppen engagierter Bürger initiiert gingen in Deutschland fast alle Organisationen als Vereine mit lokalem Aktionsradius an den Start. Trotz des überraschenden Erfolges der Car-Sharing-Szene in ihren ersten Jahren blieb es für die Mehrheit der Car-Sharing-Anbieter bei diesem Organisationszuschnitt. Daneben firmierten allerdings einige CSO in Kapitalgesell-

¹¹⁴Die Beträge sind Beispiele. Die tatsächlichen Beträge variieren von Anbieter zu Anbieter.

¹¹⁵Die SEFAGE gibt es in der Schweiz auch heute noch.

schaften um und weiteten ihre Aktivitäten über den regionalen Raum hinaus aus.

Heute gibt es in Deutschland viele Car-Sharing-Organisationen. Ihre Anzahl hat sich seit Mitte der 90er Jahre nicht wesentlich verändert und liegt bei knapp 70. Die dreizehn größten Organisationen (meist Kapitalgesellschaften) bedienen 85 % der Nutzer (BCS 2000, 2), doch auch die kleineren CSO haben sich etabliert und nehmen am Wachstum der Szene teil.

Begleitet von einem Diskurs über die Professionalisierung und Homogenisierung des deutschen Car Sharing ist in den letzten Jahren ein Trend zur Bildung größerer Einheiten zu beobachten. So fusionierte der Szenepionier und -primus „Stattauto“ Berlin 1998 mit der gleichnamigen Hamburger CSO zu einer gemeinsamen AG. Die Dortmunder „stadtmobil“ betreibt seit längerem Filialen im gesamten Bundesgebiet. Mit der „Cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG“ gründeten drei etablierte CSO im Jahr 2000 eine gemeinsame Holding. Und ebenfalls im Jahr 2000 riefen 14 mittelgroße CSO die „shareway AG“ ins Leben.

Um die gemeinsamen Interessen der Carsharer kümmert sich unterdessen der Bundesverband Car Sharing (BCS), der erst im Jahr 1998 gegründet wurde, nachdem sich die Szene zuvor den jahrelangen Luxus zweier konkurrierender Dachverbände geleistet hatte.

Im Jahr 2001 nutzen 45.000 Carsharer das Angebot der deutschen CSO. Gemeinsam mit der Schweiz (ca. 38.000 Carsharer bei allerdings nur rund 7,5 Mio. Einwohnern) ist Deutschland damit ein weltweiter Vorreiter in Sachen Car Sharing.¹¹⁶

¹¹⁶Car Sharing gibt es auch in den Niederlanden, in Österreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, Großbritannien und sogar in Kanada und den USA. Meist handelt es sich in diesen Ländern aber um einzelne oder wenige Organisationen mit vergleichsweise wenigen Nutzern.

II. Die Entstehung des Car Sharing in Deutschland

1. Rahmenbedingungen

Das moderne Car Sharing entstand Ende der 80er Jahre, als zwar einerseits die „herausragende Beliebtheit des Autos als Fortbewegungsmittel“ (Heyder/Klemm 1999, 293) zur scheinbar unverrückbaren Normalität des (west-)deutschen Alltagslebens gehörte, sich andererseits aber auch eine vernehmbare Opposition gegen diese Autonormalität formiert hatte.

Seit den 60er Jahren war die Anzahl der Pkw in Deutschland kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 1960 besaßen 55 Millionen (West-)Deutsche lediglich 5 Millionen, im Jahr 1980 61 Millionen Bundesbürger bereits über 23 Millionen Autos. Im Jahr 1990 war die Anzahl der Autos im Westen der Republik auf 30 Millionen angewachsen - bei einem vergleichsweise geringfügigen weiteren Wachstum der Bevölkerung auf 62 Millionen (ebd.). Mit dem Siegeszug des Autos ging der Niedergang des öffentlichen Verkehrs einher: „Während Anfang der 60er Jahre der öffentliche Verkehr noch eine ähnliche Bedeutung hatte wie der Individualverkehr, verlagerte sich das Verkehrsgeschehen in der Folgezeit mehr und mehr zum Individualverkehr. 1988 wurden bereits 82 % aller gefahrenen Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt“ (Seifried 1991, 17).

Weder die Ölkrisen der 70er Jahre, im Zuge derer die Rohstoffverschwendung durch den motorisierten Individualverkehr deutlich wurde, noch spürbare Umweltbelastungen wie der enorme Flächenverbrauch durch Straßen und Parkraum oder der Lärm und die verpestete Luft in den Städten vermochten die Beliebtheit des Autos zu schmälern. Selbst für die Umweltbewegung, die in den 70er Jahren insbesondere im Konflikt um die Atomenergie und andere industrielle Großtechnologien erstarkte, war das umweltbelastende Massenphänomen Auto zunächst kein Thema.

Das änderte sich in den frühen 80er Jahren schlagartig. Mit dem Spiegel-Artikel „Das stille Sterben. Säureregen im deutschen Wald“ begann 1981 die Diskussion über das so genannte Waldsterben. In den folgenden Monaten und Jahren stand das Thema weit oben auf der medialen Agenda (Holzberger 1996). Der Bevölkerung wurden in teilweise katastrophischen Szenarien die Folgen von Stickoxidemissionen, die nicht zuletzt vom Autoverkehr ausgingen, vor Augen geführt. Das Auto geriet ins Visier der Umweltbewegten; im

„links-libertär“ geprägten Umfeld der Bewegung (Brandt 1999, 247) formierte sich eine Opposition zur Massenautomobilität, für die das Auto in den folgenden Jahren zum „Umweltverschmutzer Nr. 1“ (Seifried 1991, 15) avancierte - nicht nur wegen der Stickoxidemissionen, sondern auch wegen der für Treibhauseffekt und Klimaveränderungen ursächlichen Kohlendioxidemissionen und anderem mehr. Überdies belegte die Volkszählung Mitte der 80er Jahre, wie ineffizient der Autobestand in Deutschland genutzt wurde. „Der bundesdeutsche Pkw bewegt sich 46 Minuten am Tag und ist dabei mit 1,1, Personen besetzt. Mehr als 2 Mio. Fahrzeuge fahren weniger als 7.600 km jährlich und werden dazu weniger als 12 mal pro Monat genutzt“ (Herbst 2000, 1). So wurde das Automobil nicht nur als ökologisch problematisches, sondern auch als ökonomisch ineffizientes Verkehrsmittel kritisiert. Und manchen der radikaleren Autogegner wäre es am liebsten gewesen, wenn das Auto ganz von der Bildfläche verschwunden wäre. Exemplarisch dafür ist die Einschätzung von Monheim-Dandorfer&Monheim (1992, 68): "[Das] Modell von Arbeitsteilung im Verkehr sagt, jedes Verkehrsmittel solle da zum Zuge kommen, wo seine arbeitsökonomischen Vorteile überwiegen. Nach allem, was über Unfälle, Flächenverbrauch, Emissionsbelastungen usw. in Sachen Auto feststeht, kann ich beim Auto beim besten Willen keine arbeitsökonomischen Vorteile mehr entdecken. Das Auto hat so viele arbeitsökonomische Nachteile, dass es nirgendwo eine Hauptrolle bekommen darf. Allenfalls die letzte Geige im Konzert sollte es spielen“. Für die Autoren steht fest: „Kompromisse mit dem Auto sind wenig hilfreich“ (ebd.).

Dem besorgten Häuflein der Autogegner standen allerdings stets die mächtigen Interessenvertreter des Automobilismus gegenüber. Neben den Lobbyisten der Automobilindustrie und fast allen politischen Parteien waren es die Autofahrer selbst, vertreten durch ihren ebenso einflussreichen wie kompromisslosen Interessenverband ADAC. So gelang es den Autokritikern nicht einmal, zur Reduktion der Schadstoffemissionen ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen durchzusetzen. Ein entsprechender Vorstoß der GRÜNEN, als institutionalisierter und parlamentarischer Arm der westdeutschen Umweltbewegung, wurde in den frühen 80er Jahren von der Regierung Kohl kategorisch abgelehnt - im Schulterschluss mit der Automobilindustrie und sicherlich auch mit Billigung vieler Autofahrer.

Als die Automobilindustrie dann zähneknirschend der Einführung von Abgaskatalysatoren zustimmte (vorher noch wurde das bleifreie Benzin ein-

geführt), konnten die Regierenden der Bevölkerung signalisieren, das akute Problem des Automobilität - das Waldsterben durch Autoabgase - lasse sich verhaltensneutral mit Hilfe technischer Innovationen lösen (Seifried 1991, 79 ff). Die Massenautomobilität wurde nicht in Frage gestellt und die gerade erst durch das Waldsterben aufgeschreckte Fraktion der Autokritiker und Autogegner musste registrieren, dass sie mit ihrer Kritik am Auto auf verlorenem Posten stand.

2. Car Sharing: Eine Kompromisslösung

In dieser Situation kam die Innovation Car Sharing als pragmatische Kompromisslösung daher. So stellt es sich jedenfalls aus heutiger Perspektive dar. Unsere Gesprächspartner sprechen, wenn wir sie nach ihren anfänglichen Motiven und Zielen fragen, nicht von Kompromiss, sondern bezeichnen die Car-Sharing-Initiativen zum Beispiel als „ökologisch angemessene Autonutzung“, als „praktisches Leben von Umweltschutz“ oder als „praktisch und vernünftig ökologisch, aber nicht dogmatisch“. Was sie jedoch auf die Beine stellten, war - praktisch und politisch betrachtet - ein Kompromiss zwischen der Normalität der automobilen Lebensweise und der radikalen Abkehr von ihr.

Das Konzept mochte auf viele Menschen „spinnert“ wirken (Einschätzung eines unserer Gesprächspartner). Doch es anerkannte von vornherein die spezifischen Stärken individueller Autonutzung. Die Carsharer propagierten keinen Totalverzicht und setzten auch nicht ausschließlich auf öffentliche Verkehrsmittel als Allheilmittel gegen die Auswüchse der Automobilität. „DER SPIEGEL“ (45/1990, 322) nannte sie die „Realos unter den Autofeinden“. Selbst bei Menschen, die es für sich niemals ernsthaft in Betracht gezogen hätten, konnte die Idee anscheinend Sympathien wecken. Ihr haftete der Geruch lustfeindlicher Askese oder restriktiver Verzichtsaufforderung offenbar nicht allzu sehr an.

Auf der anderen Seite kam Car Sharing auch den Autogegnern entgegen. Denn immerhin war es das erklärte Ziel der Car-Sharing-Pioniere, den Autobestand durch die gemeinschaftliche und damit effizientere Autonutzung deutlich zu senken. Und darüber hinaus schien das innovative Mobilitätsangebot geeignet, Verhaltensänderungen und Lernprozesse bei seinen Nutzern

anzustoßen. Sie wurden nicht nur dazu animiert, die Notwendigkeit jeder einzelnen Autofahrt genau zu erwägen, weil ihnen die tatsächlichen Kosten pro Fahrt (einschließlich der Umlage der Fixkosten) deutlich gemacht wurden. Sie mussten sich auch daran gewöhnen, vermehrt andere Verkehrsmittel als das Auto für ihre alltägliche Mobilität zu nutzen, da Car-Sharing sich aufgrund des üblichen Zeittarifs generell nicht für Nutzungen eignet, bei denen das entliehene Auto lange ungenutzt herumsteht (z.B. Fahrten zum Arbeitsplatz). Dementsprechend war zu hoffen, die Carsharing-Kunden würden durch den neuen Nutzungsmodus lernen, sich von Fall zu Fall für das jeweils bestgeeignete Verkehrsmittel zu entscheiden.

Zwar stieß das Car Sharing von Anfang an auf den Vorwurf, es würde bis dahin „autolosen“ Menschen überhaupt erst das Autofahren ermöglichen. Nichtsdestotrotz schien der Pragmatismus des Konzepts vielen Ökobewegten zu gefallen.¹¹⁷ Selbst der stramme Autofeind Monheim merkt (1992, 82) an: „Ich würde mich freuen, wenn sich daraus wirklich etwas Konstruktives entwickeln würde, obgleich ich weiß, dass dies nicht der Ausstieg aus unserer Autogesellschaft ist, sondern nur ein erster Schritt in die Richtung“.

3. Besondere Geburtsumstände: Car Sharing lag in der Luft

Wenn es in unseren Gesprächen bei den Car-Sharing-Anbietern um die Entstehung des Car Sharing in Deutschland ging, begegneten wir auffällig oft der Formulierung: „Es lag in der Luft“. So oder so ähnlich drückte es nicht nur der 1988 in Berlin gegründete Branchenpionier „Stattauto“ (damals noch „stadtAuto“) aus, sondern auch die Vertreter der in den frühen 90er Jahren gegründeten CSO. Damit wollten sich unsere Gesprächspartner nicht zuletzt von der Vorstellung distanzieren, es habe einen oder wenige Erfinder des Car Sharing gegeben. Und sie wollten den Eindruck vermeiden, Car Sharing sei zunächst in der Schweiz und kurz darauf in Berlin (wo man nach Auskunft unserer Berliner Gesprächspartner von den Schweizern nichts wusste) erfunden worden und alle nachfolgenden CSO seien bloß Nachahmer gewesen.

¹¹⁷Wir werden noch darauf eingehen, wie das Car-Sharing als pragmatischer Ansatz im handlungsbereiten Umfeld der Umweltbewegung in vielen deutschen Städten aufgenommen wurde.

Zutreffender erscheint in der Tat die Einschätzung eines unserer Gesprächspartner, bei „solchen Dingen“ wie dem Car Sharing gebe es im Grunde keine Erfinder, es existierten vielmehr bestimmte Zusammenhänge und Diskussionsprozesse, aus denen sie hervorgingen.

Dabei lässt sich schwerlich mit Gewissheit entscheiden, in welchem Maße der Berliner Fall von anderen rezipiert wurde, inwieweit die Vergangenheit verklärt wird oder wie wenig sich die Protagonisten dieser Szene heute gegenseitig zugestehen möchten. Aber offenbar ist es nicht von der Hand zu weisen, dass es eine Zeit gab, in der die Innovation insofern in der Luft lag, als sie mehr aufgegriffen als erfunden werden musste. Die Innovation war „fällig“, weil es eine drängende Motivlage dafür gab. Wie in den späten 40er Jahren die ökonomische Not gepaart mit dem aufkommenden Trend zur Massenautomobilität die Schweizer Gründung von Selbstfahrergemeinschaften veranlasste, drängte jetzt eine ökologische Problemlage gepaart mit einem aus den neuen sozialen Bewegungen hervorgegangenen konkreten Gestaltungswillen in Richtung modernes Car Sharing.

In Berlin, wie später in anderen Städten auch, entwickelte es sich aus einer bestimmten Szene heraus. Es war eine lose Szene von Studenten und jungen Akademikern. Alle waren ein wenig links, ein wenig grün, ein wenig alternativ und irgendwie geprägt von den sozialen Bewegungen der vorangegangenen Jahrzehnte. Vor allem wollten sie im eigenen Lebensumfeld etwas ökologisch Innovatives umsetzen, das praktisch und ökonomisch sinnvoll war.

Unsere Berliner Gesprächspartner erinnern sich, was in dieser Szene damals in der Luft lag. Sie beschreiben szenetypische Trends, Problemwahrnehmungen und Alltagspraktiken, die das organisierte Autoteilen nahe legten. Nach den theoretischen gesellschaftspolitischen Diskursen der Studentenbewegung habe man sich der Veränderung des Alltagslebens zugewandt: „Man ging nicht mehr auf die Straßen und demonstrierte, sondern man ging in die alltäglichen Verrichtungen rein“. Dazu gehörte, spätestens seitdem die Umweltbewegung den Autoverkehr als Problem entdeckt hatte, auch die individuelle Mobilität.

Mit der Vielzahl alternativer Betriebe und Läden hatten sich zudem Formen alternativer Produktion und alternativen Konsums entwickelt, die den Erfahrungshintergrund selbstorganisierter Projekte und Unternehmungen bildeten. Und schließlich waren die Angehörigen dieser urbanen und überwie-

gend studentisch-akademischen Szene daran gewöhnt, sich im privaten Rahmen - oft innerhalb ihrer Wohngemeinschaften - Autos zu teilen, es gehörte zu ihrem Lebensstil. Ein Gesprächspartner von einer anderen CSO erinnert sich: „In Wohngemeinschaften hat man ja auch schon die Autos geteilt. Wir haben schon in den 70er Jahren gemeinsam ein Auto gehabt. Also, das lag in der Luft, meiner Meinung nach. Da bin ich ziemlich überzeugt davon“. Es sind ja schon die Wohngemeinschaften selbst, die auf der Idee gemeinschaftlichen Nutzens bzw. geteilter Nutzungsrechte basieren. Ihre damalige Popularität zeigt, wie selbstverständlich diese Idee zumindest in bestimmten gesellschaftlichen Kreisen gelebt wurde.

Nimmt man die genannten Faktoren zusammen, dann erscheint der Schritt zum organisierten Autoteilen und zur Gründung einer ersten CSO nicht allzu groß. Es musste eigentlich nur noch jemand kommen, der ihn machte.

4. Erste Konkretisierung: Die Berliner „stadtAuto“

Der, der den Schritt machte, war der Betriebswirt Markus Petersen in Berlin/Kreuzberg. Er gründete 1988 die erste deutsche CSO „stadtAuto“. Petersen war sich mit seinen beiden Brüdern, die sich zunächst beratend und später aktiv an der Unternehmung beteiligten, darüber einig, dass man auf pragmatischem Wege - und das hieß für sie von vornherein mit einer marktfähigen Dienstleistung - etwas gegen „die gesellschaftliche Neurose Auto“ tun müsse. Die drei Brüder hatten bereits selbst Erfahrungen mit dem privaten Autoteilen gesammelt, als sie ein Auto, das innerhalb der späteren Gemeinschaft der Carsharer sicherlich für eine „Spaßautodiskussion“ gesorgt hätte, einen „bildhübschen italienischen Flitzer“ (Miosga 1996, 204), aus finanziellen Gründen gemeinsam nutzten.

4.1. *Wissenschaft und „Grassroots“*

Dass die Idee des organisierten Autoteilens ausgerechnet in Berlin von Markus Petersen realisiert wurde, hatte zwei Gründe: die wissenschaftliche Ambition Petersens und der in seinem damaligen Umfeld populäre Ansatz zivil-

gesellschaftlicher Selbstorganisation, den unsere Berliner Gesprächspartner kurz auf den Begriff „Grassroots“ bringen.

Petersen gründete die „stadtAuto“ als Feldversuch für seine wirtschaftswissenschaftliche Dissertation. Stellvertretend für all jene, denen das organisierte Autoteilen vielleicht schon durch den Kopf ging, wollte er beweisen, dass Car Sharing organisatorisch wie auch ökonomisch funktionieren konnte und es dafür einen Bedarf gab.

Doch die Firma „stadtAuto“ war gleichzeitig auch „ein Kind der Berliner Szene“ (Petersen 1995, 177). Diese Szene bot der jungen Firma einen hervorragenden Schutzraum für ihre ersten Schritte, denn es fanden sich aufgeschlossene Leute, die bereit waren (und Spaß daran hatten), die improvisierte Firma mit Wohlwollen und Nachsicht zu unterstützen.

In Berlin betonte man uns gegenüber, wie wichtig das Zusammenspiel der beiden genannten Gründe gewesen sei. Einerseits sei die Idee der Selbstorganisation, „die ganz klar aus der Wohngemeinschafts-, Nachbarschaftshilfe- oder Grünenbewegung stammte“, eine wichtige Voraussetzung für die Gründung der CSO gewesen. Andererseits wäre das Projekt ohne die wissenschaftliche Theoriebildung und ein Stipendium, mit dem der Feldversuch finanziert wurde, kaum zustande gekommen. „Wenn [...] diese Dissertation nicht gewesen wäre, dann wäre das nichts geworden, dann wäre es eine nette Idee geblieben, so ungefähr“.

Wir wollen uns das Zusammenwirken der beiden Gründe noch ein wenig eingehender ansehen. Es war nicht nur eine entscheidende Entwicklungsbedingung des Berliner Car Sharing, sondern beinhaltete gleichzeitig von vornherein eine gewisse Kluft zwischen dem theoretisch-planerischen Anspruch des Gründers und der Realität in der subkulturellen Nische.

Petersens Theoriearbeit ging über das hinaus, was mit dem Feldversuch zu beweisen war. Vor dem theoretischen Hintergrund des „Property-Rights-Ansatzes“, der auf den 1986 mit dem Nobelpreis ausgezeichneten US-Ökonomen James McGill Buchanan zurückgeht, entwickelte er seine These, durch die Überlastung des öffentlichen Verkehrsraums bei gleichzeitig geringer Auslastung privater Pkw entstehe in der Lücke zwischen Individual- und Gemeinverkehr ein individuell-ökonomisch begründeter „kreativer Bedarf“ an einem neuen, „bisher nicht innovierten Verkehrssystem“ (Petersen 1995, 61).

Die komplexe ökonomische Begründung dieser These soll hier nicht nachgezeichnet werden. Wir beschränken uns auf den Hinweis, dass Petersen mit seiner Arbeit eine Argumentationsbasis schuf, deren wissenschaftlicher Anspruch bis heute für das Selbstverständnis der Carsharer wichtig blieb. Car Sharing - so Petersens Argument - kann für den Einzelnen und für die Gesellschaft aus ökonomischer Logik heraus sinnvoll oder gar notwendig sein und nicht bloß aufgrund ökologischer und moralischer Erwägungen (Petersen 1995, 36ff).

Abgesehen von dieser abstrakten Begründung war die theoretische Arbeit Petersens aber auch auf der Ebene der praktischen Umsetzung bedeutsam für die Entwicklung der ersten deutschen CSO. Das Gelingen des Berliner Projektes basierte offenbar nicht zuletzt darauf, dass Petersen aufgrund seiner intensiven Auseinandersetzung mit der Idee des organisierten Autoteilens (bereits im Rahmen seiner Diplomarbeit hatte er zu diesem Thema geforscht) von vornherein eine schlüssige konzeptionelle Vorstellung darüber hatte, wie die Car-Sharing-Idee umgesetzt werden konnte. Zwar wirkte die Versuchsfirma „stadtAuto“ zunächst noch sehr provisorisch, doch ihr Angebot barg im Ansatz bereits die wichtigsten Merkmale eines funktionstüchtigen Car Sharing (wir werden darauf zurückkommen). Die Idee der Positionierung des Car Sharing komplementär zum Öffentlichen Verkehr und ansatzweise auch die wichtigsten Merkmale des Angebots - dies alles war bereits am Reißbrett des Planers entstanden und musste nicht erst sukzessive in einem Prozess des Trial-and-Error entwickelt werden. Das dürfte ein nicht unwesentlicher Vorteil der wissenschaftlichen Wurzeln des ersten deutschen Car-Sharing-Projektes gewesen sein.

Die Planungen Petersens basierten allerdings auf einem Selbstverständnis, das von vielen der nachfolgenden Car-Sharing-Protagonisten nicht geteilt wurde. Für den Ökonomen Petersen war von vornherein klar: Car Sharing musste in Form einer privatwirtschaftlichen Firma am Markt etabliert werden. In unserem Gespräch betonten die Berliner, man habe „ganz klar“ von vornherein „etwas ins Werk setzen wollen, das einmal eine Dienstleistungsfirma wird“. Dieser Ansatz markiere einen Unterschied zu vielen nachfolgenden CSO, die - weniger marktorientiert - auf die öffentliche Subventionierung ihrer Projekte gesetzt hätten.

Der unternehmerische Ansatz der Berliner beruhte auf Petersens theoretischen Annahmen über die Möglichkeiten des Car Sharing. Er stand jedoch

im Widerspruch zur Wirklichkeit der Organisation in ihrer Anfangsphase. Sicherlich war „stadtAuto“ von vornherein die Einzelfirma Markus Petersens und weder Verein noch Genossenschaft. Doch waren in der Gründungsphase alle, die mit dem Projekt zu tun hatten - die „Macher“ wie auch die Nutzer -, eher durch eine freundschaftlich-nachbarschaftliche Gemeinschaft als durch eine Anbieter-Kunden-Beziehung miteinander verbunden. Miosga (1996, 206) spricht von „hartgesottene[n] Überzeugungstätern“; nur mit sehr viel gutem Willen habe man man unter den anfänglichen Bedingungen beim Car Sharing von einer Dienstleistung sprechen können. Auch die Berliner bestätigten, am Anfang sei das Ganze eigentlich „noch keine richtige Dienstleistung gewesen“, sondern eher eine „Freundesgruppe“, „letztlich so Verwandte und Freunde“. Der Slogan „Nachbarn teilen sich ein Auto“ sei schon zutreffend gewesen.

So bleibt für die ersten Anfänge festzuhalten: Die kleine Versuchsfirma überlebte vor allem wegen ihres familiären Charakters. Macher und Nutzer hatten zusammen eine Menge Spaß und waren gemeinsam gespannt, ob und wie sie die Idee umsetzen konnten. Eine überlebensfähige Dienstleistungsfirma war die „stadtAuto“ noch nicht.

Schon bald wurde es dann aufgrund des Erfolgs der Firma notwendig, den einengenden Rahmen des Feldversuches abzustreifen. 1990 firmierte die „stadtAuto“ in die „Stattauto GmbH“ um. Heute sagen die Berliner, erst mit der Gründung der GmbH habe man beginnen können, zumindest halbprofessionell zu agieren (Petersen 1995, 124). Während sich Petersen seiner Dissertation widmete, arbeiteten seine Brüder für die Firma.

Im Zuge der nun folgenden Expansion waren die „WG-haften Treffen“ der Anfangszeit (Miosga 1996, 207) schon allein wegen der Anzahl der Teilnehmer nicht mehr möglich. Der familiäre Rahmen war dahin. Die Petersens regten daraufhin die Gründung eines Nutzervereins an. Dies allerdings nicht primär, um für die Nutzertreffen einen geeigneteren Rahmen zu schaffen, sondern weil sie glaubten, mit der Expansion würde ein Kampf zwischen Inhabern und Kunden um die „erwirtschafteten Ressourcen“ beginnen, der eine Gegenüberstellung der unterschiedlichen Interessen in einer „bipolaren Organisation“ (Petersen a.a.O., 140 ff.) erfordere.

Heute wissen die Berliner, dass sie bei dieser Überlegung, die eine Konsequenz des unternehmerischen Selbstverständnisses war, von falschen Voraussetzungen ausgingen. Zum einen wurde nichts erwirtschaftet, um das man

hätte kämpfen können. Die beiden Brüder Petersens, Mitinhaber der GmbH, arbeiteten mit ihrer vollen Arbeitskraft für einen Hungerlohn. Gewinne machten sie keine. Wenn die Inhaber der Firma jemanden ausbeuteten, dann sich selbst. Zum anderen ging es den Nutzern oft mehr darum, ob in den Autos der CSO geraucht werden durfte oder nicht, als darum, sich gegenüber den Inhabern - etwa mit eigenen ökonomischen Ansprüchen - in Stellung zu bringen.

Die Car-Sharing-Nutzer der Anfangsjahre nahmen *ihre* Stattauto nicht so wahr, wie es die Überlegungen der Petersens nahe legten. Die CSO lebte von der nachbarschaftlichen, ja geradezu familiären Solidarität und Unterstützung ihrer „Kunden“. Auch wenn sich dieser familiäre Charakter mit der Expansion allmählich verlor, waren die Nutzer immer noch eine „Kundschaft mit klassischem Szeneprofil“ (SPIEGEL 45/1990, 323): Nur von wenigen lässt sich behaupten, dass sie das Car Sharing dringend benötigten und dementsprechend häufig nutzten. Viele leisteten sich Car Sharing, weil es ihrem Lebensstil entsprach, aber sicherlich auch deshalb, weil sie es ganz einfach für unterstützungswürdig hielten: Für sie war es eine Art „Solidar-Dienstleistung“. Dem hier vorhandenen Bedürfnis nach gemeinschaftlichem, ökologischem, kreativem, praktischem und sicherlich auch distinktivem Handeln kam es entgegen. So war die Berliner Organisation (und das gilt zumeist auch für die nachfolgenden CSO) in ihren Anfängen ein Dienstleister eher mit Unterstützern als mit Kunden. Und auch im Laufe ihrer weiteren Entwicklung war sie ein Dienstleister mit außergewöhnlich wohlwollenden und unterstützenden Kunden.

Deshalb erscheint es in der Tat gerechtfertigt, für die Gründungsjahre des Berliner Car Sharing eine gewisse Kluft zu konstatieren zwischen dem theoretisch-planerischem Anspruch des Gründers und den tatsächlichen Bedingungen in der subkulturellen Nische der Car-Sharing-Community.

Der erste wichtige Faktor für die Realisierung des Car Sharing - die Berliner nennen ihn „die Idee der Selbstorganisiertheit“ - ermöglichte die Entstehung und Entwicklung der CSO gerade in Berlin, weil die Kultur der Selbstorganisation der kleinen Firma einen solidarischen und wohlwollenden Kundenstamm bescherte, von dem herkömmliche Dienstleister nur träumen können. Der zweite Faktor - wissenschaftliche Theoriebildung inklusive Feldversuch - verlangte nach Beweisen nicht nur für die Funktionstüchtigkeit, sondern auch für die Marktfähigkeit des Car Sharing: Es sollte eine

Dienstleistung sein, für die es aus individuell-ökonomischen Erwägungen einen Bedarf gab. In der Praxis war es jedoch zunächst ein Szenedienst, der zum Lebensstil einer soziokulturellen Minorität passte. Aufgrund der überragenden Bedeutung des subkulturellen Schutzraumes war die Beweiskraft und Verallgemeinerbarkeit des Berliner Erfolgs zweifelhaft.

4.2. *Wichtige Merkmale des Car Sharing aus Nutzer- und Anbieterperspektive*

Das Berliner Car Sharing gedieh zunächst in der Nische. Die Angebotsidee und das organisatorische Konzept der „stadtAuto“/„Stattauto“ waren aber offensichtlich so stimmig, dass die Organisation nicht nur überlebte, sondern auch expandierte.

Dieser Teilerfolg dürfte auf Petersens theoretischer Auseinandersetzung mit dem organisierten Autoteilen noch vor dem Start des Feldversuches beruhen. Unter anderem hatte er Informationen über Projekte im Ausland gesammelt, die damit in gewisser Weise zu - allerdings allesamt gescheiterten - Vorgängerprojekten des Berliner Car Sharing wurden.

Petersen zog aus dem Scheitern der Vorgängerprojekte offenbar die richtigen Lehren, indem er der eigenen Organisation ein Bündel konstitutiver Merkmale zugrunde legte, die das Handlungsfeld der „stadtAuto“ genau absteckten.¹¹⁸ Car Sharing durfte seiner Meinung nach keinesfalls eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr werden. Beide Systeme besitzen spezifische Vorteile und spezifische Kostenstrukturen und ergänzen sich deshalb. Car Sharing durfte des weiteren nicht als technische Innovation missverstanden werden. Es sollte ein neuer Gebrauchsmodus für eine bestehende Technologie sein. Eine allzu ambitionierte Verknüpfung mit technologischer Innovation (z.B. in Form aufwendiger Zugangssysteme oder alternativer Antriebstechniken) würde einen wirtschaftlichen Car-Sharing-Betrieb von vornherein unmöglich machen. Denn auch das war eine Lehre, die Petersen aus den gescheiterten Vorgängerprojekten zog: Eine CSO musste kostendeckend ar-

¹¹⁸In seiner Dissertation beschreibt Petersen vier ernstzunehmende Vorgängerprojekte des heutigen Car Sharing (zwei in den USA, eines in den Niederlanden, eines in Frankreich). Anhand eines Bewertungsschemas analysiert er ihr Scheitern und definiert in diesem Zuge auch die Erfolgsmerkmale des heutigen Car Sharing (vgl. Petersen 1995, 92 ff). Die Analyse der Vorgänger lieferte wichtige Hinweise für die Gestaltung der eigenen Organisation.

beiten, um finanziell unabhängig zu sein, da es nach Petersens Einschätzung nicht abzusehen war, ob die Kommunen „neue öffentliche Verkehrsbetriebe“ (Petersen 1995, 94) auf Dauer subventionieren würden. Deshalb sollte das Ganze auch von Anfang an nach Maßstäben professionellen Managements geleitet werden. Und schließlich musste beim Car Sharing ein Mittelweg gefunden werden zwischen den Interessen der Nutzer an dezentralen Autostationen und dem Interesse der Organisation, so viele Aufgaben wie möglich zu zentralisieren.

Natürlich waren die meisten dieser Kriterien mit der kleinen Firma beim Feldversuch nicht zu erfüllen. Die bestand ja ganz am Anfang nur aus einem gebrauchten Auto, einem intellektuell anspruchsvollen fernabfragefähigen Anrufbeantworter als Buchungszentrale und einem ölwechselnden Manager. Doch Petersens Kriterien gaben eine Marschrichtung vor, die die CSO vor dem frühen Scheitern bewahrte. Die Berliner CSO hielt sich aus eigener Kraft ökonomisch über Wasser und das Car Sharing konnte sich in bescheidenem Rahmen etablieren. Das unterschied das Berliner Projekt von den gescheiterten Vorgängerprojekten im Ausland.

Für den Anfangserfolg von „stadtAuto/Stattauto“ dürfte aber neben den genannten konstitutiven Merkmalen des Car Sharing auch die konkrete Ausprägung des Angebots bedeutsam gewesen sein. Es war von Beginn an so konzipiert, dass es einerseits tatsächlich realisierbar war und andererseits den Autofahrern eine neue Mobilitätsoption eröffnete (allerdings innerhalb eng gezogener Grenzen, wie noch zu zeigen ist). Die grundlegenden Angebotsmerkmale der Berliner finden sich bis heute im „konventionellen“ Car Sharing aller CSO wieder.

Für die Nutzer ist Car Sharing interessant, weil es im Unterschied zum herkömmlichen Car Rental die Möglichkeit bietet, Autos auch für sehr kurze Zeit zu mieten. Die Fahrzeuge können bereits für Zeiträume ab einer Stunde gemietet werden und zwar zu jeder Tageszeit, da die Nutzer selbst direkten Zugriff auf die Autos haben (die Carsharer nennen das „nicht personalisierte Fahrzeugübergabe“). Wichtig ist die dezentrale Positionierung der Fahrzeuge, weil sie gewährleistet, dass die Nutzer Fahrzeuge in angemessener Entfernung von ihrem Wohnstandort vorfinden. Aufgrund dieser drei entscheidenden Merkmale - Kurzbuchungen, direkter Zugriff auf die Fahrzeuge rund um die Uhr und dezentrale, wohnortnahe Standorte - können Car-Sharing-Nutzer Mobilitätsbedürfnisse, für die das Auto das geeignetste Ver-

kehrsmittel ist (z.B. Ausflüge, größere Einkäufe, Transporte), befriedigen, ohne selbst ein Auto zu besitzen oder auf die Ein-Tages-Angebote herkömmlicher Car-Rental-Betreiber zurückgreifen zu müssen. Unter finanziellen Gesichtspunkten - so eines der wichtigsten Argumente der Carsharer - lohnt sich das für all jene, die das eigene Auto relativ wenig nutzen.¹¹⁹

Für die Anbieter sind Kurzbuchungen natürlich problematisch. Die kurzen Nutzungseinheiten bringen wenig Umsatz, verursachen aber gleichzeitig kaum weniger Kosten als längere Einheiten (vor allem für die Kontrolle und Wartung der Fahrzeuge). Deshalb ist die „nicht personalisierte Fahrzeugübergabe“ auch für die Anbieter ein entscheidendes Merkmal. Ohne sie wäre das Angebot von Kurzbuchungen rund um die Uhr, das „die Marktnische für das Car Sharing überhaupt erst eröffnet“ (so die Berliner), nicht praktikabel. Ebenso entscheidend ist der kombinierte Zeit- und Kilometerarif. Die Zeitkomponente verhindert, dass die Autos für Strecken genutzt werden, die mit langen Stehzeiten verbunden sind (z.B. für Fahrten zur Arbeitsstelle). Nur auf diese Weise können die Autos effizient eingesetzt werden und kann die CSO ihren Nutzern eine befriedigende Fahrzeugverfügbarkeit gewährleisten. Zumindest für die Aufbauphase von CSO, unter Umständen auch darüber hinaus, ist schließlich der Klubcharakter des (konventionellen) Car Sharing entscheidend. Voraussetzung für die Teilnahme am Car Sharing ist das, was häufig als Mitgliedschaft bezeichnet wird, de facto aber ein längerfristiger Nutzungsvertrag ist. Wichtig ist diese längerfristige Bindung nicht nur deshalb, weil die Nutzer aufgrund des Vertrages eine Kautions- oder Einlage einzahlen, die von den CSO wie ein Kredit zur Finanzierung des Fahrzeugparks genutzt wird. Wichtig ist sie auch deshalb, weil damit eine Art Klub geschaffen wird, der eine Grundlage für solidarisches und verantwortungsbewusstes Verhalten bildet. Gerade wegen der unzureichenden Kontrollmöglichkeiten im System der „nicht personalisierten Fahrzeugübergabe“ ist ein solches Verhalten für die Car-Sharing-Anbieter äußerst wichtig.

¹¹⁹In der Szene spricht man in diesem Zusammenhang von einem Break-Even-Point und meint damit jene jährliche Fahrleistung in Kilometern, unterhalb derer Car Sharing günstiger ist als der Besitz eines eigenen Autos. Allerdings sind sich verschiedene Autoren nicht einig, bei welcher Kilometerzahl dieser Break-Even-Point liegt. Es kursieren Zahlen zwischen 4.500 (wenn man die günstigeren Kosten von Gebrauchtwagen in Betracht zieht) und über 10.000 km (vgl. Franke 2000, 17 f).

5. Ein Fazit zur Pionierphase

Wirft man heute einen Blick auf die verschiedenen deutschen CSO, dann ist eines auffällig: Die oben beschriebenen Merkmale der „stadtAuto“/„Stattauto“ finden sich grundsätzlich auch bei den nachfolgenden CSO der deutschen Car-Sharing-Szene. Spricht dies nicht doch für Petersen als Erfinder des deutschen Car Sharing? Musste es nicht doch einen geben, der das Rezept entwickelte, an das sich die anderen dann hielten?

Für viele Nachfolger dürfte das Car Sharing in der Tat ein wenig anders in der Luft gelegen haben als für die Berliner. Die etwas später gegründeten CSO hatten nun einmal einen prominenten Vorgänger, dessen Merkmale ihnen nicht verborgen geblieben sein dürften. Doch wissen wir beispielsweise von einem Bremer Pionier, der auch heute noch eine wichtige Rolle im deutschen Car Sharing spielt, dass man in Bremen zu Beginn der 90er Jahre bereits ein Car-Sharing-Konzept mit ähnlichen Merkmalen diskutierte, als man von der Existenz der Berliner erfuhr. Für die Bremer war das Berliner Modell eine Ermutigung, das eigene Konzept tatsächlich zu realisieren. Es lieferte aber nicht den Bauplan der eigenen Organisation.

Wir halten deshalb daran fest: Car Sharing ist eine Innovation, die sich parallel, gleichsam in mehreren Zellen, entwickelte. Car Sharing lag in der Luft, weil dafür die Zeit reif war. In einer bestimmten sozialen und historischen Konstellation drängte sich die Innovation quasi auf. Sowohl über die Grundidee als auch über konkrete Ausprägungen wurde gleichzeitig an verschiedenen Orten mit ähnlichen Ergebnissen nachgedacht.

Markus Petersen allerdings griff die Idee als erster auf und setzte sie dann auch um. Und er erkannte von vornherein und vielleicht auch am umfassendsten die entscheidenden Merkmale der Innovation. Die Berliner konnten sich deshalb an die Spitze der Entwicklung setzen, anstatt als lehrreiches Beispiel zu scheitern oder alsbald von modifizierten Angeboten beiseite geschoben zu werden.

Das Angebot der „stadtAuto“/„Stattauto“ besaß früh alle Eigenschaften, die das Car Sharing bis heute als Mobilitätsdienstleistung mit ökologischem Motivhintergrund für eine bestimmte Klientel attraktiv machen. Es schloss damit eine Lücke zwischen dem üblichen motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr. Es schloss aber auch eine Lücke zwischen den vielfältigen Formen privaten, informellem Autoteilens und dem her-

kömmlichen, kommerziellen Car Rental. Es ermöglichte einen „nicht autolosen Autoverzicht“ (später lautete ein Slogan in Hannover: „Ein Auto ist zu viel, kein Auto zu wenig“) und bot sich als Alternative insbesondere für jene Fahrer an, die mangels einer Zwischenlösung zwischen Autobesitz und Autollosigkeit entweder ein wenig genutztes eigenes Auto finanzieren mussten oder sich durchwurstelten, indem sie Autos privat teilten oder liehen oder ganz herkömmlich mieteten. Das Car Sharing der Berliner besaß aber auch jene Eigenschaften, die es einer unabhängig am Markt operierenden CSO überhaupt ermöglichten, Car Sharing anzubieten.

Auffällig ist die Entscheidung der Berliner, von vornherein nicht als partizipatives Kollektiv, sondern als Einzelfirma (später als Kapitalgesellschaft) zu operieren, während ihr Erfolg doch auf der intensiven Anbindung an eine Szene beruhte, die zivilgesellschaftliche Selbstorganisation groß schrieb. Vielleicht war es die betriebswirtschaftliche Sichtweise Petersens, die dazu führte, dass man sich früh unternehmerisch ausrichtete, selbst wenn damit Brüche zu den Traditionen jener Unterstützerszene riskiert wurden, aus deren Reihen letztlich das Gros der Car-Sharing-Nutzer stammte.

Wir werden im Folgenden sehen, dass die meisten nachfolgenden deutschen CSO in anderen - man könnte sagen: szenetypischeren - Organisationsformen operierten und häufig noch heute operieren. In dieser Hinsicht waren die Berliner kein Vorbild. Vielmehr hatten sie früh eine Vorstellung von dem, was Car Sharing in Deutschland sein sollte und konnte, die von vielen Protagonisten der sich entwickelnden Car Sharing-Szene nicht geteilt wurde.

III. Die ersten Jahre der Diffusion

1. Ausgangsbedingungen in den frühen 90er Jahren

Im Herbst 1990 entstanden in Aachen und Bremen die ersten CSO nach der Gründung des Branchenpioniers 1988 in Berlin. Ungefähr ab 1991 setzte dann ein Gründungsboom ein, in dessen Gefolge heute in fast allen größeren Städten Deutschlands CSO zu finden sind.

Für die nachfolgenden CSO, ganz gleich, ob ihnen die Idee zum organisierten Autoteilen nun durch die Berliner gekommen war oder nicht, bestand

in Gestalt des bereits existierenden Prototyps „Stattauto“ zumindest eine günstigere Ausgangslage. Es gab eine erfolgreiche Umsetzung der in der Szene virulenten Idee. Es gab jemanden, der die Erkenntnisse aus dem Umsetzungsprozess dokumentierte und weitergab. Und es gab eine Begründung mit wissenschaftlichem Anspruch dafür, Car Sharing nicht nur deshalb zu praktizieren, weil es ökologisch und moralisch wünschenswert, sondern auch ökonomisch sinnvoll ist.

Für den Gründungsboom, während dessen entweder bestehende Car-Sharing-Pläne verwirklicht oder neue Protagonisten für die Umsetzung der Idee gewonnen wurden, waren vor allem zwei Faktoren bedeutsam.

Zum einen hatte es über das Berliner Car Sharing eine sehr positive und zeitweise auch intensive Berichterstattung in den Medien gegeben. Markus Petersen wurde Anfang der 90er Jahre zu Alfred Bioleks populärer Fernsehshow „Mensch Meier“ eingeladen. Dort konnte er die Car-Sharing-Idee einer breiten Öffentlichkeit vorstellen und bekam dafür sogar die Auszeichnung „Goldener Meier“ verliehen. Für noch mehr öffentliche Aufmerksamkeit sorgte ein positiver Artikel im „SPIEGEL“ (45/1990, 322ff), in dessen Folge sich eine Reihe anderer Presseorgane für die Berliner interessierte. Innerhalb eines Jahres stieg die Teilnehmerzahl von 70 auf 450 und die Petersens waren bundesweit bekannt.

Zum anderen propagierten die regionalen Gliederungen des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) das Car-Sharing. Die Initiative kam von der Basis und wurde vom Bundesvorstand des VCD aufgegriffen. „Viele Gruppen des VCD [...] haben das Car Sharing für sich als Thema gewählt. Dies ist der Grund, weshalb das Thema durch entsprechende Aktivitäten im Vorstand hochgezogen wurde. Die Idee war, dies überregional und auch auf dem Lande zu organisieren“.¹²⁰

Auf diese Weise konkretisierte sich das, was vielerorts in der Luft lag. Noch bevor der Bundesvorstand des VCD versuchte, eine bundesweit agierende CSO ins Leben zu rufen¹²¹, waren regionale Vorbereitungsgruppen aktiv. Diese wollten allerdings nicht nur die Gründung von CSO vorantreiben, sondern auch ein formalisiertes nachbarschaftliches Autoteilen. Unser Gesprächspartner von der Münchner „Stattauto“ berichtet, es sei die Aufgabe

¹²⁰Interview mit J. Matthaes, Vorstand der CarSharing Deutschland e.G., Internetdokument 1998, o.S.: <http://www.aries.eu.int/vironet/archive/msg00073.html>, 16.11.99

¹²¹Siehe Anmerkung 50.

dieser Gruppen gewesen, die Vorformen eines organisierten nachbarschaftlichen Autoteilens, die es überall gegeben habe, sichtbar zu machen. Denn ein Problem solcher Strukturen sei es, dass sich bei ihnen alles auf der Privatebene abspiele. Deshalb würden sie allenfalls gelegentlich an die Oberfläche kommen, um dann wieder in der Versenkung zu verschwinden. Die sozialen Bewegungen hätten es damals „so an sich gehabt“, dass dieses Thema gerade auf der Tagesordnung stand. Deshalb hätten sich die VCD-Gruppen darum gekümmert.

Inwieweit es den Vorbereitungsgruppen gelang, das nachbarschaftliche Autoteilen zu stimulieren, ist uns nicht bekannt. Bei der Gründung etlicher CSO spielten die regionalen Protagonisten des VCD jedenfalls eine wichtige Rolle. So erfuhren wir bei unseren Gesprächen in Freiburg, Gießen, Hannover und München, dass die dortigen CSO auf Initiative oder mit Unterstützung des VCD und dessen Protagonisten gegründet worden waren. Vor allem die regionalen Gliederungen des VCD waren Multiplikatoren für das Modethema Car Sharing. Sie förderten bestehende Ansätze oder trugen die Idee in ökobewegte Kreise hinein.

Die Politik allerdings wusste mit der Innovation wenig anzufangen - obwohl diese doch geeignet schien, zur Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen beizutragen. Die „Grünen“ in Berlin (die „Alternative Liste“) reagierten sogar ablehnend. Unser Berliner Gesprächspartner erinnert sich, man habe sich mit Michael Kramer, einem bekannten und „sehr guten“ grünen Verkehrsexperten, lange über das Car Sharing gestritten. Der habe es abgelehnt, „weil wir ja nicht ganz klar nein zum Auto gesagt haben“.¹²² Ansonsten - und dies gilt eigentlich bis heute - begegnete die Politik dem Car Sharing gewöhnlich mit folgenloser Sympathie: Die Carsharer ernteten Wohlwollen, aber keine gesetzliche oder finanzielle Unterstützung.¹²³

122Die Haltung der „Grünen“ verwundert noch mehr, wenn man berücksichtigt, dass sich die Berliner anfangs noch autofeindlicher äußerten als heute. Dafür spricht auch die Äußerung von Carsten Petersen: „Wir wollen es dahin bringen, dass der Privat-Pkw einmal mit Dummheit assoziiert wird“ (SPIEGEL 1990/Nr. 45, 323).

123Die Carsharer bemühen sich seit Jahren darum, wie Taxiunternehmen Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum nutzen zu dürfen. Dazu wäre eine Änderung der StVO erforderlich (s. Kap. V).

2. Eine heterogene Szene entsteht

Zwischen dem Start der Berliner „stadtAuto“/„Stattauto“ und der Gründung der ersten Nachfolger 1990 in Aachen und Bremen lagen zwei Jahre, eine Menge ermunternder Medienberichte und die fruchtbare Vorbereitungstätigkeit regionaler VCD-Aktivisten. 1991 entstanden weitere sieben CSO in Freiburg, Hamburg, Dortmund, Düsseldorf, Kassel, Gießen und in Erlangen/Nürnberg (Petersen 1995, 117). Mitte 1992 gab es 36 deutsche CSO (FAIRKEHR 4/91, zit. in Bilharz 1999, 26) und bereits 1994 erreichte die Car-Sharing-Szene mit 69 Organisationen ungefähr ihre heutige Größe (Pesch, ebd.).

Die nachfolgenden CSO wurden in aller Regel als Vereine gegründet. Das Berliner Modell hatte damit, was die Rechts- und Organisationsform anbelangt, keinen Vorbildcharakter. Trotz der vielfachen Rezeption der Erfahrungen und Bewertungen von Petersen starteten praktisch alle Nachfolger weniger mit unternehmerischen Visionen und standen dafür mehr in der Tradition zivilgesellschaftlicher Gründungen zur Verfolgung eines bestimmten Ziels (One-Purpose-Organisations).

Natürlich wurden die nachfolgenden CSO unter anderen Voraussetzungen gegründet. Vor allem waren sie keine ökonomischen Feldversuche. Sie befanden sich außerdem oft in Städten, in denen ein unternehmerischer Erfolg des Car Sharing im Vergleich zur Metropole Berlin eher unrealistisch erschien.

In unseren Gesprächen wollten wir es genau wissen: Wir fragten unsere Gesprächspartner, was sie bewogen hatte, andere Wege zu gehen als die Berliner, deren Konzept doch sichtlich erfolgreich war. Wir stießen auf zwei Hauptmotive der Nachfolger, ihre Organisationen als Vereine und nicht etwa als Personen- oder Kapitalgesellschaften zu gründen.

Zum einen legten sie Wert auf die durch diese Rechtsform gegebene basisdemokratische Struktur. Im Gegensatz zu den Berlinern gingen viele davon aus, dass Macher und Nutzer eine Gemeinschaft mit gleichem Interesse an der Entwicklung des Car Sharing bildeten. Dementsprechend sollten die wesentlichen Entscheidungen kollektiv gefällt werden bzw. sollte den Nutzern die Möglichkeit eingeräumt werden, an solchen Entscheidungen zumindest mitzuwirken. Zum anderen erschien den Gründern diese Rechtsform ökonomisch sicherer. Aus der Perspektive der Anbieter, weil sie nicht die

gleichen Geldmittel wie etwa bei Gründung einer GmbH aufbringen mussten. Aus der Perspektive der Nutzer, weil die Verwendung der als Einlagen oder Kauttionen eingesammelten Gelder transparenter blieb.

Welches der beiden Motive mehr ins Gewicht fiel, dürfte von Fall zu Fall verschieden gewesen sein. Oft scheint die Gründung eines Vereins für die Protagonisten aus der Szene einfach eine zivilgesellschaftliche Selbstverständlichkeit gewesen zu sein. Anders als in Berlin wurde die Idee der Selbstorganisation in vielen CSO konsequenter und damit auch szenetypischer verwirklicht. Mitunter mag es auch daran gelegen haben, dass keiner der jeweiligen Aktiven bereit war, eine weitergehende ökonomische Verantwortung für das Projekt allein oder nur gemeinsam mit wenigen zu schultern. Auf jeden Fall zeigte sich, dass die Protagonisten ihre Car-Sharing-Projekte mit zum Teil unterschiedlichem Selbstverständnis angingen und auch unterschiedliche Visionen zur Zukunft des Car Sharing hatten.

Im Laufe der ersten Jahre, aber auch im Laufe der weiteren Diffusion des Car Sharing behielt die Mehrheit der CSO die Vereinsform bei, während andere - insbesondere in größeren Städten wie Bremen oder Hamburg - den Berlinern nacheiferten und in Kapitalgesellschaften umfirmierten. Letzteres hatte zum Teil gute Gründe. Oftmals waren die CSO Geschäftsbetriebe von gemeinnützigen Vereinen, die über das Car Sharing hinaus weitere Aktivitäten verfolgten. Ab bestimmten Umsatzanteilen des Car Sharing am Gesamtverein waren die Finanzämter mancher Städte mit dieser Konstruktion nicht mehr einverstanden. Die Organisationen firmierten dann um, um größeren Problemen mit den Behörden aus dem Weg zu gehen. Darüber hinaus meinten die Protagonisten einiger CSO, die Expansion ihrer Organisation mit basisdemokratischen Vereinsstrukturen nicht optimal vorantreiben zu können, weshalb sie „unternehmerischere“ Rechtsformen wählten.

Alles in allem entstand in Deutschland eine bunte Car-Sharing-Szene, die sich nicht gerade durch Homogenität auszeichnet. Jede CSO entwickelte aus ihrem jeweiligen Entstehungszusammenhang und Entwicklungsumfeld heraus spezifische Eigenheiten. Bereits das Erscheinungsbild der CSO ist uneinheitlich, weil jede Organisation ihre eigene Kombination aus Namen (z.B. „Stattauto“, „StadtAuto“, „teilauto“, „stadtteilauto“, „stadtmobil“, „Auto-Teil-Aktion“ etc.), Logo, Autofarbe und Automarke(n) pflegt. Darüber hinaus variieren auch Angebotsspezifikationen und Organisationsmodelle der Anbieter.

Innerhalb dieser Heterogenität kam es von Beginn an zu einer Polarisierung, die sich aus den unterschiedlichen Ansätzen der Pioniere entwickelte. Einen Pol bildeten die unternehmerischen CSO, die sich von vornherein oder nach kurzer Entwicklungszeit tendenziell an Handlungsmustern des Marktes orientierten. Sie operierten als Kapitalgesellschaften, entwickelten hierarchische Organisationsstrukturen und verfolgten einen expansiven Entwicklungskurs. Dahinter stand die frühe Vorstellung, aus der alternativen Gemeinschaftsveranstaltung Car Sharing eine gewinnbringende Verkehrsdienstleistung machen zu können.

Den anderen Pol bildeten CSO, die sich eher als zivilgesellschaftliche Zweckorganisationen verstanden; sie wollten in erster Linie einen organisatorischen Rahmen für die innovative Selbsthilfe einer ökologie- und „verkehrsbewegten Szene“ (Petersen 1994) bieten. Diese Organisationen agierten zwar auch als Dienstleister am Markt, orientierten sich aber deutlich an Handlungsmustern der (neuen) sozialen Bewegungen. Üblicherweise operierten sie in der Rechtsform des eingetragenen Vereins. Häufig war für ihre Nutzer eine Vereinmitgliedschaft erforderlich, was die Idee gemeinschaftlicher Selbsthilfe unterstrich. Als Vereine waren sie basisdemokratisch strukturiert und nicht - wie es für Unternehmen konstitutiv ist - daraufhin ausgerichtet, mit dem Car Sharing Gewinne zu erwirtschaften. Für die meist ehrenamtlich tätigen Protagonisten kam es einfach darauf an, Car Sharing am eigenen Ort zu organisieren und am Leben zu erhalten.

3. Beispiele: Die von uns untersuchten CSO

Wir werden auf die Polarisierung zurückkommen, die zum Problem wurde, weil sie die Szene in einer wichtigen Entwicklungsphase der Innovation entzweite. Zuvor möchten wir die von uns besuchten CSO vorstellen. Die Charakterisierungen betreffen den Entwicklungsstand der Organisationen zum Zeitpunkt unserer Gespräche im Sommer 2000. Sie vermitteln einen Eindruck von den heterogenen Ansätzen in der deutschen Car-Sharing-Szene.¹²⁴

¹²⁴Neben unseren Gesprächen mit Vertretern der genannten CSO hatten wir auch Gelegenheit, ein ausführliches Gespräch mit einem führenden Vertreter des 1998 gegründeten Bundesverbandes Car Sharing (BCS) zu führen. Daneben stellte uns Sassa Franke, die sich in ihrer interessanten Dissertation eingehend mit dem Thema Car Sharing befasst hat, dan-

3.1. „Stattauto AG“: Pionier und Trendsetter

Die Anfänge dieser ersten CSO Deutschlands wurden bereits beschrieben. Die Organisation firmierte 1998 nach zehnjährigem Bestehen in eine Aktiengesellschaft um. Damit einher ging die Fusion der „Stattauto/Berlin“ mit der „Stattauto/Hamburg“. Neben den Niederlassungen in Berlin und Hamburg hat die AG drei Filialen in Potsdam, Rostock und Schwerin. Zum Zeitpunkt unseres Gesprächs bediente sie ca. 8.000 Kunden mit ungefähr 300 Autos an über 100 Stationen. Die „Stattauto AG“ konnte im Jahr 2000 29 Vollzeitstellen finanzieren (faktisch sind diese 29 Stellen das Vollzeitäquivalent einer höheren Zahl von Stellen, die teilweise auf Teilzeit- oder auf 630-Mark-Basis vergeben wurden). Bei den Berlinern gibt (und gab) es keine ehrenamtlichen Mitarbeiter.

Wie oben beschrieben, war die Berliner Organisation *der* Pionier der deutschen Car-Sharing-Szene. Im Laufe der Entwicklung des Car Sharing war die Organisation stets ein Trendsetter. Auch in jüngster Zeit setzte die „Stattauto“ Akzente. Die Umfirmierung in eine AG wurde von Teilen der Szene als längst überfälliger Schritt in Richtung Professionalisierung und Homogenisierung der deutschen Car-Sharing-Szene aufgefasst. Das innovative Leasingangebot „Cash Car“ betrachten viele als zukunftsweisende Möglichkeit, das Angebot der CSO zu differenzieren und neue Kundengruppen zu erreichen.

Aufgrund ihrer Forderung nach Konzentration und Zentralisierung der Szene und ihrer entsprechenden Absicht, andere Organisationen zu schlucken, schienen die Berliner vom Rest der deutschen Szene isoliert. Das hat sich im Jahr 2001 (also nach unseren Gesprächen) offenbar geändert: Die AG geriet, insbesondere infolge der Fusion Berlin/Hamburg, am Ende des Jahres 2000 in eine finanzielle Notlage. Nur durch die finanzielle Beteiligung einer Gruppe anderer deutscher CSO konnte die Insolvenz abgewendet werden.

kenswerter Weise das Protokoll eines Gesprächs zur Verfügung, das sie im Rahmen ihrer Forschung bei einer der Pionierorganisationen des deutschen Car Sharing, der Bremer „Stattauto“, geführt hat.

3.2. *Freiburger Auto-Gemeinschaft e.V. (FAG): konsequent regional*

Die FAG wurde 1991 gegründet, um ein Car-Sharing-Angebot für die Stadt Freiburg und Umgebung zu schaffen. Die Freiburger Organisation war damit eine der ersten CSO nach der Gründung der Berliner „stadtAuto“ im Jahre 1988. Zum Zeitpunkt unseres Gespräches bediente sie ca. 1.000 Nutzer in der Stadt Freiburg mit knapp 50 Autos an ca. 35 Standorten. Im Jahr 2000 hatte sie ein Vollzeitäquivalent von 7 Arbeitsplätzen (5 Vollzeitstellen und weitere „Teilzeitlösungen“; 630-Mark-Jobs werden abgelehnt). Im Rahmen des Car-Sharing-Betriebs und auch auf „Managementebene“ gibt es keine ehrenamtliche Mitarbeit.¹²⁵

Die FAG steht für einen konsequenten regionalen Ansatz im deutschen Car Sharing. Sie bildet das Zentrum des Car-Sharing-Verbunds Südbaden e.V. (CVS), dem neben der FAG 13 kleine Vereine im Freiburger Raum angehören. Der gesamte Verbund bedient mittlerweile ca. 1.400 Kunden mit fast 90 Autos. Der von einem Freiburger Car-Sharing-Pionier vorangetriebene Südbadener Regionalansatz kontrastiert mit den Zentralisierungsbestrebungen, wie sie vor allem von den Berlinern propagiert wurden. Die „Freiburger Richtung“ ist seit den Gründerjahren der Car-Sharing-Szene ein Orientierungspunkt für viele CSO, insbesondere für lokal orientierte Vereine. Die Freiburger denken inzwischen darüber nach, für den Südbadener Raum eine Car-Sharing-Aktiengesellschaft zu gründen.

3.3. *„stattauto“ Gießen e.V.: „Was wollen wir mehr?“*

Der Gießener Verein „stattauto“, der mit der Berliner „Stattauto“ nichts zu tun hat, wurde bereits 1991 gegründet und nahm 1992 seinen Fahrzeugbetrieb auf. Zum Zeitpunkt unseres Gespräches hatten die Gießener 230 Nutzer, denen an 8 Standorten 14 Fahrzeuge zur Verfügung standen. Die Organisation beschäftigte im Jahr 2000 eine Bürokräft auf halber Stelle, eine weitere Bürokräft auf 630-Mark-Basis und eine Buchhalterin auf Honorarbasis (2-3h/Woche, 200 DM/Monat). Für den alltäglichen Car-Sharing-Betrieb gibt es keine ehrenamtlichen Mitarbeiter. Die „Managementebene“ der Organisation arbeitet dagegen rein ehrenamtlich.

¹²⁵Nach unseren Informationen gibt es allerdings einzelne Ehrenamtler, die offenbar für Konzeption und Planung wichtig sind.

Die „stattauto“ steht für eine Größenordnung von Car-Sharing-Vereinen, die es in vielen kleineren Großstädten (oft auch in Universitätsstädten) gibt. Die Gießener versuchten in der Vergangenheit, sich über die Stadt hinaus zu engagieren (eine Filiale in Marburg, zwei Stationen in Gießener Umlandgemeinden), konnten sich aber dieses Engagement auf die Dauer finanziell nicht leisten. Mittlerweile hält man Stagnation für nichts Schlechtes und glaubt auch nicht daran, in Gießen ohne weiteres deutlich mehr Nutzer für das Car Sharing gewinnen zu können. Der Verein ist mit dem Erreichten zufrieden und strebt vorerst keine Transformation in professioneller Richtung an.

3.4. *„stadt-teil-auto“ Göttingen: „... nicht professionell im Sinne eines Geschäftsunternehmens“*

Der Göttinger Verein „Andere Wege Göttingen e.V.“ bietet seit 1992 das „stadt-teil-auto“ an. Zum Zeitpunkt unseres Gesprächs hatte „stadt-teil-auto“ 200 Nutzer und an 11 Standorten 15 Autos (13 in Göttingen, 2 in der zum Kreis Göttingen gehörenden Stadt Hannoversch Münden). Im Jahr 2000 beschäftigte die Organisation eine sozialversicherten Teilzeit-Bürokräftin. Wie in Gießen gibt es auch beim Göttinger Verein keine ehrenamtliche Mitarbeit im Rahmen des alltäglichen Car-Sharing-Betriebs, während die Leitungsfunktionen ehrenamtlich wahrgenommen werden.

Auch der Göttinger „Andere Wege Göttingen e.V.“ ist ein Beispiel für die vereinsförmigen CSO in den kleineren deutschen Großstädten. Die Göttinger konnten sich auch in der nahe gelegenen Stadt Hannoversch Münden etablieren, wachsen aber nur sehr bedächtig und langsam. Man verfolgt die Expansion zwar zielstrebig, aber nicht im Sinne eines Geschäftsunternehmens. Aufgrund dessen verließen im Jahre 1998 zwei Funktionsträger den Verein und gründeten in Göttingen das Konkurrenzunternehmen „Grünes Auto Göttingen“.

3.5. *„Grünes Auto Göttingen“: Die Existenzgründung*

Die CSO „Grünes Auto Göttingen“ wurde 1998 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) gegründet. Die beiden Gründer der Gesellschaft waren zuvor im Vorstand des „Andere Wege Göttingen e.V.“ tätig. „Grünes Auto Göttingen“

gen“ ist eine der wenigen CSO, die *nach* dem Gründungsboom der frühen 90er Jahre gegründet wurden und zumindest in ihrer Startphase nicht als Verein operierten. Zum Zeitpunkt unseres Gespräches bediente die Organisation 320 Kunden mit 25 Autos an 9 Standorten. Die beiden Gründer bilden die „Managementebene“ des Unternehmens und kümmern sich auch ansonsten hauptberuflich um die anfallenden Aufgaben im administrativen wie im technischen Bereich. Daneben gibt es seit 2000 eine offenbar auf Teilzeitbasis beschäftigte Bürokraft, die für Abrechnungen und für die Präsenz während der Büroöffnungszeiten zuständig ist. Ehrenamtliche Mitarbeiter gibt es nicht.

„Grünes Auto Göttingen“ ist eine Existenzgründung. Die Gründer möchten ein Serviceunternehmen mit ökologischem Hintergrund aufbauen und damit Geld verdienen „wie der Bäcker und der Schlachter auch“. Sie meinen, die Rechtsform Verein sei für ein serviceorientiertes und expansives Car-Sharing-Unternehmen, bei dem sich die Kunden einfach wohl fühlen können, nicht geeignet. Diese Göttinger CSO konzentriert sich auf den Stadtbereich Göttingens und ist zuversichtlich, trotz der Konkurrenz am eigenen Ort ihren Weg zu machen.

3.6. „teilAuto“ Hannover: Eine Firma mit ehrenamtlichen Mitarbeitern

Die CSO wurde 1992 als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb des „Ökostadt e.V. Hannover“ gegründet. „teilAuto“ ist das wichtigste Projekt des Vereins, der daneben weitere Maßnahmen fördert, „die der Umweltentlastung dienen“ (z.B. den Hannoveraner „solarPavillon“, den „Gesprächskreis Energie“ oder die an das Autoteilen angelehnten Projekte „teilBoot“ und „teilMotorrad“). Der Verein bietet Car Sharing außer in Hannover auch in den im Umland gelegenen Städten Burgdorf, Celle, Hameln, Hildesheim, Laatzen, Langenhagen, Lehrte, Seelze und Wunstorf an. Zum Zeitpunkt unseres Gesprächs hatte „teilAuto“ 1.500 Nutzer, die über 80 Autos (60 in Hannover) an 70 Standorten verfügten.¹²⁶ Die CSO beschäftigte im Jahr 2000 sechs hauptamtliche Mitarbeiter für die Bereiche Wagenbetreuung, Öffentlichkeitsarbeit, Buchhaltung, Büro, operative Leitung und Geschäftsführung. Daneben enga-

¹²⁶Seit unserem Gespräch ist „teilAuto“, insbesondere durch die Einrichtung einer Großstation in Hannover, erheblich gewachsen. Im März 2001 weihte man gemeinsam mit Bundesumweltminister Trittin das hundertste Auto ein.

gierten sich insgesamt 180 ehrenamtliche Mitarbeiter in unterschiedlichem Maße für die Organisation. Sie waren für die Erledigung alltäglicher Aufgaben (z.B. Büropräsenz, Abrechnungen) oder besonderer Aktionen (z.B. Informationsstände) zuständig. Als Vorstandsmitglieder des Vereins wirkten sie auch auf der Managementebene mit.

Den Hannoveranern ist offenbar die Verbindung von ehrenamtlicher und bezahlter Arbeit gelungen. Das Ziel, auch über den attraktiven Kernbereich Hannover hinaus Car Sharing anzubieten, funktioniert aufgrund des unentgeltlichen Einsatzes der Mitglieder. Das Hannoveraner Modell basiert - mehr noch als das Freiburger Modell - auf einem zentralistischen Regionalansatz. Solange es steuerrechtlich vertretbar ist, möchten die Hannoveraner die partizipative Vereinsform beibehalten. Und zwar unter anderem auch deshalb, weil der Erfolg der „teilAuto“ eine Grundlage für die weiteren Projekte des „Ökostadt e.V. Hannover“ bildet.

3.7. „Stattauto“ München: Ein marktorientierter gemeinnütziger Betrieb

Die „Stattauto“ München wurde Mitte 1992 als Lizenznehmer der „Stattauto“ Berlin gegründet. Die CSO ist der weitgehend autarke Zweckbetrieb des Münchner Trägervereins „Spectrum e.V.“ Der Verein war bereits vor Gründung der CSO Inhaber dreier marktorientierter und gemeinnütziger Betriebe (einer Autowerkstatt, einer Auto- und Fahrradwerkstatt sowie eines Garten- und Landschaftsbaubetriebs). Die Betriebe haben einen beruflichen und sozialen Integrationsauftrag zugunsten arbeitsloser Jugendlicher. Zum Zeitpunkt unseres Gespräches hatte die „Stattauto“ fast 2.500 Nutzer, die über beinahe 100 Autos an über 40 Stationen verfügten.¹²⁷ Die Organisation hatte im Jahr 2000 durchschnittlich etwa 15 Beschäftigte, von denen 70 % Maßnahmeteilnehmer (Fuhrparkhelfer, Bürohelfer) und 30 % von der CSO selbstfinanziertes bzw. extern gefördertes Personal (Geschäftsleitung, Büroleitung, Fuhrparkmeister) waren. Bei der Münchner „Stattauto“ gibt es keine ehrenamtlichen Mitarbeiter.

Auf dem Boden der Idee der marktorientierten gemeinnützigen Betriebe ist es den Münchnern offenbar gelungen, eine solide CSO aufzubauen. Die

¹²⁷Auch die „Stattauto“ München ist nach unserem Gespräch noch einmal erheblich gewachsen. Im Mai 2001 hatte man bereits über 2.900 Nutzer und 125 Autos an 47 Stationen.

Struktur des Betriebes ist gleichermaßen durch den Integrationsauftrag und durch die Anforderungen der Dienstleistung Car Sharing geprägt. Beides passt offenbar gut zusammen. Und solange das so ist, möchte man in München diese bewährte Struktur beibehalten.

4. Eine frühe Zuspitzung der Unterschiede: Die Szene gruppiert sich um zwei Dachverbände

Die Kurzcharakterisierungen der von uns untersuchten CSO zeigen bereits, wie unterschiedlich die Ansätze der Car-Sharing-Anbieter in Deutschland sind. In den ersten Jahren der Diffusion konnte sich keiner dieser Ansätze und damit kein Organisationsmodell als Königsweg durchsetzen. Die meisten der verschiedenen Anbieter ordneten sich allerdings einem der beiden Pole in der Car-Sharing-Szene zu, von denen oben die Rede war. Entweder die CSO tendierten eher zum Lager der unternehmerisch orientierten Organisationen oder zum Lager zivilgesellschaftlicher Zweckorganisationen.

Greifbar wurde die Polarisierung der organisatorischen Ansätze, als die Pionierorganisationen des deutschen Car Sharing gemeinsam mit den beiden zu diesem Zeitpunkt schon erfolgreichen Schweizer CSO im Jahr 1992 den Versuch unternahmen, einen europäischen Dachverband zu gründen. Die Berliner sagen offen, dass es ihnen dabei darum ging, einen „wirtschaftlichen Verband, einen Branchenverband“ zu gründen, in dem sie ihrer Größe entsprechend eine Machtstellung einnehmen konnten. Die „Stattauto“, das „Kind der Berliner Szene“ (Petersen 1995, 177), wollte bereits zu diesem Zeitpunkt unternehmerisch agieren. Den Berlinern Protagonisten war daran gelegen, sich aus den Fesseln der basisdemokratischen Szene-Ansprüche zu befreien, um die Car-Sharing-Organisation auf eine unternehmerisch erfolgreiche Schiene zu setzen. Daneben gab es aber noch „die Anderen“, das waren der Vertreter einer der beiden Schweizer Organisationen sowie der Vertreter des Freiburger Car-Sharing-Vereins. Und diese strebten in den Augen der Berliner „einen Verkehrsveränderungsverbund oder so etwas“ an, mit der Gefahr, einen „Funktionärsklüngel“ in die Welt zu setzen.

In der Tat legte insbesondere der Freiburger Vertreter Wert darauf, jede im Verband vertretene Organisation mit gleichem Stimmrecht auszustatten. Dahinter steckte auch eine gehörige Portion Misstrauen gegenüber vermute-

ten Machtgelüsten und Gewinninteressen des Szenepremus aus Berlin. Unser Freiburger Gesprächspartner erläuterte diese Bedenken: „Die Berliner hatten damals schon im Kopf, da sie Car Sharing nicht patentieren lassen konnten, zumindest zu versuchen, mit einer Art Franchise-Prinzip die Meriten, von denen sie überzeugt waren, dass sie die haben, zu sichern. Dazu wollten die natürlich diesen ECS [den geplanten europäischen Dachverband] gründen“.

Die unterschiedlichen Vorstellungen über die Verfassung des Dachverbandes für die noch kleine Szene der Car-Sharing-Anbieter offenbart die grundsätzlich verschiedenen Philosophien und Visionen, auf die man bei den Carsharern bis heute stößt. Die einen, vor allem die Berliner, sehen die Zukunft des Car Sharing in großen, zentralistischen Strukturen mit wenigen dominierenden, strikt unternehmerischen Akteuren. Sie leisten sich dementsprechend nicht zu viele Reminiszenzen an ihren alternativ-lokalistischen Ursprung. Die anderen, exemplarisch die Freiburger, verfolgen eher einen Ansatz zivilgesellschaftlicher Selbsthilfe mit ökologischer Zielrichtung, der zugleich ein regionaler Ansatz ist und die Strukturen der Selbstorganisation besser verträgt oder sogar erfordert.

Die Pioniere stritten sich über Wesen und Zukunft des Car Sharing. Zugleich stritten sie im Grunde auch darüber, wie die politischen und kulturellen Traditionen der neuen sozialen Bewegungen mit den Anforderungen, die das Handeln am Markt mit sich brachte, unter einen Hut zu kriegen waren. Unser Berliner Gesprächspartner erinnert sich: „Man hat uns unterstellt, dass wir undemokratisch wären. Es wäre undemokratisch, dass man sagte: Wer größer ist, der hat auch mehr zu sagen. Das wäre undemokratisch, weil es ja nicht auf die Größe der Organisationen ankäme, sondern auf die Güte der Ideen. Das ist so ein ganz idealistischer Ansatz“. Ein Protagonist der Gegenseite habe die Berliner als undemokratische „Kapitalisten“ gebrandmarkt. „Und ich habe im Gegenteil gesagt: Du bist hier der Undemokrat. Wir sind die Demokraten, weil wir nämlich unsere Kunden vertreten im Verband, und wir vertreten nicht unsere eigenen Ideen oder so. [...] Man hat dem anderen dann sozusagen das damals Schlimmste unterstellt, nämlich, undemokratisch zu sein“.

Die gemeinsame Gründung eines Verbandes scheiterte an der Freiburger Blockade. Die Berliner Fraktion konnte trotzdem nach Schweizer Recht noch 1992 einen europäischen Dachverband „European Car Sharing“ (ECS) und die dazugehörige deutsche Sektion (ECS-D) gründen. Durch diese fühlten

sich fortan vor allem die größeren unternehmerischen CSO vertreten. Die Südbadener Fraktion war dagegen maßgeblich an der Gründung des zweiten Dachverbandes „Bund organisiertes Autoteilen“ (BOA) im Jahr 1993 beteiligt, der vorrangig die Interessen der vielen kleinen, meist vereinsförmigen CSO wahrnahm.

So bestand die deutsche Car-Sharing-Szene von Beginn an aus zwei Szenen. Die Interessen und Visionen der Protagonisten des unternehmerischen Lagers erschienen nicht vereinbar mit denen der zivilgesellschaftlichen Zweckorganisationen. Darunter litt das gemeinsame Ziel: die Diffusion der Innovation Car Sharing. Erst nach 6 Jahren raufte man sich zusammen: 1998 ging aus dem ECS-D und dem BOA der gemeinsame Dachverband „Bundesverband Car Sharing“ (BCS) hervor. Auch mit der Gründung dieses (vergleichsweise einflusslosen) Dachverbandes war die innere Zerrissenheit der Szene nicht überwunden.

5. Gemeinsamkeiten in einer gespaltenen Szene

Differenzen waren in der Car-Sharing-Szene also von vornherein angelegt. Sie manifestierten sich in den ersten Jahren vor allem in den unterschiedlichen Zukunftsvisionen maßgeblicher Protagonisten und ihrem Versuch, die jeweilige Organisation entsprechend zu positionieren.

Denn auf der anderen Seite ähnelten sich die CSO in diesen Anfangsjahren. Die Pioniere aller Organisationen stießen auf in vieler Hinsicht ähnliche Entwicklungsbedingungen und hatten ähnliche Probleme zu lösen. Bei unseren Gesprächen mit Vertretern von CSO hörten wir in vielen Punkten fast gleichlautende Berichte und Analysen. Auch die unternehmerischen CSO lebten von der solidarischen Haltung ihres Klientels. Und auch die zivilgesellschaftlichen Zweckorganisationen mussten ökonomisch agieren und sich am Markt behaupten.

5.1. *Das gemeinsame Fundament: Die solidarische Kundschaft*

Ganz unabhängig von ihren Philosophien und Visionen waren praktisch alle CSO zunächst lokale ökologische Projekte. Wie die Berliner entstanden auch die nachfolgenden Organisationen aus urbanen Szenen junger, im weitesten

Sinne links-alternativ orientierter Akademiker. Alle Organisationen konnten sich anfangs auf einen aus dieser Szene stammenden harten Kern von Unterstützern verlassen. Die Rollen von „Nutzern“ und „Machern“ überschneiden sich oftmals. Den Berichten unserer Gesprächspartner zufolge handelte es sich beim harten Kern der Gründungsphase um „Leute, die an ökologischen und verkehrspolitischen Fragen interessiert waren“. Sie befürworteten das Autoteilen aus „ökologischer Motivation“. Es war für sie „praktisches Leben von Umweltschutz“. Sie praktizierten oftmals bereits private Formen des Autoteilens und wollten, dass „die Leute weniger Auto fahren“. Die Aktiven waren oft junge Akademiker, die Erfahrungen in Initiativen und Projekten gesammelt hatten, „ohnehin aktive Menschen“, die die CSO als „ökologische Projekte voran bringen wollten“.

Ohne diesen Kreis früher Interessenten, die teils Macher, teils unterstützende Nutzer wurden, wären die meisten CSO gar nicht auf die Beine gekommen. Denn neben Wohlwollen und Engagement brachten die Pioniere teilweise auch die zum Betrieb notwendigen finanziellen Mittel ein. So stellten einige von ihnen ihrer jeweiligen CSO - zusätzlich zur obligatorischen Einlage von meist ungefähr tausend Mark - Geldmittel in Form privater Darlehen zur Verfügung. In Gießen erklärte man uns, es sei üblich gewesen, aus dem „Bekanntenkreis“, dem „ökologischen und grünen Milieu“, günstige Darlehen (auch in Höhe von 10.000 Mark) zu erhalten. Auf diese Praxis scheinen die CSO dann auch über die ersten Anfänge hinaus gebaut zu haben. Ein Chronist der Berliner „Stattauto“ berichtet etwa von einer 1993 gestarteten Aktion „Weg von den Banken“, im Zuge derer nicht nur die obligatorische Einlage erhöht wurde, sondern die Nutzer auch darum gebeten wurden, der „Stattauto“ Geld in Form verzinsten, aber bis zu bestimmten Beträgen ungesicherter Spareinlagen zur Verfügung zu stellen.¹²⁸

¹²⁸Internetdokument „Diskussionsbeiträge von Henning Rehren“, URL:

<http://www.rehren.de/carsharing/archiv/20001108/meinegeschichte.htm>.

Nebenbei bemerkt: Der Ton einer Mitteilung aus den „STATTAUTO-News“, die den Nutzern die Problematik der hohen Kreditkosten des Unternehmens verdeutlichen soll, klingt, ganz im Gegensatz zu den Visionen der Berliner, noch sehr nach Szenebetrieb: „Viel unnütz bezahltes Geld, was die Banken nur fetter und fetter macht. Sie bezahlen auf Sparguthaben geringe 3 % Zinsen und verlangen für Kredite 10 %“ (STATTAUTO-News, Nr. 24 vom 28.10.92; zit. ebd.).

Allerdings, so unsere Gesprächspartner, hätten die Organisationen allein von ihrer frühen Klientel auch nicht leben können. Denn deren Interesse, die Organisation planerisch oder mit anderweitigem ehrenamtlichen Engagement voranzubringen, war größer als ihr Bedürfnis, die Car-Sharing-Fahrzeuge selbst zu nutzen.

Doch die CSO fanden über den harten Kern der Gründungsphase hinaus bald Nutzer, die ihre Fahrzeuge tatsächlich ausliehen. Zwar waren auch diese Nutzer keinesfalls besonders darauf versessen, Auto zu fahren. Oben zitierten wir bereits den „SPIEGEL“ (45/1990, 323), der jene Nutzer der Berliner „Stattauto“, die den Pionieren der ersten Zeit folgten, als „Kundschaft mit klassischem Szeneprofil“ bezeichnete. Und auch die Vertreter der jüngeren Organisationen berichteten, dass es sich bei ihren Nutzern in der ersten Hälfte der 90er Jahre um eine soziokulturelle recht homogene Gruppe handelte, deren automobiler Bedürfnisse sich qualitativ wie quantitativ in Grenzen hielten. Immerhin gab es aber eine Bevölkerungsgruppe, auf die die Anbieter des Car Sharing zählen konnten und denen die Mobilitätsalternative Car-Sharing offenbar tatsächlich gefehlt hatte. Die Innovation passte so, wie sie daherkam, zu ihrem Lebensstil.¹²⁹ Das war die Grundlage für den Erfolg der CSO. Man expandierte in der Nische.

Ebenfalls unabhängig von Philosophien und Visionen hatte die Kundschaft bei fast allen CSO einen im Vergleich zu anderen Dienstleistungsverhältnissen außergewöhnlichen Status. In der Carsharer-Szene war (und ist) es üblich, die Kunden - die meist Mitglieder genannt werden, obwohl sie es rechtlich in der Regel nicht sind - in der einen oder anderen Form an den Entscheidungen der Organisationen zu beteiligen. Beinahe alle von uns untersuchten CSO praktizierten Formen der Nutzer-Partizipation. In Berlin stand vor Gründung der AG ein Nutzerverein der Geschäftsführung der „Stattauto“ GmbH gegenüber. Den Nutzerverein gibt es heute noch, seine Kompetenzen sind aber entsprechend der neuen Rechtsform geschrumpft. Bei der „Stadttauto Bremen GmbH“ war die Mitgliedschaft in einem solchen Nutzerverein sogar obligatorisch. Die Hannoveraner „teilauto“ wie auch der Freiburger „FAG“ sind Geschäftsbetriebe von Vereinen. Die Geschäftsführer

¹²⁹Es entsprach seinerzeit dem Zeitgeist und dem Lebensstil der am Car Sharing interessierten Bevölkerungsgruppe, dass die CSO ökologische Gründe für die Teilnahme am Car Sharing deutlich betonten. Heute vermeiden sie es, diese Gründe allzu sehr in den Vordergrund zu stellen.

müssen Rücksicht nehmen auf die Entscheidungen von Vorstand und Mitgliederversammlung. Die Münchener „Stattauto“ ist der Geschäftsbetrieb eines Vereins, wobei allerdings der Verein mit den Car-Sharing-Nutzern direkt nichts zu tun hat. Die Interessen der Nutzer werden von einer der Organisation gegenübergestellten „Interessenvertretung der Stattautoteilnehmer“ wahrgenommen. Diese Vertretung kann sich auf eine Selbstverpflichtungserklärung der Geschäftsführung stützen, hat es jedoch abgelehnt, einen Nutzerverein zu gründen. Bei den beiden kleinen Vereinen in Gießen und Göttingen führt der Vorstand selbst die Geschäfte, muss also formal gesehen kollektiv entscheiden und dabei den Willen der Mitgliederversammlung berücksichtigen. Allein die noch junge „Grünes Auto Göttingen“ GbR verzichtet auf die Partizipation der Nutzer. Die Inhaber der CSO versuchen jedoch, so gut wie irgend möglich auf die Wünsche der Nutzer einzugehen und bezeichnen das als „unsere Art der Mitbestimmung: ...Wir haben so große Ohren. Wenn da mal jemand sagt, machen sie mal das und wir hätten gern, dann versuchen wir, das zu machen. Dann hat der das möglicherweise einen Monat später vor der Tür“.

Der hohe Stellenwert partizipativer Strukturen in der Car-Sharing-Szene hat zunächst mit den Wurzeln des Car Sharing zu tun. In den CSO taten sich Gleichgesinnte zusammen, die aus ähnlichen Milieus stammten und von denen die in dieser Sache Aktiveren Funktionen übernahmen, während die anderen „nur“ Nutzer wurden. Aber man brachte die Organisationen gemeinsam auf die Beine - eher als Projekte einer Bewegung, denn als Dienstleistungsunternehmen - und so war es nur folgerichtig, die Nutzer nicht als x-beliebige Kunden zu behandeln, sondern als zur Mitbestimmung berechnete Mitglieder. In den Szenen der abebbenden Alternativ- und Umweltbewegung waren partizipative Organisationsformen einfach üblich.

Die partizipativen Strukturen wurden auch über die ersten Anfänge der Organisationen hinaus gepflegt, weil sie dem Selbstverständnis der typischen Car-Sharing-Klientel entgegenkamen. So soll die Göttinger „stadt-teil-auto“ nach der Vorstellung unserer dortigen Gesprächspartnerin schon deshalb Verein bleiben, um den Mitgliedern zumindest die Möglichkeit zur Mitbestimmung und das Gefühl, mitwirken zu können, zu erhalten. Und der Vertreter des Freiburger Vereins meint, dass partizipative Organisationsformen gerade heute dem Zeitgeist entsprechen und deshalb nach wie vor angebracht seien.

Auch die Organisationen, die in Kapitalgesellschaften umfirmierten, verzichteten nicht auf Partizipation. In Berlin hatte die Geschäftsleitung zwar oft das Gefühl, der Nutzerverein vertrete eher die Interessen einer Clique aus der Gründergeneration als der gesamten Kundschaft. Dennoch meinte unser Gesprächspartner, der demokratische Ansatz, der u.a. zur Gründung des Nutzervereins führte, habe auch Positives bewirkt. Die Möglichkeit zur demokratischen Partizipation habe ein besonderes Verhältnis zwischen der „Stattauto“ und ihren Kunden begründet, aufgrund dessen, trotz der eher mäßigen Qualität des Dienstleistungsangebotes, „eine unwahrscheinlich positive Einstellung der Kunden zur Firma“ entstand. „Ganz unabhängig vom Grad der Zufriedenheit mit der eigentlichen Dienstleistung sagten einfach alle: Stattauto ist gut. Wenn man dann etwas genauer nachgefragt hat: Warum denn eigentlich? Wie ist denn die Dienstleistung? Dann kam eigentlich viel auch so: Stattauto ist eigentlich doch nicht so gut und an der und der Ecke habe ich mich geärgert und dort und dort funktioniert es nicht so gut. Aber trotzdem immer wieder so unterm Strich: Stattauto ist toll“.

Unser Münchener Gesprächspartner betrachtet Partizipation geradezu als Voraussetzung für „Dienstleistungsqualität“. Es sei eine strukturelle Bedingung, „partizipative Elemente in diese Dienstleistung einzubauen... Deshalb ist jeder, der Car Sharing betreibt und Qualitätsmerkmale einbauen will, gut beraten, wenn er Kommunikationsstrukturen entwickelt, die dem Teilnehmer das Gefühl geben: Ich werde nicht über den Tisch gezogen, ich werde ernst genommen, ich kann - wenn ich etwas einzubringen habe - mitreden, ich werde gehört usw.“.

Letzteres ähnelt sehr der Aussage unseres Gesprächspartners von „Grünes Auto Göttingen“, der bewusst auf partizipative Elemente verzichtet und stattdessen sein offenes Ohr für die Bedürfnisse der Kunden hervorhebt. Die Parallele spricht dafür, dass man nicht unbedingt die hergebrachten, formalpartizipativen Strukturen benötigt. Sie bezeugt aber, dass die intensive Einbindung der Kunden beim Car Sharing ein erfolgsbedingender Faktor ist. Car-Sharing-Nutzer sind Dienstleistungskunden, denen vergleichsweise viel abverlangt wird. Sie sollen sich im Umgang mit den gemeinsam genutzten Autos verantwortungsbewusst und solidarisch verhalten. Die Klientel, die dazu bereit ist, möchte sich dafür - das ist die andere Seite der Medaille - als Kunde in besonderer Weise ernst genommen wissen. Deshalb ist es folgerichtig, die Nutzer vor allem an der Gestaltung der Nutzungsbedingungen

und damit auch an der „Unternehmenspolitik“ mitwirken zu lassen. Vermutlich verstehen die anspruchsvollen Nutzer (in puncto Image und Selbstverständnis) ihr Verhältnis zu den Organisationen oftmals eher als Partnerschaft denn als typische Dienstleister-Kunden-Beziehung.

Die tatsächliche Bereitschaft der Carsharer, sich aktiv zu engagieren, nahm allerdings nach der Pionierphase immer mehr ab. Fast alle unsere Gesprächspartner berichteten, wie rapide das Interesse an Mitarbeit, Mitbestimmung und gemeinschaftlichen Aktivitäten in den CSO im Laufe der Zeit zurückging.¹³⁰ Die vereinsförmigen CSO, bei denen insbesondere die Leitungsfunktionen ehrenamtlich besetzt waren, bekamen bald Probleme, eben diese Funktionen im Bedarfsfall neu zu besetzen. Einer unserer Gesprächspartner bemerkte zu dieser Problematik, man spreche die Nutzer gezielt an - wer sich überhaupt zur Mitarbeit bereit erkläre, lande dann auch schnell im Vorstand des Vereins. Aber auch jene CSO, bei denen die Nutzer gar nicht mitarbeiten sollten, die aber, wie etwa die Berliner „Stattauto“, Mitbestimmungsmöglichkeiten in Form von Nutzervereinen oder Ähnlichem geschaffen hatten, stießen damit auf immer weniger Interesse im Kreis ihrer Kundenschaft.

Andererseits wurde ebenso einhellig die (über die Jahre hinweg weitgehend unveränderte) „soziale Kompetenz“ der Car-Sharing-Nutzer hervorgehoben. Trotz Expansion gehen die Nutzer verantwortlich mit den geteilten Fahrzeugen um; organisatorische Schwächen, die sich insbesondere in lückenhaften Kontrollmechanismen zeigen, nutzen sie kaum aus. Dies war und ist für alle CSO ein fundamentales Kapital. Denn das System der „nicht personalisierten Fahrzeugübergabe“ eröffnet Kontrolllücken, die in erster Linie durch verantwortliches Handeln der Nutzer kompensiert werden müssen. Ein Vorteil der recht homogenen Nutzergruppe des Car-Sharing-Systems liegt in ihrer Verbundenheit mit der jeweiligen CSO. Es gibt offensichtlich einen gemeinsamen Kodex, der selbst bei zunehmender Anonymisierung verhaltenswirksam bleibt (fraglich ist allerdings, bis zu welchem Grad der Anonymisierung dieses gilt). So sagte einer unserer Gesprächspartner, er frage sich gelegentlich, ob es denn überhaupt wünschenswert sei, ganz andere Nutzergruppen für das Car Sharing zu gewinnen. Für ihn wäre schon viel gewon-

¹³⁰Eine Ausnahme bildet die mittelgroße und dennoch vereinsförmige „teilAuto“ in Hannover, bei der es nach wie vor eine ausgeprägte Kultur ehrenamtlicher Mitarbeit gibt. Wir werden unter 4.4.2 darauf zurückkommen.

nen, wenn man das Potenzial, das man bislang habe erschließen können, besser ausschöpfen würde.

5.2. *Die gemeinsame Herausforderung: Markthandeln*

Petersen sollte mit seiner Einschätzung recht behalten: Die Reaktion der Politik auf das Car Sharing ließ kein Interesse daran erkennen, den subventionierten öffentlichen Verkehrsmitteln ein weiteres hinzuzufügen, auch wenn dieses die bestehenden Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen konnte (Petersen 1995, 94). Deshalb mussten CSO selbsttragend funktionieren. Wer Car Sharing anbieten wollte, musste am Markt bestehen können.

Es schien allerdings auch der Wille vieler Car-Sharing-Pioniere zu sein, das System von der Basis aus in weitgehender Autarkie aufzubauen. Das war ein Resultat der pragmatischen Wende innerhalb ökobewegter Kreise. Man initiierte vor Ort konkrete Projekte und war damit gezwungen, nicht nur politisch, sondern auch ökonomisch zu denken und zu handeln.

Diese Herausforderung verband alle Car-Sharing-Protagonisten, ob sie sich nun als Unternehmer definierten oder nicht. Und alle taten sich damit schwer. Car Sharing war nicht gerade eine Geschäftsidee, die auf Risikokapitalgeber attraktiv wirkte. Als Öko-Dienstleistung war sie, allein was das Image anbelangt, von vornherein mit einer Hypothek belastet.

Die Carsharer schafften es aus eigener Kraft. Doch auch wenn sie sich meist über Wasser halten konnten, waren sie dauerhaft „arm“. Das Gros der Organisationen schob - in vielen Fällen bis heute - hohe Verlustvorträge aus Anfangsverlusten vor sich her. Diese Armut der Car-Sharing-Anbieter resultiert unseres Erachtens grundsätzlich aus der Eigenart der Dienstleistung Car Sharing. Die auf Einsparung angelegte Innovation scheint nur bedingt marktfähig zu sein. Wir werden darauf im vierten Kapitel zurückkommen.

Die CSO jedenfalls mussten mit geringen Mitteln das Tagesgeschäft bewältigen und die Expansion organisieren. Vor allem war es ihnen zunächst nicht oder nur eingeschränkt möglich, die für das Dienstleistungsangebot erforderliche Arbeit zu bezahlen.¹³¹ Dementsprechend wurde die anfallende Arbeit bei den meisten CSO ehrenamtlich bewältigt. Einer unserer Ge-

¹³¹Nach einer Faustformel kann eine CSO erst, wenn sie 15-20 Autos im Angebot hat, eine Vollzeitstelle finanzieren. Quelle: Gespräch mit BCS-Vertreter.

sprächspartner erklärte, die ehrenamtliche Arbeit habe das fehlende Risikokapital ersetzt. Etliche Organisationen hätten nur auf diese Weise entstehen können. Die Banken seien kaum bereit gewesen, Car-Sharing-Gründungen mit Krediten zu unterstützen.

Organisationen dagegen, die sich von Anfang an oder nach kurzem Bestehen als Dienstleistungsunternehmen gerierten, lehnten die ehrenamtliche Mitarbeit der Nutzer ab. Dies schloss eine ehrenamtliche Mitwirkung im planerischen Bereich nicht aus. Es führte aber oftmals zur Selbstaussbeutung derer, die mit den Aufgaben des alltäglichen Betriebs befasst waren. So berichtet ein Gründer der Bremer „Stadt Auto“ (anfänglich Verein, dann GmbH), bei seiner Organisation habe es keine ehrenamtliche Arbeit gegeben, weil man die Kunden von Beginn an nicht in die „Erbringung der Dienstleistung“ einbeziehen wollte. Dafür habe es viel unbezahlte Arbeit gegeben, was aus heutiger Sicht als „Selbstaussbeutung“ zu verbuchen sei.

Was die Erledigung der anfallenden Arbeit betrifft, existierte der Unterschied zwischen den CSO in den ersten Jahren mehr auf der begrifflichen als auf der faktischen Ebene. Bei den unternehmerischen CSO herrschte Selbstaussbeutung. Die Gesellschafter arbeiteten gegen geringe Entgelte, teilweise auch unentgeltlich. Die Gewinnaussichten waren angesichts der Performanz der Unternehmungen nicht allzu rosig. Bei den zivilgesellschaftlichen Zweckorganisationen stützte man sich dagegen auf Ehrenamtlichkeit. Das bedeutete häufig nichts anderes als die Herausbildung einer kleinen aktiven Clique, die alles Notwendige in die Hand nahm.

Car Sharing war geschäftlich nicht unbedingt ein Selbstläufer; die Carsharer durften froh sein, wenn sie die anfallenden Arbeiten allmählich von bezahlten Kräften erledigen lassen konnten. Das dürfte die gemeinsame Erkenntnis der verschiedenen CSO der deutschen Szene gewesen sein. Eine Erkenntnis, die für die unternehmerischen Organisationen schwerer wiegen musste als für die Organisationen zivilgesellschaftlicher Selbsthilfe.

Die Armut der Organisationen hatte Auswirkungen auf ihre Expansionsbemühungen. Keine Organisation konnte es sich leisten, aufwendig für sich zu werben. Oftmals beschränkte man sich darauf, kleine „Flyer“ zu verteilen oder Informationsstände in den Innenstädten aufzubauen. Größer und langwieriger angelegte Werbemaßnahmen waren aus eigener Kraft nicht finan-

zierbar.¹³² Dennoch hatten viele CSO in den Anfangsjahren einen regen Kundenzulauf. Die Mund-zu-Mund-Propaganda war zunächst ein wirksamer Werbekanal.

Auch in anderer Hinsicht erwiesen sich die knappen Finanzen als Expansionshemmnis. Die CSO waren nicht in der Lage, die Expansion nennenswert von der Anbieterseite her zu forcieren - es war zu riskant, über die Einrichtung weiterer Stationen neue Kunden zu werben. Stattdessen war es üblich, sich langsam auszudehnen, indem man zunächst auf die sich erweiternde Nachfrage wartete, dann bereits bestehende Stationen teilte und sich somit einer gewissen Auslastung der Fahrzeuge an neuen Stationen sicher sein konnte. Vor allem kleinere Organisation mussten vorsichtig vorgehen, weil sie bereits die Investition in ein bis zwei Stationen, die schlecht angenommen wurden, in erhebliche finanzielle Turbulenzen stürzen konnte. Daher drang das Car Sharing, wenn überhaupt, nur langsam in die Peripherie der Großstädte vor.

6. Ein Fazit zu den ersten Jahren der Diffusion

Die ersten Diffusionsphasen des Car Sharing prägte die frühe Spaltung der Car-Sharing-Szene in zwei Lager, die sich jeweils um einen eigenen Dachverband gruppierte. Von vornherein existierten unterschiedliche Vorstellungen über das Car Sharing und darüber, auf welche Weise man dieser sozialen Innovation zum Durchbruch verhelfen sollte. Man raufte sich nicht zusammen, sondern propagierte den jeweils eigenen Entwicklungspfad.

In unseren Gesprächen stießen wir allerdings auch auf Parallelen zwischen den Organisationen. Unternehmerische Anbieter mussten ebenso wie zivilgesellschaftliche Zweckorganisationen mit der wenig gewinnträchtigen Dienstleistung Car Sharing am Markt bestehen. Beide Organisationstypen überlebten, weil sie sich auf die Opferberettschaft der Protagonisten und eine wohlwollende und solidarische Kundschaft stützen konnten.

Die Polarisierung der zweifelsohne sehr heterogenen deutschen Car-Sharing-Szene basierte zunächst vor allem auf unterschiedlichen Zukunftsvisio-

¹³²In den Genuss größerer Werbeetats kommen die CSO nur dann, wenn sie mit größeren Partnern kooperieren. Auch deshalb ist es heute üblich, dass die CSO mit öffentlichen Verkehrsanbietern Kooperationen eingehen.

nen einzelner Protagonisten und deren Streben, sich entsprechend dieser Visionen zu positionieren. Im Tagesgeschäft der Organisationen spiegelte sie sich weniger wider.

Gemessen am Wachstum der Nutzerzahlen war Car Sharing in den „frühen“ Jahren überraschend erfolgreich, ohne dass es einen erkennbar überlegenen Entwicklungspfad gab. Praktisch alle Organisationen konnten sich behaupten und wachsen - an ganz verschiedenen Orten und mit Facetten, die über die Dichotomie Unternehmen/Selbsthilfeprojekt hinausreichten.

Die Gemeinsamkeiten der Anfangsjahre waren zwangsläufige Gemeinsamkeiten. Sie resultierten daraus, dass das Car Sharing nur in einer gesellschaftlichen Nische Fuß fasste, in der man mit einer auf Einsparung angelegten Dienstleistung nicht nur nicht reich werden konnte, sondern sich bereits damit zufrieden geben musste, halbwegs kostendeckend über die Runden zu kommen. Wir werden diese Grundprobleme des Car Sharing am Ende des folgenden Kapitels noch einmal genauer unter die Lupe nehmen. Zuvor beschäftigen wir uns mit der in der zweiten Hälfte der 90er Jahre intensivierte Suche der Car-Sharing-Szene nach einer zukunftsfähigen Gestalt.

IV. Wo bleibt der große Durchbruch? Suchbewegungen in der Car-Sharing-Szene

1. Hoffnung und Enttäuschung

In der zweiten Hälfte der 90er Jahre strotzten die Carsharer vor Selbstvertrauen. Sie hatten einen Überraschungserfolg erzielt. An vielen Orten hatten sich CSO etabliert, deren Nutzerzahlen ansehnliche Wachstumsraten aufwiesen. Bei Vorzeigeunternehmen wie der Berliner „Stattauto“ konnten sich dank der günstigen Bedingungen in der Metropole auch die absoluten Zahlen sehen lassen (1997 hatte sie bereits 3.500 Nutzer - vgl. Gillwald 1997, 6).

Die Zuversicht resultierte nicht nur aus eigenen Erfolgen, sondern auch aus der wissenschaftlichen Einschätzung des Marktpotenzials für das Car Sharing in Deutschland. Die Autoren der sog. Baum& Pesch-Studie gaben ein „realistisches Marktpotential in Höhe von 2,45 Mio. Autofahrern für das Car Sharing an“.

Baum und Pesch zogen für ihre Marktpotenzialschätzung vier Ansätze in Betracht und bestimmten die Größe der Autofahrergruppe, für die das Car Sharing nach dem jeweiligen Ansatz geeignet war (Baum/Pesch 1995, 271f). Nach ihrer Einschätzung gehören 8,1 Millionen deutsche Autofahrer zum *richtigen Nutzungstyp* für Car Sharing, da bei ihnen eine rationale und gebrauchswertorientierte Einstellung zum Auto dominiert. Aufgrund ihrer *jährlichen Fahrleistung* kommen allerdings lediglich die 2,05 Millionen Autofahrer in Frage, die jährlich weniger als 6.830 km mit ihrem Auto zurücklegen. Diese Grenze zu unterschreiten, ist nach den Berechnungen von Baum & Pesch notwendig, wenn das Car Sharing finanziell günstiger sein soll als die Nutzung des eigenen Autos. Wird das Hauptaugenmerk auf die *primären Nutzungszwecke* des Autos gerichtet, dann kommen 2,74 Millionen Autofahrer in Betracht, denn für die von ihnen präferierten Autonutzungen - Einkäufe, Transporte, Freizeit - eignet sich Car Sharing ausgezeichnet. Letztlich entscheiden sich die Autoren für die *Nutzungshäufigkeit* des Autos als maßgeblichen Ansatz zur Potenzialabschätzung. Das leuchtet ein, da die Nutzungshäufigkeit eine Funktion der Einstellung zum Auto und der üblichen Fahrzwecke sein dürfte und zudem mit der Fahrleistung korrelieren müsste. Ergebnis: 2,45 Millionen Deutsche sind potenzielle Nutzer des Car Sharing.

Wie realistisch diese Ergebnisse sind, soll hier nicht diskutiert werden. Aber die Car-Sharing-Szene war durch die magische Zahl „Zweieinhalbmillionen“ elektrisiert. Nachdem Petersen die ökonomische Notwendigkeit des neuen Verkehrsmittels theoretisch begründet hatte, verfügte man nun über eine ebenfalls „wissenschaftlich“ hergeleitete Maßzahl für den möglichen Erfolg des Car Sharing. In der Szene herrschte „Goldgräberstimmung“ (Herbst 2000, 9).

Der Hochstimmung folgte bald die Enttäuschung. Das Wachstum entwickelte sich nicht so, wie es die Prognosen erwarten ließen. Mancherorts stagnierte die Expansion - zu einem Zeitpunkt, in dem gerade ca. 1 % des von Baum und Pesch prognostizierten Nutzerpotenzials aktiviert war. Seither diskutiert die Szene über die Ursachen ihres Diffusionsproblems - mit Konsequenzen, welche die Car-Sharing-Szene in den vergangenen Jahren noch einmal kräftig in Bewegung geraten ließen. Die Carsharer suchen nach Wegen aus der Nische.

2. Raus aus der Ökoecke!

Wollte man die Diskussionen innerhalb der Car-Sharing-Szene und die vielen daraus resultierenden Bemühungen der letzten Jahre einem Slogan unterordnen, müsste der wohl lauten: „Raus aus der Ökoecke!“ Viele Car-Sharing-Protagonisten meinten im Laufe der 90er Jahre zu erkennen, dass sich immer weniger Konsumenten von Umweltargumenten und Ökoimage angesprochen fühlten. Auch an den Protagonisten selbst war dieser Wandel des Zeitgeistes nicht spurlos vorüber gegangen. Selbst in den einschlägigen Kreisen verlor das Label „Öko“ allmählich seinen Nimbus. Ein Gesprächspartner erinnert sich: „Wir müssen raus aus der Ökoecke: Ich habe mich damals auch manchmal über diesen Spruch lustig gemacht. Aber das haben genau die gesagt, die als Ökologen und Ideologen des Car Sharing galten... Das ist eine These, die in gewisser Weise auch stimmt, denn bestimmte Gruppen kann man einfach nicht mit diesen Faltern auf Umweltpapier bewerben. Auf der anderen Seite hat das mittlerweile eigentlich jeder begriffen und steckt relativ hohe Anteile auch in Werbemittel“.

Vordergründig hatten die Carsharer ein Imageproblem, das die Entwicklung des Car Sharing von Anfang an begleitete. Noch im Jahr 2001 wird in einem Artikel der „ZEIT“ ein Bild der Handlungsphilosophie von CSO gezeichnet, das unseren Gesprächen zufolge sogar die Anfangsphase des deutschen Car Sharing verzeichnet. Der Autor meint zu wissen: „Aus ökologischen Gründen ist hier [bei den ‚über 80 Car-Sharing-Anbietern‘] kein kundenfreundliches Angebot das Ziel, sondern eine möglichst geringe Autonutzung“. ¹³³ Entgegen dieser Behauptung betonten unsere Gesprächspartner sowohl bei den großen als auch bei den kleineren CSO, es sei für sie im Laufe der Zeit immer bedeutsamer geworden, sich als Dienstleister im Alltagsgeschäft vor allem um die Qualität der Dienstleistung zu kümmern. Niemandem war daran gelegen, die Kunden zum Wenigfahren zu erziehen. Die meisten CSO haben dies offenbar auch am Anfang nicht versucht. Den Ruf der ökodogmatischen Askesegemeinschaft, der wahrscheinlich aus den Anfängen der Schweizer Organisation „ATG“ herrührt (vgl. 4.4.1.), werden die Carsharer jedoch nicht los.

¹³³Asendorpf, Dirk: Mein Auto gehört mir. Sieben Millionen Deutsche haben Interesse am Carsharing. Doch nur 50.000 tun es. In: DIE ZEIT, Nr. 37, 06.09.01, S. 34.

Aber es geht um mehr als nur ein besseres Image. Der Slogan „Raus aus der Ökoecke!“ bezieht sich auf zwei zentrale Handlungsebenen, die in unterschiedlichem Maße umstritten sind. Auf der Handlungsebene „Angebot“ existiert ein breiter Konsens: Beim Car-Sharing muss es verbessert, ausgebaut und standardisiert werden, um mehr und vor allem auch andere Kunden zu gewinnen. „Raus aus der Ökoecke!“ bedeutet hier, die ökologische Dienstleistung über einen modernen Dienstleistungsstandard an den Kunden zu bringen. Auf die entsprechenden Ansätze gehen wir im folgenden Abschnitt ein. Auf der Handlungsebene „Anbieter“ existieren weitaus kontroversere Positionen. „Raus aus der Ökoecke!“ bedeutet hier für manche, die Szene durch Konzentration und Zentralisation zu professionalisieren. Für andere steht der Slogan für eine professionellere Fortentwicklung der Organisationen im Rahmen wechselseitiger Kooperation, ohne die heterogene Struktur der deutschen Car-Sharing-Szene aufzubrechen. Wir gehen darauf in Abschnitt 4.4 ein.

3. Handlungsfeld Car-Sharing-Angebot: allmählicher Wandel mit wenig Konflikten

3.1. Angebotsmodifikationen und „Neues Car Sharing“

Alle von uns untersuchten CSO haben ihr Angebot im Laufe der Jahre modifiziert: besser motorisierte und luxuriösere Autos wurden ins Angebot aufgenommen. Das Fahrzeugangebot wurde zudem - den finanziellen Möglichkeiten der jeweiligen CSO entsprechend - diversifiziert. Zum Zeitpunkt unserer Gespräche gab es gerade den Trend, Cabriolets anzubieten. Die modernen, vielseitigen Fahrzeugflotten sollen vor allem auch potenziellen Nutzern signalisieren: Mit dem Umstieg auf das Car Sharing kommt ihr an neue Autos heran, die modernen Sicherheits- und Umweltstandards gerecht werden und zeitgemäß ausgestattet sind. Für jeden Bedarf findet sich das passende Auto im Angebot.

Neben Diversifikation und qualitativer Aufwertung des Fuhrparks modifizierten die meisten CSO auch ihre Tarifstruktur. Es ist mittlerweile üblich, die herkömmliche Kombination aus Zeit- und Kilometertarif durch spezielle Langzeit- bzw. Langstreckentarife zu ergänzen. Einer unserer Gesprächspartner betonte, mit solchen nicht gerade gewinnträchtigen Sondertarifen

würden die Anbieter ihren Kunden ein „Angebot aus einer Hand“ garantieren, um diese enger an die Organisation zu binden. Allerdings könnten die CSO, was längere Buchungen anbelangt, mit den Preisen des herkömmlichen Car Rental nicht mithalten. Deshalb würden sie sich möglicherweise in Zukunft wieder auf ihr Kerngeschäft der Kurzzeitmieten zurückziehen. Die mancherorts bereits heute praktizierte Kooperation mit Car-Rental-Unternehmen deutet in diese Richtung. Bisher leiten die entsprechenden CSO ihre Kunden vor allem dann an die großen Autovermieter weiter, wenn der eigene Fuhrpark - etwa an Wochenenden oder an Feiertagen - ausgebucht ist. Die Kunden können ihre Fahrt dann über die CSO buchen und abrechnen und erhalten zudem einen Rabatt auf die Mietwagennutzung. Den CSO wiederum wird die Vermittlung von den Car-Rental-Unternehmen vergütet. Die Zukunft wird zeigen, ob solche Kooperationen für die CSO nicht sinnvoller sind als eigene Langzeitangebote.

Bedeutsamer als die Langzeit- bzw. Langstreckentarife dürften Tarifmodelle sein, die mitunter als „neues“ Car Sharing bezeichnet werden (Herbst 1999, 3). Beim „neuen“ Car Sharing wird der Klubcharakter des „konventionellen“ Car Sharing (ebd.) weitgehend aufgehoben. Die Kunden, die sich für die entsprechende Tarifoption entscheiden, brauchen weder eine Einlage bzw. Kautionszahlung an die CSO zu zahlen noch fällt für sie eine monatliche Bereitstellungsgebühr an. Dafür entrichten sie höhere Nutzungsgebühren (für Mietzeit und gefahrene Kilometer). Die Anbieter möchten mit diesen Tarifmodellen die Zugangsschwelle zum Car Sharing senken. Das scheint teilweise auch zu funktionieren. Ein Gesprächspartner berichtete, es kämen nun auch Leute, die nur für einen bestimmten Anlass ein Auto mieten wollten. Manche sähe man danach nie wieder, manchen aber gefalle die Car-Sharing-Idee so gut, dass sie zu regelmäßigen Nutzern würden.

Was aber löste die Transformation des Angebots - zugespitzt: vom spartanischen Opel Kadett zum BMW Z3 Cabriolet - unter den ökologisch motivierten Carsharern aus? Es mag überraschen, dass sie weder innerhalb der einzelnen CSO noch im Gesamtkontext der Car-Sharing-Szene zu nennenswerten Konflikten oder gar Spaltungen führte. Immerhin legt die ökobewegte Vergangenheit vieler Car-Sharing-Macher wie auch vieler Nutzer die Vermutung nahe, die CSO müssten im Zuge der Expansion eine konfliktrichtige Gratwanderung zwischen der Öffnung für neue Kundengruppen und ökologischer Zieldtreue vollführen. Car Sharing war zwar von vornherein

konzipiert als Kompromiss zwischen immer weiter ausufernder Automobilität und radikalem Autoverzicht. Dennoch traten insbesondere die Pioniere der Szene mit dem Ziel an, den Menschen eine Möglichkeit zu eröffnen, überlegter und damit weniger Auto zu fahren. Mussten angesichts dessen nicht viele Car-Sharing-Protagonisten aufbegehren, wenn die Autonutzung bei den CSO immer bequemer und attraktiver wurde?

Wir stellten hier unseren Gesprächspartnern bei den verschiedenen CSO vor allem zwei Fragen: erstens, ob sie es als problematisch empfinden, wenn Car Sharing „nur“ den Zweitwagen ersetzt. Zweitens fragten wir nach dem Trend der Szene, Cabriolets anzuschaffen - also Autos, die vorwiegend dazu dienen, den Spaß am Autofahren zu steigern.

Das Car Sharing sollte ursprünglich in erster Linie dazu beitragen, den Autobestand zu senken. Die frühen Pioniere des Car Sharing gingen davon aus, die Nutzer würden auf ein eigenes Auto neben dem Car Sharing verzichten. In der Gründungsphase wurde dieser Anspruch offenbar ernst genommen. Die Berliner Stattauto drohte ihren Kunden für den Fall, dass sie sich ein Auto anschafften, mit der Kündigung der Mitgliedschaft (SPIEGEL 1990, 322). Auch der europäische Dachverband ECS empfahl den CSO, von ihren Mitgliedern den Nachweis zu verlangen, dass sie kein Auto besitzen. CSO sollten keine Zweitwagenklubs sein.

Das war der Anfang. Heute besitzt ein Drittel der Kunden der Schweizerischen „Mobility“, trotz Car-Sharing-Teilnahme, ein eigenes Auto.¹³⁴ Auch bei den von uns untersuchten CSO hielt man es nicht für problematisch, wenn manche Kunden Car-Sharing-Autos als Zweitwagen nutzen (nur bei der Berliner „Stattauto“ fanden wir Hinweise dafür, dass sie in den Anfangsjahren auf der Autolosigkeit ihrer Mitglieder bestand). Mehr noch: Man folgte der Empfehlung des ECS ganz bewusst nicht. Bei der kleinen Göttinger „stadt-teil-auto“ sagte unsere Gesprächspartnerin: „Wir denken, dass es uns nicht ansteht, das zu bewerten“. Es sei in Ordnung, wenn die Car-Sharing-Teilnahme einer Familie oder einer Gruppe den Zweitwagen ersetze. Auch in Freiburg, wo unser Gesprächspartner die Kontinuität ökologischer Ziele betonte, hatte man von vornherein kein Problem mit der Nutzung der Car-Sharing-Autos als Zweitwagen: „Da war vielleicht ganz, ganz am Anfang mal eine kleine Diskussion darüber. Wie ist das, steigen wir da ein, dass

134 Information aus unserem Gespräch mit einem Vertreter des BCS

man den Erstwagen, das eigene Auto abgeschafft haben muss? Da haben wir damals gesagt: Was soll das? Wir sind doch froh, wenn da jemand kommt. Vielleicht schafft der ja sein erstes Auto ab, wenn er merkt, wie gut das geht“.

Die „Zweitwagenfrage“ war also in und zwischen den CSO von Beginn an kein strittiges Thema. Es gab keine ideologische Spaltung aufgrund eines grundsätzlichen Zielkonfliktes. Wir konnten allenfalls graduelle Unterschiede zwischen den Organisationen feststellen. Während die einen das Thema nicht problematisieren, denken andere darüber nach, die Zweitwagen-Klientel gezielt zu bewerben. Das gilt für die „Stattauto“ AG und insbesondere für „Grünes Auto Göttingen“. Unser Göttinger Gesprächspartner geht davon aus, viele Menschen kauften sich den Erstwagen aus Statusgründen oder als emotionales Objekt. Anstatt sich einen Zweitwagen zu kaufen, könnten diese Menschen dann aber am Car Sharing teilnehmen: „Davon gibt es ja eigentlich massenhaft Leute und deshalb sehe ich auch da meine Zukunft“.

Im Übrigen hatten wir auch jenseits der „Zweitwagenfrage“ nicht den Eindruck, dass die CSO mit erzieherisch motivierten Vorgaben Einfluss auf das Verhalten ihrer Nutzer nehmen wollten. In der Rückschau argumentierten die Berliner zwar, die „Stattauto“ habe sich mit ihrer pragmatischen Orientierung von anderen CSO, die den Nutzern das Autofahren aus Überzeugung erschweren wollten, von vornherein unterschieden. Doch CSO mit solchen Überzeugungen dürften eher die Ausnahme als die Regel gewesen sein. Eher untypisch scheint z.B. der Bremer Fall zu sein. Dort spaltete sich von der „Stattauto“ bereits in der Gründungsphase eine Gruppe ab, welche die Meinung vertrat, Car Sharing dürfe nicht allzu bequem sein. Wie anfangs die Schweizer ATG verzichtete die Bremer „Hermann Tann, Teilauto“, die aus dieser Gruppe heraus gegründet wurde, auf eine Buchungszentrale und erschwerte damit gewollt den Leihvorgang. Die meisten CSO-Gründungen verfolgten, obwohl sie allesamt ökologisch motiviert waren, einen anderen Pfad. Ihre Pioniere glaubten eher an eine nutzerfreundliche „Ausrichtung auf Dienstleistung“ als Erfolgsrezept. Der Pragmatismus in Bezug auf die Gestalt der Dienstleistung war demnach nicht nur ein Merkmal der Berliner CSO, sondern wahrscheinlich eine der Grundlagen des deutschen Car Sharing überhaupt.

Gehört es aber auch zu diesem Pragmatismus, „Spaßautos“ wie Cabriolets anzubieten? In allen Organisationen hatte es Diskussionen und Konflikte gegeben, wenn es darum ging, ein Cabriolet oder auch leistungsstärkere bzw. luxuriösere Autos anzuschaffen. Solche Anschaffungswünsche stießen auf den Widerstand vor allem einiger „Pioniere“ unter den Nutzern. Sie lehnten bestimmte Autos ab, weil sie ihren ökologischen Ansprüchen nicht genügten (höherer Benzinverbrauch bei leistungsstärkeren Autos, bei Cabriolets und bei Autos mit Klimaanlage) oder weil sie unnötige Fahrten herausforderten (Cabriolets als Freizeit-Autos). Letztlich konnten sich die Gegner des erweiterten Angebots - die von uns befragten Hannoveraner Ehrenamtler nannten sie „unsere Ökologen“ - gegen die Pragmatiker nicht durchsetzen.¹³⁵ Die Angebotsmodifikationen führten zwar zu Spannungen innerhalb der CSO, nicht aber zu Spaltungen in miteinander unversöhnliche Lager. Das gilt auch für die deutsche Szene insgesamt, wo Angebotsmodifikationen offenbar zu keinem Zeitpunkt nennenswerte Konflikte auslösten.

Die relativ problemlose Verschiebung der Akzente beim Car-Sharing-Angebot liegt offensichtlich an einem Wandel des Zeitgeistes im Laufe der 90er Jahre, der auch die Szene der Carsharer erfasste. In Freiburg hörten wir, bestimmte „betriebswirtschaftliche Züge“, die man heute beschließen könne, seien unter den „gesellschaftspolitischen Zuständen“ der Gründerzeit undenkbar gewesen. Die Hannoveraner Ehrenamtler meinen, sie wären früher wohl „gelyncht“ worden, wenn sie die Anschaffung eines Cabrios angeregt hätten. Der Wandel, meinte unser Gießener Gesprächspartner, habe sich eigentlich nicht über Konflikte vollzogen. Seine CSO habe sich vielmehr allmählich kollektiv verändert, wobei vieles durch die Kundenwünsche angeregt worden sei. Auch unser Freiburger Gesprächspartner resümierte, die Zeit bringe viele Entscheidungen einfach mit sich, wies aber auch auf die Bedeutung des fortwährenden Zulaufs neuer Kunden hin: „Das heißt, dass es vor drei Jahren gegen Cabrios einen extremen Widerstand gab, der Mitgliederbestand sich inzwischen aber so verändert hat, dass es inzwischen wahrscheinlich nicht einmal eine Diskussion wäre“.

Alle Gesprächspartner artikulierten ihre pragmatische und dienstleistungsorientierte Einstellung zum Car Sharing. Der Tenor aller Begründungen

¹³⁵Dort, wo es bislang kein Cabriolet gibt, stehen die diesbezüglichen Konflikte vielleicht noch aus. Bei der Göttinger „stadt-teil-auto“ meinte unsere Gesprächspartnerin, die Anschaffung eines Cabriolets werde bestimmt leidenschaftliche Diskussionen auslösen.

für Angebotsmodifikationen, die das Fahren bequemer und attraktiver machen sollen, war: Wenn die Leute schon an etwas ökologisch Sinnvollem wie dem Car Sharing teilnehmen, spricht nichts dagegen, dass sie dies bequem und komfortabel tun können. Eine Bemerkung des Vertreters der Gießener „Stattauto“ dürfte Szene-typisch sein: „Die Leute sollen einfach mitmachen. Es geht jetzt nicht darum, immer nur den sparsamsten Wagen zu fahren mit der geringsten Ausstattung. Das ist eine Dienstleistung, wir müssen uns gegenüber anderen Autovermietern durchsetzen. Das wird einem immer bewusster“.

Hier muss allerdings zwischen den Anbietern differenziert werden. Bei der Berliner „Stattauto AG“ und bei „Grünes Auto Göttingen“ bekannte man sich am deutlichsten zu Angeboten, die Nutzer möglicherweise auch dazu animieren, mehr zu fahren, oder die unter Umständen potenziellen Nutzern den Einstieg in die Automobilität überhaupt erst ermöglichen. Unsere Berliner Gesprächspartner argumentierten: „Der ökologische Gedanke spielt für die Mitarbeiter sicherlich immer noch eine große Rolle. Auch im Selbstverständnis. Dass man sich eben auch abgrenzt von anderen Anbietern. Von Autovermietern. [...]. Aber in der ökologischen Zielsetzung gab es irgendwann [...] einen Shift dahingehend, dass Ökologie nur dann Wirkungen haben kann, wenn sie in die Breite geht“. In die Breite gehen bedeute, dass man über einen leichteren Zugang zum Car Sharing vielen Leuten überhaupt erst die Möglichkeit einräume, ein Auto zu nutzen. Die bestandsenkende Wirkung des Car Sharing vermindere sich damit, doch es gäbe keinen anderen Weg: „Entweder man bleibt in der Nische und hat dann auch keine Effekte, wenn man es quantifiziert. Oder man geht in die Breite und die Effekte werden dann prozentual geringer, aber die Idee verbreitet sich einfach“.

Für unseren Gesprächspartner bei „Grünes Auto Göttingen“ ist der ökologische Gedanken in „höherer Perspektive“, nicht „im Einzelfall“ zu verfolgen. Es sei nicht schlimm, wenn Car-Sharing-Nutzer wie „Normalautofahrer“ etwas ökologisch Fragwürdiges täten, z.B. Cabriolets allein des Spaßes wegen nutzen oder zum Einkaufen in den nahegelegenen Supermarkt fahren. Car Sharing könne sich erst durch ein Angebot, das auch solche Möglichkeiten eröffne, ausbreiten und damit ökologischen Nutzen „in höherer Perspektive“ entfalten.

Die Vertreter anderer Organisationen bekannten sich nicht in gleicher Weise zu Brüchen mit den ökologisch motivierten Ansprüchen der Grün-

dungsphase des Car Sharing. Unser Freiburger Gesprächspartner meinte, die ökologische Ausrichtung habe der „FAG“ niemals geschadet und der „ökologische Anreiz“ müsse auch weiterhin erhalten werden. Die Organisation habe deshalb „relativ strikte Ökotarife“ und öffne sich nur vorsichtig zu Langzeittarifen. Dies sei im Sinne der Mitglieder. Bei der Göttinger „stadtteil-auto“ wie auch bei der Gießener „stattauto“ gab man zu, sich etwas schwer mit der Anschaffung eines Cabriolets zu tun. Während die Göttinger ein Cabriolet schlicht für zu teuer und sinnlos hielten, betonte unser Gießener Gesprächspartner, dass es zum Selbstverständnis der Organisation nicht so recht passe. Allerdings: Bei allen drei zuletzt genannten Organisationen hat sich das „Niveau“ der angebotenen Fahrzeuge verändert, werden Langzeit- bzw. Langstreckentarife angeboten und will man sich nicht sperren, ein Cabriolet anzuschaffen, wenn dies dem Wunsch der Kunden entspricht. Das gilt auch für die Organisationen in Hannover und in München. Die Hannoveraner besaßen zum Zeitpunkt unseres Gespräches bereits ein (gut gebuchtes) Cabriolet. Und unser Münchener Gesprächspartner meinte, er habe grundsätzlich kein Problem mit einer solchen Anschaffung, weil er akzeptiere, dass „mit Zunahme der Größe und der Leistungsfähigkeit der Organisation auch die Erwartungen im Hinblick auf differenzierte Wünsche steigen“. Das Cabriolet habe eine Berechtigung als Bestandteil eines höherwertigen Dienstleistungsangebotes ebenso wie der Kleintransporter. Auch die oben erwähnten neuen Tarifoptionen, die den Einstieg in das Car Sharing erleichtern sollen, gab es bei fast allen CSO.

Insofern sind Unterschiede zwischen den CSO zwar erkennbar, aber nicht allzu groß. Sicherlich hinken die kleinen vereinsförmigen Organisationen den größeren Anbietern bei den Angebotsmodifikationen ein wenig hinterher. Das liegt aber weniger an ihrer ökologischen „Orthodoxie“ als vielmehr daran, dass sich die kleinen Organisationen manche Modifikation finanziell nicht ohne weiteres leisten können und deshalb erst einmal abwarten, wie Neuerungen bei den Vorreitern der Szene funktionieren.

3.2. *Standardisierung des Angebots*

In der Car-Sharing-Szene gibt es seit langem einen breiten Konsens darüber, dass das Angebot der verschiedenen Organisationen bundesweit vereinheitlicht werden sollte. Ein einheitlicheres Erscheinungsbild (z.B. beim Logo

oder Markennamen) soll die Wiedererkennbarkeit und Bekanntheit des Car Sharing steigern. In unseren Gesprächen wurde mehrmals auf das Beispiel „Taxi“ hingewiesen. Die Taxis gehörten zwar auch unterschiedlichen Unternehmen, doch seien sie überall sofort zu erkennen. Überdies wird erwartet, ein einheitlicheres Car Sharing würde die Kooperationsbereitschaft der DB AG mit der Szene deutlich befördern.¹³⁶

Die Standardisierung soll ebenso die Qualität der Dienstleistung verbessern. Zwar gehörten die sog. *Quernutzungsmöglichkeiten*, d.h. die Möglichkeit für Car-Sharer, Fahrzeuge von CSO in anderen Städten zu nutzen, bereits zum bisherigen Angebot. Doch erwies sich die Quernutzung in der Praxis als aufwendig, kompliziert und somit unattraktiv. Auf der Basis einheitlicher technischer Systeme soll sich dies ändern. Der Zugang zu Car-Sharing-Autos sowie Buchung und Abrechnung sollen problemloser funktionieren und das „Quernutzen“ zur echten Option werden. Konkret geht es darum, möglichst alle Car-Sharing-Fahrzeuge mit Bordcomputern und alle Kunden mit bundesweit einheitlichen Chipkarten auszustatten.¹³⁷ Selbst die elektronische Freischaltung der Autos an den Stationen und eine elektronische Fahrdatenerfassung scheinen in absehbarer Zeit realisierbar zu sein.

An den Standardisierungsbemühungen der Szene wird deutlich, wie wichtig mittlerweile technologische Neuerungen für die Fortentwicklung des Car Sharing geworden sind. Die rasante Entwicklung der modernen Kommunikationstechnologie eröffnet den Car-Sharing-Anbietern völlig neue Möglichkeiten. Auch hier ist „Vernetzung“ das Zauberwort. Einerseits kann Vernetzung den Qualitätsstandard der Dienstleistung erheblich verbessern, andererseits aber auch kostensparende Auslagerungen und Zusammenfassungen von Arbeitsbereichen, die bislang bei jeder CSO einzeln angesiedelt waren, ermöglichen.¹³⁸

Beides setzt allerdings voraus, dass sich die Szene auf einheitliche Standards der Zugangs- bzw. Organisationssoftware einigt. Und genau hier liegt

136Mittlerweile wurde, trotz bestehender Heterogenität der Branche, mit der DB Tochterfirma DB Rent eine Kooperation von Bahn und Car-Sharing-Anbietern ins Leben gerufen. Siehe 4.4.3.

137In unseren Gesprächen gewannen wir den Eindruck, der wichtigste Impuls für die Einführung der neuen Technologie war nicht der Wunsch nach bundesweiter Standardisierung, sondern eher die bittere Erfahrung, die manche CSO mit Diebstählen machen mussten.

138Siehe dazu unter 4.4.3 die neuen Zusammenschlüsse in der Car-Sharing-Szene.

bislang das Problem. Wir haben beschrieben, wie das deutsche Car Sharing aus lokalen Szenen als heterogene Struktur entstand. Damit entstand auch jenes Phänomen, das unter den Carsharern unter den Schlagworten „Fürstentümelei“ oder „Kleinstaaterei“ beklagt wird. Zwar tauschte man sich innerhalb der Car-Sharing-Szene aus und half einander, doch letztlich bastelten die meisten Organisationen an ihren ganz spezifischen Lösungen - an ihrem ganz spezifischen Car Sharing.

Die CSO haben unterschiedliche Namen, Logos, Autos, Autofarben, Tarife usw. Sie haben vor allem unterschiedliche technische Organisationssysteme. Mehrere Gesprächspartner wiesen darauf hin, dass insbesondere die Existenz verschiedener Softwarelösungen die problematische Uneinheitlichkeit der Szene verdeutliche: „Also jeder hat im Grunde in seiner Bastelbude da vor sich hin gebastelt. Jeder hat gemeint, dass er irgendwie das Genie ist. Die anderen sind alle bescheuert und haben keine Ahnung. Zur höchsten Blütezeit gab es sechs verschiedene Softwareansätze. Das waren natürlich alles Softwareansätze, die nichts getaugt haben. Keiner hatte Geld, um irgendwie vernünftig was zu machen. Jeder hat irgendwie nur einen Studenten beschäftigt, der dann abends da etwas zusammengebastelt hat“. Ein anderer meinte: „Vielfach ist die Entstehung der Car-Sharing-Szenarie verbunden mit einem Profilierungsinteresse im EDV-Bereich. Das heißt: Tresorsysteme und EDV-Systeme und mindestens dies oder jenes. Um anderen irgend etwas verkaufen zu können oder auch nicht. Kooperationen wurden angestrebt, aber in der Regel hat doch jeder das weitergemacht, was er für sinnvoll gehalten hat. Und so entwickelte sich das zum Markt der Eitelkeiten in Sachen, wer hat die intelligenteste EDV“.

Die im Grunde allseits geforderten Standardisierungsbemühungen werden durch die Fürstentümelei behindert. Niemand möchte gerade auf die eigenen Errungenschaften verzichten. Das hat einmal einen finanziellen Grund. Einer unserer Gesprächspartner meinte, jene Organisationen, die das „Oligopol“ der großen Anbieter bildeten, hätten jeweils viel Geld in eigene elektronische Systeme (Software, Tresorsysteme) gesteckt. Von denen wolle jetzt keiner nachgeben. Das Gerangel der großen CSO wirke sich negativ auf die „Kleinen“ aus, die an einem gemeinsamen Standard interessiert seien. Ein anderer Car-Sharing-Protagonist sagte uns: „Die Softwareinvestitionen sind sehr teuer. Die Zusammenschlüsse hängen auch immer mit der Software zusammen. Eine Entscheidung für eine bestimmte Software ist immer auch eine

Entscheidung für bestimmte Kooperationspartner“. Die eigene Softwarelösung aufzugeben und sich aus Gründen der Standardisierung oder Kooperation eine andere Software zuzulegen, falle den Anbietern schwer. „Dann sind das einfach große Kosten, die notwendig sind und die sind einfach nicht da. Das heißt, man müsste sich Geld von außen holen, das würde wieder bedeuten, Macht abzugeben und dann lässt man es lieber so, wie es ist“.

Das Bemühen der CSO, ihre Errungenschaften zu bewahren, hat aber wohl einen weiteren Grund. Ein Gesprächspartner sagte uns, es gehe um den Stolz auf das Eigene und auch darum, die Fäden in der Hand zu behalten. „Man kann es auch ein bisschen psychologisch nachvollziehen. Was machen die Leute in Kassel, die Car Sharing machen? Die können damit genauso wenig verdienen, wie die in Berlin oder in Braunschweig. Die sind stolz. Das ist nämlich das einzige, was sie davon haben können. Geld gibt es nicht zu verdienen, berühmt kann nicht jeder werden, also sind sie wahnsinnig stolz. Es ist quasi so eine Art Selbsternährung, würde ich irgendwie sagen. Dass man wenigstens irgend etwas hat. Deswegen lässt man sich nicht reinreden“. Zumal die Gründer meist noch immer die „Führer“ der Organisationen seien. Im Unterschied zum Schweizerischen Car Sharing habe es in der Führung der Organisationen keinen Generationswechsel gegeben. Die Gründer hingen allzu sehr mit ihrem Herzblut an den Organisationen.

So stolpert die Car-Sharing-Szene, wenn es um die Einigung auf einheitliche technische Standards geht, teilweise über ihre eigenen Wurzeln. Allerdings gibt es auch bedeutendere Branchen, die eigentlich über den Verdacht unprofessionellen Handelns erhaben sein müssten und trotzdem ihren Markt mit einer unübersichtlichen Vielfalt von Standards ruinieren.

3.3. Kooperationen mit Anbietern öffentlicher Verkehrsmittel

Alle von uns besuchten CSO kooperierten an ihren Heimatorten auf die eine oder andere Weise mit kommunalen Verkehrsbetrieben. Meist haben Car-Sharing-Nutzer aufgrund solcher Kooperationen die Möglichkeit, ermäßigte Dauerfahrtscheine der Verkehrsbetriebe zu beziehen. Auf der anderen Seite offerieren die CSO den Dauerkunden der Verkehrsbetriebe einen vergünstigten und/oder voraussetzungsfreien Zugang zu ihrem System („neues“ Car Sharing). Wegen der komplementären Funktion von Car Sharing und Öffentlichem Verkehr drängen sich solche Kooperationen auf. Die Angebote

ergänzen sich nicht nur, sondern können sich auch gegenseitig Kunden zuführen. Dennoch, berichteten mehrere Gesprächspartner, habe es meist lange gedauert und einige Mühe gekostet, bis die Verkehrsbetriebe den Carsharer entgegenkamen. Die Initiative ging dabei stets von den CSO aus.

Für die kleinen Carsharer ist die Kooperation mit großen Verkehrsanbietern schon deshalb fruchtbar, weil sie damit von den vergleichsweise üppigen Werbeetat und etablierten Kommunikationskanälen der Betriebe profitieren können.

Viel versprochen sich die meisten Gesprächspartner von der Kooperation mit der Deutschen Bahn AG. Nach Schweizer Vorbild (siehe 4.4.1.) möchte man aufgrund attraktiver Bahnangebote für Car-Sharing-Nutzer bzw. attraktiver Car-Sharing-Angebote für Bahnkunden die beiden Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. Zum Zeitpunkt unserer Gespräche gab es eine solche Kooperation nicht. Manche Car-Sharing-Protagonisten führen dies auf die mangelnde Einheitlichkeit der Car-Sharing-Szene zurück. Andere machen dafür das Desinteresse der DB AG an einer Kooperation mit dem Zwerg Car Sharing verantwortlich.

Inzwischen hat sich der Riese bewegt. Im April 2001 gründete die Bahn die Tochterfirma DB Rent, die im Dezember 2001 in Berlin und Hamburg Pilotprojekte zum „Carsharing der Bahn“ gestartet hat. Bis Mitte des Jahres 2002 sollen gleichartige Projekte in weiteren 20 deutschen Städten anlaufen.¹³⁹ Die DB Rent möchte in Zukunft ein „einheitliches Portal für alle Carsharer“ zur Verfügung stellen, über das bundesweit zum gleichen Preis Car-Sharing-Fahrzeuge an Bahnhöfen geordert werden können.¹⁴⁰ Das Angebot richtet sich an BahnCard-Besitzer. Diese müssen sich nur als Car-Sharing-Kunden registrieren lassen (bei der BahnCard 2. Klasse fällt eine Bearbeitungsgebühr von 40 Euro, bei der BahnCard 1. Klasse von 20 Euro an). Sie erhalten eine Chipkarte, die dem Zugang zu den Fahrzeugen und der Abrechnung mit der DB Rent dient. Die vorhandenen Car-Sharing-Anbieter werden als Franchisenehmer der DB Rent in das Konzept eingebunden und

139 Kirnich, Peter: Die Bahn fährt Stattauto. Pilotprojekt in Berlin. In: BerlinOnline vom 07.12.01, URL:

http://www.BerlinOnline.de/aktuelles/berliner_zeitung/berlin/.html/98493.html.

140 Vgl. URL: http://www.bahn.de/konzern/holding/angebote/die_bahn_carsharing.shtml.

Siehe auch: Asendorpf, Dirk: Mein Auto gehört mir. Sieben Millionen Deutsche am Interesse am Carsharing. Doch nur 50.000 tun es, in; DIE ZEIT, Nr. 37, 06.09.2001, S. 34.

stellen die Fahrzeuge an den Bahnhöfen zur Verfügung. Die Bahn wirbt: „DB Carsharing wird zukünftig Bestandteil der geschlossenen Reisekette im Vor- und Nachlauf zur Bahnnutzung“.

Es wird sich zeigen, inwieweit diese Kooperation das deutsche Car Sharing voranbringt. Die Bahn verweist in ihrer Werbung für das Konzept auf die Kooperation der großen Schweizer „Mobility“ mit der Schweizer Bundesbahn und sieht einen positiven Zusammenhang zwischen der Kooperation und den deutlich steigenden Kundenzahlen der „Mobility“. Einer unserer Gesprächspartner wies allerdings darauf hin, dass im Rahmen eines solchen Modells registrierte Car-Sharing-Kunden nicht gleich Car-Sharing-Nutzer sein müssten. Unter Umständen wird durch das Angebot auch die Möglichkeit zur Automobilität geschaffen, wo bislang öffentliche Verkehrsmittel genügt. Andererseits könnte die Möglichkeit, komfortable Wegekettchen zu bilden, tatsächlich den einen oder anderen Autofahrer davon abhalten, das Auto für bestimmte Bedarfe zu nutzen. Vielleicht kommt ja auch mancher durch den Kontakt mit dem Car Sharing auf den Geschmack.

3.4. *Neue Angebotsformen: Business-Car-Sharing und Cash car*

Wir gehen schließlich noch kurz auf zwei Angebotsformen des Car Sharing ein, mit deren Hilfe die Carsharer ihre Effizienz steigern und neue Kundensegmente erschließen möchten.

Das Angebot Business-Car-Sharing richtet sich an gewerbliche Kunden und öffentliche Einrichtungen (Projektgruppe Mobilität 2001, 70 ff.). Durch günstige Car-Sharing-Stationen und bequeme Abonnementangebote sollen sie ermutigt werden, ihren eigenen Fuhrpark teilweise oder vollständig abzuschaffen und stattdessen Car-Sharing-Fahrzeuge zu nutzen. Die Carsharer verbinden mit ihrem Bemühen um Business-Kunden die Hoffnung, ihre Fahrzeuge besser auszulasten, ohne die Zuteilungswahrscheinlichkeit für die Nutzer zu verringern. Denn die Business-Kunden nutzen das Angebot der CSO vorwiegend dann, wenn die Nachfrage der Privatkunden gering ist. Umgekehrt stehen den Privatkunden zu jenen Zeiten mehr Autos zur Verfügung, zu denen es beim Car Sharing üblicherweise Engpässe gibt (vor allem an Feiertagen und Wochenenden). Neben der gleichmäßigeren Verteilung der Nachfrage erhofft man sich die Gewinnung neuer Privatkunden, falls Unternehmen und öffentlichen Institutionen über gute Erfahrungen mit dem

Car Sharing berichten. Auf einen Imagegewinn können auch die Business-Kunden hoffen, wenn sie ihre Teilnahme am Car Sharing als umweltgerechtes und effizientes Handeln propagieren. Die umworbenen Business-Kunden werden sich aber letztlich nur für das Car Sharing entscheiden, wenn die Substitution der eigenen Autos für sie tatsächlich einen „Zugewinn an Flexibilität und Kostenersparnis“ (ebd.) bedeutet.

„Cash car“ heißt ein besonderes Leasingangebot der „Stattauto AG“. Hier schließen die Kunden einen Full-Service-Leasingvertrag für ein Auto ab, haben aber die Möglichkeit, das Auto, wenn sie es selbst nicht benötigen, der „Stattauto AG“ gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Das geleaste Auto ergänzt dann die Wagenflotte der CSO, während der Kunde sich einen Teil seiner Leasinggebühr zurückverdient. „Für die Nutzer dieser innovativen Dienstleistung heißt es also Car oder Cash“ (Beutler/ Brackmann 1999, 31). Eine entsprechende Kurssoftware soll die Vergütung der zur Verfügung gestellten Autos nach Angebot und Nachfrage ermöglichen. Wer sein Auto zu den nachfrageintensiven Car-Sharing-Zeiten (z.B. an Sommerwochenenden oder zu Weihnachten) abgibt, wird dies besonders hoch vergütet. Zum Zeitpunkt unseres Gespräches gab es in Berlin 80 Kunden mit einem „Cash-car“-Vertrag. Die Berliner betonten, mit dieser höherwertigen Dienstleistung auch andere als die üblichen Kunden erreichen zu können. Damit seien auch Freiberufler zu erreichen, die das Auto nur werktags benötigen und am Wochenende zur Vermietung freigäben, ebenso wie Familien mit Kindern, die außerhalb Berlins ein Haus hätten und deshalb nur an Wochenenden ein flexibel einsetzbares Auto bräuchten. Zudem gebe es auch Saison- und Blocknutzer, die z.B. aus beruflichen Gründen ein Auto nur ab und an für eine Woche oder einen Monat nutzten.

4. Handlungsfeld Car-Sharing-Anbieter: Kontroverse Vorstellungen, neue Ansätze

4.1. *Die Vision der Berliner: Radikale Umstrukturierung der Szene*

Die Kluft zwischen prognostizierten und tatsächlichen Nutzerzahlen intensivierte in der deutschen Car-Sharing-Szene nicht nur die Diskussion über die Standardisierung des Angebotes, sondern auch über die Struktur der Anbieterseite. In der Szene entstand ein gewisser Druck in Richtung Homogeni-

sierung und Professionalisierung. Dabei spielte der Branchenprimus aus Berlin eine wichtige Rolle.

Die Berliner hielten einen radikalen Bruch mit den lokalen und regionalen Wurzeln des deutschen Car Sharing für notwendig. Homogenisierung und Professionalisierung bedeutete für sie Konzentration und Zentralisierung. Den Standardisierungshindernissen aufgrund der so genannten „Fürstentümelei“ wollten sie die Beseitigung der Fürstentümer entgegensetzen. Die eigene Organisation sollte dabei den entscheidenden Part übernehmen. In unserem Gespräch machten die Berliner deutlich, dass sie mehr wollten, als bloß in der Metropole expandieren: „An sich war und ist die AG dazu aufgestellt worden, nicht nur um jetzt mit Hamburg zu verschmelzen, sondern um auch noch andere und letztlich das deutsche Car Sharing in einer Firma zu vereinigen“. Die Zukunft gehöre den großen Einheiten. Kleinere CSO seien nicht rentabel und deshalb mache es keinen Sinn, Car Sharing regional auszurichten. Die Berliner wandten sich in diesem Zusammenhang explizit gegen die „Freiburger Richtung“. „Ich wünsche den Freiburgern nicht, dass sie daran scheitern, dass sie irgendwo in Hinterzarten noch das zweite oder dritte Auto anschaffen. Das bringt es einfach nicht, weil Hinterzarten nicht geeignet ist für das Car Sharing. Auch wenn es da immer noch ein paar Idealisten gibt, die das tun“. Lokales Car Sharing könne es auch in Zukunft noch geben. Dann aber nur so, wie es bei anderen Organisationen begann: im Rahmen nachbarschaftlicher Projekte, mit höherer Eigenleistung und lokal begrenzt: „Das sind dann einfach Nachbarn, die das machen, das ist doch wundervoll. [...]. Das ist aber keine gesellschaftliche Kraft. [...]. Das können nur größere Zusammenhänge machen“.

Nach Auffassung der Berliner halten in der Szene noch zu viele Protagonisten am Selbsthilfegedanken der Öko- bzw. Bürgerprojekte fest. Das behindere die Fortentwicklung des Car Sharing in Deutschland erheblich. Fortschritt sei nur über Größe zu erreichen. Die Größe der Organisationen sei Voraussetzung für ihre Finanzkraft, ihre Chancen auf überregionale Synergieeffekte, ihre Professionalität (dass z.B. Management-, EDV- und PR-Stellen qualifiziert besetzt werden könnten) und für die überregionale Kooperation mit anderen Verkehrsanbietern (vor allem mit der DB AG). Große, professionalisierte Car-Sharing-Anbieter könnten, was das Angebot angeht, pragmatischer agieren als die in lokalen Szenen verankerten Bürgerprojekte. Die Großen wären eher bereit, auf ökologisch motivierte Ansprüche

zu verzichten, um sich neue Kundensegmente für das Car Sharing zu erschließen.

Die Vision der Berliner korrespondiert unverkennbar mit dem Entwicklungspfad des Schweizer Car Sharing. Dieses wird in den letzten Jahren von vielen deutschen Protagonisten als Vorbild der gesamten Car-Sharing-Szene betrachtet.

Exkurs: Car Sharing in der Schweiz

Die Erfolge der Schweizer basieren offensichtlich auf einem Vorgehen, das sich einige Protagonisten auch für die deutsche Szene wünschen: weitgehende Vereinheitlichung und strikte Professionalisierung.

Die Vereinheitlichung der Car-Sharing-Szene war in der Schweiz allerdings ein im Vergleich zu Deutschland einfaches Unterfangen. 1997 schlossen sich die beiden Genossenschaften „SHARECOM“ und „ATG“, die bis dahin einzig nennenswerten Car-Sharing-Anbieter in der Schweiz¹⁴¹, zum Mobilitätsdienstleister „Mobility“ zusammen. Seither wird das Schweizer Car Sharing aus einer Hand angeboten.

Allerdings dürfte die Transformation vom Ökoprodukt zum professionellen Dienstleister für die Schweizer ein größerer Schritt gewesen sein als für viele deutsche CSO. Denn das Car Sharing in der Schweiz war anfangs stark vom Selbsthilfegedanken geprägt und mehr als bei den meisten deutschen Organisationen darauf angelegt, die Teilnehmer anzuregen, möglichst selten Auto zu fahren (Petersen 1995, 118). Der Selbsthilfegedanke war schon deshalb bedeutsam, weil die Stationierung der Autos auch im ländlichen Bereich nicht funktioniert hätte, wenn die Teilnehmer sich nicht am Zustandekommen der Dienstleistung beteiligt hätten (sie warteten und betreuten die Autos ehrenamtlich bzw. gegen einen eher symbolischen Betrag). Zudem gab es bei den Schweizern anfangs keinen Zeittarif. Man verließ sich noch deutlich mehr als bei den deutschen CSO auf verantwortungsbewusstes Handeln der Teilnehmer in einer solidarischen Gemeinschaft. Um die Teilnehmer dazu zu animieren, bewusst und selten zu fahren, gestaltete man bei der „ATG“ den Leihvorgang un bequem. Die Carsharer mussten den Weg zum gewünschten

¹⁴¹ Abgesehen vom eher nachbarschaftlichen Car Sharing der seit Ende der vierziger Jahre existierenden Selbstfahrer-Genossenschaften (SEFAGE).

Fahrzeug unter Umständen zweimal zurücklegen. Einmal, um sich in ein dort untergebrachtes Buchungsbuch einzutragen, und dann noch einmal, um das Fahrzeug für den gebuchten Zeitraum abzuholen.

Markus Petersen, dessen Berliner „Stattauto“ Ende der 90er Jahre zu jenen CSO gehörte, die eine Professionalisierung nach Schweizer Vorbild nachdrücklich forderten, hielt die Schweizer Organisationen noch Anfang der 90er Jahre für nicht vergleichbar mit dem Berliner Modell. Die Schweizer CSO seien ländliche Ökoprojekte, dezentral strukturiert und erfolgreich durch ein hohes Maß an ehrenamtlicher Tätigkeit. „Während sich Stattauto Berlin vor allem als Dienstleistungsunternehmen versteht, das durch eine effiziente Organisation guten Service anbieten will, betrachten sich die Schweizer als Gemeinschaft verantwortlicher und intelligenter Autonutzer“ (Petersen 1995, 121).

Die intelligenten Autonutzer wurden dann von ihrem Erfolg selbst überrascht.¹⁴² Ab 1991 verlief das Wachstum der beiden Schweizer Genossenschaften stürmisch: 1991 hatte man knapp 1.100 Kunden (bei 67 Autos), 1992 waren es bereits beinahe 1.900 (107 Autos), 1994 knapp 4.700 (169 Autos). 1997, als sich die beiden Organisationen zusammenschlossen, gab es fast 17.500 Carsharer, die sich über 750 Autos teilten. Die Organisationen blieben Genossenschaften, operierten weiterhin auch im ländlichen Raum, setzten weiterhin auf ehrenamtliche Mitarbeit der Teilnehmer und hielten lange an ihrem unbequemen Buchungssystem fest. Doch durch die Expansion bewegten sie sich aus dem anfangs wichtigen ökologisch motivierten Unterstützermilieu allmählich hinaus und gewannen immer mehr pragmatisch motivierte Nutzer.¹⁴³ Zunächst verfolgten beide Organisationen unterschiedliche Wachstumsphilosophien, die an die unterschiedlichen Pfade der deutschen Szene erinnern. Die „SHARECOM“ setzte auf organisches Wachstum, „like an organism that divides into more and more cells in the course of time“ (ebd.), während die „ATG“ durch die Einrichtung zahlreicher über das Land verteilter Stationen das Top-down-Wachstum forcierte.¹⁴⁴

142Muheim, Peter: „Schweiz, CarSharing - Der Schlüssel zur kombinierten Mobilität“. Internetdokument, URL: <http://www.mobilmanager.ch/IntKurzD.html> , 31.10.01.

143Harms, Sylvia; Truffer, Bernhard: „Essay of the month (January 1999): Car sharing as a socio-technical learning system“. URL:

http://ecoplan.org/carshare/general/essay_harms.html , 17.11.99.

144A.a.O.

Den entscheidenden Impuls zur heute so bewunderten Einheitlichkeit und Professionalität bekamen die beiden Organisationen durch eine Initiative des Schweizer Bundesrates. Im Rahmen des Programms „Energie 2000“ wurden beide Car-Sharing-Anbieter von 1992 bis 1997 gezielt unterstützt und gefördert. „Damit der Kundenzustrom weiter bewältigt und längerfristig auch neue, außerhalb der Ökologiebewegung stehende Kreise angesprochen werden konnten, war eine Metamorphose in kundenorientierte Dienstleister unumgänglich. Genau da setzte die Aktion CarSharing des Ressorts Treibstoffe von Energie 2000 ein“.¹⁴⁵

Mittlerweile ist die Mobility mit 40.000 Nutzern (jährlicher Umsatz: ca. 27 Millionen Mark) das Vorzeigeunternehmen der internationalen Car Sharing-Szene. Bereits 1999 schrieb die Fachzeitschrift „kfz-betrieb“: „Das ehemals genossenschaftlich organisierte Selbsthilfeprogramm hat sich inzwischen zu einem veritablen Wirtschaftsunternehmen gemausert, das klar auf Professionalität setzt. [...] Traf man früher vornehmlich bekennende Öko-Freaks als CarSharing-Kunden, so ist es heute vor allem der praktisch orientierte ‚Normalbürger‘, der das Mobility-Angebot nutzt. Statt des klassischen Bahnfahrers nimmt Mobility heute in erster Linie Autofahrer ins Visier, die man verstärkt für die Kombination von CarSharing und Öffentlichem Verkehr gewinnen will“.¹⁴⁶

Als besonders richtungweisend wird unter den deutschen Carsharern die landesweite Kooperation der Mobility mit der Schweizer Bundesbahn (SBB) angesehen. Mit der „Mobility Rail Card 444“ bekommen Interessenten für 444 sfr ihre Bus- und Bahnfahrkarten zwei Jahre lang zum halben Preis und zusätzlich ein Zwei-Jahres-Abo der Mobility. Zudem gründete die SBB gemeinsam mit Mobility und Daimler Chrysler ihre Tochterfirma RailLink. Die RailLink wird bereits ab Oktober 2001 an den 42 größten SBB-Bahnhöfen 75 Kleinstwagen des Typs „Smart“ für die individuelle Weiterreise von Bahnkunden anbieten, die entweder über ein Halbtax- oder ein Generalabonnement verfügen.¹⁴⁷

145 Muheim, ebd. (vgl. Anmerkung 31).

146 Artikel „Die Schweiz macht Mobil“ aus kfz-betrieb Nr. 10/99. Bereitgestellt auf der Homepage der CSO „Mobility“. URL: <http://www.mobility.ch/d/presse/kfz-991001.htm>, 06.12.99.

147 „Den öffentlichen Verkehr individuell fortsetzen“, NZZ Online, 7. September 2001

Zukunftsvision der Schweizer ist die Nutzung von Car-Sharing-Autos sowie sämtlicher Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs mit einer einzigen Mobilitätskarte. Die Realisierung dieser Vision rückt näher durch das mit 600 Millionen sfr staatlich unterstützte Programm „Easy Ride“.

4.2. *Die gescheiterten Visionen der Berliner*

Die Berliner dürften den Erfolg der Mobility im Blick gehabt haben, als sie 1998 ihre GmbH in eine AG umwandelten und mit der Hamburger „Stattauto“ fusionierten. Die Fusion beider Gesellschaften zur „Stattauto AG“ wurde in der Szene zunächst als zukunftsweisendes Signal wahrgenommen (Herbst 2000, 10). Hinter ihr stand die Absicht der Berliner, die deutsche Szene zu dominieren und zu zentralisieren. Sie dachten schon weiter: Sie beabsichtigten, Tochterunternehmen von „Stattauto“ z.B. in London und Rom zu gründen.

Letztlich scheiterten die hochfliegenden Pläne an kaufmännischen Fehlern bei der Fusion. Diejenigen, die die mangelnde Professionalität der Szene-Kollegen beklagten, handelten offenbar selbst unprofessionell. Unser Berliner Gesprächspartner räumte ein: „Man hat versäumt, die Hamburger wirtschaftlichen Verhältnisse gut genug zu prüfen. Man hat einfach gesagt: Na ja, die Hamburger, die gibt es ja schon eine ganze Weile und die sind auch ganz gut und so klein sind sie ja auch nicht. Also, es wird schon irgendwie laufen. Dann hat man die Fusion gemacht und dann hat man erst gesehen, dass da unheimlich viele Geschäftsabläufe tatsächlich katastrophal, miserabel, ungenügend - um nicht noch schlimmere Worte anzuwenden - waren, um da irgendwie einen vernünftigen Zug reinzukriegen. Das ist also sicherlich ein grober Fehler auch von mir persönlich gewesen. Dass man einfach zu hoffnungsfroh, zu idealistisch, zu politisch gedacht hat und zu wenig Unternehmensberater oder Wirtschaftsprüfer rangelassen hat“. Die Sprecher der im Jahr 2000 gegründeten Car-Sharing-Holding „Cambio“ (siehe unten 4.4.4.) äußern eine noch weitergehende Kritik am Verhalten der Berliner in den letzten Jahren: „1997/98 waren die erfolgreichsten Jahre im deutschen CarSharing bislang. Die meisten Unternehmen machten gute Gewinne und die konventionelle Wirtschaft begann sich ernsthaft für CarSharing zu inte-

ressieren.¹⁴⁸ Viele dachten, der Ausbruch aus der Nische stünde unmittelbar bevor. Um die Gunst der Stunde zu nutzen, verhandelten die Berliner in London, Rom, Brüssel, der Schweiz und mit deutschen Großunternehmen, während sich zu Hause niemand um die Konsolidierung der Fusion kümmerte“.¹⁴⁹ Die Berliner Car-Sharing-Protagonisten waren anscheinend von der Zukunft des Car Sharing und der eigenen Organisation überzeugt und vergaßen darüber, dass die „Stattauto“ auch als Marktführer im deutschen Car Sharing nichts anderes als ein relativ kleines Unternehmen mit mäßigem sozialen Erfolg und bedenklicher ökonomischer Bilanz war.

Ende 2000 konnte die AG eine drohende Insolvenz nur dadurch verhindern, dass sie ihre Kunden bat, auf ihre Einlagen bei der „Stattauto“ zu verzichten. Es mag als Beleg für das besondere Verhältnis der Kunden zu „ihrer“ CSO gelten, dass über 1.500 von ihnen bereit waren, auf insgesamt 1,3 Millionen Mark Einlagen zu verzichten. Später stimmten die Aktionäre unter den Kunden noch einem Kapitalschnitt zu, der ihre „Stattauto“-Aktien deutlich entwertete. Wozu die „Cambio“-Sprecher anmerken, die Rettungsaktion der Kunden habe einmal mehr gezeigt, „dass Car Sharing nicht nur Business, sondern auch Bewegung ist“.¹⁵⁰

Der unternehmerische Gestus der Berliner hatte den Eindruck vermittelt, zumindest die „Stattauto“ habe sich aus der beklagten „Ökoecke“ herausentwickelt und könne nun auch eine pragmatische, dienstleistungsorientierte Kundschaft jenseits der traditionellen Car-Sharing-Klientel bedienen. Aber in finanzieller Notlage war es dann doch wieder die traditionelle Klientel, die die Organisation durch ihre solidarische Unterstützung rettete. Die Unterstützerszene, die das Berliner Car Sharing ermöglicht hatte, war noch immer aktivierbar.

Nachdem sich die Berliner mit der „Mobility“, die gerne mit einer Aufgangsgesellschaft für die Berliner am deutschen Markt aktiv geworden wäre, nicht einigen konnten, stieg die „shareway AG“ (siehe unten 4.4.4.) als

148 Diese Einschätzung steht im Widerspruch zu unseren Ergebnissen. Sie könnte damit erklärt werden, dass das vorliegende Zitat von der offensichtlich unter Public-Relations-Gesichtspunkten gestalteten Internetseite der „Cambio“ stammt.

149 Mitteilung von der Homepage der cambio GmbH & Co. KG: „Berliner Stattauto AG in Turbulenzen“. URL:

<http://www.cambiocar.com/cgi-bin/show.pl?l=de&w0news&id031&f=c> , 02.07.2001.

150 A.a.O.

größter Aktionär bei der „Stattauto AG“ ein. Damit wurde eine Grundlage für die Sanierung des stark angeschlagenen Car-Sharing-Pioniers geschaffen. Die existenzbedrohenden Turbulenzen, in die die „Stattauto AG“ geriet, dürften die ohnehin verbreitete Skepsis der Szene gegenüber Fusionen der CSO noch einmal verstärkt haben.

4.3. *Die Realität bis heute: Viele Wege führen zum (begrenzten) Erfolg*

Die Vision der Berliner stand im deutlichen Kontrast zur realen Struktur der deutschen Szene, die noch immer rund 80 CSO umfasst. Der Bundesverband BCS vertritt davon 72 und bezeichnet 66 Organisationen als „faktische Car-Sharing-Anbieter“ (BCS 2001, 3). 53 % der BCS-Mitgliedsorganisationen sind Vereine, die aber nur 24 % der Kunden bedienen (ebd.). Das Gros der Car-Sharing-Kunden wird von den 13 größten Anbietern der Szene versorgt, von denen die meisten als Kapitalgesellschaften operieren (ebd., 2).

Entgegen der Vision der Berliner ist die Car-Sharing-Szene bis heute heterogen. Es gibt viele Organisationen, die nicht nur unterschiedlich groß sind, sondern auch recht unterschiedliche Ansätze und Geschäftsphilosophien verfolgen. Im Vergleich zum Schweizer Car Sharing erscheint das deutsche auf den ersten Blick rückständig. Den deutschen Carsharern ist es ein Jahrzehnt lang nicht gelungen, die Heterogenität ihrer Szene zu überwinden. Das vorläufige Scheitern der Berliner Bemühungen zur Vereinheitlichung der Car-Sharing-Landschaft lässt sich in diesem Zusammenhang als weiterer Rückschlag deuten.

Auf der Basis unserer Gespräche und Recherchen über die deutsche Szene kommen wir allerdings zu einem anderen Ergebnis. Für die Entwicklung des Car Sharing scheint es in ihrer deutschen Variante - also im Rahmen der deutschen Entwicklungsbedingungen - bislang keinen Königsweg zu geben. Es wäre verfehlt, hier von Rückständigkeit oder Stagnation zu sprechen. Die deutsche Car-Sharing-Szene befindet sich vielmehr in einem Suchprozess, der noch lange nicht abgeschlossen ist. Die Szene sucht nach den richtigen Umsetzungsformen für eine Innovation, die zunächst vor allem aus ökologischen Motiven auf den Markt kam, aber unter den gegebenen gesellschaftlichen Bedingungen nicht so recht marktgängig ist. Car Sharing ist originär keine Geschäftsidee, und dementsprechend funktioniert es als unternehmerisches Geschäft auch nur bedingt. Die Pioniere des Car Sharing haben

die Innovation zunächst auf der Basis unwirtschaftlichen Handelns auf den Markt gebracht, d.h. auf der Basis von Selbsthilfe, Ehrenamtlichkeit und Selbstausbeutung. Seit Ende der Pionierphase und seit den ersten Überraschungserfolgen stellt sich die Frage, welche Handlungsformen - zwischen Selbsthilfe und klassisch unternehmerischem Handeln - geeignet sind, die Innovation zu etablieren und voranzubringen.

Der Suchprozess verläuft nicht in der Form eines gemeinsam koordinierten Handelns. Und zwar schon deshalb nicht, weil sich die Szene - trotz Gründung eines einheitlichen Dachverbandes - nach wie vor zwischen Organisationen mit eher unternehmerischem Selbstverständnis und zivilgesellschaftlich orientierten Zweckorganisationen mit konkreten ökologischen bzw. verkehrspolitischen Gestaltungsansprüchen polarisiert. Was wir hier als Suchprozess der Szene bezeichnen, ist noch immer ein eher unkoordinierter Prozess von Suchbewegungen der einzelnen CSO, die unter je unterschiedlichen Bedingungen - was Ortsgröße, räumliche oder infrastrukturelle Voraussetzungen, Bevölkerungsstruktur etc. anbelangt - in ihren Heimatstädten agieren. Als bisheriges Ergebnis dieses Prozesses bildete sich eine ganze Reihe offenbar auch längerfristig tragfähiger Lösungsansätze heraus. Ähnlichkeiten zwischen diesen Lösungsansätzen gibt es vor allem beim Car-Sharing-Angebot. Auf diesem Feld lernt man voneinander und kooperiert zunehmend miteinander. Was den organisatorischen Zuschnitt sowie das Selbstverständnis der Organisationen betrifft, existiert dagegen eine kreative Vielfalt. Die Heterogenität der Szene, deren negative Begleiterscheinungen unter dem Begriff „Fürstentümelei“ subsumiert werden, steht insofern weiterhin für die Entwicklung und Erprobung des Car Sharing in verschiedenen Laboratorien mit unterschiedlichen Versuchsanordnungen.

Unter den von uns besuchten Organisationen stehen die Berliner „Stattauto AG“ sowie „Grünes Auto Göttingen“ für eine Versuchsanordnung, bei der eine Professionalisierung in Richtung klassisches Dienstleistungsunternehmen erprobt wird. Die „Stattauto“ wollte sich vom Szenebetrieb zur expansiven Dienstleistungs-AG transformieren. Dies gelang ihr zunächst nicht. Zwar trat man mit der Attitüde eines Konzerns auf, wollte expandieren, fusionieren, zentralisieren. Letztlich blieb man ein etwas groß geratener Szenebetrieb, der ohne die Solidarität der Szenekundschaft gescheitert wäre. Allerdings ist der unternehmerische Ansatz in der Metropole Berlin naheliegend. Denn sollte sich das Geschäft mit der Dienstleistung Car Sharing irgendwo

lohen, dann doch wohl in einer solchen Stadt. Dort ist es möglich, ein paar tausend Kunden zu akquirieren, selbst wenn sich die meisten Autofahrer nicht für das Car Sharing begeistern können.

„Grünes Auto Göttingen“ startete von vornherein als Existenzgründung. Das ist für die Car-Sharing-Szene bis heute untypisch. Die schwierige Startphase wurde bei den meisten CSO von einem ehrenamtlichen Kollektiv getragen. Die beiden Göttinger Existenzgründer meisterten sie im Alleingang („bei uns kochen die Chefs selbst“), dürften dabei aber ebenso wenig auf ihre Kosten gekommen sein, wie viele Existenzgründer aus anderen Bereichen auch. Der Göttinger Versuch wird zeigen, ob es auf längere Sicht möglich ist, in Städten der Größenordnung Göttingens¹⁵¹ Car Sharing unternehmerisch (also ohne ehrenamtliches Engagement und ohne die Kunden einzuspannen) zu betreiben. Im Vergleich zu Berlin müssen die Car-Sharing-Anbieter in solchen Städten weit größere Anteile der autofahrenden Bevölkerung für das Car Sharing gewinnen, um ansehnliche Kundenzahlen zu erreichen. Der Start ist den Göttingern gut gelungen. Im Jahr 2000 konnte die Organisation ihren Kundenstamm um 88 % erweitern (BCS 2001, 1).

Die Münchner „Stattauto“ ist das Laboratorium für Car Sharing im Rahmen eines sozialpolitischen Ansatzes. Car Sharing wurde in München als geeignetes Handlungsfeld für die Idee marktorientierter gemeinnütziger Betriebe entdeckt. Primäres Ziel der „Stattauto“ wie auch der anderen Betriebe des Trägervereins ist es, „die berufliche und soziale Integration von auf dem Arbeitsmarkt Benachteiligten in München“ zu fördern.¹⁵² Die Tatsache, dass die Münchener ihr Car Sharing mit einem übergeordneten Ziel starteten, gehört offensichtlich zu ihrem Erfolgsrezept. Unser dortiger Gesprächspartner berichtete, man sei aufgrund dieser Zielorientierung von vornherein pragmatisch an das Ganze herangegangen, sei gleich mit einem dienstleistungsorientierten Konzept gestartet und habe „recht früh damit begonnen, das betriebswirtschaftliche Element herauszukristallisieren. Schlicht und einfach auch deshalb, um Bildungsplätze für unseren bildungs- und sozialpolitischen Anspruch auszubauen“.

Die Münchener Versuchsanordnung ist bisher erfolgreich. Dies möglicherweise deshalb, weil die Organisation in einer recht bodenständigen Art

¹⁵¹Göttingen hat fast 130.000 Einwohner.

¹⁵²Aus einer Broschüre des Vereins „Spectrum e.V.“

und Weise unternehmerisch handelt, und zwar nicht um Gewinne oder eine angemessene Kapitalrendite zu erzielen, sondern um die sozialintegrative Maßnahme zu erhalten. Dazu reicht es, dass die Organisation kostendeckend arbeitet (was in den Augen unseres dortigen Gesprächspartners unter Car-Sharing-Anbietern schon ein Erfolg ist). Die Münchner haben bewusst darauf verzichtet, eigene Softwarelösungen zu entwickeln (ihre Software haben sie, ebenso wie ihren Namen, von der Berliner „Stattauto“ erworben). Man habe sich vielmehr darauf konzentriert, auch im Prozess der Expansion durch intensive Kundenbetreuung ein hohes Niveau der „Dienstleistungsqualität“ - ein Münchener Schlüsselbegriff - zu erreichen. Die Notwendigkeit, fortwährend Qualitätsmaßstäbe für die Bildungsarbeit zu definieren, wirke sich im Sinne einer in „normalen privatgewerblichen Betrieben“ oft fehlenden „Korrektivfunktion“ für die Dienstleistungsqualität aus. Und es sei nicht fehlender Professionalität, sondern dem eigenen Anspruch an Dienstleistungsqualität geschuldet, wenn die CSO darauf verzichte, ihr Wachstum allzu sehr zu forcieren: Man verzichte auf offensive Werbung, um Qualitätsverluste durch allzu schnelles Wachstum zu vermeiden. „Ich würde behaupten, wenn wir offensives Marketing betreiben würden, würden sich die Teilnehmerzahlen innerhalb eines kurzen Zeitraumes nicht um 500 oder um 600 erhöhen, sondern um 1.500 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum“. Man setze „eindeutige Prioritäten“, indem man zunächst versuche, den ohnehin durch Kooperation mit dem Münchener Verkehrsverbund erweiterten Teilnehmerkreis zufrieden zu stellen und Qualitätsverluste zu vermeiden. „Solche Sätze werden Sie bei anderen Car-Sharing-Organisationen eher nicht hören. Sie werden das Gegenteil hören, aber Sie werden dann vielleicht auch feststellen, dass bei diesen Car-Sharing-Organisationen häufig der laufende Betrieb zusammenbricht und keine Dienstleistungsqualität zu garantieren ist“.

Die Freiburger Auto-Gemeinschaft e.V. (FAG) steht im Kontext des Car-Sharing-Verbund Südbaden e.V. (CVS) für eine regionalistisch definierte Versuchsanordnung mit einem über das Car Sharing hinausreichenden verkehrspolitischen Gestaltungsanspruch. Um Freiburg herum entstand ein Netz eigenständiger regionaler CSO. Interessant daran ist nicht nur der Versuch, Car Sharing auch jenseits attraktiver großstädtischer Räume und Metropolen zu etablieren. Interessant ist auch die angestrebte Annäherung an den ÖPNV. Unser Gesprächspartner hielt es durchaus für möglich, dass das Car Sharing gleichsam im ÖPNV aufgeht: „Das heißt unter Umständen auch, Car

Sharing komplett einzugliedern in eine Mobilitäts-AG, als Holding dann, die in ihrem Rahmen alles mögliche anbietet. Daneben, dass sie Straßenbahnen und Busse hat, dann möglicherweise eben auch, dass sie Car Sharing hat. So weit würde ich gehen, weil ich das für eine sinnvollen und auch notwendigen Weg halte“. Auf jeden Fall sollten im Car Sharing Strukturen geschaffen werden, die die Voraussetzungen für eine enge Verbindung von ÖPNV und Car Sharing bilden. Dabei solle man sich auf historisch gewachsene Räume konzentrieren und an bestehende „Regio-Identitäten“ anknüpfen. „Weil es diese Identitäten einfach noch gibt, auch wenn sie zum Teil noch schlummern durch die politischen Grenzen, die wir haben. Aber hier der Bereich Straßburg, Basel, Freiburg mit dem Schwarzwaldteil der Vogesen [...]: Da ist eine gemeinsame Identität da. Das ist diese Regio-Identität. Das ist zum Teil ein künstliches Gebilde, zum Teil aber auch Realität. Das ist in den Köpfen der Leute da“.

Die „Freiburger Richtung“ gilt in der Car-Sharing-Szene weiterhin als Alternative zum Berliner Modell, teils wegen des regionalistischen Ansatzes der Freiburger, teils wegen des Prinzips wirtschaftlich eigenständiger Vereine innerhalb des Verbundes. Unsere Gesprächspartnerin bei der Göttinger „stadt-teil-auto“ meinte, wie viele andere Vereine fühlten sich auch die Göttinger diesem Ansatz verbundener als dem Berliner „Franchiseprinzip“.

Als Weiterentwicklung des Freiburger Ansatzes strebt unser dortiger Gesprächspartner für die Zukunft den Aufbau einer „Aktiengesellschaft Freiburg Car Sharing Südbaden“ an. Er möchte damit einerseits einen geeigneten Rahmen für die Verbreitung des Car Sharing in der Region schaffen. So sollen innerhalb der AG bestimmte Verwaltungsaufgaben in Freiburg zentralisiert werden. „Das Wesentliche“, der „Dienst am Kunden“, soll weiterhin vor Ort erledigt werden. Ebenso sollen die örtlichen CSO „eigenwirtschaftlich“ bleiben, um auf diese Weise die Kosten der jeweiligen Standorte dort zu verdeutlichen. Die AG-Gründung sei nötig, weil davon auszugehen sei, „dass Car Sharing einmal viel, viel größer sein wird als es heute ist. Und dann muss die Struktur heute schon stimmen“.

Andererseits wollen die Freiburger mit der AG auch ein Zukunftsmodell für die Beschäftigten schaffen. Sie können Anteilseigner der AG werden, ebenso wie einige ehrenamtliche Mitarbeiter, für die es einen Anreiz gäbe, sich weiterhin zu engagieren (im Unterschied zu Hannover werden hier im Tagesgeschäft keine ehrenamtlichen Kräfte eingesetzt). Mit der AG möchten

die Freiburger schließlich all jenen, die in der Aufbauphase der „FAG“ für geringen Lohn viel gearbeitet haben, einen gewissen Ausgleich bieten. In der Tradition der sogenannten Alternativökonomie schwebt ihnen vor, „den ökologischen Betrieb von morgen“ zu bauen, denn mit „Betriebsrezepten von gestern“ könne man die Innovation Car Sharing nicht umsetzen, wie es manche Kollegen in der Szene versuchten.

Bei der Hannoveraner Versuchsanordnung ist der Car-Sharing-Anbieter eine Dienstleistungsfirma mit starken Selbsthilfeelementen. Die „teilAuto“ ist zudem ein Zweckunternehmen im Rahmen eines umfassenderen politischen Gestaltungsanspruchs, denn sie ist wichtigstes, aber nicht einziges Projekt des Trägervereins „Ökostadt e.V. Hannover“.

Die Hannoveraner haben sich transformiert, ohne auf ihre ehrenamtlichen Strukturen zu verzichten. Wie viele andere CSO wurde auch die „teilAuto“ von engagierten Pionieren auf der Grundlage ehrenamtlicher Arbeit aufgebaut. Als die Organisation eine bestimmte Größe erreichte, kam es zu einer ersten Häutung. Bei 10 Autos, so unsere Gesprächspartner, seien einigen Vorstandsmitgliedern Bedenken gekommen, das Projekt könne ihnen organisatorisch und finanziell aus den Händen gleiten, und hätten die Organisation daraufhin verlassen.

Eine noch entscheidendere Veränderung vollzog sich, als die Organisation 20 Autos besaß. Bei dieser Größenordnung begannen die Protagonisten, die anfallenden Arbeiten nicht mehr nur auf ehrenamtlicher Basis zu erledigen, sondern bezahlte Stellen einzurichten. Das wurde als Wendepunkt in der Entwicklung der Organisation empfunden: „Da war es natürlich auch klar: Jetzt geht es in Richtung professioneller Betrieb. Richtung Firma.“ Aber es ist bemerkenswert, dass die Hannoveraner, trotz dieses wichtigen Transformationsschrittes, an ihren ehrenamtlichen Strukturen festhielten. Sowohl auf der Ebene des Alltagsgeschäfts als auch des Managements wirken Hauptamtliche und Ehrenamtliche zusammen. Im Unterschied zu anderen Organisationen gelang es hier, bezahlte und ehrenamtliche Arbeit miteinander zu verzahnen, ohne das eine durch das andere zu ersetzen.

Die von uns befragten ehrenamtlichen Mitarbeiter der „teilAuto“ begrüßen die duale Struktur. Sie berichten, ab einem bestimmten Zeitpunkt sei für sie die anfallende Arbeit nicht mehr allein zu bewältigen gewesen. So seien hauptamtliche Mitarbeiter notwendig geworden, doch die Organisation

komme auf der anderen Seite auch ohne die Ehrenamtlichen nicht aus. Der Betrieb funktioniere nur, wenn beide Gruppen zusammenwirken.

Tatsächlich ist es den Hannoveranern allein auf dieser Grundlage möglich, Car Sharing nicht nur in Hannover selbst, sondern auch im weiteren Umland der Großstadt anzubieten. Um die Möglichkeiten der Expansion auszuloten, nehmen sie bewusst ein unwirtschaftliches Marktverhalten in Kauf, das nur durch unbezahlte Arbeit auszugleichen ist. Ein Vertreter der Geschäftsleitung von „teilAuto“ sagte dazu: „Das ist doch ein Teil der Vereinsphilosophie. Wir unterstützen halt solche Projekte und schlucken auch die Tatsache, dass es am Anfang halt defizitär läuft. Wir versuchen da Anschubhilfe zu leisten. Da muss man natürlich vorsichtig sein, dass man sich mit dieser Veranstaltung nicht übernimmt. Aber es geht. Es geht deshalb, weil in der Zentrale auch noch Ehrenamtlichkeit vorherrscht. Wenn ich die Arbeit in der Zentrale, also Rechnungsversand z.B. oder Datenpflege, hauptamtlich rechnen müsste, dann wären das alles defizitäre Geschäfte, mit Ausnahme von Hildesheim vielleicht“.

Die Rechtsform Verein möchten die Protagonisten der „teilAuto“ nicht zuletzt deshalb beibehalten, weil sie eine „Ehrenamtlererosion“ verhindern wollen. Doch der Erfolg des Hannoveraner Modells dürfte auf mehr beruhen als nur auf der Rechtsform. Denn bei vielen Vereinen, so der eben zitierte Gesprächspartner, setze mit der Entscheidung, hauptamtliche Kräfte einzustellen, beinahe zwangsläufig die Erosion der Ehrenamtlichkeit ein. Ehrenamtliche Vorstände zögen sich zurück, weil sie nicht damit zurecht kämen, die Verantwortung an (von ihnen eingesetzte) Geschäftsführer abzugeben. Und ehrenamtliche Kräfte unterhalb der Vorstandsebene würden es mitunter nicht einsehen, wenn Bürokräfte für Arbeiten, welche sie, die Ehrenamtlichen, jahrelang unentgeltlich erledigten, plötzlich Geld bekämen.

Warum die Erosion in Hannover ausblieb, konnten wir in unseren Gesprächen nicht ganz klären. Ein Gesprächspartner meinte: „Die Hannoveraner haben [...] ehrenamtlerseits ein anderes Selbstverständnis. Irgendwie faszinierend: Da ist der Bodensatz der Ökologen höher, glaube ich“. Dem widersprachen unsere ehrenamtlichen Gesprächspartner: Das Hannoveraner Modell funktioniert, weil die ehrenamtlichen Kräfte nicht nur faktisch gebraucht werden, sondern weil die Hauptamtlichen sie ernst und auch in die Pflicht nehmen und ihnen somit das Gefühl geben, gebraucht zu werden.

Die kleineren Car-Sharing-Vereine in Göttingen und in Gießen bilden den deutlichsten Gegenpol zu unternehmerisch orientierten Versuchsanordnungen - insbesondere zum Zentralismus der Berliner. Sie sind zivilgesellschaftliche Zweckorganisation mit dem einen Ziel, die verkehrspolitische Alternative Car Sharing voranzubringen. Die Vereine müssen am Markt operieren und sich ökonomischen Spielregeln unterwerfen. Auch sie sind faktisch Dienstleister, die jedoch auf der Basis von Selbsthilfestrukturen kein unternehmerisches Ziel außer dem Selbsterhalt haben.

In der Szedediskussion über die Zukunft des Car Sharing taucht immer wieder das Argument auf, diese kleineren Vereine behinderten den Durchbruch, weil sie unprofessionell und zu wenig expansiv agierten. Auch wir hatten vor unserer Untersuchung die Vorstellung, manche CSO - auch in Städten wie Gießen oder Göttingen - würden möglicherweise bewusst stagnieren, um sich eine ihren Möglichkeiten und Ansprüchen entsprechende Größe zu erhalten. Vielleicht - so dachten wir - hatten sich hier expansions-skeptische Akteure durchgesetzt, die sich andernorts, etwa im Fall Hannover, aus den CSO zurückzogen. Vielleicht gab es auch Bedenken hinsichtlich der finanziellen Risiken der weiteren Expansion, sowie die Befürchtung, die anonymisierten Kunden in größeren CSO würden nicht mehr verantwortungsvoll mit den geteilten Autos umgehen.

Im Gespräch mit einem Vertreter des BCS stellte sich allerdings heraus, dass die These der gezielten Stagnation nicht haltbar ist. Er berichtete, es habe zwar einen solchen Fall in Wuppertal gegeben, wo der Verein jahrelang ein Niveau von 8 Autos zu konservieren suchte. Neue Mitglieder wurden immer nur dann aufgenommen, wenn Altmitglieder ausschieden. Doch für kleinere CSO sei das „natürlich ein Ausnahmefall (gewesen). Das ist aber auch klar, weil ja alle Baum und Pesch gelesen hatten. Und die fragen sich natürlich, warum sie stagnieren sollten, wenn es doch dieses Potenzial gäbe, dass sie im Grunde mindestens zu Kleinunternehmern machen würde“.

Auch die Göttinger „stadt-teil-auto“ widerlegte unsere Annahme: „Wir streben einfach an, weiter zu wachsen. Die Dichte des Angebots zu erhöhen. Dadurch eine Vielfalt von Wagentypen reinzubringen. Von kleinst zu mittelgroß, also alle Bedürfnisse“. Und selbst bei der Gießener „Stattauto“, wo wir ansonsten den Eindruck hatten, man wolle über das Erreichte nicht wesentlich hinausgehen, bemühte man sich zum Zeitpunkt unseres Gespräches gerade, durch Kooperation mit Unternehmen und Institutionen zu wachsen.

Dennoch gibt es nach unseren Beobachtungen ein Unterscheidungsmerkmal, das zu unterschiedlichen Wachstumsstrategien und Wachstumserfolgen führen dürfte. Organisationen wie die Gießener „statauto“ und die Göttinger „stadt-teil-auto“ haben keine hauptamtlichen Geschäftsführer, sie setzen nach wie vor auf ein ehrenamtliches „Management“. Sie scheuen davor zurück, ihre Leitungsfunktionen zumindest teilweise zu professionalisieren, weil dies bislang schwer zu finanzieren ist. Deshalb müssen sie quasi nebenbei erledigen, wofür es andernorts einen oder mehrere hauptamtliche Mitarbeiter gibt.

Gerade wegen der engen finanziellen Handlungsspielräume der CSO spielen bei der Transformation zu einem professionellen Management die individuellen Ambitionen und Lebenssituationen zentraler Protagonisten eine bedeutende Rolle. Bei den erfolgreichen Vereinen in Hannover und Freiburg waren einzelne Gründer-Persönlichkeiten, die sich teilweise in biographischen Übergangsphasen befanden, früh bereit, sich hauptberuflich auf den Aufbau der Organisationen zu konzentrieren. Für die Betreiber von „Grünes Auto Göttingen“ war der Aufbau der CSO eine Existenzgründung, die ebenfalls in einer biographischen Übergangsphase stattfand. Ihren Ambitionen entsprechend mussten die Göttinger sofort unternehmerisch handeln. Bei ihnen existierte von vornherein ein ganz anderer wirtschaftlicher Druck als bei rein ehrenamtlichen Bürgerprojekten. Dementsprechend mussten sie ein anderes Entwicklungstempo vorlegen und schöpften in vergleichsweise kurzer Zeit brachliegende Nutzerpotenziale ab (in Göttingen verdoppelte sich die Gemeinde der Carsharer durch die Gründung von „Grünes Auto Göttingen“ binnen kurzer Zeit. Und die neue Organisation hatte bald mehr Nutzer als „stadt-teil-auto“).

Die Entscheidung, in welcher Weise die 20, 30 oder 40 Stunden Arbeit, die aus den Erträgen der CSO bezahlt werden, eingesetzt werden, kann offenbar zu Richtungsstreitigkeiten bei den Vereinen führen. Im Fall Gießen kam es zwischen dem Vorstand und dem ersten hauptamtlichen Mitarbeiter zum Konflikt, weil man sich über seine Kompetenzen nicht einig wurde. Der Mitarbeiter selbst und mit ihm auch Teile des Vereins waren der Auffassung, die hauptamtliche Stelle müsse als eine Art Geschäftsführerposition verstanden werden und primär dazu dienen, die Expansion der Organisation voranzutreiben. Der Vorstand hingegen meinte, man brauche zuallererst jemanden, der sich hauptamtlich um das tägliche Geschäft kümmere. Am Ende verließ

der Mitarbeiter die Organisation und die bezahlte Stelle wurde fortan im Sinne des Vorstandes definiert. Den entscheidenden Schritt zur Transformation haben die Gießener bislang nicht gewagt. Offensichtlich ist der Vorstand mit dem Erreichten zufrieden und nicht bereit, Risiken einzugehen: „Wir denken halt: Es läuft. Was soll's? Es ist doch okay so. Die Nutzer sind zufrieden. Warum muss es wachsen?“

Auch bei der Göttinger „stadt-teil-auto“ hat man diesen Schritt bisher nicht gewagt. Im Ergebnis hat man sich damit eine Konkurrenz am eigenen Ort eingehandelt. Ein Zusammengehen beider Göttinger Organisationen dürfte aufgrund verschiedener Ansätze und persönlicher Differenzen unwahrscheinlich sein.

Zur mangelnden Professionalität der kleineren Vereine, die in der Szene-diskussion konstatiert und beklagt wird, bleibt eines anzumerken: Bei der Ausschöpfung des Marktpotenzials können sich die kleinen Organisation durchaus sehen lassen. Im Verhältnis zur örtlichen Einwohnerzahl stehen Organisationen wie die Göttinger „stadtteilauto“ oder die Gießener „statt-auto“ nicht schlechter da als etwa die Berliner AG.¹⁵³ Die kleinen Organisationen haben die Klientel, die dem Car Sharing zugeneigt ist, mit vergleichbarem Erfolg erreicht wie die großen professionalisierten CSO.

Unser Blick auf die verschiedenen Laboratorien des deutschen Car Sharing mit ihren diversen Versuchsanordnungen macht deutlich, dass die Heterogenität der Szene durchaus fruchtbar ist und in gewisser Weise eine wichtige Voraussetzung für das deutsche Car Sharing bildet. Denn es war gerade diese Vielfalt, die die Existenz von Car-Sharing-Angeboten an sehr unterschiedlichen Orten in der ganzen Republik garantierte. Was darüber hinaus zu erreichen ist, bleibt offen. Offen ist auch, ob sich ein professionell zentralistischer Ansatz, der in der kleinen Schweiz erfolgreich ist, als Königsweg für das deutsche Car Sharing erweisen wird.

Fast alle unserer Gesprächspartner bezweifeln das. Ihnen ist daran gelegen, den Auswüchsen der „Fürstentümelei“ mit gemeinsamen Standardisierungsanstrengungen und bereichsspezifischer Kooperation zu begegnen. Darüber hinaus meinen sie, eine Beschränkung und Fokussierung eigenständiger CSO auf bestimmte überschaubare Räume werde dem Car Sharing die

¹⁵³Nur zum Vergleich: In Gießen gibt es 300 Car-Sharing-Nutzer bei 71.000 Einwohnern. Die Stattauto AG hat in Berlin (3,3 Mio. Einwohner) und Hamburg (1,7 Millionen Einwohner) zusammen ca. 8.000 Nutzer. Das ist keine bessere Marktpotenzialausschöpfung.

besten Verbreitungschancen eröffnen. In München argumentierte unser Gesprächspartner, der regionale Ansatz und die entsprechende Fürstentümelei hätten damit zu tun, dass die deutschen Nahverkehrsmärkte stark regionalisiert seien. Deshalb sei für jede CSO die Region das Bedeutendste, denn nur dort könne sie die wichtigen Synergien mit den regionalen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs realisieren. Einer unser Hannoveraner Gesprächspartner vertrat zudem die Ansicht, mit Fusionen, die größere Räume schaffen würden als etwa den Hannoveraner Raum, werde nur Großes mit Großem verbunden. Dies berge die Gefahr, dass das Car-Sharing-Angebot in kleineren Städten (mit 10.000-15.000 Einwohnern) vernachlässigt werde. Denn für große, zentralistische Car-Sharing-Unternehmen sei es zunächst nicht interessant und möglicherweise längerfristig auch betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll, sich in solchen Städten zu engagieren.

Im Übrigen äußern fast alle unserer Gesprächspartner Skepsis in Bezug auf Großfusionen wie die der Berliner mit der Hamburger Stattauto, deren offenkundig gewordenen Probleme sie für keinen Zufall halten. Sie bezweifeln generell den Sinn eines solchen Vorgehens („keine überzeugenden Synergieeffekte“), halten die „Fusionitis“ für ein Modethema, das sich auch wieder erledigen werde, oder befürchten einen Moloch monopolistischer Strukturen.

4.4. Zusammenschlüsse ohne radikale Brüche. Neue Strukturen aus alten Wurzeln

In den letzten zwei bis drei Jahren hat sich beim Car Sharing einiges bewegt. Die Szene befindet sich offenkundig in einer Umbruchphase. Eine Gruppe von Vorreiterorganisationen versucht, in Kooperation mit und teilweise in verschärfter Konkurrenz zu anderen Organisationen zukunftsfähige Strukturen für die Szene zu schaffen. Nach den Problemen bei der Fusion der beiden „Stattauto“-Gesellschaften bemüht sich nun eine Reihe von CSO darum, mit neuen Strukturen zu verbinden, was bislang als Gegensatz diskutiert wurde: die Eigenständigkeit der einzelnen CSO auf der einen Seite und den Aufbau größerer, ökonomisch tragfähigerer Organisationszusammenhänge auf der anderen Seite.

Die „shareway AG“ ist dafür ein Beispiel. Sie ist ein als Holding konzipierter Zusammenschluss von 14 west- und ostdeutschen CSO.¹⁵⁴ Für ihre Anteilseigner (in erster Linie die weiterhin selbständigen CSO) fungiert sie zunächst einmal als Dienstleister. Im Angebot sind (oder werden sein): standardisierte Softwarelösungen, die Abwicklung der Fahrzeugbuchungen über gemeinsame Call-Center, ein gemeinsames Fuhrparkmanagement (Ankauf, Wartung, Verkauf der Car-Sharing-Fahrzeuge), ein gemeinsames Finanzcontrolling und ein gemeinsames Konzept für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus ist die „shareway AG“ auch selbst Car-Sharing-Anbieter, bislang vor allem aufgrund ihrer Beteiligung an der „Stattauto AG“. Schließlich möchte die AG auch eigene Produktlinien entwickeln, so zum Beispiel das Angebot, ohne vereinbartem Rückgabezeitpunkt buchen zu können (Open-End-Buchungen). Die „shareway AG“ bietet den in ihr zusammengeschlossenen Organisationen somit ein gemeinsames Dach, ohne ihre Eigenständigkeit und lokale Orientierung aufzuheben. Sie orientiert sich an den organisatorischen und technischen Standards der erfolgreichen Schweizer Mobility und der Unternehmen aus der Car-Rental-Branche. Die „Stattauto AG“ eingerechnet, bedienen die in der „shareway AG“ zusammengeschlossenen Partner fast die Hälfte des deutschen Car-Sharing-Marktes: 20.000 Kunden.¹⁵⁵

Annähernd 7.000 Kunden bedient ein weiterer Zusammenschluss innerhalb der deutschen Car-Sharing-Szene. Auch die „Cambio Mobilitätsservice GmbH und Co. KG“ ist als Holding konzipiert. Sie wurde von den Gesellschaftern dreier Kapitalgesellschaften aus der Szene gegründet. „Stadtteil-Auto Aachen“ und „Stadtauto Bremen“ waren die ersten Nachfolger der Berliner Pioniere in den frühen 90er Jahren. Dritte im Bunde ist die damals ebenfalls gegründete „Stattauto Köln“. Die „Cambio“ ist aufgestellt als Holding mit Service und Entwicklungsaufgaben im System- und Produktbereich. Zur Holding gehören die Neugründungen „Cambio Saarbrücken“, „Optimo-

154CSO aus Erfurt, Frankfurt a.M., Halle/Saale, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Leipzig, Mannheim, Marburg, Münster, Stuttgart, Wittenberg.

155Informationen zur „Shareway AG“ von deren Homepage. URL:

<http://www.shareway-ag.de/web/index1.htm>, 23.07.2001.

Zusätzlich: Annette Jensen: Gemeinsam fahren ist besser, in: changeX - Das Online-Magazin für den Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft. URL:

http://www.changex.de/d_a00064.html, 28.09.01.

bil“ in Belgien sowie die Mehrheit an der „CARE-Mobilitätstechnologie GmbH“, die Software für Car-Sharing-Unternehmen entwickelt.

Die „Cambio“ steht für die gleiche Modernisierungsrichtung wie die „shareway AG“. In einer Mitteilung an die Kunden heißt es: „Die Cambio Mobilitätsservice GmbH und Co. KG, gegründet im Frühjahr 2000 [...], versteht sich als Dienstleistungsbetrieb für die lokal eigenständigen CarSharing Unternehmen in Aachen, Köln, Bremen und Saarbrücken. Diese Dienstleistung bieten wir in Zukunft auch externen CarSharing Unternehmen an. Das Interesse nach einheitlichen, zentralen Services ist groß und wir kennen die Bedürfnisse aus eigener Erfahrung: Kosten sparen, Service verbessern, Wachstum sichern, aber die lokale Eigenständigkeit erhalten“.¹⁵⁶ Die „Cambio“ operiert als Dienstleister für CSO und gleichzeitig über die in der Holding zusammengeschlossenen Unternehmen als Car-Sharing-Anbieter.

Car-Sharing-Anbieter und Dienstleister für andere CSO ist schließlich auch die Dortmunder „stadtmobil Car Sharing GmbH“. Das Unternehmen versorgt ungefähr ebenso viele Kunden wie die „Cambio“, ist im Gegensatz zu „Cambio“ und „shareway AG“ aber nach dem Filialprinzip aufgebaut. Das Unternehmen entstand 1991 als „ökologie-orientierte Initiative, die das Autoteilen organisieren wollte“, trat ab 1993 „professionell arbeitend“ unter dem Namen „Nachbarschaftsauto“ auf und firmierte 1996 in die „stadtmobil Car Sharing GmbH“ um.¹⁵⁷ Die Dortmunder haben mittlerweile etliche Filialen im Ruhrgebiet und darüber hinaus in ganz Deutschland (z.B. Nürnberg, Braunschweig, Jena, Dresden). Die „stadtmobil“ kooperiert intensiv mit öffentlichen Verkehrsbetrieben, in Dresden bietet sie das Car Sharing gemeinsam mit dem örtlichen öffentlichen Verkehrsanbieter an. Sie betreibt ein Call-Center für CSO und Nahverkehrsbetriebe, bietet weiterführende Mobilitätsberatung und Dienstleistungsangebote (z.B. Ticketvermittlung) an und hat gemeinsam mit weiteren Unternehmen die Firma „sity one“ gegründet, die u.a. an technischen Innovationen für das Car Sharing arbeitet.

Die beschriebenen Formationen in der Car-Sharing-Szene deuten auf drei Tendenzen hin. Erstens versuchen die Carsharer, größere Einheiten zu schaf-

¹⁵⁶Aus dem „Cambio Journal“ online vom 08.12.00: „Kunden übernehmen die Mehrheit bei cambio“, URL:

<http://www.cambiocar.com/cgi-bin/show.pl?l=de&w=news&id033&f=c>

¹⁵⁷Vgl. Unternehmensleitbild der „stadtmobil“ unter URL:

<http://www.stadtmobil.com/core/frames.php3?pass=1>

fen, mit denen sich über die Zusammenlegung verschiedener Bereiche der Leistungserstellung Synergieeffekte erzielen lassen.

Zweitens scheuen sich viele Anbieter, ihre Eigenständigkeit aufzugeben. Das zeigt die Konstruktion der „Cambio“ und der „shareway AG“ als Holdings weiterhin eigenständiger CSO. Den ausgeprägten Wunsch, die Eigenständigkeit der eigenen CSO zu erhalten, stellten wir auch in unseren Gesprächen immer wieder fest.

Drittens schließlich versuchen Teile der Car-Sharing-Szene ihrer „Armut“ zu entkommen, indem sie neben dem Car Sharing auch Dienstleistungen für andere CSO (oder - wie im Fall „stadtmobil“ - z.B. für Nahverkehrsbetriebe) offerieren. Das scheint zur Zeit die einzige Möglichkeit zu sein, in der Car-Sharing-Szene auch einmal Geld zu verdienen. Unser Münchner Gesprächspartner meinte etwa, Geld verdienen könne man allenfalls, wenn man das Car Sharing zum Nebengeschäft erklären und sich „nach zusätzlichen Dienstleistungssegmenten umschauen“ würde. Freilich werden von diesem Geschäft nicht alle leben können. Es bleibt abzuwarten, ob Kostenersparnisse auf der Basis von Kooperationen und Ausgliederungen verschiedener Leistungsbereiche auch das Kerngeschäft einträglicher werden lassen.

5. Barrieren: zwei Diffusionshindernisse

In den vorangegangenen Abschnitten haben wir beschrieben, wie sich die deutsche Car-Sharing-Szene seit Jahren bemüht, aus der „Ökonische“ auszubrechen und den immer wieder prognostizierten Durchbruch zu schaffen. Zum einen hofft man darauf, die soziale Akzeptanz des Car Sharing durch qualitativ höherwertige Angebote zu steigern. Mit neuartigen Tarifoptionen, besseren bzw. diverseren Autos, standardisierten Angebotsmerkmalen und Brücken zum öffentlichem Verkehr möchten sie weitere Kundengruppen für sich gewinnen. Zum anderen streben viele Akteure professionellere Strukturen auf Seiten der Car-Sharing-Anbieter an. Vor allem auf der Basis von Kooperationen und Zusammenschlüssen möchten sie die Wirtschaftlichkeit des Car Sharing verbessern. Die Bemühungen auf beiden Handlungsfeldern stützen sich nicht zuletzt auf moderne Kommunikationstechnologien, aktuelle Softwarestandards und ausgereifere elektronische Zugangssysteme, mit de-

nen die Carsharer ihre Organisationsstrukturen modifizieren und ihr Angebot erweitern können.

Doch genügt das, um das Car Sharing aus seinem Nischendasein zu befreien? Aufgrund unserer Gespräche und Beobachtungen in der Car-Sharing-Szene sind wir diesbezüglich skeptisch. Wir meinen, die Idee des organisierten Autoteilens wird von großen Teilen der autofahrenden Bevölkerung aus Gründen abgelehnt (bzw. erst gar nicht in Betracht gezogen), die nicht allein mit dem Image oder der Angebotsqualität des Car Sharing zusammenhängen. Für die meisten deutschen Autofahrer ist Car Sharing nicht einmal eine Verhaltensoption. Überdies scheint uns die Innovation ökonomisch nur bedingt tragfähig zu sein - nicht nur wegen struktureller Probleme auf Seiten der Car-Sharing-Anbieter, sondern bereits wegen eines konstitutiven Merkmals der Innovation und typischer Verhaltenstendenzen jener Autofahrer, für die Car Sharing attraktiv ist. Nach unserer Kenntnis gibt es bislang keine unternehmerisch erfolgreichen CSO. Zumindest sind die Anbieter nicht in dem Sinne unternehmerisch erfolgreich, dass sie mit ihrer Dienstleistung Gewinne erzielen oder gar reich werden könnten. Wer kostendeckend arbeitet, gehört schon zu den Erfolgreichen.

Worauf stützen sich unsere skeptischen Einschätzungen? In den folgenden beiden Unterabschnitten möchten wir dies erläutern.

5.1. Warum Car Sharing sozial nur begrenzt erfolgreich ist: Nur für wenige geht der Verzicht nicht zu weit

In Deutschland gibt es 45.000 Carsharer. Das sind 45.000 Autofahrer, die für ihre Automobilität einen neuen Verhaltensmodus gewählt haben, der Funere „Nutzen statt Besitzen“ heißt. Die Zahl mag denjenigen groß erscheinen, die das Car Sharing bisher kaum wahrgenommen haben und sich wundern, dass es doch so viele Leute gibt, die sich lieber Autos teilen als selbst eines besitzen. Angesichts von ca. 48 Millionen Führerscheinbesitzern und ungefähr 44 Millionen zugelassenen Autos in Deutschland ist 45.000 jedoch eine kleine Zahl.¹⁵⁸ Car Sharing ist für die meisten deutschen Autofahrer keine Verhaltensoption. Es ist bislang sozial nicht wirklich erfolgreich.

¹⁵⁸Datenmaterial der Deutsch Shell. Vgl. URL:

<http://www.3sat.de/nano/astuecke/23394/> vom 10.9.01.

Woran liegt das? Bis heute wird das Angebot der CSO in der Öffentlichkeit als Dienstleistung (oder auch Gemeinschaftsveranstaltung) mit ökologischer Begründung betrachtet. Zu Recht: Zwar möchten viele Car-Sharing-Anbieter das „Ökoimage“ neuerdings loswerden und ein „neues“ Car Sharing anbieten. Doch sind sie einst alle mit der ökologischen Motivation angetreten, der ständig zunehmenden Anzahl privater Autos eine praktikable Alternative entgegenzusetzen - ein Verhaltensangebot, das auf der kombinierten Nutzung verschiedener, sich ergänzender Verkehrsmittel basiert. „Nutzen statt Besitzen“ bedeutet nichts anderes, als auf das eigene Auto und damit auch auf die praktisch unbegrenzte Möglichkeit zur Automobilität zu verzichten. Car Sharing ist Autoverzicht - kein totaler Autoverzicht, aber eben auch kein unbedeutender Autoverzicht. Das ist das Problem des Car Sharing.

Denn selbst die Idee eines kompromisshaften Teilverzichts kollidiert mit der übermächtigen Attraktivität des Autos. Es ist diese Attraktivität, die allen Veränderungsbestrebungen im Bereich des Mobilitätsverhaltens als schier unüberwindbare Hürde im Wege steht.

Auf den ersten Blick scheint es einfach zu sein, diese Attraktivität zu erklären. Aus psychologischer Sicht ist das Auto „eine hervorragende Möglichkeit, sich selbst und andere zu definieren und dem eigenen Leben Sinn zu geben“ (Hilgers 1992, 118). Es sei „oftmals zuallerletzt Fortbewegungsmittel, zuförderst aber Krücke der Seele, Illusion der Freiheit und Bestätigung eigener Größe“ (ebd., 8). In der Tat stößt man in unserer Gesellschaft auf Zeitgenossen, die auf ihr Fahrzeug fixiert sind. Sie motzen ihre Kleinwagen und Familienkutschen absurd auf oder bewegen mächtige Geländewagen auf den gut ausgebauten deutschen Straßen. Sie verbringen eine Menge Freizeit im oder am Auto und sind bereit, einen enormen Anteil ihres Haushaltsbudgets für den scheinbar angemessenen fahrbaren Untersatz aufzubringen.

Demgegenüber steht das Car Sharing: Die nüchternen Durchschnittsautos der CSO, auf denen auch noch ein großes Logo prangt, das den Fahrer als vermeintlich grüngefärbten Autoteiler entlarvt, taugen kaum dazu, die mit der Automobilität verbundenen emotionalen Bedürfnisse zu befriedigen. Vor allem fehlt den Autos die persönliche Note. Der Carsharer kann sich das symbolträchtige Artefakt weder aneignen noch es sich individuell zuschreiben lassen.

Doch sind nicht alle Autofahrer irrational auf ihren fahrbaren Untersatz versessene Autofans oder gar Autofetischisten. Für viele Menschen ist das Auto weit mehr Mittel zum Zweck als Zweck an sich. Baum und Pesch ermittelten in ihrer bereits erwähnten Marktpotenzialabschätzung für das Car Sharing immerhin eine Zahl von 8,1 Millionen Autofahrern, bei denen eine „rationale und gebrauchswertorientierte“ Einstellung zum Auto dominiert (Baum/Pesch 1996, 270). Sollten diese Menschen nicht bereit sein, angesichts plausibler ökonomischer und gleichzeitig ökomoralischer Anreize, wie sie ja gerade das Car Sharing bietet, auf das eigene Auto zu verzichten?

Wir meinen, die allermeisten von ihnen werden auf absehbare Zeit zu diesem Verzicht nicht bereit sein. Dies liegt an den hohen „Kosten“, die dadurch den meisten Autofahrern entstehen würden. Gemeint sind nicht die monetären Kosten - monetär kann es durchaus günstiger sein, ein wenig genutztes Auto aufzugeben und stattdessen Car Sharing zu praktizieren. Gemeint sind auch nicht allein die so genannten Transaktionskosten, also jene nichtmonetären Kosten, die durch den erhöhten Aufwand bei der Nutzung von Car-Sharing-Autos, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad entstehen und die im Grunde nur nach individueller Währung zu beziffern sind. Wir meinen einen anderen Typ von Kosten: In einer Lebenswelt, deren heutige Form durch Automobilität mit ermöglicht und geprägt wird, würde ein Autoverzicht für viele Menschen eine Kollision „mit zentralen normativen Verstreungen dieser Lebenswelt“ (Heine et al. 2001, 151) bedeuten.

Das Auto ist ein „Vehikel zur Ausweitung, Verdichtung, Flexibilisierung und Erleichterung der für die moderne Gesellschaft zentralen individuellen Mobilität“ (ebd., 146). Gerade in seiner Multifunktionalität ist es unerreichbar und unschlagbar. Es ermöglicht die „Ausweitung des individuellen Aktionsradius“ sowie gleichzeitig die „Verdichtung und Rationalisierung von Mobilität“ (ebd., 147). Das Häuschen im Grünen, fern vom Arbeitsplatz, der Zusammenhalt des Freundeskreises über den Wohnort hinaus, die reichhaltige Auswahl an Freizeitaktivitäten, die Wahl der optimalen Bildungsstätte für die Kinder oder die Fahrt in den Urlaub - all dies und noch vieles mehr wird wesentlich begünstigt durch den Einsatz des individuellen, schnellen und bequemen Verkehrsmittels Auto.

Vieles, das durch das Auto ermöglicht wird, setzt es dann auch dauerhaft voraus. Mehr noch: Was zunächst als neuer Freiraum daherkommt, wird schnell zum sozialen Standard, gestützt und legitimiert durch „respektable

soziale Normen“ (ebd., 148) mit anspruchsbegründendem, gleichzeitig auch verpflichtendem Charakter. Das Haus im Grünen wird zum Anspruch, oft aber auch zur Verpflichtung für diejenigen, die für sich und vor allem für ihre Kinder ein gesundes und lebenswertes Heim schaffen wollen. Der umfangreiche Fahrdienst für die Kinder wird selbstverständlich, um deren Sicherheit und qualitativ angemessene Erziehung zu gewährleisten. Auch die möglichst schnelle Bewältigung des alltäglichen Arbeitsweges mit dem Auto wird „Pflicht und legitimer Anspruch zugleich“ (ebd., 150), auf der Grundlage sozial geltender Zumutbarkeitsstandards, hinter denen normative Vorstellungen über das gute Leben stehen, das heute auch Automobilität einschließt (Krämer-Badoni/Wilke 1997, 29).

Das Auto ist längst Garant bestehender wie Ausgangspunkt neuer sozialer Normen und Standards geworden, die das Alltagsleben der Menschen steuern und Ansprüche wie Verpflichtungen begründen. Wer ohne oder (wie beim Car Sharing) mit wenig Auto leben möchte, gerät in Konflikt mit diesen Normen und Standards. Deshalb ist es so schwierig, auf das Auto ganz oder auch nur überwiegend zu verzichten, deshalb „kostet“ es den einzelnen so viel.

Car Sharing soll ein „missing link“, ein wichtiges Bindeglied zwischen den vorhandenen „alternativen“ Verkehrsmitteln sein. Doch auch eine kombinierte Mobilität, die das Car Sharing einschließt, bietet kein vollständiges Äquivalent für das hochflexible und multifunktionale Auto, das direkt vor der eigenen Haustür steht. Es ist der Besitz eines Autos, der jene spontane Verfügbarkeit garantiert, die für unser Alltagsleben offenkundig grundlegend ist. Car Sharing ist für dieses „Nutzen ohne nachzudenken“ (Franke 2001, 172) nicht geeignet. Es ermöglicht eine andere Art der Automobilität, die aber eben auch eine reduzierte Automobilität ist. Und darauf wollen und/oder können sich die meisten Menschen nicht einlassen.

Wer aber sind dann diese 45.000? Warum wollen und können die sich auf das Car Sharing einlassen? Eine Antwort liefert Franke (2001, 26): „Vorliegende Untersuchungen bestätigen übereinstimmend, dass Car Sharing bislang eine sozialstrukturell relativ homogenes Milieu anspricht und es in dem einen Jahrzehnt des Bestehens in Deutschland kaum gelungen ist, bei anderen Kundengruppen auf Akzeptanz zu stoßen. Die typische Car-Sharing-Klientel wird von hochgebildeten, gutverdienenden Personen der Mittelschicht mit hohem ökologischen Bewusstsein dominiert, von denen sich die

meisten durchaus ein eigenes Auto leisten könnten. Ein Vergleich von Untersuchungen, die zu verschiedenen Zeitpunkten in unterschiedlichen Organisationen durchgeführt wurden, zeigt, dass sich die sozialstrukturellen Merkmale des Nutzersegments insgesamt kaum verändert haben“.

Nach Frankes gründlichem Vergleich von Untersuchungen bei deutschen und Schweizerischen CSO lässt sich die Car-Sharing-Kundschaft zusammenfassend wie folgt charakterisieren. Die meisten Carsharer sind zwischen 30 und 40 Jahre alt. Unterrepräsentiert sind jüngere Kunden zwischen dem 18. und dem 25. Lebensjahr sowie ältere Kunden über 50. Zwei Drittel der Kunden sind Männer. Die Carsharer leben in leicht unterdurchschnittlich kleinen Haushalten (in Berlin beispielsweise sind die meisten alleinstehend - darunter vor allem viele Männer -, doch fast ebenso viele leben in Familien mit mindestens einem Kind. Und auch kinderlose Paare machen eine große Gruppe aus). Carsharer haben im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt ein höheres Bildungsniveau: meistens das Abitur oder die Fachhochschulreife, mehr als die Hälfte hat einen Hochschulabschluss. Das Einkommen der Carsharer, die überwiegend in Beamten- oder Angestelltenberufen tätig sind, ist überdurchschnittlich. Bei den CSO sind im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung höhere Einkommensklassen über- und niedrige Einkommensklassen unterrepräsentiert (Franke 2000, 26ff).

Unsere Gesprächspartner bei den CSO konnten sich teilweise nicht auf wissenschaftlichen Untersuchungen zur eigenen Kundschaft stützen. Sie charakterisieren ihre Kunden jedoch meist in weitgehender Übereinstimmung mit Frankes Ergebnissen. Und dabei kristallisieren sich zwei weitere bedeutende Eigenschaften der Car-Sharing-Kunden heraus: Sie wohnen häufig in innerstädtischen Kernbereichen und fahren wenig mit den Autos der CSO. Wer acht- bis zwölfmal pro Monat Autos seiner Organisation nutzt, ist schon ein „Vielfahrer“. Viele Carsharer begnügen sich mit weniger Fahrten, einigen scheint es vor allem darauf anzukommen, die Möglichkeit zu haben, auf ein Auto zuzugreifen, wenn es einmal nötig wird.

Wie gesagt: Car Sharing ist eine andere Art der Automobilität. Diejenigen, für die diese Art der Automobilität in Frage kommt, sind meist „Urbaniten“ (Häußermann/Siebel 1987, 14), die bereits vom automobilen Lebensstil der Bevölkerungsmehrheit entwöhnt sind bzw. niemals daran gewöhnt

waren.¹⁵⁹ Ihr Lebensstil und ihre Lebenssituation legen das Car Sharing nahe. Vor allen Dingen „kostet“ es sie vergleichsweise wenig, weil es für sie mit wenig Verzicht verbunden ist. Sie wohnen dort, wo man ohne Auto auskommt; die Verkehrsinfrastruktur der Innenstädte ermöglicht ein hohes Maß an „Selbstbeweglichkeit durch Fahrrad und ÖPNV“ (Franke 2001, 180). Wenn sie - was nach Franke die typische Car-Sharing-Klientel kennzeichnet - aus ökologischen Gründen auf ein eigenes Auto verzichten (ebd., 187), dann kollidiert dies nicht in gleichem Maße mit alltagsrelevanten Wertorientierungen wie bei vielen anderen Menschen.

Insofern lässt sich unsere obige Feststellung präzisieren: Car Sharing ist sozial erfolgreich, aber nur in einem Teilsegment der Gesellschaft. Für eine Minderheit ökologisch motivierter „Urbaniten“ ist es ein attraktives Angebot, weil es dieser Minderheit nicht weh tut, auf das Auto weitgehend zu verzichten. Auf unsere gesamte automobile Gesellschaft bezogen ist Car Sharing sozial nicht verallgemeinerbar.

Das erste Grundproblem bzw. das erste bedeutende Diffusionshemmnis des Car Sharing besteht also darin, dass es den meisten Menschen das Falsche abverlangt. Das eigene Auto abzuschaffen und anstatt dessen Car Sharing zu praktizieren, bedeutet für viele einen tiefen Einschnitt in das Alltagsleben und dessen normative Fundierung. Car Sharing, als recht weitgehender Autoverzicht, verträgt sich bislang kaum mit den Vorstellungen über ein gutes und richtiges Leben, wie sie bei der Mehrheit der (autofahrenden) Gesellschaft vorherrschen.

5.2. *Warum Car Sharing ökonomisch nicht erfolgreich ist: Mit dem Car Sharing üblichen Zuschnitts lässt sich kein Geld verdienen.*

In unseren Gesprächen waren es nicht etwa die Vertreter der kleineren Organisationen, sondern die ambitionierten Berliner, die betonten, mit Car Sharing lasse sich kein Geld verdienen. Einer von ihnen resümierte: „Wir wussten nicht am Anfang bei der Gründung, dass die Gewinnmöglichkeiten im Car Sharing so gering sein würden, wie es sich bis heute herausstellt, dass sie tatsächlich sind“. Und er verallgemeinerte: „Geld gibt es keins zu verdienen. Die sind alle bettelarm, alle Organisationen. Mehr oder weniger schreiben sie

¹⁵⁹Zur „Entwöhnungsthese“ vgl. Franke 2001, 173 ff.

alle mal eine schwarze, mal eine rote Null, aber [...] mehr schreiben sie eigentlich nicht“. Auch unser Münchner Gesprächspartner stellte heraus, eine CSO könne bei hohem Qualitätsstandard gerade einmal die Deckung der eigenen Kosten erreichen. „Da muss man qualitativ aber schon relativ gut sein“. Er fasste zusammen: „Wer mit Autovermietung reich werden will, der macht das als konventioneller Autovermieter“.

Ursächlich für die Armut der Anbieter ist ein grundlegendes Angebotsmerkmal des Car Sharing: Die üblichen Kurzzeitbuchungen verursachen im Verhältnis zum Umsatz zu hohe Kosten. Ein Berliner analysiert: „Das hängt auch damit zusammen, dass die einzelnen Nutzungsabschnitte so klein sind. Man muss größere Nutzungsabschnitte haben [...], also Leasing oder Car Rental. Beim Car Rental ist es ganz klar, dass da unter 24 Stunden einfach gar nichts läuft. Vielleicht täusche ich mich, aber wir haben nur 15 % unserer Fahrten, die über 24 Stunden sind. [...]. Daran kann man aber schon ein bisschen sehen, dass einfach sehr viele Kosten entstehen. Weil eine Fahrt von einer Stunde zu organisieren fast den gleichen Aufwand macht wie eine Fahrt von 24 Stunden. Nur der Umsatz ist natürlich wesentlich geringer und deswegen ist Car Sharing einfach sehr kostenträchtig. Weil sehr viele Organisationsmittel verwendet werden“. Selbst die große und erfolgreiche Schweizer CSO „Mobility“ schlage sich mittlerweile mit gewaltigen Personalkosten herum. Und unser Freiburger Gesprächspartner, der großen Wert darauf legte, seine Organisation nicht mit 630-Mark-Jobs über Wasser zu halten, räumte ein, die hohen Sozialkosten würden die CSO an den Rand des Ruins treiben.

Bei den kleinen CSO „stattauto“ Gießen und „stadt-teil-auto“ Göttingen war man froh, nach schwierigen Jahren das Geschäftsjahr nunmehr allmählich „plus minus Null“ abschließen zu können. In Göttingen war unsere Gesprächspartnerin stolz darauf, mittlerweile eine sozialversicherte Teilzeitkraft zu beschäftigen. In Gießen verursachten die fragilen Finanzen ein „Auf-und-ab“ im Personalbereich. Zwischenzeitlich glaubte der Vorstand, eine zweite Teilzeitstelle finanzieren zu können, merkte aber bald, dass die Organisation insgesamt nicht mehr als 30 Stunden Arbeit bezahlen konnte.

Neben den kurzen Nutzungsabschnitten gibt es ein weiteres typisches Merkmal des Car Sharing, das den CSO ökonomische Probleme beschert. Die meisten Nutzer handeln allzu sehr im Sinne jener ökologischen Ziele, die das Car Sharing ursprünglich begründeten. Denn sie tragen nicht nur dazu

bei, dass es insgesamt weniger Autos gibt, indem sie in der Regel auf ein eigenes Auto verzichten. Darüber hinaus schränken sie - und hier liegt das Problem - während ihrer Teilnahme am Car Sharing ihren Autogebrauch zunehmend ein. Das Car Sharing setzt einen Lernprozess in Gang, infolge dessen die Kunden, die ohnehin typischerweise „Wenigfahrer“ sind, noch weniger Auto fahren.¹⁶⁰

So geraten die Anbieter des Car Sharing in ein permanentes „Ökologie-Ökonomie-Dilemma“. Was auf der einen Seite ökologisch wünschenswert ist und den Sinn der Car-Sharing-Idee untermauert, ist auf der anderen Seite ökonomisch problematisch. Der Umsatz pro Kunde ist für die Organisationen schlichtweg zu gering und die Fahrzeugflotte nicht ausreichend ausgelastet.

Die Neigung der Nutzer, im Laufe der Zeit weniger zu fahren, charakterisiert bislang ebenso das Car Sharing wie die Kurzzeitbuchungen, die wohnortnahen, dezentralen Stationen und die Fahrzeugverfügbarkeit rund um die Uhr. Aufgrund solcher Angebotsmerkmale ist das Car Sharing für eine bestimmte Klientel attraktiv, welche die Fahrzeuge ganz gezielt nur für besondere Bedarfe nutzt (vgl. etwa Franke 2001, 30 ff.). Ihre weiteren Mobilitätsbedürfnisse befriedigt sie mit Hilfe anderer Verkehrsmittel. Und das eben mit zunehmender Übung und Gewohnheit immer mehr.

Car-Sharing-Anbieter sind ihrem Ansatz und ihrer Geschichte nach Dienstleister, die ihre Kunden einladen, die angebotene Dienstleistung gegebenenfalls durch alternative Mobilitätsangebote zu substituieren. Der Anspruch, ein Komplement zu anderen Verkehrsmitteln anzubieten und den Nutzern damit eine größere Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu eröffnen, impliziert die Möglichkeit, selbst weniger benötigt zu werden. So kann es nicht verwundern, wenn sich die CSO beständig schwer tun, kostendeckend zu arbeiten.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht überraschend, dass die großen Car-Rental-Unternehmen bisher keine ernsthaften Anstrengungen unternahmen, die schwächlichen Mitbewerber zu schlucken. Für sie sind die CSO ausgezeichnete Laboratorien für die Angebotsform einer wohnortnahen Kurzzeitmiete von Autos rund um die Uhr. Bis heute konnte in diesen Laboratorien

¹⁶⁰Muheim spricht in diesem Zusammenhang von einer „Lernkurve“ (Muheim zit. in Franke 2000, 194).

nicht nachgewiesen werden, dass Car Sharing wirklich marktgängig ist. Noch immer leben die meisten CSO vom hohen Engagement ihrer Protagonisten, die es verstehen, die Organisationen mit geringen Mitteln über die Kunden zu bringen. Nicht wenige CSO leben noch heute von ihren ehrenamtlichen oder selbstausbeuterischen Strukturen.

V. Perspektiven

1. Die Szene ist optimistisch

Im Kontrast zu unserer Skepsis in Bezug auf die Diffusionschancen gibt sich die Car-Sharing-Szene aktuell optimistisch. Der Bundesverband Car Sharing (BCS) vermeldet für die letzten drei Jahre (1998-2000) jeweils ein Wachstum der Teilnehmerzahl von ca. 30 % (BCS 2001, 1). Offenbar gelingt es gegenwärtig insbesondere mittelgroßen und teilweise auch kleineren CSO die örtliche Car-Sharing-affine Klientel zu mobilisieren. Die Münchner „Stattauto“ konnte im Jahr 2000 die Anzahl ihrer Kunden um 34 % auf 2.670 erhöhen. Bei der kleinen „Grünes Auto Göttingen“ wuchs der Kundenstamm um 88 %. Mit der Gründung von Filialen erreichte die „teilAuto Halle“ gar ein Wachstum von 130 % auf 1.250 Kunden (ebd.).

Der Dachverband beruft sich u.a. auf die Gründung der Holdings „Cambio“ bzw. „shareway“ und die damit verbundene Entwicklung „zu mehr Professionalität und mehr Zentralität“, wenn er befindet: „Aus der CarSharing-Szene ist eine Branche geworden“ (ebd., 2). Der Trend, größere Einheiten zu bilden, bietet die Chance, die für die Branche typische Unterkapitalisierung zu überwinden (BCS 2001a, 1). Die zentraleren Strukturen würden zudem die Grundlage dafür schaffen, dass die Branche auch größere Krisen aus sich selbst heraus bewältigen könne (BCS 2001, 2).¹⁶¹

¹⁶¹Krisen haben die Carsharer in der Tat gerade im Jahr 2000 erleben müssen. Wie oben beschrieben geriet die „Stattauto AG“, das Vorzeigeunternehmen der deutschen Carsharer, in eine existenzbedrohende Finanzkrise. Ursache war die mangelnde Professionalität im Expansions- und Zentralisationsprozess. Mangelnde Professionalität verursachte auch das Scheitern der einzigen deutschen CSO, die von vornherein mit einem bundesweiten zentralistischen Car-Sharing-Konzept antrat. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) förderte zu

Der BCS betont die Chancen, die dem Car Sharing durch neue Kommunikationstechnologien und das Internet eröffnet würden und verweist als Beleg auf die Ausstattung von bereits 30.000 Car-Sharing-Kunden mit einer einheitlichen Chipkarte für einen bundesweit unkomplizierten Zugang zu Car-Sharing-Fahrzeugen (BCS 2001a, 2).

Mit Vorschlägen zu einem „100.000-Auto-Projekt“ möchte der BCS schließlich sein Lobbying für das Car Sharing kanalisieren und ein „Leitprojekt zur Förderung des CarSharing in der Bundesrepublik“ initiieren (BCS 2001b, 1).

Die einzelnen CSO zeigen sich fast ähnlich optimistisch wie der Bundesverband. Einzig der Vertreter der Gießener „stattauto“ äußert sich skeptisch über die Zukunft des Car Sharing am eigenen Ort: „Wir haben irgendwie so 230 Mitglieder, aber das geht hoch und runter. Ich kann jetzt nicht sagen, wann wir die 300 erreichen. Wir sind jetzt wohl in dem Bereich, wo wir die Interessentengruppen, die wir bislang angesprochen haben, erreicht haben und nicht mehr über unseren Tellerrand hinauskommen. Es war auch eine Zeitlang so, dass wir eigentlich gehofft haben, dass die Zeit für uns spielt. Dass der Bekanntheitsgrad halt besser wird, dass die Leute sich daran gewöhnen, dass es das halt gibt. Das ist leider nicht so“.

Die Vertreter der anderen CSO glauben an die Expansion und haben dabei jeweils ihre eigenen Vorstellungen, was deren Ausmaß anbelangt. Unser Hannoveraner Gesprächspartner hält es für realistisch, in der Region Hannover innerhalb von 5 Jahren 10.000 Autofahrer für das Car Sharing zu gewinnen.¹⁶² In München wollte unser Gesprächspartner zunächst nicht über eine konkrete Zahl spekulieren, stellte dann jedoch „eine interessante Vorstellung“ in den Raum: „Stellen Sie sich vor, in München gäbe es so viele Car-

Beginn der 90er Jahre nicht nur die Gründung regionaler CSO, sondern war auch an der Gründung der „Car Sharing Deutschland“ beteiligt, die in Konkurrenz zu den gleichzeitig entstehenden lokalen und regionalen CSO Car Sharing bundesweit anbieten sollte. Die zentralistische Struktur der CSD funktionierte jedoch nicht. Die CSD versuchte zwar, Ableger an vielen (auch kleineren) Orten zu installieren. Doch offenbar gelang es nicht, an diesen Orten das Car Sharing von der Frankfurter Zentrale aus in Gang zu bringen. Für das Car Sharing war es, wie einer unserer Gesprächspartner betonte, keine gute Werbung, wenn in Großstädten auf Dauer nur eine paar wenige Car-Sharing-Autos verfügbar waren. Die CSD baute in den letzten Jahren umfangreiche Verlustvorträge auf und musste schließlich im Jahr 2000 liquidiert werden.

¹⁶²Zum Zeitpunkt unseres Gespräches hatte „teilAuto“ 1.500 Nutzer.

Sharing-Fahrzeuge wie derzeit Taxis. Die sind ja immer und allseits präsent, das sind 3.500. Diese Anzahl an Autos würde ausreichen, um 70.000 Car-Sharing-Kunden zu versorgen. Das ist schon eine große Summe“. Der Existenzgründer von „Grünes Auto Göttingen“ spielt mit einem ähnlichen Gedanken. Er berichtete, im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit sei für Göttingen ein Marktpotenzial von 6.000 Leuten für das Car Sharing ermittelt worden: „Das wären dann mehr Standorte als Bushaltestellen. An so einem System kommt man dann nicht mehr vorbei. Ich halte das nicht für unmöglich, aber für ehrgeizig“.

Abgesehen von solchen optimistischen Projektionen äußerten die Car-Sharing-Protagonisten sehr konkrete Zukunftswünsche. Unser Hannoveraner Gesprächspartner sprach sicherlich für viele, als er betonte, der Car-Sharing-Szene müsse es jetzt zunächst darauf ankommen, Car Sharing wirtschaftlich anzubieten. Dabei werde sich erweisen, inwieweit es in der Fläche anzubieten sei. Bislang gilt laut BCS (2001, 1) die Formel: „Je kleiner der Ort, desto geringer die Chance, dass dort CarSharing angeboten wird“.¹⁶³

Unser Münchner Gesprächspartner wünscht sich eine intensivere Zusammenarbeit von CSO mit Anbietern des herkömmlichen Car Rental und meint überdies, der zukünftige Erfolg des Car Sharing werde von drei Faktoren abhängen: von der Technologieentwicklung, dem Einsatz öffentlicher Fördermittel und der Bereitschaft des Gesetzgebers, den CSO öffentlichen Raum für ihre Stationen zur Verfügung zu stellen.

Gerade Letzteres steht ganz oben auf der Wunschliste aller CSO. Die Carsharer sind der Ansicht, dem Durchbruch des Car Sharing stehe die Weigerung der Politik im Wege, die notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Sie fordern seit Jahren die Einführung eines Verkehrszeichens, aufgrund dessen für Car-Sharing-Fahrzeuge - wie

163Um den Chancen des Car Sharing in der Fläche nachzugehen „hat sich ein Konsortium bestehend aus den Lehrstühlen für Absatz und Marketing (Prof. Dr. Thorsten Raabe) sowie für Unternehmensführung und betriebliche Umweltpolitik (Prof. Dr. Reinhard Pfriem) der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, dem Lehrstuhl für Verkehrsökologie der Technischen Universität Dresden (Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker) sowie dem Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (Martin Stutzbach) zusammengefunden. Dieses Konsortium wird als ersten Schritt die (wirtschaftliche) Machbarkeit eines "CarSharing in der Fläche" prüfen und als zweiten Schritt ein Konzept für einen vierjährigen Modellversuch "CarSharing in der Fläche" entwickeln“. Vgl. URL: http://www.uni-oldenburg.de/marketing/Projekte/CarSharing/body_carsharing.html

bereits für Taxis - Parkplätze im öffentlichen Raum reserviert werden könnten, was eine Änderung der Straßenverkehrsordnung voraussetzt. Zwei entsprechende Anträge des europäischen Car-Sharing-Dachverbands ECS beim Verkehrsausschuss der Innenministerkonferenz der Länder wurden ebenso abgelehnt wie ein weiterer Antrag beim Deutschen Städtetag. In Berlin nannte man uns das wichtigste Argument für die Ablehnungen: „Man will keinen Präzedenzfall schaffen. Weil nachher kommen dann alle anderen auch“.

Als Reaktion bemühen sich die Carsharer, ein „amtlich klares“ Unterscheidungskriterium zu schaffen, aufgrund dessen sie sich von anderen Anwärtern auf öffentlichen Parkraum abheben können. Mit der Möglichkeit, den „blauen Umweltengel“ für ihre Dienstleistung zu beantragen, ist es der Lobby der Carsharer gelungen, sich ein solches Unterscheidungsmerkmal zuzulegen. Es bleibt abzuwarten, ob die Politik nun bereit ist, den Carsharern entgegenzukommen. Unser Berliner Gesprächspartner glaubt: „Wir sind in Deutschland relativ nahe dran. Ich denke, so ein Sakrileg ist das eigentlich nicht. Taxis haben ja auch ihre Stellplätze, warum soll das eigentlich nicht auch für Car Sharing gehen“. Und er fügt mit dem Szene-typischen Optimismus hinzu: „Dann wird es ganz schnell gehen. [...] Weil, das macht die Sache so wahnsinnig attraktiv. Wenn man diese Stellplätze dann praktisch überall beantragen und haben kann. Die Kommunen und die Bundesregierung sind einfach mit dem Löffel barbiert, dass sie das nicht machen. Das kostet sie gar nichts. Man könnte eine ungeheuer intensive ökologische Autobenutzung ins Feld setzen, ohne jetzt Millionen dafür investieren zu müssen“.

Insgesamt bleibt festzuhalten: Die Car-Sharing-Szene blickt optimistisch in die Zukunft, obwohl bislang ungeklärt ist, ob und wie die Innovation wirtschaftlich anzubieten ist, und obwohl bislang niemand sagen kann, wo die vielen neuen Kunden, die dem Car Sharing zum Durchbruch verhelfen sollen, eigentlich herkommen werden.

2. Was wird Car Sharing in Zukunft sein?

Unsere im vierten Kapitel begründete Skepsis gegenüber den zukünftigen Diffusionschancen des Car Sharing wird von den Szene-Protagonisten nicht

geteilt. Die Enttäuschung über die bislang beim Car-Sharing bestehende Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit ist in den letzten Jahren optimistischen Zukunftsprojektionen gewichen. Wie ist dieser Einschätzungsunterschied zu erklären?

Unsere Skepsis bezieht sich im Kern auf die bis heute gängige Definition des Car Sharing. Nach ihr ist Car sharing eine soziale Innovation, weil es einen neuen Nutzungsmodus des Automobils ermöglicht: Nutzen statt Besitzen. Es ist aber auch eine sozialökologische Innovation: Als Nutzen *statt* Besitzen soll es umweltfreundliche Substitutionseffekte hervorbringen. Insofern ist organisiertes Autoteilen unter dem Namen „Car Sharing“ eine Dienstleistung mit ökologischer Begründung - im Unterschied etwa zu hergebrachten Formen des Car Rental. Mit dieser Begründung ist es entstanden und fand es seinen Platz in der Gesellschaft bzw. am Markt. Dabei handelt es sich allerdings um eine Nische, in der sich vornehmlich „Urbaniten“ mit ähnlichem soziokulturellen Hintergrund zur gemeinsamen Autonutzung zusammenfinden. Darüber hinaus wird die Innovation von der autofahrenden Bevölkerung nicht akzeptiert, weil die Substitution von Individualautos durch Kollektivautos zu einem Einschnitt in die normal gewordene automobilen Lebensweise führt, den die meisten Autofahrer nicht hinzunehmen bereit sind. Da zudem das bislang übliche Car-Sharing keine Gewinne abwirft und die CSO somit (unter anderem) keine offensive Angebotspolitik praktizieren können, sind wir in Bezug auf die Diffusionschancen dieses Car Sharing skeptisch.

Dagegen steht der Optimismus der Car-Sharing-Protagonisten. Er entspringt zum einen der Überzeugung, dass die Szene in der Lage sei, sich in eine professionelle Dienstleistungsbranche zu transformieren - womit die Hoffnung auf die Nachfragewirksamkeit struktureller Reformen auf der Anbieterseite verbunden ist. Zum anderen gründet dieser Optimismus auf der Vorstellung eines zukünftigen Car Sharing, das vom Ballast ökologischer Erwartungen und Anforderungen weitgehend befreit und damit in einem entscheidenden Punkt neu definiert wäre (siehe 5.2.2). Manche Carsharer scheinen ein wirklich neues Car Sharing in Betracht zu ziehen, mit dem die Karten noch einmal neu gemischt werden könnten.

Die Einschätzung der Zukunftschancen des Car Sharing hängt in der Tat davon ab, wie seine zukünftige Gestalt gesehen wird. Angesichts der dynamischen Entwicklung der Szene und unterschiedlicher Zukunftsprojektionen

wird eine solche Einschätzung zunehmend schwieriger. Wir möchten es an dieser Stelle trotzdem wagen, zur Frage „Was wird Car Sharing in Zukunft sein?“ drei mögliche Varianten vorzustellen. Sie ergeben sich aus Tradition und Status quo der Car-Sharing-Szene sowie den Zukunftsprojektionen, die die Diskussion in der Szene aktuell bestimmen. Die Varianten schließen sich gegenseitig nicht aus; sie können als Fortentwicklungen der Innovation Car Sharing auch nebeneinander existieren.

2.1. *Car Sharing als ökologische Dienstleistung: Ein exklusives Angebot auf einem Nischenmarkt?*

Unsere erste Variante knüpft am weitgehend noch bestehenden Status quo der Car-Sharing-Szene an und berücksichtigt zudem traditionelle Stärken dieser Szene. Es genügt, diese Variante kurz zu umreißen, da sie die im vorangegangenen Text beschriebenen bisherigen Möglichkeiten und Grenzen des Car Sharing in Deutschland nur fortschreibt.

Car Sharing ist bislang eine ökologische Dienstleistung. Als solche dürfte es wohl auch auf Dauer seinen Platz auf einem Nischenmarkt behaupten können. Die lokalen und regionalen CSO werden sich vermutlich auf längere Sicht wirtschaftlich über Wasser halten können, wenn sie die sich abzeichnenden Möglichkeiten, mit anderen CSO und weiteren Verkehrsanbietern zu kooperieren, bestimmte Aufgabenbereiche evtl. auszulagern und vor allem die eigene Produktivität durch den Einsatz moderner Technologie zu steigern, konsequent nutzen. Manche Organisationen werden wahrscheinlich auch künftig zumindest teilweise von ehrenamtlichem Engagement leben und damit weiterhin ein Betätigungsfeld für zivilgesellschaftliches Engagement und Projektarbeit bieten (was in besonderem Maße voraussetzen wird, dass diese Organisationen für einsatzbereite Unterstützer *identifikationsfähig* bleiben).

In der Tradition der Carsharer dürften die ökonomischen Ziele dieser Organisationen - sollten sie über den Selbsterhalt hinaus auf Expansion, Kapitalrendite, Gewinn ausgerichtet sein - auch weiterhin dem Vorrang der ökologischen Zielperspektive untergeordnet sein. Wie sich bereits an den untersuchten Beispielen zeigte, muss dieser Vorrang nichts zu tun haben mit einer nutzerfeindlichen, ökofundamentalistischen Angebotsgestaltung. Cabrios, Limousinen gehobener Klasse, in gewissem Maße auch eigener Autobesitz

werden von immer weniger Car-Sharing-Kunden und -Machern als Widerspruch zum Car Sharing empfunden.

Der Gedanke vom Nutzen-statt-Besitzen dürfte in dieser traditionalistischen Variante das Selbstverständnis des Car Sharing trotzdem weiterhin prägen. Car Sharing entstammt nun einmal dem Umfeld der Umweltbewegung. Damit trägt es Ansprüche in sich, die im Bewusstsein und teilweise auch in der Lebensweise einer von den Ideen dieser Bewegung mehr oder weniger geprägten Lebensstilgruppe fortbestehen. Als Stärke des Car Sharing resultiert daraus seine Einpassung in die normativen Vorstellungen einer gebildeten, urbanen Bevölkerungsgruppe, die auch anspruchsvollere (etwa teurere oder verhaltensaufwendigere) Ökoprodukte und Ökodienstleistungen für sich in Betracht zieht. Darin liegt auch gleichzeitig seine Schwäche: Es ist - wie manch anderes Ökoangebot auch - ein exklusives *Lebensstil*-Angebot.

Car Sharing, ein Angebot auf einem Nischenmarkt für Ökoprodukte und Ökodienstleistungen, die einen gewissen Überzeugungsvorschuss auf Seiten der Konsumenten benötigen: diese Marktpositionierung wäre der Preis, den die Carsharer für die ökologischen Ansprüche und das damit verbundene Image des Car Sharing bezahlen müssen.

2.2. *Vorbild Kilometer-Leasing: Marktchancen durch partielle Neudefinition des Car Sharing?*

Die Carsharer berufen sich heute nicht allein auf die bereits optimistisch anmutende Marktpotenzialabschätzung von Baum und Pesch (2,45 Millionen potenzielle Nutzer). Oft zitieren sie auch eine neuere Untersuchung, aus der sich sogar 7,4 Millionen potenzielle Nutzer ableiten lassen. Die neue magische Zahl entstammt einer Studie, die das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung in Essen (RWI) gemeinsam mit dem Institut für Automobilwirtschaft an der Fachhochschule Nürtingen (IFA) angefertigt hat. Auch im BCS scheint diese große Zahl die Phantasie anzuregen (vgl. Herbst 2000, 8). Allerdings geht es in der RWI-Studie nicht um das Car Sharing im bislang Szene-üblichen Sinne, sondern um die neue Dienstleistung „Kilometerleasing: Auto auf Abruf“.

Der Titel der Studie „Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente Dienstleistung“ verweist auf ihren Ausgangspunkt. Vor allem Auto-

häuser und Autowerkstätten seien von der Stagnation ihrer traditionellen Märkte und Betätigungsfelder bedroht. Deshalb sind sie auf der Suche nach neuen Betätigungsmöglichkeiten und Marktchancen. Eine solche Chance könnte laut RWI-Studie darin bestehen, vor allem Autohäuser zu Anbietern erweiterter mobilitätsbezogener Dienstleistungen - zu „Mobility-Providern“ - weiterzuentwickeln (Frick et al. 1998, Vorwort). Im Rahmen von Expertengesprächen im Kfz-Gewerbe wurde als mögliche Angebotsform das Kilometer-Leasing entwickelt und mit Hilfe einer repräsentativen Befragung der Bevölkerung auf sein Marktpotenzial hin untersucht. Mit dem Ergebnis, dass es im Vergleich zu anderen mobilitätsbezogenen Angebotsmöglichkeiten als Dienstleistung „mit besonders hohen Markt- und Entwicklungschancen“ einzustufen sei (ebd., XII).

„Kilometer-Leasing: Auto auf Abruf“ soll eine „professionelle, wohnungsnahe Kurzzeitmiete“ auf der Basis „modernster Telematik und Software“ sein (ebd., XIII). Ein fester Kreis registrierter Nutzer soll per Chipkarte jederzeit auf verschiedene Autos zugreifen können, die an Stationen in unmittelbarer Wohnungsnähe (erreichbar in maximal 5 Minuten) bereitstehen. Solche Stationen könnten bei Autohäusern und Autowerkstätten, aber z.B. auch an Tankstellen oder in Parkhäusern eingerichtet werden. Die notwendige Vorabbuchung der Autos soll bequem telefonisch oder über das Internet erfolgen. Leasing-Geber würden Autohäuser und -werkstätten sein, die sich nach Ansicht der Autoren in markenübergreifenden Verbundgesellschaften zusammenschließen sollten. Leasing-Nehmer wären die Nutzer, die mit dem Leasing-Geber eine Vereinbarung treffen würden über die stunden- oder tageweise Autonutzung im Rahmen vordefinierter „Kilometer-Pakete“ (z.B. 800, 1.000, 2.000 oder 3.000 km pro Jahr). Neben solchen Paketangeboten, die mit Rabatten verbunden sein würden, könnte es auch Einzeltarife geben.

Kilometer-Leasing soll „mehr als Car Sharing“ sein: Es soll professioneller und technisch moderner sein, eine andere Preisgestaltung (Kilometer-Pakete, Möglichkeit zum Pool-Leasing¹⁶⁴) und organisatorische Basis (etwa Profit- statt Non-Profit-Orientierung) haben. Zumal die Unternehmen des Kfz-Gewerbes aufgrund ihres Images als Experten für Automobilität glaub-

164.„Pool-Leasing meint [...] das Angebot, ein Mittelklasseauto oder eine Limousine zu kaufen und einen Kleinwagen, ein Cabrio, einen Van etc. über Kilometer-Leasing zusätzlich mieten zu können - oder umgekehrt“ (Frick et al. 1998, 121).

würdiger als die Anbieter aus der Car-Sharing-Szene seien (ebd., 98). Den befragten Branchenvertretern kam es zudem darauf an, „explizit auto-affine statt nur ÖV-affine Kunden anzusprechen“ und somit jene Zielgruppen zu erreichen, „von denen angenommen wird, dass sie den Zuwachs an Pkw-Mobilitätsbedarfen in den nächsten Jahren ausmachen werden, also auto-affine Frauen, Zweit- bzw. Drittwageninteressierte, ältere Mitbürger und ‚funorientierte‘ Autonutzer“ (ebd., 126f).

Die Ergebnisse der repräsentativen Bevölkerungsumfrage zum Kilometer-Leasing dürften den Wünschen der Branchenvertreter weitgehend entsprechen (vgl. ebd. XIV ff; 106ff). Von den befragten Führerscheinbesitzern (Klasse 3) würden 18,8 % das Angebot gerne in Anspruch nehmen. Bezogen auf die Gesamtzahl der deutschen Führerscheinbesitzer im Alter von 18-69 Jahren wären das 7,34 Millionen potenzielle Kunden für das Kilometer-Leasing. Darunter befinden sich überdurchschnittlich viele Frauen und - im Unterschied zum Car Sharing - Auszubildende sowie Arbeitssuchende. Dagegen zeigen Rentner, Arbeiter, Selbständige und Angestellte ein nur unterdurchschnittliches Interesse am Kilometer-Leasing.

Am ausgeprägtesten ist das Interesse an der Idee der wohnortnahen Kurzzeitmiete bei Autofahrerinnen und Autofahrer, die entweder über ein im Haushalt vorhandenes Auto nicht selber verfügen oder deren Haushalt überhaupt autofrei ist. Weiterhin sehen die Autoren eine potenzielle Kundengruppe bei „Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer, die sich durch Kilometer-Leasing die Befriedigung zusätzlicher Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen wollen. Über Kilometer-Leasing könnten sie sich einen ‚temporären‘ Zweit- oder Drittwagen zulegen“ (ebd., 111). Aber auch Pkw-Hauptnutzer mit oft hohen jährlichen Kilometerleistungen zeigten sich an zusätzlichen „Kilometer-Paketen“ im Rahmen des Kilometer-Leasing interessiert. Laut Studie lässt „sich das Interesse an Kilometer-Leasing einerseits aus der ‚fun- und erlebnisorientierten‘ Perspektive (‚mal ein anderes Auto nutzen wollen‘) und andererseits mit Blick auf die Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten erklären [...]. Wählt ein Pkw-Hauptnutzer, trotz hoher Kilometerfahrleistungen, noch ein großes Kilometer-Paket, so zeigt er [...] stellvertretend für die übrigen Haushaltsmitglieder Interesse an der temporären Nutzung eines Zweit- oder Drittwagens“ (ebd., 118).

Mit Blick auf die Aussagen der Befragten zur Verkehrsmittelwahl weisen die Verfasser der RWI-Studie auf einen Unterschied zwischen den poten-

ziellen Kilometer-Leasing-Kunden und der typischen Car-Sharing-Klientel hin. Die Kilometer-Leasing-Interessenten seien nicht „ausgesprochen ÖV-affin“ (ebd., 114) und „annähernd so Pkw-affin wie die Gesamtbevölkerung“ (ebd., 115). Zudem sei die Akzeptanz für das Kilometer-Leasing zwar bei Wenigfahrern (bis unter 3.000 km/Jahr) sehr hoch, die Ergebnisse insgesamt zeigten aber, „dass die am Kilometer-Leasing Interessierten in allen Mobilitätsbereichen (Wenigfahrer, Vielfahrer, Privater Pkw-Verkehr, öffentlicher Verkehr) zu finden sind und nur eine leicht stärkere Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs festzustellen ist“ (ebd., 115 f).

Aus der Kombination ihrer Daten zur Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt, zum Interesse am Kilometer-Leasing und zur individuellen Jahresfahrleistung folgern die Autoren, dass die Substitutionseffekte des Kilometer-Leasings auf den Pkw-Bestand und die Neuzulassungen gering ausfallen würden. Nebennutzer, Führerscheinbesitzer ohne Zugriff auf das Auto im Haushalt und Führerscheinbesitzer ohne Auto im Haushalt verfügen über gar kein Auto, das sie abschaffen könnten. Gleichzeitig sei nicht davon auszugehen, dass diese Interessentengruppen ihre zusätzlichen „Auto-Mobilitätsbedürfnisse“ in starkem Maße durch den Kauf von Autos befriedigen würden, wenn es keine Angebote wie das Kilometer-Leasing geben sollte. Allein wenigfahrende Pkw-Hauptnutzer würden das eigene Auto unter Umständen wegen des Kilometer-Leasings abschaffen. Unter „Worst-Case“-Bedingungen¹⁶⁵ sei deshalb ein maximaler Nettosubstitutionseffekt von 6,7 % der Nutzer zu veranschlagen (bei 7,34 Millionen Nutzern würden weniger als 500.000 Autos abgeschafft werden). Tatsächlich aber würden viele wenigfahrende Pkw-Hauptnutzer wohl von der Abschaffung ihres Autos absehen, da sie oftmals nicht die alleinigen Nutzer des Haushaltsautos seien. Die Überlegungen und Befunde der Autoren führen deshalb zu dem Schluss, „dass Kilometer-Leasing wohl keine Reduktion des gesamten Mobilitätsvolumens bewirken wird, sondern u.U. sogar eine Ausweitung entsprechend der Präferenzen der Nutzer. Der zentrale Effekt dürfte sich auf die modifizierte Wahl zwischen den Mobilitätsformen im Sinne eines ‚öffentlichen Individualverkehrs‘ beziehen, denn im Vergleich zur Anschaffung eines Autos zur Befriedigung zusätzlicher Mobilitätsbedürfnisse enthält Kilometer-Leasing starke Anreize für eine

165 Annahme: Alle Hauptnutzer, die weniger als 7.000 km/Jahr fahren und sich für Kilometer-Pakete interessieren, die so groß sind, dass sie die Fahrten mit dem eigenen Auto ersetzen könnten, würden ihr Auto abschaffen (Frick et al. 1998, 117).

rationale Wahl und eine effiziente Kombination zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten“ (ebd., 118).

Es ist verständlich, dass die Protagonisten der Car-Sharing-Szene angesichts der vielen verschiedenen Interessenten am Kilometer-Leasing nicht nur aufmerken, sondern ihre eigenen Zukunftsprojektionen darauf beziehen. Beruhte die Baum&Pesch-Studie noch auf „Plausibilitätsüberlegungen“ (ebd., 105 f), deuten nun Daten aus einer repräsentativen Befragung der Bevölkerung auf ein erhebliches Interesse an einer wohnortnahen Kurzzeitmiete hin. Zwar betonen die Autoren der RWI-Studie die Unterschiede zwischen Kilometer-Leasing und Car Sharing, tatsächlich aber sind sich die Angebote in vieler Hinsicht ähnlich. Vor allem: Das meiste von dem, was das Kilometer-Leasing als zukunftsfähiges Dienstleistungsangebot für das Kfz-Gewerbe auszeichnen soll, praktizieren die Carsharer bereits. Die Idee der Kurzzeitmiete ist ihre Idee; über ein Netz von Stationen, das Wohnortnähe gewährleisten soll, verfügen sie; und selbst technisch ausgereifere Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssysteme sind bei ihnen entweder auf dem Weg oder bereits realisiert. Überdies verfügen die CSO über das Know-how und die Erfahrungen aus mehreren Jahren Praxis.

Doch die offenbar vorhandenen Interessenten für die Kurzzeitmiete wurden bislang von den Carsharern nicht erreicht. Liegt das letztlich doch an der oft beklagten Non-Profit-Orientierung der Car-Sharing-Anbieter oder am Ökoimage des Car Sharing? Ersteres ist angesichts der Umwandlungsprozesse innerhalb der Szene im Laufe der letzten Jahre nicht mehr plausibel. Es gibt mittlerweile genug Organisationen mit professionellem Anspruch. Das Ökoimage des Car Sharing, das aus der Kernidee des bisherigen Car Sharing und den damit verbundenen Ansprüchen resultiert, scheint eher als Begründung für das Desinteresse der potenziellen Kurzzeitmiete-Interessenten in Betracht zu kommen. Das organisierte Nutzen-statt-Besitzen sollte eine Kompromisslösung sein zwischen der Normalität des Automobilismus und den Forderungen nach einer radikalen Abkehr davon (siehe oben). Der Slogan „Ein Auto ist zuviel, kein Auto zu wenig“ stand für die Absicht, die Automobilität so viel wie nötig zu ermöglichen und zugleich so weit wie möglich zurückzudrängen. Als Zielpunkt der pragmatischen Handlungsmaxime wurde zweifelsohne die Autobestandssenkung und damit ein Eingriff in die Normalität des Automobilismus angepeilt. Dieser Zielpunkt, der zu den Kernideen der Innovation gehört, dürfte das Bild des Car Sharing und der

Carsharer in der Öffentlichkeit entscheidend geprägt haben. Weshalb die CSO auch nur einen Kundenkreis für sich gewinnen konnten, der heute zwar nicht mehr primär ökologisch motiviert ist, bei dem der ökologische Grundgedanke des Car Sharing aber dennoch die Entscheidung für diese Dienstleistung mitbegründet haben dürfte. Dieser Kundenkreis wird von der Idee des partiellen und dabei auch weitgehenden Autoverzichts nicht abgeschreckt.

Der wirkliche Unterschied zwischen Car Sharing und Kilometer-Leasing besteht darin, dass beim Kilometer-Leasing der ökologische Grundgedanke, den Autobestand zu senken, faktisch keine Rolle mehr spielt - weder bei den gedachten Anbietern noch bei den potenziellen Kunden. Anspruch und Image des Kilometer-Leasing könnten völlig anders als beim Car Sharing sein. Kilometer-Leasing wäre in dieser Hinsicht ein neudefiniertes Car Sharing. Der Effizienzansatz, der dem Kilometer-Leasing zugrunde liegt, ist weitaus bescheidener als das typische Nutzen-statt-Besitzen der Carsharer. Zwar bezieht dieser Ansatz seine mögliche ökologische Relevanz ebenfalls aus der Idee, die Ressourcenproduktivität durch eine höhere Nutzungsintensität von Gütern zu verbessern. Doch basiert die Attraktivität der Innovation offensichtlich darauf, dass die geteilte Nutzung von Sachgütern sich auf Güter bezieht, die den ungeteilt genutzten Sachgütern hinzugefügt werden, diese aber im Regelfall nicht ersetzen.

Beim Kilometer-Leasing ist Substitution zwar möglich, aber nicht beabsichtigt. Positive ökologische Effekte könnte das innovative Angebot haben, wenn es dazu beitragen würde, sich ohnehin entwickelnde zusätzliche Automobilitätsbedarfe ökoefizient zu kanalisieren. Negative Effekte hätte es dagegen, wenn es zusätzliche Bedarfe überhaupt erst anstoßen und damit umweltfreundlichere Mobilitätsoptionen zugunsten der Automobilität verdrängen würde. Die Autoren der RWI-Studie spekulieren nicht über die umweltrelevanten Wirkungen des Kilometer-Leasing - im Unterschied zu Petersen (1995) in seinem Standardwerk zum Car Sharing. Für die Autoren ist es „ex ante nicht bestimmbar, ob es durch neue Dienstleistungen zu Verbrauchminderungen, Substitutionen oder gar Verbrauchsausdehnungen (Rebound Effekte, Effizienzparadoxon) kommt“ (Frick et al. 1998, 37).

Die Carsharer könnten eine partielle Neudefinition des Car Sharing im Sinne des Kilometer-Leasing als entscheidenden Schritt nach vorn interpretieren. Möglicherweise würden sie neue Kunden jenseits ihres üblichen Kun-

denkreises erreichen, ihre ökonomische Tragfähigkeit verbessern und sogar gute Gewinnchancen in einem lukrativen Geschäftsfeld erhalten. Mit einer solchen Neudefinition könnte sich auch die Hoffnung verbinden, bei verhältnismäßig geringen Substitutionseffekten ökologische Wirkungen aufgrund der bloßen Menge der Nutzer zu erzielen. Ausserdem könnten sie argumentieren, es komme erst einmal darauf an, den neuen, ökoeffizienten Nutzungsmodus des Automobils - d.h. den vom Besitz unabhängigen, flexiblen Zugriff auf einen Fahrzeugpool - gesellschaftlich zu etablieren, selbst wenn daraus keine unmittelbaren ökologischen Effekte resultieren.

Fraglich ist aber, inwieweit eine solche Neudefinition des Car Sharing mit den gewachsenen Strukturen und dem Selbstverständnis der Car-Sharing-Szene vereinbar sind. Wahrscheinlich würden viele, die im Car Sharing tätig sind oder damit sympathisieren, ursprüngliche Ziele der Car-Sharing-Community verraten sehen, denn nun könnte ihnen unter Umständen vorgeworfen werden, an der Intensivierung des Automobilismus in Deutschland mitzuwirken.

Ob Teile der Car-Sharing-Szene tatsächlich auf das Kilometer-Leasing setzen werden, ob es daraufhin zu einem Bruch in der Szene kommt, ob man mit einer wohnortnahen Kurzzeitmiete ohne Ökoanspruch und -image wirklich viele deutsche Autofahrer locken kann und wie sich die unterstützenden Kunden des „traditionellen“ Car Sharing zu einem neudefinierten Car Sharing verhalten werden - all das ist heute noch nicht absehbar, wird sich aber angesichts der dynamischen Entwicklung der Car-Sharing-Szene sehr bald zeigen.

2.3. Car Sharing als Angebotsbestandteil des ÖPNV: Eine Verknüpfung der wenig populären Alternativen zum Privatauto?

Die traditionellen öffentlichen Verkehrsmittel, also Bus und Bahn, werden durch das Car Sharing sinnvoll ergänzt. Mit Hilfe des organisierten Autoteilens können Mobilitätsbedürfnisse autoloser Haushalte befriedigt werden, für die das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel nicht ausreicht. Eine intensive Verknüpfung beider Mobilitätsbausteine drängt sich insofern geradezu auf. Nichtsdestotrotz konnten kommunale Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel selbst für lose Kooperationen mit CSO erst allmählich und nach einigem Bemühen der örtlichen Car-Sharing-Protagonisten gewonnen werden. Mit

einer Integration des Car-Sharing in die eigene Angebotspalette hat diese Kooperationsbereitschaft der Verkehrsanbieter jedoch kaum etwas zu tun. Die meisten Unternehmen, so scheint es, haben das Car Sharing bis vor kurzem beinahe ebenso wenig zur Kenntnis genommen, wie große Teile der Bevölkerung.

Es gibt Ausnahmen. Die Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) war das erste deutsche Verkehrsunternehmen, das auch Car Sharing in seine Angebotspalette aufnahm. Bereits seit Anfang 1998 bietet die WSW unter dem Markennamen „Carriba!“ Car Sharing an, nachdem sie die Car-Sharing-Aktivitäten des Wuppertaler Vereins für regenerative Energien (regen e.V.) übernommen hatte. Der Verein hatte selbst keine Ambitionen, die Expansion des örtlichen Car Sharing voranzutreiben.¹⁶⁶ Die Stadtwerke andererseits hatten sich mit der 1995 gegründeten Mobilitätszentrale „MobiCenter“ darauf verlegt, systematisch zu untersuchen, „welche Mobilitätsdienstleistungen im Personenverkehr notwendig/ sinnvoll sind bzw. Akzeptanz finden“.¹⁶⁷ Die Verzahnung von herkömmlichen öffentlichen Verkehrsmitteln und Car Sharing im Rahmen des „MobiCenter“ erschien sinnvoll, weil man bei der WSW davon ausging, „dass öffentlicher Personennahverkehr ganzheitlich als Summe verschiedener Angebotselemente verstanden und vermarktet werden muss, Kunden im Personenverkehr zunehmend individuelle Lösungen verlangen, die Angebotsstrukturen komplexer werden und der Beratungsaufwand gegenüber den Kunden steigt, individuelle Lösungen von Mobilitätsproblemen künftig nicht mehr alleine im ÖPNV- bzw. MIV-System zu suchen sind, sondern im Sinne der Intermodalität übergreifende Angebote erforderlich werden“.¹⁶⁸ So entwickelte die AG für das Wuppertaler Car Sharing ein neues Produktprofil und auch einen neuen Namen, weil man mit einem „professionellen Auftritt“ weg wollte vom „Müslimage“. Zusätzlich startete der neue Car-Sharing-Anbieter etwas, das sich die ökonomisch üblicherweise fragilen CSO nicht leisten können: eine umfangreiche Vermark-

166Der „regen e.V.“ ist jene Ausnahme unter den CSO, bei der nach Angaben unseres Gesprächspartners vom BCS (vgl. Abschnitt 4.3.1), trotz der Baum&Pesch-Prognosen, die Stagnation bewusst angestrebt wurde.

167Binnenbruck/Hoffmann/Krug: Mobilitätsmanagement im Personen- und Güterverkehr. URL: <http://www.ivv-aachen.de/mosaic/veroeffb.htm> . Auch veröffentlicht in „Der Nahverkehr“ 9/98.

168Ebd.

tungskampagne. Die WSW konnte ihr neues Angebot einfach über die eigene Kundenzeitschrift, über Fahrplanhefte und über Eigenwerbung auf ihren Fahrzeugen publik machen. Im Ergebnis gewann das Unternehmen binnen zweier Jahre 1.250 Car-Sharing-Kunden, darunter auch Geschäftskunden, die sich 78 „Carriba!“-Autos teilen. Allerdings sind auch hier die meisten Car-Sharing-Kunden „absolute Wenignutzer“.¹⁶⁹ Für die Stadtwerke ist das nicht so tragisch, konnten sie doch durch das Zusatzangebot Car Sharing eine ganze Reihe neuer Kunden für ihre ÖPNV-Abonnements gewinnen.

In Dresden findet sich ein weiteres Beispiel für ein Car-Sharing-Angebot kommunaler Verkehrsbetriebe. Dort erprobt man das Modell einer Public-Private-Partnership. „Stadtmobil Dresden - das öffentliche Auto der Dresdner Verkehrsbetriebe AG“ wird gemeinsam getragen von den Dresdner Verkehrsbetrieben und der Dortmunder „stadtmobil Carsharing GmbH“. Auch hier geht es darum, Car Sharing als „flexible und individuelle Ergänzung zum ÖPNV“ mit diesem zu verknüpfen. Die Verkehrsbetriebe nutzen das Zusatzangebot Car Sharing dabei vor allem als „Instrument zur Kundenbindung und -neugewinnung“.¹⁷⁰ Für den Car-Sharing-Anbieter ist es günstig, wenn das Verkehrsunternehmen seinen Abonnement-Kunden das Car Sharing gezielt ans Herz legt und dafür seine im Vergleich zu herkömmlichen CSO üppigen Möglichkeiten der Werbung und Öffentlichkeitsarbeit nutzt. Das Angebot trägt dabei die Merkmale des so genannten „neuen Car Sharing“: Die Abo-Kunden zahlen weder eine Aufnahme- noch eine monatliche Grundgebühr und auch die Kautions beträgt lediglich 300 Mark.

Beim Dresdner Kooperationsunternehmen teilen sich mittlerweile über 2000 Kunden rund 50 Autos, die bereits mit moderner Bordcomputertechnologie ausgestattet sind. Neben privaten Kunden konnte man auch institutionelle Kunden wie die Dresdner Stadtverwaltung gewinnen, was möglicher-

169 Peter Hoffman, Leiter ÖPNV-Systemmanagement Wuppertaler Stadtwerke. „Carriba! – Carsharing als Eigenangebot eines ÖV-Unternehmens“, Vortrag auf der Fachtagung „Das öffentliche Auto: Car-Sharing - Mit neuen Partnern aus der Nische“ am 25.10.2000 in Dortmund.

170 Vgl. Forum Stadtökologie: Modellhafte Praxisbeispiele stadtökologischer Maßnahmen und Projekte im Bereich Mobilität/Verkehr. Beispiel: stadtmobil Dresden - das öffentliche Auto der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. URL: <http://www.difu.de/cgi/stadtoekologie/frames.cgi?http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/mobilitaet/dresden1.shtml> (26.01.99)

weise durch die unternehmerische Kooperation des neuen mit dem traditionellen Verkehrsanbieter erleichtert wurde.

Ganz neue Wege versucht man mit einer weiteren Public-Private-Partnership zu gehen, an der wiederum die Dortmunder „stadtmobil Carsharing GmbH“ beteiligt ist. Die Projektidee für das „CombiCar“ stammt vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und wurde von den Wuppertaler Stadtwerken, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, den Dortmunder Stadtwerken und eben der „stadtmobil Carsharing GmbH“ weiterentwickelt. „CombiCar“ ist ein spezielles Car-Sharing-Angebot, das sich an Berufspendler und Firmenkunden richtet. Berufspendlern, insbesondere wenn sie bereits regelmäßig Park&Ride-Angebote nutzen, werden Car-Sharing-Fahrzeuge für die Fahrt zur Park& Ride-Station und auch für ihre Freizeit zur Verfügung gestellt. Solange diese Kunden die Autos nicht benötigen, d.h. in der Regel während ihrer Arbeitszeit, werden die Fahrzeuge an Privatkunden, Geschäftskunden oder Betriebe für die „Tagesnutzung“ verliehen. Die Betreibergesellschaft des „Combi Car“ Fuhrparks schließt mit den Nutzern Verträge über die Nutzungsbedingungen der jeweiligen Autos ab. Sie ist zuständig für Anschaffung, Pflege, Wartung, Versicherung, Betankung und Bereitstellung der Fahrzeuge. Nachdem 1999 vom Wuppertal Institut eine Machbarkeitsstudie durchgeführt worden war, startete im September 2001 die Pilotphase mit Stationen in Dortmund, Castrop Rauxel und Unna. Dabei spielt die „stadtmobil“ eine entscheidende Rolle. Die Organisation trägt die Pilotumsetzung mit dem Know-how und der Infrastruktur des etablierten Car-Sharing-Anbieters. Neben herkömmlichen Fahrzeugen werden den „CombiCar“ Kunden auch Elektrofahrzeuge angeboten.

Die drei beschriebenen Projekte weisen möglicherweise auf ein allmählich aufkeimendes Interesse kommunaler bzw. regionaler Verkehrsbetriebe am Car Sharing hin. Die Verknüpfung traditioneller öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Car Sharing sollte den Verkehrsbetrieben auf jeden Fall einen Versuch wert sein. Denn auch ihnen laufen die Kunden nicht gerade in Scharen zu. Im Laufe der 90er Jahre sank der ohnehin bescheidene Anteil der Verkehrsteilnehmer, die Busse, Straßen- und U-Bahnen zur Bewältigung ihrer Wege nutzen, von 16,3 auf 15,5 %. Und von den insgesamt geleisteten Personenkilometern erbrachten die Unternehmen des ÖPNV 1999 lediglich 10 % (Projektgruppe Mobilität 2001, 20). Zudem werden die in der Regel kommunalen Betreiber des ÖPNV unter Umständen mit völlig neuen Her-

ausforderungen konfrontiert sein, wenn die EU-Kommission ihre Vorschläge zur Neuausrichtung der Vergabepraxis für den öffentlichen Verkehr durchsetzen kann. Auf einem deregulierteren Markt für öffentliche Verkehrsleistungen müssten die bislang eher unbeweglichen ÖPNV-Unternehmen ihr Angebot effizienter und kundenfreundlicher gestalten, um sich neuen Marktteilnehmern - nicht zuletzt aus dem europäischen Ausland - wachsen zu zeigen (ebd., 11ff). Dabei würde es unter anderem auch darauf ankommen, die Dominanz großvolumiger Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zumindest teilweise aufzubrechen. Denn diese sind aufgrund ihrer schlechten Auslastung nicht nur ökologisch fragwürdig (ebd., 15 ff). Sie allein sind auch nicht geeignet, den wachsenden Bedürfnissen „nach ‚individualisierter‘ und flexibler Fortbewegung“ in der Gesellschaft gerecht zu werden (ebd., 41). Die Integration eines „Autobausteins“ (ebd., 47) in das Produktspektrum der ÖPNV-Anbieter erscheint daher durchaus plausibel. „Busse und Bahnen sinnvoll zu kombinieren, ist eine Basisleistung. Als zukünftige Kernkompetenz ist dagegen die Integration weiterer ‚Bausteine‘ zu einer umfassenden intermodalen Dienstleistung gefragt. Denn nur so kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Das wichtigste neu einzubeziehende Element ist das Automobil“ (ebd., 25).

Car Sharing könnte für die Verkehrsanbieter zumindest ein zusätzliches Angebotsbonbon sein, mit dessen Hilfe sie Kunden im Abonnementbereich gewinnen und an sich binden könnten. Aber auch darüber hinaus liegt es auf der Hand, dass der öffentliche Verkehr ebenso Komplemente wie das Car Sharing benötigt, wie die Carsharer das Komplement öffentlicher Verkehr benötigen. Schließlich lässt sich argumentieren, dass unter ökonomischen Gesichtspunkten gerade die öffentlichen Verkehrsbetriebe als Car-Sharing-Anbieter in Betracht kommen. Denn für traditionelle Car-Sharing-Anbieter wird es zu einem wirtschaftlichen Problem, wenn ihre Kunden im Laufe der Teilnahme am Car Sharing genau das tun, was eigentlich ökologisch erwünscht ist, nämlich immer weniger Auto fahren und stattdessen zu anderen Verkehrsmitteln übergehen - darunter auch zu jenen des öffentlichen Verkehrs. Für öffentliche Verkehrsbetriebe mit Car Sharing im Angebot wäre diese Tendenz weit weniger problematisch, da sich ihre Kunden ja lediglich für andere Verkehrsmittel entscheiden würden, die weitgehend durch die eigene Angebotspalette abgedeckt sind.

Bislang beschränkt sich das Interesse der meisten kommunalen Verkehrsbetriebe auf eher lose Angebotskooperationen mit den ortsansässigen CSO. Es wäre jedoch möglich, dass die offenbar erfolgreichen Projekte in Wuppertal und Dresden Signalwirkung haben. Sollte dies der Fall sein, wird die Frage spannend, ob Verkehrsbetriebe und heutige Car-Sharing-Anbieter eher dem Wuppertaler Modell des Public-Car-Sharing oder eher dem Dresdner Modell der unternehmerischen Public-Private-Partnership zuneigen. Für Letzteres spricht der Selbsterhaltungstrieb der aus zivilgesellschaftlicher Selbstorganisation entstandenen CSO. Manche dieser Organisationen - wie die „stadtmobil Carsharing GmbH“ - scheinen allmählich in der Lage zu sein, selbst überregional als unternehmerische Partner zu agieren. Aber für die vielen Car-Sharing-Vereine jenseits der Agglomerationen wird sich mittelfristig die Frage stellen, ob sie (z.B. aufgrund von Nachwuchsproblemen) ihre ehrenamtliche Arbeitsweise aufrechterhalten können bzw. inwieweit sie fähig und bereit sind, sich zu professionalisieren. Sollten in solchen Fällen kommunale Verkehrsbetriebe Interesse daran zeigen, das Car Sharing in ihr Angebot einzugliedern, könnte das Wuppertaler Beispiel durchaus Schule machen.

VI. Die Frage des ökologischen Ertrages

Natürlich liegt es nicht im Rahmen unserer Möglichkeiten, den ökologischen Ertrag der sozialökologischen Innovation Car Sharing naturwissenschaftlich exakt zu bestimmen. Gleichwohl möchten wir unsere Teilstudie mit ein paar kurzen Überlegungen zum ökologischen Ertrag dieser Innovation beschließen.

Messbare ökologische Erträge des Car Sharing werden im Wesentlichen von der Beantwortung zweier Fragen ab. Zum einen von der Frage, wie viele Autos in Deutschland aufgrund des Car Sharings abgeschafft bzw. nicht angeschafft wurden. Und zum anderen davon, wie sich die Autofahrleistung der Car-Sharing-Nutzer entwickelt hat. Die Erträge sind also abhängig von der Anzahl der Car-Sharing-Nutzer und von deren Verhalten, d.h. von der Art und Weise, wie sie Car Sharing praktizieren.

Bisher gibt es in Deutschland ungefähr 45.000 Carsharer. Sie teilen sich insgesamt ca. 1.900 Autos (BCS 2001, 1). Baum&Pesch (1996, 273) wie auch Petersen (1995, 194) gehen davon aus, dass pro eingesetztem Car-Sharing-Auto vier Autos eingespart werden, da nicht jeder Car-Sharing-Nutzer auf den Besitz eines Autos verzichtet. Den Nutzern, die wegen der Car-Sharing-Teilnahme ihr Auto abschaffen oder auf die beabsichtigte Anschaffung eines Autos verzichten, stehen jene gegenüber, deren Möglichkeiten zur Automobilität sich durch das Car Sharing verbessern, weil sie vorher kein Auto hatten (und auch nicht beabsichtigten, eines anzuschaffen) oder weil sie Car-Sharing-Fahrzeuge zusätzlich zu ihrem eigenen Auto nutzen. Was also den Verhaltensaspekt „Verzicht auf Autobesitz“ angeht, werden summa summarum gegenwärtig etwa 5.700 Autos eingespart (7.600 eingesparte minus 1.900 Car-Sharing-Autos).

Für diejenigen, die Car Sharing praktizieren und deswegen auf das eigene Auto verzichten, verbindet sich mit der Teilnahme am organisierten Auto-teilen häufig ein Lernprozess, infolgedessen sie ihr Mobilitätsverhalten ändern.¹⁷¹ Diese Carsharer fahren zwar nicht generell weniger - mit dem Auto aber fahren sie deutlich weniger. Baum und Pesch (1996, 275) errechnen, dass diejenigen, die wegen ihrer Car-Sharing-Teilnahme auf das Auto verzichten, ihre Autofahrleistung um 60 % reduzieren. Für die gesamte Gruppe der Carsharer beträgt die Reduktionsquote der Autofahrleistung immer noch 42 % (ebd.). Was den Verhaltensaspekt „Autofahren“ angeht, lässt sich daher festhalten: Car-Sharing-Autofahrer befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse deutlich weniger mit Hilfe des Autos als „normale“ Autofahrer. Sie verlagern ihre Mobilität auf die unter Umständen energieeffizienteren Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes.

Aber trotz des ökologischen Verhaltens der Carsharer beim „Autoverzicht“ und beim „Autofahren“ sind die messbaren ökologischen Erträge des Car Sharing bislang nicht der Rede wert. Die Anzahl der Car-Sharing-Teilnehmer ist einfach zu gering. Die nicht verpestete Luft, die nicht beanspruchte Fläche, der nicht verursachte Lärm aufgrund der knapp 6.000 eingesparten Autos wie auch aufgrund des veränderten Nutzungsverhaltens der Car-Sharing-Teilnehmer fallen nicht ins Gewicht. Erkennbar wird allerdings

171 Vgl. Peter Muheim und Partner: CarSharing - der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Kurzfassung der Synthese unter URL: <http://www.mobilmanager.ch/IntKurzD.html>, S. 7.

das ökologische Potenzial des Car Sharing. Würde das von Baum und Pesch prognostizierte Marktpotenzial von 2,45 Millionen Autofahrern ausgeschöpft, dann fiel der ökologische Ertrag der sozialen Innovation sehr wohl ins Gewicht. Dann würden nach Angaben des Bundesverbandes der Carsharer hunderttausende Autos abgeschafft (Baum und Pesch rechnen gar mit 1,2 Millionen; ebd., 272) und mehrere Millionen Autokilometer eingespart. Neben dem letztlich schwer bezifferbaren Rückgewinn an Stadtfläche wäre damit - so der Verband - eine jährliche Reduktion des Energieverbrauchs um 6 Milliarden Kilowattstunden sowie des Kohlendioxidausstoßes um 1,5 Millionen Tonnen erreichbar (BCS 2000, 1).

Doch bislang ist das Car-Sharing-Marktpotenzial ein statistisches Konstrukt. Es gibt durchaus gewichtige Gründe für die Annahme, dass es die Innovation unter den gegebenen gesellschaftlichen Bedingungen und auch wegen ihrer eingeschränkten ökonomischen Tragfähigkeit schwer haben wird, einen größeren Durchbruch zu schaffen. Unsere diesbezügliche Skepsis haben wir im vierten Kapitel begründet.

Ist die Car-Sharing-Bewegung deshalb ökologisch ertraglos? Auf der Ebene messbarer Effekte sicherlich. Darüber hinaus aber nicht. Die Car-Sharing-Idee befördert das Konzept einer konsequenten Verknüpfung der Verkehrsmittel jenseits des Privatautos. Car Sharing ist ein neues Element im Reigen des „alternativen“ Verkehrsmittelmixes. Die Entstehung des Car Sharing lässt sich als Teil eines Umorientierungsprozesses in Bezug auf die Alternativen zum Auto verstehen, von dem eigene Impulse ausgehen. Denn mit der Innovation Car Sharing wird das Auto selbst zur Alternative. Der Antagonismus zwischen „dem“ Auto und all jenem, was sich jenseits dessen anbietet, wird mit der Verhaltensmöglichkeit Car Sharing entschärft. Wenn die Wuppertaler Stadtwerke, als kommunaler Verkehrsbetrieb, selbst Car Sharing anbieten oder wenn der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die an das Car Sharing angelehnte Idee des „CombiCar“ initiiert, dann deutet das darauf hin, dass der von der Car-Sharing-Szene ausgesandte Impuls allmählich an entscheidender Stelle ankommt. Selbst wenn diese Szene weder kurz- noch mittelfristig die anvisierten Nutzerzahlen erreichen sollte, wird die aus ihr hervorgegangene Innovation - in welcher konkreten Form auch immer - die Alternativen zum Auto dauerhaft ergänzen. Die Existenz des Car Sharing und der innovative Impuls, der von ihm ausgeht, verbessern die Voraussetzungen für eine am Konzept der Nachhaltigkeit orientierte Verkehrswende.

Überdies ist die Car-Sharing-Bewegung ein instruktives und möglicherweise auch inspirierendes Beispiel für eine ökologische Umgestaltung, die zivilgesellschaftlich initiiert wurde. Das Car Sharing steht für eine Innovationsbereitschaft jenseits üblicher ökonomischer und staatlicher Handlungslogiken. Mit ihm haben lokale Organisationszusammenhänge ihr ökologisches Ziel in konkretes Markthandeln umgesetzt. Die Entwicklung der Car-Sharing-Szene zeigt, wie zivilgesellschaftliches Engagement ökologischen Wandel, der sich über ein möglichst attraktives Verhaltensangebot am Markt vollziehen soll, unterstützen kann. Die weitere Entwicklung der Szene wird zeigen, ob und inwieweit es im Feld dieses ökonomisch zum Teil sehr instabilen ökologischen Verhaltensangebotes auf Dauer möglich ist, ein derartiges Engagement mit professionalisiertem Handeln zu verknüpfen. Insofern besitzt die Car-Sharing-Bewegung eine paradigmatische Funktion auf dem Gebiet zivilgesellschaftlichen, ökologisch begründeten Markthandelns. Auch das ist ihr Ertrag.

Fallstudie C: Windenergie

I. Eine kurze Geschichte der Windenergie-Projekte

1. Die Innovation

Der Bereich, in dem die Innovation stattfindet, ist die Produktion von Elektrizität, also der Energieform, die ihrerseits die heutige industrialisierte Produktions- und Konsumtionsweise ermöglicht und charakterisiert.

Zum Verständnis der Innovation ist der historische Hintergrund zu berücksichtigen, vor dem sie stattfand und von dem sie sich abhebt: eine hochzentralisierte Elektrizitätsproduktion, die am Ende der 80er/Beginn der 90er Jahre

- technisch vor allem aus der Verbrennung fossiler Energieträger (Steinkohle, Braunkohle, Heizöl, Gas) und zu etwa 30 % aus der Kernenergie, dagegen in marginalem und langfristig eher sinkendem Ausmaß aus der regenerativen Wasserenergie (1987: 4,9 %, 1998: 3,8 %) gewonnen wird (vgl. Statistische Jahrbücher der Bundesrepublik Deutschland);
- von nominell etwa 1.000 Elektrizitätsversorgungsunternehmen betrieben wird, die über Kapitalbeteiligungen und Lieferbeziehungen von sieben großen miteinander verflochtenen Verbundunternehmen beherrscht werden¹⁷², welche fast die gesamte Stromproduktion in der Hand haben (von 1980 bis 1998 steigt ihr Anteil an der gesamten deutschen Stromproduktion von 80,9 % auf 89,1 %, Statistisches Jahrbuch 2000). Die restlichen

¹⁷²Die intensive Verflechtung zwischen der Stromwirtschaft und dem Finanz- und Bankkapital in der Bundesrepublik wurde auch „Allianzkapitalismus“ genannt, u.a. wohl auch wegen der Sonderstellung, die die Allianz AG Holding in diesem Kontext einnimmt. Vgl. Mez 1999, 21 ff.

Stromerzeuger aus dem verarbeitenden Gewerbe, dem Bergbau und der Bahn produzieren im wesentlichen für den Eigenbedarf, den sie damit aber nur teilweise - und zudem immer weniger - decken. Der Anteil der industriellen Eigenerzeugung, der in der Bundesrepublik noch 1950 bei knapp 40 % des gesamten Stromaufkommens lag, war bis 1970 auf unter 20 % und bis 1998 auf ca. 10 % gesunken (Herzig 1992, 145; Statistisches Jahrbuch 2000).

- Bis zum Jahre 1998, als der Strommarkt liberalisiert wurde, unterlag die Verteilung des verfügbaren Stroms dem Prinzip des Gebietsmonopols, d.h. die Elektrizitätsversorgungsunternehmen hatten den deutschen Strommarkt territorial unter sich aufgeteilt, und jeder private Stromkunde konnte sich nur von einem EVU versorgen lassen.

Hier bedeutet die in Deutschland am Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre beginnende Erzeugung von Strom aus Windenergie einen dreifachen Pfadwechsel: *technisch* durch den Umstieg auf einen anderen Energieträger, was die Möglichkeiten der regenerativen Energieerzeugung, die sich bisher auf die Umwandlung von Wasserkraft beschränkte, um ein bis dahin weitgehend ungenutztes Medium erweitert; *ökonomisch* durch einen Modus der Stromproduktion, welcher der bisher vorherrschenden zentralistischen und monopolistischen Gesamttendenz diametral entgegenläuft; und *sozial* durch den Zusammenschluß von Menschen, die meist ohne gewerbliche Erfahrung und mit wenig Kapital die dezentralen Windenergie-Projekte tragen.

Dass dieser Pfadwechsel historisch die technische Infrastruktur voraussetzt, welche durch die vorgängige Universalisierung der Elektrizitätsversorgung, die Zentralisierung der Elektrizitätsproduktion und ihre Konzentration in eine immer umfassendere Verbundwirtschaft geschaffen wurde, ist ein Paradox (man könnte auch sagen: ein technischer Zufall), das dem innovativen Charakter des Pfadwechsels keinen Abbruch tut. Das allseitig vernetzte Leitungssystem, das im Zuge der oligopolistischen Entwicklung der Stromproduktion entstand und der ebenso allseitigen Versorgung der Menschen und des Landes dienen sollte, bietet die ubiquitäre Einspeisungsmöglichkeit, auf welche eine dezentrale und mit vielen Kleinerzeugern beginnende Elektrizitätsproduktion angewiesen ist.

2. Bisher eine Erfolgsgeschichte

Eine ganze Reihe von Indikatoren weist darauf hin, dass die Innovation vorerst in eine rasante, sich inzwischen weitgehend selbst tragende Entwicklung gemündet ist:

- Die Anzahl der Windenergieanlagen hat sich seit 1989 bis 2001 etwa ver­fünfzigfacht, d.h. von gut 200 auf etwa 10.000 Anlagen erhöht (BWE 2000, Zahlen zur Windenergie);
- die durchschnittliche technische Nennleistung pro Neuanlage hat sich im gleichen Zeitraum von ca. 150 kW (1990) auf 1,25 MW pro Anlage (2001) etwa verachtfacht (a.a.O.);
- der Anteil des aus Windenergie erzeugten Stroms an der jährlichen Stromproduktion ist in Deutschland von 0 im Jahr 1990 auf ca. 3,5 % im Jahr 2001, in bestimmten Regionen wie Schleswig-Holstein sogar auf über 15 % gestiegen;¹⁷³
- zu der von der Bundesregierung für den Klimaschutz angestrebten und versprochenen Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen leistet schon der bisherige Ausbau der Stromerzeugung aus Windenergie einen Beitrag von 6 % (BWE 2001, Zahlen zur Windenergie).
- Damit ist eine Windenergie-Branche entstanden, die allein durch ihren jährlichen Umsatz - der 2000 bei knapp 4 Mrd. DM lag - und ihre Beschäftigten-Zahlen politisches Eigengewicht beanspruchen kann: Laut dem BWE waren mit der Branche im Jahr 2000 ca. 25 000 Arbeitsplätze verbunden, was sie bereits in die Nähe der Elektrizitätsproduktion aus Kernenergie rückt, deren Beschäftigungspotenzial mit 40.000 angegeben wird (a.a.O.).

Natürlich lässt sich die Entwicklung auch unter umgekehrtem Vorzeichen lesen: Der erreichte Anteil von 3,5 % ist immer noch fast vernachlässigenswert gering, und zur Erfolgsgeschichte wird die bisherige Entwicklung erst dann, wenn das *Weiter so* antizipiert, d.h. die begonnene Kurve eines exponentiellen Wachstums in die Zukunft projiziert wird (siehe dazu auch unten, „Perspektive und Ertrag“). Insofern ist dieses Prädikat ein noch ungedeckter

¹⁷³Vgl. BWE 2000, 25 Fakten zur Windkraftnutzung in Deutschland, und BWE 2001, Zahlen zur Windenergie, Ausbau der Windenergie, Einsparung von CO₂ in Deutschland, Stand: 31.12.2001.

Wechsel, aber es drückt doch aus, dass der zukünftige Erfolg inzwischen zu einer realistisch erscheinenden Möglichkeit geworden ist. Wir werden allerdings sehen, dass es hier inzwischen auch Gefährdungen und Widerstände gibt.

3. Entwicklung der Innovation

Die Vorgeschichte

Die Windturbine, die (unter anderem) Strom erzeugt, wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfunden (Bauer/Lobe 1999, 41; Heymann 1998, 191 f.). Aber die Ansätze zu einer gesellschaftlich relevanten dezentralen Stromproduktion aus Windenergie, die es zu Beginn des 20. Jahrhunderts durchaus gab, überrollten zwei Entwicklungen: der Siegeszug der Dampfturbine, die zur entscheidenden technischen Grundlage der Stromerzeugung wurde, und die flächendeckende Elektrifizierung auch des ländlichen Raums durch die großen Elektrizitätsgesellschaften mit Hilfe von großen Kraftwerken und Überlandnetzen (Heymann 1998, 191). Zwar erlosch das politische Interesse an Strom aus Windenergie nicht ganz: Der Drang zur Autarkie und ein drastischer Brennstoffmangel führten z.B. in der Nazizeit zu hektischen Forschungsaktivitäten in diesem Bereich, die jedoch nirgends praktisch umgesetzt wurden (a.a.O.).

Trotzdem bleibt die Stromproduktion aus Windenergie ein Musterbeispiel für die Lenkungsmöglichkeiten staatlicher Wirtschaftsförderung - in einem Marktsegment, das trotz aller Liberalisierung bis heute die Subventionierung traditioneller fossiler Energieträger (Steinkohle) charakterisiert. Zu einem neuen Schub staatlicher Förderung kam es in einigen westlichen Ländern nach den Ölpreissteigerungen der 70er Jahre, deren politische Wirkung sich - insbesondere in der Bundesrepublik - mit der Problematisierung der Kernenergie und der allgemeinen Sensibilisierung für Umweltfragen überlagerte. Zunächst (ab 1978) waren es Kalifornien und Dänemark, die den Weg der Windenergienutzung durch neue Vorschriften und massive Subventionen einschlugen (a.a.O., 201). Etwa um 1980 herum begann auch das Bonner Forschungsministerium, ehrgeizige Forschungsprojekte wie z.B. den 1983 in Schleswig-Holstein errichteten „Growian“ (die auf die Leistung von 3 MW ausgelegte „GROße WIndenergie-ANlage“) zu fördern, der allerdings

technisch so unausgereift war, dass er eher zum Werbeträger gegen die Windenergie wurde und 1986 - nach überwiegendem Stillstand¹⁷⁴ - wieder demontiert wurde.

Nach dieser nicht sehr erfolgreichen Phase der überwiegenden Förderung von Großprojekten ging das BMFT im Rahmen eines 250 MW-Programms auch zur Förderung von Kleinanlagen über: entweder in Form einer Investitionszulage über 60 % der Investitionskosten oder als Zulage zur Einspeisevergütung (BWE: Allgemeines über Windenergie, 5. 10. 99).

Parallel dazu, dass sich auf staatlicher Ebene ein günstiges Subventionsklima für die Installierung von Windstromanlagen entwickelte, kam es zu wichtigen Fortschritten in der Windenergie-technik, die durch den kalifornischen Markt stimuliert wurden und die insbesondere dänische Hersteller erzielten. Das sog. „dänische Konzept“ setzte sich durch: „Windenergieanlagen mit horizontaler Drehachse, Getriebe, Asynchronmotor und drei starr an der Nabe befestigten Rotorblättern“ (Kunst und Windenergie zur Weltausstellung, Juni 2000, 9 f.). Anders als bei dem sprunghaften Einstieg in technisch nicht beherrschte Großwindanlagen, für den der „Growian“ stand, begann man mit kleinen Windanlagen, die dann aber schrittweise immer leistungsfähiger wurden: Lag die Nennleistung der in Dänemark produzierten Turbinen zu Beginn der 80er Jahre noch bei gut 20 Kilowatt, so hatte sich diese bis zum Ende der 80er Jahre auf 250 kW erhöht und somit mehr als verzehnfacht (Bauer/Lobe 1999, 49 ff.).

So war in der zweiten Hälfte der 80er Jahre sowohl auf der Ebene der politischen Rahmenbedingungen als auch der dadurch mit vorangebrachten Technik der Boden für die anschließende Entwicklung bereitet. Wenn allerdings Heymann behauptet, dass Windkraftanlagen schon „seit 1989 in Deutschland... ausreichend subventioniert“ worden seien, „um in windgünstigen Lagen die Rentabilitätsschwelle überschreiten zu können“ (Heymann 1998, 204), so vernachlässigt er, dass das Unternehmen den damaligen Pionieren gerade aus finanzieller Perspektive immer noch als ein Abenteuer mit ungewissem Ausgang erscheinen musste.

¹⁷⁴Eine Quelle spricht von einer Gesamtlauzeit von 180 Stunden.

Nach Tschernobyl: ein neuer sozialer Akteur tritt auf den Plan

Dass Privatpersonen kleine Windstromanlagen aufstellen, um sich mit elektrischem Strom selbst zu versorgen, hat es seit ihrer Erfindung immer wieder gegeben, insbesondere in der Landwirtschaft. In der Zeit des Energiemangels nach dem zweiten Weltkrieg schien sich für kurze Zeit ein Markt für solche Anlagen herauszubilden, der auch deutsche Unternehmen ins Windkraftgeschäft einsteigen ließ. So nahm die Firma Allgaier 1950 die Serienproduktion einer kleinen Windturbine mit einem Leistungsvermögen von 7,2 kW (die WE 10) auf. Aber es blieb nur eine vorübergehende Nischenproduktion: Nach Aufstellung von 200 Turbinen wurde ihre Produktion zu Beginn der 60er Jahre wieder eingestellt (Bauer/Lobe 1999, 44). Der Betrieb von Windturbinen durch Privatpersonen - meist Landwirte oder sonstige Hobby-Windmüller - blieb allerdings eine Konstante der Gesamtentwicklung: Noch 1997 kam eine vom Wissenschaftlichen Meß- und Evaluierungsprogramm (WMEP) dokumentierte Betreiberstruktur zu dem Ergebnis, daß die Hälfte der Windturbinen von Privatpersonen initiiert und finanziert werden (BWE, Fakt 23 - Windenergie in Bürgerhand II, 14.08.00).

Andererseits scheint es auch vor den 80er Jahren Fälle gegeben zu haben, in denen man sich zusammentat, um gemeinsam Windenergieanlagen zu betreiben. So soll der erste Windpark Deutschlands in der Nähe des friesischen Meppen entstanden sein, wo acht Landwirte ebensoviele Allgaier Windturbinen vom Typ WE 10 aufstellten, um für den Eigenbedarf Strom zu produzieren und eigene Entwässerungspumpen anzutreiben. Das schnelle Ende dieser frühen Rebellion zeigt die dahinter stehende Motivation: Die Anlagen wurden wieder abgebaut, als der regionale Energieversorger die Strompreise gesenkt hatte (Bauer/Lobe 1999, 44).

Entscheidend für die weitere Entwicklung der Windstrombranche war es, dass in der zweiten Hälfte der 80er Jahre ein neuer Akteur die (damals noch west-)deutsche Bühne betrat. Der Moment seiner Entstehung ist genau zu datieren: der GAU im Kernkraftwerk Tschernobyl im April 1986. Schon vorher war in der Bundesrepublik eine starke Antiatomkraftbewegung entstanden, aber es war erst die Tschernobyl-Katastrophe, die einen Teil ihrer Aktivisten zur Überzeugung brachte, dass Demonstrationen und politischer Druck gegen die Kernkraftwerke nicht mehr ausreichten, sondern eine positive Alternative zur nuklearen Stromerzeugung gefunden und propagiert werden musste. So gründete denn auch wenige Monate

nach Tschernobyl in Hamburg/Wedel eine lokale Gruppe von Kernkraftgegnern den - nach unserer Kenntnis ersten - Verein, der sich das Ziel setzte, eine Windkraftanlage aus Dänemark zu holen und sie hier gemeinsam zu betreiben, um damit ein Zeichen für eine andere Art der Elektrizitätserzeugung zu setzen.

Will man den Neuigkeitswert dieses sozialen Akteurs auf eine kurze Formel bringen, so ist es die mit ihm ins Spiel kommende (*energie-*)*politische Motivation*, die von vornherein auf *kollektives Handeln* zielt. Gemeinsam wollte man demonstrieren, dass die Produktion von Atomstrom nicht nur gefährlich, sondern auch überflüssig ist.

Dadurch gewann die Entwicklung der Windenergie eine andere Dynamik, und zwar deshalb, weil Windenergieanlagen nun nicht mehr nur der Selbstversorgung dienten und auch kein - selten eingesetztes - taktisches Mittel waren, um z.B. Stromversorgungsunternehmen zu einer günstigeren Preisgestaltung zu zwingen, sondern weil die Stromproduktion aus regenerativer Energie zum *Selbstzweck* wurde, was u.a. bedeutete, dass einmal installierte Windenergieanlagen möglichst lange laufen sollten, sofern sie nicht durch noch leistungsstärkere Anlagen ersetzt wurden. Die eigentliche Erfindung des neuen Akteurs war die *Bürgerwindanlage*, die oft nur aus einer einzigen, höchstens aus einer Gruppe von zwei oder drei Windturbinen bestand, deren Finanzierung, Besitz und Betrieb auf viele Schultern verteilt wurde. Die dazu passende Rechtsform wurde meist in der GmbH & Co. KG gefunden.

Und es waren vor allem diese Bürgerwindanlagen, welche die Initialzündung für die Ausbreitung der Windturbinen lieferten. Ihre explosionsartige Vervielfachung begann Ende der 80er Jahre und kennzeichnet die gesamten 90er Jahre: Gab es 1989 im Bundesgebiet 221, so waren es 1992 bereits 1.149 und 1995 3.625 solcher Anlagen (eine Zahl, die im Jahr 2001 auf rund 10.000 angewachsen ist).

Wichtiger noch als die zahlenmäßige Vervielfachung sind die indirekten Effekte, die mit der Ausbreitung der Bürgerwindanlagen verbunden waren:

- Die Form ihrer gemeinschaftlichen Finanzierung setzte das Startkapital frei, das nötig war, um die Entwicklung „anzuschieben“. Zunächst aus dem einfachen Grund, weil die Installierung einer Windkraftanlage auch damals, als die Anlagen noch relativ leistungsschwach und vergleichs-

weise „billig“ waren, eine Investition bedeutete, die die Finanzkraft eines Normalverdieners überstieg - nur die gemeinsame Finanzierung machte es möglich, den Kreis der Finanzierer auf Normalverdiener auszuweiten (und es waren überwiegend Normalverdiener, nicht etablierte Energieversorgungsunternehmen, die bereit waren, ihr Geld in solche Anlagen zu investieren). Außerdem war Beginn der 90er und erst Recht Ende der 80er Jahre die Installierung einer Windkraftanlage ein ökonomisch riskantes Projekt, bei dem trotz staatlicher Förderung nicht klar war, ob es etwas anderes als Verluste einfahren würde. Sich an ihrer Finanzierung zu beteiligen, setzte zwei Dinge voraus: einerseits eine primär politische, nicht ökonomische Motivation, also „Idealismus“. Und andererseits eine Form des finanziellen Engagements, die das mögliche ökonomische Scheitern des Projekts für die Beteiligten nicht zur Existenzfrage werden ließ. Erst indem das Verlustrisiko auf viele Schultern verteilt und das individuelle Haftungsrisiko minimiert wurde, wurde der Weg für politisch motiviertes, „idealistisches“ Verhalten frei. Schließlich war es wichtig, dass die gefundene Form nicht die *Perspektive* des Geldverdienens verbaute - indem sie keine neue Gesellschaftsform „erfand“, sondern auf etablierte Gesellschaftsformen des bürgerlichen Rechts zurückgriff, minimierte sie nicht nur das Verlustrisiko, sondern hielt auch die Möglichkeit eines gemeinschaftlich erzielten Profits offen.

- Über die erweiterte, vor allem von den Bürgerwindanlagen getragene zahlungsfähige Nachfrage konnte sich in Deutschland ein Markt für Windkraftanlagen etablieren, der nicht nur die Absatzchancen ausländischer (v.a. dänischer) Produzenten erhöhte, sondern auch die Entstehung einer inländischen Produktion begünstigte. Die Kombination des entstehenden Wettbewerbs mit den Skaleneffekten einer erweiterten Mengenerzeugung und dem technischen Fortschritt zu leistungsstärkeren Anlagen setzte eine Entwicklung in Gang, welche die Branche zwar noch nicht aus ihrer Abhängigkeit von politischen Schutzmaßnahmen befreite, aber diese Abhängigkeit immerhin deutlich reduzierte: Die Tatsache, dass sich die „politisch“ erzielbare Vergütungshöhe für Windstrom von 1991 bis 2000 etwa halbierte, konnte dadurch aufgefangen werden, dass sich im gleichen Zeitraum auch die Preise der Windkraftanlagen pro Einheit Nennleistung halbierten (Windenergie 2000, 4 f.).

- Eine wichtige Voraussetzung für die Initialzündung und Verstetigung dieser Entwicklung war die Schaffung sie begünstigender politischer Rahmenbedingungen. Wurden die ersten Förderprogramme „von oben“, d.h. von den politischen und ministerialen Akteuren auf Bundes- und Landesebene aufgelegt, so ist es zu einem guten Teil dem frühen Lobbyismus der Pioniere der Bürgerwindbewegung gutzuschreiben, dass die weitere Expansion des Windstroms zunächst mit dem Stromeinspeisegesetz (SEG) von 1991 eine ökonomisch tragfähige Grundlage erhielt, die sie einerseits von ihrer Finanzierung durch staatliche Steuergelder, andererseits - zumindest auf längere Sicht - vom Idealismus der Protagonisten unabhängig machte. Dass die Pioniere in der damaligen Zeit noch über keine große organisatorische Kraft verfügten und sich eine günstige historische Situation - eine verstärkte gesellschaftliche Sensibilität für das Problem der Energieerzeugung und der historische „Zufall“ einer EU-Richtlinie, die eine Umgestaltung des gesetzlichen Rahmens auf Bundesebene erzwang - zunutze machten, kann diesen Erfolg nicht schmälern. Als ein knappes Jahrzehnt später die Liberalisierung des Strommarkts die an den allgemeinen Strompreis gebundene Vergütung des Windstroms brüchig werden ließ, war die politische Lobby der Windenergienutzer stark genug, um mit dem maßgeschneiderten Erneuerbare Energien-Gesetzes (EEG) eine Regelung durchzusetzen, welche die Einspeisevergütung für Windstrom wieder von den Marktpreisen für Strom entkoppelte. Dem kam ein weiterer historischer „Zufall“ zu Hilfe: eine rot-grüne Regierungskoalition, welche die Förderung der Stromproduktion aus regenerativen Energien noch entschiedener an ihre Fahnen heftete.
- Das besondere Profil der Protagonisten der Bürgerwindbewegung ist das Ergebnis einer doppelten Abgrenzung: einerseits von einer Gesellschaft, die sich den anonymen Großunternehmen und der von ihnen getragenen zerstörerischen Alternative von Atomenergie und Verbrennung fossiler Treibstoffe ausliefert, und andererseits von einer Protestbewegung, die demgegenüber in reiner Negation verharrt. In der Protestbewegung verkörpern sie ein neues Selbstbewusstsein: Wir sind nicht nur gegen, sondern auch für etwas, und nehmen dies konkret in Angriff. Mit ihnen betritt ein neuer Typ von Kleinunternehmern die Bühne: Der Techniker-Kaufmann mit organisatorischen Fähigkeiten mit Gestaltungswille, der zugleich Idealist und Pragmatiker ist und Gemeinschaftssinn mit auto-

kratischem Machertum verbindet, der Pionier und *Primus inter Pares*, der ein überschaubares Projekt in einer überschaubaren Gruppe von Gleichgesinnten verfolgt. Der einem spezifischen Milieu entstammt, aber gleichzeitig bereit ist, für das Projekt über dieses Milieu hinauszugreifen und kurz- und mittelfristig auch parteiübergreifende Bündnisse einzugehen.

Entwicklungsstufen von Windstromunternehmen

Die ersten Bürgerwindanlagen wurden in der zweiten Hälfte der 80er Jahre geplant und an ihrem Ende installiert, während in der ersten Hälfte der 90er Jahre, nach der gesetzlichen Verankerung des SEG (1991), auf diesem Gebiet ein regelrechtes Gründungsfieber ausbrach. Normalfall war, dass an dem Gründungsort der Initiative bzw. in ihrer Nahumgebung eine oder mehrere Anlagen aufgestellt wurden, wobei es für die Variante „über eins“ mehrere Gründe geben konnte: Entweder hatte die Initiative von vornherein die Aufstellung mehrerer Windräder geplant, oder die Geldsammlung brachte unerwartet ein Ergebnis, das eine kurzfristige Projekterweiterung rechtfertigte, oder nach der erfolgreichen Installierung der ersten Anlage hatten die Initiatoren soviel „Blut geleckt“ und *Know how* angesammelt, um nun am gleichen Standort eine oder zwei weitere Anlagen in Angriff zu nehmen. Die Nennleistungen der einzelnen Windturbinen waren sehr unterschiedlich und insbesondere vom Zeitpunkt der Aufstellung abhängig, da die technische Entwicklung auch aufgrund der Vergabepaxis der staatlichen Fördermittel hier sehr schnell voranschritt:¹⁷⁵ Hatten die drei Windkraftanlagen, die die Pioniergruppe „Windstrom Wedel“ 1989/90 aufstellte, noch eine Nennleistung zwischen 50 und 100 kW¹⁷⁶, so waren bereits 1992 250 kW- und 1994 500 kW-Anlagen „technischer Standard“ geworden. Generell wurden die Geschäfte der Bürgerwindinitiativen ehrenamtlich geführt, was für die weitere Entwicklung nicht ganz folgenlos blieb.

175Die Vergabe staatlicher Fördermittel war häufig an die Bedingung gebunden, dass die Windräder dem „Stand der Technik“ mit der entsprechenden Nennleistung entsprachen, was sich häufig von einem Jahr zum anderen änderte und die Bürgerinitiativen, die meist einen mehrjährigen Planungsvorlauf brauchten, in nicht unerhebliche Turbulenzen stürzte (z.B. Interview Windkraft Vienenburg).

176UWW Windstrom Wedel - Eine Betreibergemeinschaft stellt sich vor, 2 f.

Es scheint eine ganze Reihe von Bürgerwindinitiativen zu geben, die nicht weiter expandierten und es auch in Zukunft bei diesem Stand der Dinge belassen wollen: Das Ziel ist mit der Aufstellung der geplanten Windenergieanlage(n) erreicht, und die Aufgabe der nächsten 10 bis 15 Jahre ist es, sie am Laufen zu halten und die zurückfließenden Einspeisevergütungen an diejenigen zu verteilen, die anfangs als Kommanditisten ihr Geld einlegten. Auf die Gründe dieses Stillstands werden wir noch kommen - von den „Bürgerwindbewegten“ muss er nicht als Stagnation empfunden werden, da die Realitätstüchtigkeit einer Idee nicht nur davon abhängt, ob sich die Pionierprojekte zu immer größeren Mammutunternehmen auswachsen, sondern sich auch daran bemessen kann, wieviel Nachahmer sie finden. Und Nachahmer finden sie bis zum heutigen Tag, auch wenn diese inzwischen kaum noch als *Bürgerwindprojekte* einzustufen sind. Auf einen Grund des Innehaltens sei schon hier verwiesen: Als Windstrom Wedel Ende der 80er Jahre die ersten drei Windturbinen aufstellte, kostete jede von ihnen zwischen 200.000 und 300.000 DM. Setzt man Durchschnittsverdienste voraus, so konnten diese Summen noch von einer überschaubaren Bürgergruppe aufgebracht werden. Aber als sich die gleiche Initiative 1992 zur Aufstellung einer vierten Anlage entschloss, musste es schon eine Windturbine mit einer Nennleistung von 225 kW sein, die über 650.000 DM kostete.¹⁷⁷ Und obwohl sich die Anlagen in der Folgezeit (unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit) relativ verbilligten, kostete im Jahr 2000 eine 1-Megawatt-Anlage schon knapp 2 Mio., eine 2-Megawatt-Anlage 3,5 Mio. DM (vgl. BWE, Windenergie 2000, S. 20-111). Dies sind preisliche Dimensionen, die von klassischen Bürgerinitiativen immer seltener zu bewältigen sind, obwohl die übliche Eigenkapitalquote heute nur bei etwa 30 % liegt und der Rest über staatliche Kredite und Bankdarlehen finanziert wird (Loipfinger 2001, 13 f.).

Eine zweite Gruppe von Windstromunternehmen unterscheidet sich von der ersten zunächst dadurch, dass sie die zahlenmäßige Grenze von ein bis drei, maximal vier betriebenen Windkraftanlagen deutlich überschreiten und sich möglicherweise noch heute in einem langsamen Expansionsprozess befinden, dessen Ende allerdings in Sicht ist. Einiges spricht dafür, sie als späteres Stadium eines - fast „natürlichen“ - Wachstumsprozesses zu sehen: Wenn erfolgreich eine erste Gruppe von Bürgerwindanlagen aufgestellt ist,

177A.a.O.

warum dann nicht erst einmal weitermachen? Die bereits bestehende Betreibergemeinschaft, vor allem in Form der die Aktivisten vereinigenden GmbH, und das inzwischen akkumulierte technische, politische und soziale *Know how* zur Windenergie, zu den gegebenen Rahmenbedingungen, zur Organisation einer Initiative sowie zum Umgang mit Behörden und den Elektrizitätsversorgungsunternehmen können ein solches Wachstum „logisch“ erscheinen lassen. Der Unterschied zur ersten Gruppe liegt nicht nur in der Menge: Die Anlagen werden im Lauf der Jahre an unterschiedlichen Standorten aufgestellt (auch wenn der regionale Bezug noch erhalten bleibt), aufgrund des technischen Fortschritts mit sehr unterschiedlichen Nennleistungen; für die jeweils neue Anlage - oder Anlagengruppe - wird (bei gleicher GmbH) meist eine neue KG gegründet; der Aspekt des Geldverdienens, für die ersten Bürgerwindinitiativen noch ein Nebenaspekt, wird wichtiger. Für die Aktivisten der Betreibergruppen erhöht sich der Professionalisierungsdruck.

Insbesondere von der Lösung des zuletzt genannten Problems scheint es abzuhängen, ob die Entwicklung der Initiative auf dieser Stufe endet oder zum Durchgangspunkt weiterer Expansion wird. Auch hier wird die genauere Untersuchung zeigen, dass es gute, teilweise auch handfeste Gründe für das Festhalten an der Ehrenamtlichkeit geben kann, die aber nun zur Bremse ihres weiteren Wachstums wird.

Bei einer dritten Gruppe von Windstrominitiativen wurde das Prinzip der Ehrenamtlichkeit im Laufe ihrer Entwicklung aufgegeben. Es gibt nun eine professionelle Geschäftsführung mit *Fulltime*-Kräften, die aus den Erlösen des Gesamtunternehmens bezahlt werden, was weiteres Wachstum nicht nur ermöglicht, sondern auch nahelegt. Die funktionale Trennung von GmbH und KG radikalisiert sich, da die Kommanditisten-Einlagen oft erst dann eingeworben werden, wenn die GmbH die Projektplanung für den jeweiligen Windpark einschließlich aller Genehmigungsverfahren abgeschlossen hat. Trotzdem ist der Geist der Bürgerwindinitiative noch lebendig genug, um die regionale Begrenzung der Aktivitäten nicht gänzlich aufzugeben, was wiederum das Wachstumstempo begrenzt.

Der gemeinsame Nenner der bisher beschriebenen drei Gruppen von Windkraftunternehmen ist es, dass sie historisch meist als Bürgerwindinitiativen in der ersten Hälfte der 90er Jahre entstanden und sich im Lauf ihrer

Entwicklung zwar teilweise von diesem Ursprung entfernten, ohne ihn aber ganz zu verleugnen.

Die vierte Gruppe von Windstromunternehmen wurzelt nicht mehr in der Bürgerwindbewegung, sondern beginnt von vornherein als professionell arbeitender, gewinnorientierter und mit vollem unternehmerischen Risiko arbeitender Betrieb, der die Errichtung kapitalintensiver Großanlagen (Windparks) anstrebt und bei der Einwerbung von Geldgebern keine regionalen Beschränkungen mehr kennt. Seine Form kann immer noch die GmbH sein, die Kommanditgesellschaften anlagert, wobei insbesondere die ersten Jahren nach der GmbH-Gründung zur klassischen „Durststrecke“ werden, die für mittelständische Existenzgründer typisch ist. Obwohl es auch hier ein Gebot unternehmerischer Klugheit ist, sich zwecks Akzeptanz um Kommanditisten im regionalen Einzugsbereich der Projekte zu bemühen, dient dies nur der Flankensicherung: Standorte und Kapitaleinleger werden nun bundesweit gesucht.

Die fünfte Gruppe von Windstromunternehmen vollendet diesen Marsch in die unternehmerische Normalität und belegt zugleich, wie konkurrenzfähig inzwischen die Windstrombranche geworden ist: Es sind Planungs- und Entwicklungsgesellschaften, die - zumindest auf Holdingsebene - Aktiengesellschaften werden, um auf dem anonymen Kapitalmarkt agieren und in der Konkurrenz um immer teurere Standorte und Großanlagen zu Lande und - inzwischen auch - zu Wasser mithalten zu können. Und die den Kapitalanlegern im Gegenzug Renditen in Aussicht stellen, die sich vor denen anderer Branchen nicht zu verstecken brauchen.¹⁷⁸

So bietet der Windstrombereich das Bild einer unternehmerischen Entwicklung, die am Ende der 80er Jahre von politisch motivierten Gruppen in Gang gesetzt wurde, sich am Rand einer hoch zentralisierten Branche und etablierten Produktionsweise mit einer radikalen stofflichen Alternative und

¹⁷⁸So berichtet die taz am 28.10.99 im internet unter der Überschrift „Profit mit Ökostrom am Neuen Markt“, daß der Windparkbetreiber Plambeck Neue Energie AG nun auch den Gang an die Börse wage: „Der Börsengang wurde von der Norddeutschen Landesbank begleitet und die Aktie zum Preis von 48 Mark ausgegeben. Ökostrom scheint gut anzukommen. Die Nachfrage nach den 560.000 Aktien des Unternehmens war 17mal höher als das Angebot. Plambeck verfügt nun über ein platziertes Volumen von rund 26,9 Mio. Mark. Mit dem Börsengang möchte das Unternehmen sieben neue Windparkprojekte realisieren, sechs weitere im Jahr 2000“.

einem dezentralen Ansatz einnistete und ihre politischen Rahmenbedingungen so umgestaltete, dass sie zu wachsen begann und inzwischen fortschreitend in die „normale“ Kapitalakkumulation einbezogen wird. Dass sie damit auch den Prozessen „normaler“ Kapitalkonzentration - siehe v.a. die Aktiengesellschaften - subsumiert wird, mag zwar in mancher Hinsicht paradox erscheinen, ist aber unter den gegebenen ökonomischen Bedingungen zunächst ein Zertifikat des Erfolgs.

4. Die von uns befragten Initiativen

Unsere Untersuchung konzentriert sich auf die Bürgerwindbewegung und somit auf Unternehmen, die in der eben skizzierten Übersicht den ersten drei Gruppen zuzurechnen sind. Wir werfen außerdem einen Blick auf ein Unternehmen, das erst nach der Bürgerwindbewegung entstand. Insgesamt haben wir die folgenden Fälle genauer untersucht:

- als Vertreter der ersten Gruppe die Initiativen „Windstrom Wedel“, „Windkraft Solling-Vorland“, „Windkraft Vienenburg“ und den Göttinger „Energieverbund Angerstraße“. Die „Betreibergemeinschaft Windstrom Wedel“, die sich im Frühjahr 1989 unter ihrem heutigen Namen konstituierte, wurde in Wahrheit schon 1986 (als Verein „Umschalten“) gegründet. Zwischen 1989 und 1992 errichtete sie vier Windkraftanlagen. Die Initiativen „Windkraft Solling-Vorland“ und „Windkraft Vienenburg“ wurden 1993, der „Energieverbund Angerstraße“ (der aus einer schon 1989 entstandenen Eigentümergemeinschaft hervorging) 1994 gegründet. Jede dieser Initiativen errichtete seitdem zwei Anlagen.
- Eher der zweiten Gruppe zuzurechnen¹⁷⁹ ist die 1993 gegründete „Windkraft Diemarden“, die bis zum Herbst 2000 fünf Anlagen in Betrieb nahm und dann noch die Aufstellung einer, maximal zweier weiterer Anlagen plante.
- Die dritte Gruppe von Unternehmungen, welche sich im Laufe ihrer Geschichte von ehrenamtlich betriebenen Initiativen zu professionalisierten Kern-GmbHs mauserten, vertritt die 1993/94 gegründete „Windwärts

¹⁷⁹In einem Punkt ist sie allerdings eher noch der ersten Gruppe zuzurechnen: Alle bisher errichteten Windenergieanlagen bewältigt sie mit *einer* GmbH & Co.KG.

Energie“, die Mitte 2000 elf hauptamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigte. Bis Ende 2001 hatte sie acht Kommanditgesellschaften ins Leben gerufen und 33 Windenergieanlagen errichtet¹⁸⁰, weitere Windparks befinden sich in Vorbereitung.

- Und schließlich gehört auch ein Unternehmen der vierten Gruppe zu unserem Sample: die 1995 gegründete „Prokon Energiesysteme GmbH“. Bis Ende 2001 realisierte sie in den alten und neuen Bundesländern 19 Windparkprojekte mit insgesamt 104 Windenergieanlagen (und ein eigenes Umspannwerk), von denen sie 10 Projekte mit insgesamt 58 Anlagen durch eigene Betriebsführungsgesellschaften betreibt; auch hier befinden sich weitere Windparks im Bau bzw. in Planung.

Mit den Geschäftsführern dieser Unternehmen haben wir mehrstündige Interviews geführt. Hinzu kamen Interviews mit R., dem Geschäftsführer des Osnabrücker Büros des Bundesverbands WindEnergie, mit H., der als Mitgründer des Hamburger Vereins „Umschalten“ (dem Vorläufer von „Windkraft Wedel“) einer der Väter der Bürgerwindbewegung ist¹⁸¹, und mit W., einem Kommanditisten von „Windwärts“.

Außerdem werteten wir schriftliche Materialien aus, die uns von den genannten Initiativen bzw. vom Bundesverband WindEnergie zugänglich gemacht wurden oder die wir uns über das Internet - z.B. im Hinblick auf die Konflikte, welche die spätere Errichtung von Windenergieanlagen begleiteten - zugänglich machen konnten.

II. Die Stunde der Pioniere

1. Die Rahmenbedingungen

Die Bedingungen, welche die Windstrompioniere der ersten Stunde am Ende der 80er Jahre auf dem Gebiet der industriellen Elektrizitätsproduktion und

¹⁸⁰Dazu gehört auch eine Kommanditgesellschaft Kunst und Windenergie, die im Rahmen der Expo 2000 fünf Anlagen errichtete.

¹⁸¹Formal existierte der Verein „Umschalten“ auch nach der Gründung der „Betreibergemeinschaft“ weiter.

-verteilung vorfanden, haben wir in groben Zügen beschrieben. Auf der politischen Ebene gab es seit den periodisch wiederkehrenden Ölkrisen und der öffentlichen Problematisierung der Kernenergie Rückenwind durch staatliche Förderprogramme, die noch vor dem Stromeinspeisungsgesetz von 1991 zur Gründung von Bürgerwindinitiativen anreizten.

Trotzdem war die Idee, ausgerechnet auf einem so weit verregelten und dem individuellen Zugriff entzogenen Bereich gegen die herrschenden Verhältnisse anzutreten, keineswegs selbstverständlich. Das Gebietsmonopol degradierte neu auf den Plan tretende dezentrale Elektrizitätsproduzenten zu Bittstellern, die sich gegenüber den Energieversorgern in einer hoffnungslosen Schwächeposition befanden, zumal sie versuchen mussten, ihnen ein Produkt zu verkaufen, das unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht konkurrenzfähig war. Noch weniger konnten sie sich hier mit ihrer politischen Motivation gegen die Atomindustrie Freunde schaffen, da die EVUs eng mit in dieser Industrie engagierten Verbundunternehmen verquickt waren. Da die EVUs über das jeweilige territoriale Versorgungsmonopol und überdies über die nötigen Leitungssysteme verfügten, kamen die Bürgerinitiativen, die Strom aus Wind produzieren und dem Verbraucher zugänglich machen wollten, an Verhandlungen mit ihnen nicht vorbei. Der Rückenwind, den es zumindest in einem Teil der Öffentlichkeit und in abgemilderter Form auch auf politischer Ebene für ihr Vorhaben gab, schlug in Gegenwind um, wenn sie in konkrete Verhandlungen mit diesen EVUs und übrigens auch mit den unteren staatlichen Genehmigungsbehörden eintraten. Es gab also auch gute Gründe dafür, es beim allgemeinen Protest gegen die Kernenergie zu belassen und die Forderung nach einer anderen Form der Energieproduktion an die politische Ebene zu richten, ohne sich selbst auf das mühsame Geschäft des Aufbaus einer alternativen Elektrizitätserzeugung einzulassen.

Wer war also das soziale Subjekt, das sich auf dieses mühsame Geschäft tatsächlich einließ, und was waren seine Motive? Befragt man heute die Protagonisten der Bürgerwindanlagen, die Ende der 80er/ zu Beginn der 90er Jahre entstanden, nach dieser Anfangssituation, so stößt man auf zweierlei: auf ein begünstigendes Milieu, das sich damals herausgebildet hatte, und auf das Individuum, das zum Kristallisationskern des jeweiligen Projektes wurde.

2. Das Ursprungsmilieu

Paradigmatisch ist der Hamburger Verein „Umschalten“, der einige Monate nach dem Reaktorunfall von Tschernobyl (April 1986) gegründet wurde und eine der ersten Bürgerinitiativen, wenn nicht gar *die* erste Bürgerinitiative der Bundesrepublik war, die sich das Ziel setzte, gemeinschaftlich eine Windkraftanlage aufzustellen. Dem Jugendalter und der aktionistischen Protestkultur der 60er und 70er Jahre war dieses Milieu weitgehend entwachsen, man hatte eine Familie gegründet und einen Beruf ergriffen, aber es gab noch viele, die - wie gebrochen auch immer - an den politischen Grundüberzeugungen, die sich in den Jahrzehnten zuvor herausgebildet hatten, festhielten. So traf man sich anfangs auch ganz selbstverständlich in Räumen, welche die Hamburger Grün-Alternative Liste (GAL) vermittelte, und glaubte zunächst, das eigene Projekt in ihrem Rahmen organisieren zu können. Die heutigen Geschäftsführer der „Windstrom Wedel“ beschreiben das soziale Profil der Gründergeneration so: „Außer einigen besonders aktiven Pensionären waren es in der Mehrzahl Leute im mittleren Alter, so um die 40 herum..., aus ganz unterschiedlichen beruflichen Bezügen, in der Mehrheit mit Hochschulabschluss... Es waren die frustrierten Brokdorf-Demonstranten, jedenfalls hier im Hamburger Raum... Also insgesamt Leute, die zu über 90 % aus dem Spektrum der Anti-AKW-Bewegung kamen und die festgestellt haben, es muss irgendwo einen neuen Ansatz geben und wir müssen irgendwo jetzt aktiv werden, um etwas Konstruktives zu machen“. In Hamburg waren viele Segler dabei, „die hatten natürlich den gleichen Antrieb“ - weshalb die dritte von der Hamburger Initiative gebaute Anlage im Wedeler Yachthafen errichtet wurde.

Auch nachdem sich in den folgenden Jahren die Rahmenbedingungen durch das Inkrafttreten des Stromeinspeisungsgesetzes (SEG) entscheidend verbessert hatten, bleibt die Gründung von Windkraftinitiativen zunächst überwiegend dem grün-alternativen Milieu vorbehalten, bzw. dem Segment dieses Milieus, das die Wende zum Pragmatismus mitvollzog, ohne den eigenen Grundüberzeugungen abzuschwören. Es war eine grüne Lokalpolitikerin, die 1992 die Bürgerwindinitiative Diemarden gründete, und es war eine grüne Aktivistin, die sich diese Initiative zum Vorbild nahm, um 1993 die Windkraft Solling zu gründen; zu den Gründern des Energieverbands Angerstraße gehören ein Alt-68er und ein Altgrüner, die sich 1989 mit ande-

ren zu einer Eigentümergemeinschaft zusammentaten, um gemeinschaftlich die Energieversorgung eines Hauses zu organisieren; die Geburtsstunde der Bürgerwindinitiative Vienenburg war 1993 die jährliche Klausurtagung der lokalen grün-alternativen Wählergemeinschaft.

Die Motivlage des Ursprungsmilieus

Die Motive, die dieses Milieu beim Einstieg in die Windstromproduktion be-seelten, bildeten ein eigentümliches Gemisch von Idealismus und Pragmatismus. Will man zu seiner Wurzel vordringen, so muss man zumindest bei denjenigen, die diesen Schritt als nunmehr reife und im Berufsleben stehende Frauen und Männer schon in der zweiten Hälfte der 80er Jahre taten, einen Blick in die für sie noch nicht verblasste Vergangenheit werfen. Denn hier lieferte die Tschernobyl-Katastrophe von 1986 den Mobilisierungsgrund, der auch die Erinnerung an den vorgängigen jahrzehntelangen Kampf gegen die Kernenergie neu belebte und legitimierte. Die Motivation derer, die sich erst in der zu Beginn der 90er Jahre der Windenergie zuwandten, war nicht weniger durchmischt, aber die Wurzeln des Engagements lagen hier eher im Klimaschutz, einem neuen gesellschaftlichen Thema, das durch die Konferenz von Rio ins öffentliche Bewusstsein gedrungen war.

Aber kehren wir zunächst zur Generation zurück, die schon Tschernobyl in Bewegung gesetzt hatte. Als im April 1986 das Realität wurde, was bis dahin nur als apokalyptische Vision an die Wand gemalt worden war, bildete diese Generation den Resonanzboden, der darauf antwortete. Schon ihr ist es zuzurechnen, dass diese Antwort nicht einfach eine Neuauflage alter Protestdemonstrationen war, sondern eine neue Qualität erreichte.

Versuchen wir uns in ihre damalige Lage zu versetzen. Es ist einerseits die Erinnerung an den teilweise auch militanten Kampf gegen die großen Symbole der Atomenergie wie Wyhl, Wackersdorf und Brokdorf, an dem man sich oft selbst vor zehn oder mehr Jahren beteiligt hatte, von dem noch das Selbstbild zehrt und dessen Ziele man weiterhin für richtig hält. Das einigende Band ist die Gegnerschaft gegen die Atomindustrie, im Norden v.a. gegen das Kernkraftwerk Brokdorf, die in den Demonstrationen der 70er Jahre ein ganzes Milieu geprägt und politisiert hatte. Eine Gegnerschaft mit zwei unterschiedlichen Wurzeln: einerseits dem „linken“ (antikapitalistischen) Vorbehalt gegen großindustrielle Formationen überhaupt, der sich

hier einer fast übermächtigen „Atomlobby“ gegenüber¹⁸², andererseits einer katastrophischen, auf die Nukleartechnik konzentrierten Risikoangst.

Es ist aber auch die Erinnerung, dass der damalige Kampf zwar das öffentliche Bewusstsein sensibilisierte, aber sein Ziel - den Ausstieg aus der Kernenergie - nicht erreichte. Im Gegenteil: Was blieb, ist ein Gefühl der Ohnmacht - der Anteil der Kernenergie an der Elektrizitätsproduktion der Bundesrepublik hatte sich im Jahrzehnt zwischen 1978 und 1988 noch einmal fast verdreifacht.¹⁸³ Gerade diejenigen, die sich an den Demonstrationen beteiligten, hatten - so unsere Gesprächspartner von Windstrom Wedel - zunehmend das Gefühl, „dass dieser Weg irgendwo nicht weiterführt, weil eben diese Demonstrationen nicht berücksichtigt... oder verboten oder unterdrückt worden sind“. Nun sieht man, dass die Auseinandersetzungen der 70er Jahre auch ein Kampf um die Öffentlichkeit waren, und man ist sich bewusst geworden, dass die eigenen Positionen damals sowohl dem Gegner als auch der Öffentlichkeit eine offene Flanke geboten hatten: Man demonstrierte, wogegen man ist, ohne alternative Lösungsmöglichkeiten zu zeigen. Man erinnert sich an kommunikative Situationen, in der man den Sinn des eigenen Protests zu erklären suchte, aber diese Antwort schuldig blieb - eine Schwäche, die man nun endlich überwinden kann. Ende der 90er Jahre berichtet ein Großhandelskaufmann, der inzwischen zu einem der großen Windstromproduzenten der Bundesrepublik geworden ist, wie er vor über 20 Jahren während der Demonstrationen gegen Wyhl und Wackersdorf wiederholt von Polizisten gefragt worden war: „Was wollt ihr eigentlich, ihr Idioten?“ (Bauer/Lobe 1999, 32 f.). Eine Frage, die sich auch deshalb eingeprägt hatte, weil die andere Seite diesen Punkt in den 70er und 80er Jahren zu einer Ge-

182So erklärt einer der Gründer des Energieverbands Angerstraße, seine „Triebfeder“ sei „die Wut“ gewesen „auf die Institutionen im Land Niedersachsen, in der Bundesrepublik oder die gesamten gesellschaftlichen Strukturen. Ich wollte denen zeigen, dass das geht... Und meine Wut ziehe ich aus dem Ärger über die Atomindustrie“. Die Wut habe ihn schon vor der Inangriffnahme von Windkraftanlagen motiviert, sich für ein Blockheizkraftwerk einzusetzen: „Da konnte ich endlich mal den antiimperialistischen Kampf, den ich früher mal begonnen hatte, jetzt auf einen konkreten Gegner, nämlich ein riesiges EVU richten, das sich in der Realität genauso verhalten hat, wie ich es mir in der Theorie immer vorgestellt hatte... Und da war dieses David-gegen-Goliath-Gefühl bei mir eine richtige Triebfeder“ (Interview Energieverbund Angerstraße).

1831978 lag der Anteil der Kernenergie bei 12,3 %, 1988 bei 33,6 %. Vgl. die Statistischen Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland, Ausgabe 1981 und 1991.

genkampagne nutzte, die hier den Kernenergiegegnern verantwortungslose Ignoranz unterstellte (nämlich die Haltung: „Mein Strom kommt aus der Steckdose - wozu brauchen wir dann AKWs?“).

Noch heute ist den Begründungen, welche die frühen Pioniere der Bürgerwindanlagen für ihre Initiativen geben, nicht nur die damalige Aufbruchsstimmung anzumerken, sondern auch die Erleichterung, sich diese Blöße nicht mehr zu geben. So weiß der eben zitierte Großhandelskaufmann, wie er die damalige Frage der Wackersdorf-Polizisten aus heutiger Sicht hätte beantworten *können*: „Die Nase immer im Wind haben“. Und für den Geschäftsführer der Diemardener Initiative suchten „die Gruppen, die insbesondere von den Grünen her schon immer gegen Atomkraftwerke protestiert hatten..., nach konstruktiven Möglichkeiten, nicht immer nur gegen Atom (zu sein), sondern auch zu zeigen, was man machen kann, um den Atomstrom zu ersetzen“. Das „Konstruktive“ ist der Schlüsselbegriff, mit dem die Sprecher von Windstrom Wedel den „neuen Ansatz“ der Gründer beschreiben: „Bisher waren wir immer nur gegen etwas, und jetzt haben wir die Möglichkeit, etwas Konstruktives zu zeigen und damit auch eine Ausstrahlung zu haben“. Was indirekt das Eingeständnis bedeutet, dass den früheren Protesten gegen die Atomkraftwerke dieses „konstruktive“ Moment noch fehlte.

Die Wendung zum „Konstruktiven“, die sich im Aufstellen einer Windmühle vollzieht, war ein Schritt über die Ohnmachtserfahrung hinaus, welche die Protestaktionen der Anti-AKW-Bewegung hinterlassen hatten. Sie bedeutete, nun ein positives „Zeichen“ zu setzen. Dabei ging es insbesondere um die politisch-symbolische Wirkung des Windrades - H., ein Mitgründer der Hamburger Gruppe „Umschalten“, vergleicht die Aufstellung des ersten aus Dänemark importierten Windrades mit der Abschaffung der Sklaverei in den Vereinigten Staaten, die auch durch die Abschaffung der Sklaverei auf einer einzigen Farm antizipiert worden sei. Die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel ergänzen: „Es war... Absicht, energiepolitisch Zeichen zu setzen. Das klingt zwar plakativ, aber so war es“. So wenig wie es ein Zufall war, dass die ersten beiden Windräder der Initiative „direkt in Sicht vom Atomkraftwerk Brokdorf“ aufgestellt wurden.

Diese politische Absicht verband sich mit einem noch elementareren Bedürfnis: die sinnliche Qualität, welche die Gegenständlichkeit der aufgestellten Windturbine erlangt, die man sehen und berühren kann. Einem Ge-

schaftsführer des Göttinger Energieverbands Angerstraße, den ebenfalls die Gegnerschaft gegen die Atomenergie geprägt hatte, macht es „auf jeden Fall... mehr Spaß, politisch so zu arbeiten, als wenn man irgendwelchen abstrakten theoretischen Konzepten nachhängt. Jetzt kann man es anfassen“. Noch heute, so der Geschäftsführer einer anderen Windkraftinitiative, bekomme er von Mitgliedern gesagt: „Ja, das ist doch toll, dass wir das geschafft haben... Das ist ein Zeichen, das nicht so leicht wieder weg ist... Das ist nicht nur Papier..., sondern das ist richtig da“. Fast immer wurde in den frühen Bürgerwindinitiativen irgendwann die Frage diskutiert, ob man die Windräder nicht besser dort aufstellen sollte, wo der Wind die größte Energieausbeute verspricht, z.B. an der Küste. Und fast immer entschieden sich die Initiativen gegen die Effizienz und für die örtliche Nähe, weil „wir unserer Anlage beim Arbeiten zusehen wollen“. Denn „hier wohnen wir, hier arbeiten wir und hier möchten wir unsere Maschine haben. Wir möchten nicht irgendwo Geld nehmen und dann in Ostfriesland oder Schleswig-Holstein was bauen, sondern hier“.

Wenn die Pioniere den „konstruktiven“ Charakter ihrer Windstrominitiativen hervorheben, meinen sie damit auch die Lösung des Dilemmas, in das sie schon der öffentliche Vorwurf stieß, die Kernenergiegegner stellten sich nicht der eigenen Verantwortung für den Stromverbrauch. Jeder Veteran der Anti-Atomkraftbewegung weiß, dass sich die Verhältnisse bestenfalls schrittweise ändern lassen, und steht damit vor dem (auch moralischen) Problem, sich als Konsument des Stroms zu bedienen, dessen Herstellungsweise er bekämpft.¹⁸⁴ Gegen das „schlechte Gewissen“, das sich deshalb einstellen müsste - spätestens dann, wenn es eine Alternative gibt -, hilft die Errichtung einer Windstromanlage. Nun lässt sich der Vorwurf der Doppelmoral damit beantworten, dass man den Strom, den man im Laufe des Jahres verbraucht, auf „saubere“ Art selbst produziert. Zu Beginn der Bürgerwindbewegung am Ende der 80er und zu Beginn der 90er Jahre wurde genau dies

¹⁸⁴Diese Überlegung galt zumindest bis zu dem Moment, in dem er als Konsument aufgrund des Gebietsmonopols der EVU keine Wahl hatte. Während es heute immerhin möglich ist, sich gegen die Zahlung eines Aufpreises als Bezieher „sauberen“ oder „grünen“ Stroms zu deklarieren. Das Dilemma kehrt allerdings wieder, wenn der Konsument seine eigenen vier Wände verlässt und sich in die Stadt mit ihren öffentlichen Dienstleistungen und ihrer Warenwelt begibt, ohne zu wissen, ob er damit nicht doch wieder in die Komplizität mit „schmutzig“ erzeugter Elektrizität gerät.

zur Richtschnur für die Höhe der finanziellen Beteiligung: Das Ziel war nicht eine sowieso höchst ungewisse Rendite, sondern „die Idee, dass jeder soviel eingibt, damit er soviel Anlage besitzt, dass er seinen Strom zu Hause erzeugen kann“. Es gab Daumenregeln, wie hoch die individuelle Investition zu diesem Zweck etwa sein musste, und es waren Umrechnungsformeln im Umlauf, mit denen jeder Haushalt aus seinem jährlichen Stromverbrauch den Beteiligungsbetrag ableiten konnte, der nötig war, um diese Strommenge selbst zu produzieren.¹⁸⁵

Wobei in diesen Rechnungen nicht nur der Wunsch der „Bürgerwindbewegten“ zum Ausdruck kam, sich moralisch zu salvirien, sondern man wollte damit auch ein Verhaltensmodell vorleben, das sich beliebig reproduzieren ließ und mit dem man in einer Art Graswurzelrevolution die Energie- wende *von unten* einleiten konnte.

Wichtig für diese konstruktive Wendung der Windstrompioniere war der *gemeinschaftliche* Vollzug, denn die Parole war: „Machen wir Betreiber- gemeinschaften wie in Dänemark!“ Zunächst aus einem sehr praktischen Grund: Da die Windenergieanlagen am Ende der 80er Jahre bereits „ein paar hunderttausend Mark kosteten“ und „kein Reicher“ zu den Aktivisten der ersten Stunde gehörte, sondern „alle mehr oder minder von der Hand in den Mund lebten, musste das eben als Gemeinschaftsanlage organisiert werden“. Dies war jedoch nicht nur ein Akt schierer Notwendigkeit, auch wenn eine solche Sicht in einigen Bürgerwindinitiativen, deren Entwicklung von internen Konflikten begleitet wurde, durchaus nahelag. Den „Gemeinschafts- gedanken“ hatte schon der Widerstand gegen die Kernkraftwerke geadelt: „Schließt euch fest zusammen, leistet Widerstand“ war die Leithymne der heroischen Schlachten der 70er Jahre. Nun entfaltete er sich zum „Genossen- schaftsgedanken“, d.h. einer weniger fremdbestimmten, arbeitsteiligen, marktgesteuerten und vor allem hierarchischen Arbeits- und Lebensform.¹⁸⁶

185 Dies war z.B. bei der Initiative „Windkraft Vienenburg“ der Fall. H. spricht von einer Investitionssumme zwischen 5.000 und 6.000 DM, wobei allerdings offen bleibt, ob die Bezugsgröße ein durchschnittlicher Haushalt oder die Einzelperson war.

186 Zur Stärkung des basisdemokratischen Elements dürfte auch beigetragen haben, dass die hierarchisch organisierten sog. „K-Gruppen“, die in den 70er Jahren auf der Linken zeitweilig die Szene beherrschten, inzwischen spektakulär gescheitert waren. Die damals sehr erfolgreichen Lieder der holländischen Gruppe „Bots“ waren Ausdruck des neuen Lebens- gefühls, z.B. das Lied „Sieben Tage lang“, in dem es u.a. heißt: „... Dann wollen wir schaf- fen, komm fass an, und das wird keine Plackerei. Wir schaffen zusammen, sieben Tage

Das *basisdemokratische* Postulat der frühen Grünen-Bewegung prägte auch die Windstrominitiativen und gab der dezentralen und kleinformatischen Windstromproduktion eine höhere Bedeutung: die Abkehr von der anonymen großtechnischen Produktion und die Rückkehr zu kleinen, überschaubaren und übrigens auch energetisch effizienteren Kreisläufen (je weiter der Elektrizitätstransport, desto höher der Energieverlust).

Die eigentümliche Mischung von Idealismus und Pragmatismus, welche die Bürgerwindbewegung charakterisiert, wird auch durch ihre politische Motivation geprägt. Zu Beginn der Bürgerwindbewegung erforderte es ein gutes Maß an Idealismus, sein Geld in solche Projekte zu stecken, denn damals war die Ungewissheit noch groß, ob das Geld und in vielen Fällen auch die Zeit, die man in das Projekt steckte, überhaupt etwas abwirft oder von vornherein verloren gegeben werden konnte. Trotzdem berichten alle Initiatoren fast unisono über das auch für sie überraschende Echo, auf das ihre ersten noch sehr „selbst gestrickten“, meist nur im Freundes- und Bekanntenkreis verbreiteten Aufrufe stieß, sich zu Betreibergemeinschaften zusammenzuschließen und Einlagen zu zeichnen - obwohl einige von ihnen in den Gründungsversammlungen ausdrücklich darauf hinwiesen, dass es sicherlich rentabler und weniger risikoreich sei, sein Geld zur Bank zu tragen. Der Geschäftsführer von Windkraft Vienenburg „weiß von keinem, der sich daraufhin dann wieder zurückgezogen hätte. Das war völlig erstaunlich, das hätte ich mir nie träumen lassen“. Ein Geschäftsführer von Windstrom Wedel meint sogar, die ersten Geldgeber hätten erwartet, „das Geld nie wieder zu sehen“, sie hätten es „quasi als Spende gegeben, als Spende für einen guten Zweck“, allerdings in dem Bewusstsein: „Mit diesem Geld ist dort meine Windkraftanlage mit gebaut worden, dort wird mein Strom erzeugt mit meinem Geld, auch wenn ich keine Verzinsung kriege und auch, wenn ich das Kapital verliere“. So sei die Erwartung „eigentlich von allen (gewesen), die 1988/89 Geld gegeben haben“ - ihre einzige Sicherheit sei nur die Beschränkung der individuellen Haftung gewesen, d.h. dass keiner bei späterem Anlagenbetrieb „hätte nachschießen müssen“. Auch die Gründer der fünf Jahre später ins Leben gerufenen Windwärts Energie berichten, wie sich viele der ersten Projektbeteiligten regelrecht „gewundert“ hätten, „dass sie mal Geld

lang, ja schaffen zusammen, nicht allein... Wir halten zusammen, keiner kämpft allein, wir gehen zusammen, nicht allein“.

bekommen“. Ihre Beteiligung hätten sie „fast wie eine Spende“ gesehen - „nach dem Motto: Ich tue jetzt mal was, das ist eine sinnvolle Sache. Wenn diese Anlage dasteht, dann produziert die viel Strom und ich kann auch sagen, ich habe da mitgewirkt und das ist hier die erste WEA in der Gegend, und die ist von Privatleuten geschaffen worden und nicht von einem Energieerzeuger oder irgendwelchen anderen Großfirmen, aber trotzdem haben wir, die Bürger vor Ort, so ein großes Ding hingesetzt“.

Diese Opferbereitschaft erfüllte zu Beginn der Bürgerwindbewegung eine wichtige Funktion, denn sie brachte die Personen und finanziellen Mittel zusammen, die nötig waren, um die anfängliche Risikophase zu bewältigen. Sie enthielt aber auch die Gefahr, dass sich der soziale Träger dieser Bewegung auf ein sehr schmales Segment reduzierte. Hier intervenierte die politische Reflexion derer, die den Sinn des jeweiligen Projekts auch an dem Ziel maßen, die gesamte Elektrizitätsproduktion umzustellen, und somit an seiner Außenwirkung auf andere, weniger Opferbereite als man selbst. Gerade wer sich als „Linker“ verstand und über eine entsprechende Einschätzung der bestehenden Verhältnisse verfügte, durfte sich hier keine Illusionen machen: „Unsere Gesellschaft ist so konstruiert, wie sie ist. Da kann man nichts gegen machen. Ich kann nicht so naiv sein, zu sagen: Nur alternativ und nur ökologisch und nur auf die feine Art und Weise und jeder soll so einen Idealismus dann haben... Wir sind eben eine Gesellschaft: Da, wo das Geld ist, da kommt mehr Geld dazu“ (Geschäftsführung Energieverbund Angerstraße). Damit geriet nun doch die Frage in den Blick, die viele Pioniere, insofern sie nur ihrem spontanen individuellen „Idealismus“ folgten, für weniger wichtig hielten: der wirtschaftliche Ertrag des Unternehmens. So „begrüßt“ ein ehrenamtlich arbeitender Geschäftsführer von Windstrom Wedel, dem man dabei kaum individuelles Gewinnstreben unterstellen kann, „ausdrücklich, dass inzwischen mit Anlagen auch mal Geld verdient wird“. Und M., einer der Gründer der Bürgerwindinitiative Diemarden, erklärt, „immer“ das Ziel verfolgt zu haben, „dass das auch wirtschaftlich sinnvoll sein muss, sonst hat das keine Zukunft. Nur als Idealisten können Sie keine beachtlichen Strommengen erzielen“. Diese seien erst zu erreichen, wenn auch „Großinvestoren“ einsteigen, „mit unseren paar Anlagen kann man das nicht machen“. So wertvoll der idealistische Impetus derer sei, die mit ihren Einlagen die Projekte in Gang brachten, so wichtig sei es nun, diese zu Modellfällen wirtschaftlichen Erfolgs zu machen, auch wenn dafür einige Pioniere der ersten

Stunde ein wenig umerzogen werden müssten. „Manchmal muss ich sogar sagen, die scheinen ihr Geld teilweise sowieso abgeschrieben zu haben und wollen einfach nur, dass das weiter geht. Da bin ich überhaupt nicht dafür; ich möchte ihnen echt beweisen, dass sie ihr Geld nicht nur wiederkriegern, sondern auch einen Gewinn machen werden. Das ist unser Ziel auch, das muss es sein. Es kann nicht sein, dass hier Leute ihr Geld irgendwo reinstecken für die Umwelt, für nichts und wieder nichts. Und die anderen, die zocken dann ab und kaufen billigen Atomstrom“. Die Gefahr, die hier erkannt wird, ist das *Einmauern* der Windstrominitiativen in die Opferbereitschaft des Milieus, dem man selbst entstammt. Die eigene Beweislast reduziert sich nicht darauf, mit der aufgestellten Windstromanlage ein gegenständliches „Zeichen“ für eine andere Art der Elektrizitätsproduktion zu setzen - sie soll zugleich *en miniature* beweisen, dass eine solche alternative Elektrizitätsproduktion auch von anderen, weniger idealistisch gesonnenen Menschen getragen und in das gegebene ökonomische System integriert werden kann.

3. Die Macher

Das Milieu bildete den Humus der Bürgerwindbewegung, aber es bedurfte der individuellen Protagonisten, der „Macher“, um ihn zu beackern. Um zum Kristallisationskern der örtlichen Initiativen zu werden, müssen sie von diesem Milieu akzeptiert werden, d.h. sich selbst in ihm bewegen und einen großen Teil seiner charakteristischen Motive und Werthaltungen teilen.

Sie müssen aber darüber hinaus Qualifikationen besitzen, die zu ihrer spezifischen Funktion gehören und sie aus diesem Milieu auch wieder herausheben, in mancher Hinsicht sogar in einen - allerdings produktiven - Widerspruch zu ihm geraten lassen.

- Es ist bemerkenswert, welche hervorragende Rolle unter den Protagonisten der Windenergie Techniker und Naturwissenschaftler, insbesondere Ingenieure spielen: In unserem Sample gibt es keine Initiative, zu deren Initiatoren und heutigen Geschäftsführern nicht auch Maschinenbau- oder Elektroingenieure, zumindest aber Naturwissenschaftler oder Mathemati-

ker gehören.¹⁸⁷ Der Grund liegt auf der Hand: Eine Windturbine ist ein technisches Gerät, das aus dem vorhandenen Marktangebot auszuwählen ist, auf dem jeweiligen Stand der Technik ein möglichst günstiges Preis-Leistungsverhältnis bieten und möglichst wenig reparaturanfällig sein soll, an einem guten Standort mit optimaler Windausbeute, günstiger Netzanbindung usw. aufzustellen ist, gewartet, kontrolliert und abgelesen werden muss und eine Lebenszeit von mindestens 15 Jahren haben soll. Schon allein das Erstellen, Einholen oder kritische Bewerten eines Windgutachtens, ohne das keine Standortsuche auskommt, erfordert eine Kompetenz, über die nicht jeder Laie verfügt. Mit den Naturwissenschaftlern und Ingenieuren kommen Momente ins Spiel, die nicht in der beschriebenen Motivation des grünen Milieus aufgehen, mit ihr teilweise in Spannung treten, aber offenbar doch eine produktive Verbindung eingehen konnten: ein weniger pessimistisches Technikbild¹⁸⁸, ein persönliches Vergnügen an der technischen Gestaltung der Windstromerzeugung, der damit verbundenen Tüftelei usw. Wenn zutrifft, dass das grüne Milieu eher von den „neuen sozialberuflichen Mittelschichten“ - insbesondere Sozialarbeitern und Lehrerinnen - dominiert wird, die sich durch die gemeinsame Spezifik von Lebensstil, Interessen, Habitus und Weltanschauung identifizieren (Huber /Thurn 1993, 24), dann dürfte die Zusammenarbeit von Protagonisten und Milieu nicht immer ganz spannungsfrei gewesen sein, auch wenn sich diese Spannung sie in den zur Debatte stehenden

¹⁸⁷H., der Mitgründer des Hamburger Vereins „Umschalten“, ist Ingenieur. Nachdem die Gründerin der Windkraft *Diemarden*, eine grüne Kommunalpolitikerin, früh verstarb, übernahm ihr Mann, ein Mathematiker, die Geschäftsführung (zur GmbH gehören auch ein Maschinenbau- und ein Elektroingenieur). Zur Geschäftsführung vom Göttinger *Energieverbund Angerstraße* gehören ein Naturwissenschaftler, der Physik und anorganische Chemie studiert hat und jetzt als Anästhesietechniker arbeitet, und ein Mathematiklehrer. Die *Windkraft Vienenburg* gründete ein Elektroingenieur, der gleichzeitig kommunaler Energiebeauftragter ist. Einer der beiden Geschäftsführer der *Windkraft Solling-Vorland* ist Projekt-Ingenieur. Zu den fünf *Windwärts*-Gründern gehören zwei Elektroingenieure, zu den *Prokon*-Gründern neben einem Industriekaufmann ein Elektroingenieur und ein Maschinenbauer.

¹⁸⁸Eins der zentralen Ergebnisse einer 1987 von Joseph Huber durchgeführten Untersuchung über die berufsspezifischen Unterschiede in den Technik- und Weltbildern war die Gegensätzlichkeit der Technikbilder von Ingenieuren einerseits, Sozialberuflern andererseits: Die Ingenieure neigen zu einem eudämonistisch-utopischen („eutopen“) Technikbild, die Sozialberufler zu einem pessimistischen („dystopen“) Technikbild. Vgl. Huber 1987.

Projekten offensichtlich als „synergistisch“, d.h. fruchtbar erwies (a.a.O., 17).

- Erforderlich sind weiterhin kaufmännische, betriebswirtschaftliche und nicht zuletzt auch juristische Kompetenzen. Eine gemeinschaftliche Windkraftinitiative ist ein kleines Unternehmen (mit der Besonderheit, finanziell von einer relativ hohen Anzahl von Kleininlegern getragen zu werden), für das eine Rechtsform zu finden ist, die den Investoren ein Mindestmaß an Sicherheit bietet, einer transparenten Betriebsführung und zuverlässigen Buchführung bedarf und mit Banken und Behörden verhandelt und Verträge abschließt. Dies bedeutet nicht, dass sich alle diese Kompetenzen, insbesondere die technischen und kaufmännischen, notwendigerweise in einer Person bündeln müssen - es gibt auch die Lösung, dass die Träger entsprechender Qualifikationen, z.B. Ingenieure und Kaufleute, in den Initiativkernen kooperieren, wodurch die „kulturelle“ Vielfalt, welche die Windkraftinitiativen charakterisierte, eine weitere Facette erhält.
- Was gerade die Macher auszeichnet, ist eine spezifische pragmatisch-organisatorische Kompetenz, die es ihnen erlaubt, die bislang aufgezählte Palette von eigenen Qualifikationen und milieuspezifischen Motiven auf ein Ziel hin auszurichten und ihm unterzuordnen. Man trifft hier auf den Typ des Mittelständlers und unternehmenden Generalisten, der sich mit Elan und entschiedenem Zugriff in seine ehrenamtliche Aufgabe verbeißt und seine Gratifikation aus der hier möglichen autonomen Gestaltungsfreiheit und sozialen Anerkennung zieht. Oft waren sie schon vorher beruflich selbständig, wie H., der die Hamburger Gruppe mitgründete, oder sie hatten (und haben) in mittelständischen Unternehmen Positionen inne, in denen sie einen großen Teil des nun gefragten Bündels von Qualifikationen erwerben konnten. So arbeitet K., der die Geschäfte der Windinitiative Solling-Vorland führt, hauptberuflich als Projektingenieur in einem mittelständischen Unternehmen, mit dem folgenden Tätigkeitsprofil: „Hans Dampf in allen Gassen, von der Angebotsphase über die Abwicklung, über die Inbetriebnahme, über die Art der sales, Service usw.“. Dabei habe er eine Umgangsweise lernen müssen, die sicherlich „nicht immer die allerbeste“ sei. „Denn ich muss mich gegenüber meinen Kunden... und gegenüber meinen Unterlieferanten... behaupten, und in der Größe habe ich letztendlich immer die Verant-

wortung gehabt“. Dass solche erlernten Umgangsweisen, die ihren Träger einerseits dazu qualifizieren, Motor einer Windenergie-Initiative zu werden, andererseits zu den eher basisdemokratischen Vorstellungen des Milieus in Spannung treten können, liegt auf der Hand.

- Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass die Macher, die an die Spitze der Bürgerwindanlagen traten, über eine erhebliche soziale Kompetenz verfügen mussten. Einerseits brauchten sie die Fähigkeit, ihre eigene - keineswegs immer unautoritäre - Führung mit dem Wertekanon des Milieus zu vermitteln, z.B. seinen Ansprüchen an basisdemokratische Entscheidungsprozeduren. Was allen einiges an Kompromissbereitschaft abverlangte, den Machern aber auch organisatorische und symbolische Zugeständnisse und vor allem Geduld. Andererseits verlangte die Projektraison, die Entwicklung so zu steuern, dass eine Öffnung des die Initiative tragenden Kreises auch über die Milieugrenzen hinaus möglich blieb. Und schließlich waren Verhandlungen mit politischen und behördlichen Instanzen und Bankenvertretern zu führen, was - bis zu einem gewissen Punkt - die Anpassung des eigenen Habitus an die hier geltenden Vorstellungen von Seriosität erforderte.

Exemplifizieren lässt sich diese spezifische Bündelung von Qualifikationen an H., einem der Gründer der Hamburger Initiative „Umschalten“, die zur Keimzelle einer der ersten auf deutschem Boden zustande gekommenen Betreibergemeinschaften für Bürgerwindanlagen wurde.

Er ist Jahrgang 1939, von Beruf Ingenieur und arbeitete bis 1981 in leitender Position im Hamburger Werk eines großen deutschen Flugzeugbau-Unternehmens. Zunächst war er kein prinzipieller Atomkraftgegner, sondern geriet in den Sog der Anti-AKW-Bewegung, weil er sich in der Nähe von Brokdorf ein Häuschen gekauft und ausgebaut hatte und sich - wie viele seiner Nachbarn - darüber ärgerte, dass anderthalb Kilometer weiter in die „wunderschöne Landschaft, in diesen großen Elbtrichter, wo die Elbe schon 3 km breit ist und man von Horizont bis Horizont gucken kann und praktisch nur Stade und Brunsbüttel sieht“, ein AKW hineingesetzt wurde. Es war ein klassisches 68er Motiv, das ihn daran hinderte, den leichten Weg zu gehen und „clever schnell mein Haus zu verkaufen, ehe die Preise verfallen, und mich an die Schlei oder sonstwo in eine schöne Landschaft zu begeben“: der Gedanke an seinen Vater, „der noch 1945 Briefe geschrieben hat, der Führer soll nun endlich die Wunderwaffen einsetzen“, und seine eigene Biographie -

er hatte sich in seiner Jugend aus der DDR abgesetzt und „wollte nicht noch einmal abhauen“. So begann er, ein Verwaltungsgerichtsverfahren der Anwohner gegen das AKW zu organisieren, das sich über Jahre hinzog. Dabei übernahm er, wie er heute sagt, „auch ein bisschen Managementfunktionen“, wobei ihm die Erfahrungen zugute kamen, die er schon als leitender Angestellter seines Unternehmens beim Umgang mit Behörden und Gerichten gemacht hatte und die ihm auch später bei der Gründung der Windstrominitiative von Nutzen waren. Schon bei dieser Auseinandersetzung um das AKW sei ihm klar geworden, „dass die Juristerei sich auch ein bisschen nach dem öffentlichen Druck richtet und dass wohl auch politisch was passieren muß.“ Da er, der Ingenieur, sich nun ernsthaft in die technische Seite der Atomenergie (Standesicherheit, Ermüdungsfestigkeit, Strahlenphysik) einzuarbeiten begann, wandelt er sich zu ihrem prinzipiellen Gegner. Denn nun sei ihm klar geworden, „dass das eigentlich eine... unmoralische Technik ist. Wenn es zu einer Katastrophe kommt und ein Promill des Uraninventars geht raus, ist der *fall out* von einer Hiroshima-Bombe frei. Als Ingenieur weiß ich: Jedes U-Boot, jedes Flugzeug kann so versagen, dass es nicht zu retten ist, damit auch jede Großmaschine wie so ein Atomkraftwerk“. Hinzu kam die während des Gerichtsverfahrens gemachte Erfahrung, dass es bei der Atomenergie ein System der organisierten Unverantwortlichkeit gebe: „Überall wird gegengezeichnet“, aber „jeder versteckt sich vor der Gesamtverantwortung“. Während er doch schon als Flugzeugbauer gelernt habe, „penibel“ zu sein und „keine Zeichnung (zu) unterschreiben, und sei es nur eine Niete, wo Strom rüberlief, weil das zum Brand führen kann und letzten Endes zum Absturz“.

Diese Erfahrungen führten schließlich - vermutlich nach einer Phase des „Doppellebens“ - zu einem Milieuwechsel, der auch beruflich durch einen radikalen Bruch besiegelt wurde. Denn eine Zeitlang lief sein Engagement gegen das AKW Brokdorf parallel mit seiner Arbeit in dem Flugzeugunternehmen, wo er „als Exot respektiert“ wurde. Dann habe ihn seine Umgebung (und seine Frau) dazu gedrängt, seinen Job in diesem Unternehmen aufzugeben, weil er dort - wenn auch in abgemildeter Form - an etwas ähnlichem beteiligt sei wie das, was er in Brokdorf bekämpfe. So machte er sich 1981 selbständig und gründete eine kleine Werkstatt, wo er sich zunächst mit Musterbau und Maschinenreparaturen über Wasser hielt und sich nebenbei

mit alternativen Energien - Solartechnik, Windenergie, die er vor allem an dänischen Beispielen verfolgte - zu beschäftigen begann.

Kurze Zeit nach der Tschernobyl-Katastrophe gründete er den Verein „Umschalten“ und schrieb einen Brief an die Hamburger GAL, in dem er seine Erfahrung mit dem Verwaltungsgerichtsverfahren dahingehend zusammen fasste, sie hätten sich an einer sinnlosen Sache abgearbeitet, ohne „Alternativen zu entwickeln“, und seien damit zu „nützlichen Idioten“ geworden. Nun sei es an der Zeit, „eine neue Front (zu) eröffnen und massiv daran (zu) arbeiten, so eine Gemeinschaftsanlage (aus Dänemark) nach Deutschland zu bringen“.

4. Erste Konkretisierungen

Die Idee des gemeinschaftlichen Betriebs von Windkraftanlagen nimmt Gestalt an

Dass es ein Milieu gab, in dem der Gedanke gemeinschaftlich errichteter Windkraftanlagen Wurzeln schlagen konnte, zeigen die Berichte über die Rekrutierung der Gründungsmitglieder. In einigen Fällen ging der Gründerkreis direkt aus schon bestehenden grün-alternativen Zusammenhängen hervor, so der Hamburger Verein „Umschalten“, die Windkraft Solling und die Vienenburger Initiative. Charakteristisch für die Rekrutierung über das „Milieu“ war der Verzicht auf öffentliche Werbung (wofür auch schon der Kostengesichtspunkt sprach): Die heutigen Geschäftsführer des Hamburger Vereins „Umschalten“ etwa erinnern sich nicht, jemals eine Anzeige aufgegeben zu haben. Das Hauptmittel war die „Mund-zu-Mund-Propaganda“, mit der die Nachricht über die schon bestehenden sozialen Kontakte nach dem „Schneeballprinzip“ weitergetragen wurde. Einigen Gründern ist noch heute die Überraschung anzumerken, wie sich dieses Milieu in dem gegebenen historischen Moment als tragfähige Ressource erwies: Für die Geschäftsführer von „Windstrom Wedel“ erwies sich schon die Geldsammlung, die im Rahmen des Vorläufer-Vereins „Umschalten“ durchgeführt wurde, als so erfolgreich, „dass wir uns... entschieden haben, nicht nur eine Anlage, was eigentlich damals das Ziel war..., sondern sogar drei Anlagen zu bauen“. Für einen Initiator der wenige Jahre später gegründeten Windkraft Vienenburg war das Echo trotz vorsorglicher Risikowarnung „völlig erstaunlich, das

hätte ich mir nie träumen lassen. Weil eben die Leute gesagt haben: Das ist genau richtig... Das hätte ich nie gedacht und das war das schönste Erlebnis bei diesem ganzen Windkraftprojekt. Auf einmal hatten wir das Geld zusammen, innerhalb von drei Monaten, das war unglaublich“.

Die Form, in der nach Unterstützern der ersten Windkraftprojekte gesucht wurde, war noch ganz auf die lokale Gemeinschaftsbildung ausgerichtet. Verzichtete man oft schon auf lokale Anzeigen, so erst recht auf jede überregionale Werbung. Natürlich wollte man mit der Initiative nicht einfach unter sich bleiben, sondern ein auch nach außen sichtbares Zeichen setzen, aber der Adressat war die lokale Öffentlichkeit. Dem entsprach die Werbung: „Umschalten“ organisierte Vorträge in Schulen oder „man stellte sich bei irgendwelchen Stadtteilstellen oder zu anderen Anlässen auf die Straße, da hat man einen Infotisch aufgebaut, hat ein bisschen Literatur verkauft, hat mit den Leuten geredet, ihnen die Sache nahegebracht“.

Dies bedeutete nicht, dass es in den Gemeinschaften nicht auch zu harten Konflikten kam. Der eben zitierte Pionier, der so enthusiastisch über das Anfangsecho berichtet, sieht inzwischen im „Gemeinschaftsgedanken“ nur noch ein „notwendiges Übel“, auf das sich „die meisten“ deshalb eingelassen hätten, weil sie es - aus Kostengründen und wegen der bürokratischen Genehmigungsprobleme - „einfach nicht hingekriegt (hätten), sich in ihren Garten eine eigene Windkraftanlage zu stellen“. Aber offensichtlich beziehen sich die Negativerfahrungen, die hinter dieser Skepsis stehen, nicht auf die Gründungsphase, sondern auf die anschließende Phase der Projektrealisierung - wobei es sich hier um die spezifische Geschichte *einer* Initiative handelt, die von besonders harten Konflikten heimgesucht wurde. Der Gemeinschaftsgedanke schließt harte Konflikte keineswegs aus - im Gegenteil: Je emphatischer in solchen Projekten die diesbezüglichen Erwartungen sind, desto bitterer werden - vielleicht gerade deshalb - trotzdem aufbrechende Konflikte erlebt.

Das Problem der richtigen Anlage

Da es in den achtziger Jahren noch keinen etablierten Markt für die Anbieter von Windkraftanlagen gab, war die Suche nach der „richtigen“ Anlage für die Windkraftpioniere eine Gleichung mit vielen Unbekannten. In den Bürgerinitiativen schlug die Stunde der Ingenieure, die zwar meist keine Spezia-

listen waren, aber über genügend technisches Wissen verfügten, um sich schnell in dieses Gebiet - anfangs vor allem durch Reisen nach Dänemark, später durch das Studium der technischen Unterlagen sowie den jährlichen Besuch von Windkraftmessen und den wenigen in Deutschland aufgestellten Anlagen - einarbeiten zu können. Das Risiko von Fehlgriffen trugen vor allem die ersten Pioniere: Aus der Sicht der heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel war nur eine der drei Anlagen, die Ende der achtziger Jahre errichtet wurden, „ausgereift“, während die anderen noch allzu leistungsschwach und technisch unzuverlässig gewesen seien. Trotzdem führten diese anfangs wohl unausweichlichen Fehlgriffe nicht zu gravierenden Gefährdungen der Gesamtentwicklung, sondern setzten einen Lernprozess in Gang, der gerade auch die technische Seite der Windenergieanlagen erfasste. Wogegen schon die geringe Finanzkraft der lokalen Initiativen sprach, dagegen immunisierte auch der abschreckende Ausgang des GROWIAN-Experiments, nämlich die Errichtung überdimensionierter Windanlagen; insbesondere in Dänemark, dem damaligen Mekka der Windenergiebefürworter, hatte sich eine Produktion von Kleinanlagen etabliert, deren „Einfachheit und Bescheidenheit“ sich als „entscheidender Vorteil“ erwies, nachdem man nicht nur in Deutschland, sondern z.B. auch in den USA zunächst versucht hatte, „technisch äußerst aufwendige Konzepte in großem Maßstab (zu) realisieren“ (Heymann 1998, 199 ff.).

Vor allem von der Nachfrageseite her waren damit die Weichen für eine technische Entwicklung der Windenergieanlagen gestellt, die eine schnelle Abfolge inkrementeller Verbesserungen charakterisierte und dabei von Anfang an eine Bodenhaftung aufwies, welche den vorhergegangenen Experimenten abging.

Die Suche nach dem richtigen Standort

Auf die Motive, welche die Bürgerinitiativen dazu veranlassten, bei der Suche nach dem Standort dem Gesichtspunkt der Nähe den Vorzug vor dem der energetischen Höchstleistung zu geben, sind wir bereits eingegangen - der Lokalismus gehörte zu ihren Existenzbedingungen. Aber auch in der Nähe gibt es Unterschiede im jahresdurchschnittlichen Windaufkommen, die sich auf die erzeugbare Strommenge auswirken. Anfangs war das Verfahren zur Findung des richtigen Standorts noch ziemlich intuitiv: Man fuhr „über

Land... und hat geschnüffelt: Wo ist denn der Wind gut“, um den Versuch zu unternehmen, dort eine Anlage zu errichten (Energieverbund Angerstraße). Die Unzulänglichkeit eines solchen Verfahrens wurde dann sichtbar, wenn die Strom-Erträge die erhofften Mengen deutlich unterschritten, und das Fach „Windgutachten“ wurde bald zu einer wichtigen Spezialdisziplin der sich entwickelnden Windkraftbewegung. Auch hier waren es wieder die experimentelle Herangehensweise und die finanzielle Opferbereitschaft der Gründergeneration, die über die anfängliche Divergenz von Erwartung und Wirklichkeit hinwegtrugen.

Andererseits war es in dieser Phase kein Problem, Grundeigentümer zu finden, die günstig erscheinende Standorte zur Verfügung stellten. So berichteten die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel, damals sogar mit einem Überangebot konfrontiert worden zu sein. Viele Landwirte hätten bekundet: „Ich finde es gut, ich bin doch bei Euch beteiligt, könnt Ihr nicht auch bei mir eine Anlage errichten?“ Der Standort war hier noch keine Ware, deren Preis durch Angebot und Nachfrage reguliert wurde, sondern galt innerhalb des Milieus als Gebrauchswert, dessen Angebot vor allem „politisch“ motiviert war.

Das Bohren dicker Bretter: Auseinandersetzung mit Behörden und EVUs

In der Gründungsphase erwies sich vor allem die Auseinandersetzung mit den Behörden und EVUs als Stolperstein, auf den viele Pioniere unvorbereitet trafen. Drei Probleme waren zu lösen: die Genehmigung der Windenergieanlagen und ihrer Standorte, was mit den Behörden, und der Anschluss der Anlagen an das Stromnetz samt Einspeisevergütung, was mit den EVUs auszuhandeln war.

Als anfängliches Hindernis im Umgang mit den Behörden erwies sich das Fehlen klarer Bestimmungen und Orientierungspunkte, das nicht nur bürokratische Verzögerungen begünstigte, sondern auch behördlicher Willkür Tür und Tor öffnete. Noch heute wird einiges von dem Zorn und der Verzweiflung spürbar, in welche die Pioniere der Bürgerwindinitiativen oft getrieben wurden, auch wenn aus inzwischen gewonnener Distanz Verständnis bekundet wird: Bei den ersten technischen Genehmigungsanträgen gab es Schwierigkeiten „ohne Ende“, da es „in ganz Deutschland noch keine typengeprüfte Anlage zu kaufen gab“. Als ob man „Auto fahren will und es gibt kein Auto

auf dem Markt, das vom KFZ-Bundesamt eine allgemeine Betriebszulassung hat, und man muss also beim TÜV nachweisen, dass die Bremsen groß genug sind und dass die Karosserie nicht zusammenbricht und was weiß ich noch alles... Das war die Situation, als wir anfangen... Die Behörden wussten nichts, die hatten auch kein großes Interesse, uns zu helfen, und taten vielleicht manchmal auch dumm, wo sie vielleicht schon viel schlauer waren“ (Windstrom Wedel). Ähnlich die Situation bei der Genehmigung der Standorte, wo ebenfalls „Bestimmungen fehlten: Man wusste nicht genau, wie... die Abstandregelung sein muss, wie es mit den Lärmemissionen ist“, so dass die Behörden oft „auch Angst“ hatten und lieber „nach einer Begründung suchten, um die Anlage abzulehnen, als sich damit auseinander zu setzen, wie ich es schaffen kann, dass diese Anlage über den Genehmigungsweg gezogen wird“ (BWE-Vertreter). Hier mussten vor allem die Pioniere von Windstrom Wedel den „Vorreiter spielen..., indem wir diese Sachen durchgefochten haben und durch geduldiges Verhandeln und sachkundiges Auftreten die Behörden überzeugt haben, dass man bestimmte Dinge zulassen muss... Das sind Dinge gewesen, von denen sicherlich spätere Projekte profitiert haben, oder wo Behörden auch... dazugelernt haben und sich nachher selbst von sich aus eine Prozedur gegeben haben, dass man mal geregelte Abläufe da hat, wenn jemand kommt und sagt, er möchte eine Windkraftanlage beantragen“.

Trotzdem scheint dieser Lernprozess in den folgenden Jahren nur sehr langsam vonstatten gegangen zu sein, denn auch später gegründete Initiativen machten die Erfahrung, dass mit den Genehmigungsproblemen unvertraute Behörden immer noch ganz unterschiedliche Anforderungen stellten. Verhielt sich der eine Landkreis kooperativ, errichtete der benachbarte immer neue Hürden, z.B. in Gestalt aufwendiger Raumordnungsverfahren und zusätzlicher Gutachten, welche die Genehmigungen über Jahre verschleppten und z.B. zur Auflage führten, die geplante Turmhöhe und damit auch die produzierbare Strommenge zu verringern.

Auf teilweise noch härteren Widerstand stießen die Initiativen, wenn sie mit den regional zuständigen Energieversorgungsunternehmen (EVUs) Verhandlungen über die technischen und finanziellen Modalitäten des eigenen Netzanschlusses, die Einspeisevergütungen usw. aufnahmen. Hier stießen sie auf einen Widerpart, der eng mit der Kernenergie-Industrie verquickt war und aus ihr konkurrenzlos billigen Strom bezog, also wenig Interesse hatte,

die Heranzüchtung einer Alternative zu unterstützen, und der bei der Elektrizitätsversorgung und den zugehörigen Stromnetzen damals noch das Gebietsmonopol besaß. So tendierten die EVUs zunächst dazu, die Ansätze zur Stromerzeugung aus Windenergie vom Ziel der Einspeisung in das Gesamtnetz weg- und auf das Ziel der punktuellen Selbstversorgung hinzulenken, was den perspektivischen Impuls zu einer flächendeckenden Energiewende entmutigen sollte. Noch 1988 zahlten sie Einspeisevergütungen zwischen gut 7 und knapp 11 Pfennig pro kWh, was die Produktionskosten bei weitem unterschritt (Niedersberg 1998, 102).¹⁸⁹ Wenn die damaligen Windkraftinitiativen ihre Unternehmungen nicht sofort in den Konkurs zu steuerten, so lag dies an den staatlichen Zuschüssen, mit denen die Kosten gesenkt bzw. der Erlös in Kombination mit den Einspeisevergütungen (nach heutiger Schätzung) auf anfangs 28 Pf. pro kWh erhöht werden konnte (neue energie 9/2000, 4).¹⁹⁰

Insgesamt verlangten die Verhandlungen und Auseinandersetzungen mit Behörden und EVUs den Pionieren der Windkraft nicht nur Kraft und Nerven, sondern auch Geduld ab. Zwischen dem Moment, in dem sich die Initiative personell konstituiert und die Mitglieder ihren Beitrag eingezahlt hatten, und dem Moment, in dem endlich die Windenergieanlagen aufgestellt und in Betrieb genommen werden konnten, vergingen meist mehrere Jahre - nach Meinung des Energieverbands Angerstraße bis zu „fünf, sechs, sieben Jahre“. Was noch einmal zeigt, wie wichtig es für das anfängliche Überleben der Initiativen war, dass die Gründergeneration, die ihr Geld in diese Projekte steckte, den Amortisierungsgesichtspunkt zurückstellen konnte. Denn bevor das investierte Geld „arbeiten“, d.h. die erste Kilowattstunde einge-

189Der Gründer der Hamburger Initiative schildert, wie das schleswig-holsteinische EVU (die Schleswig) zunächst nur 7,5 Pfennig Einspeisungsvergütung pro kWh zahlen wollte, und dieses „Angebot“ durch einen Vorschlag ergänzte, der das ganze Unternehmen auf das Niveau einer ländlichen Rarität gedrückt hätte: In dem Dorf, in dem die Windenergieanlage errichtet werden soll, können sich ein paar Leute ein eigenes Netz aufbauen, das von der öffentlichen Stromversorgung weggetrennt wird und über das sie den in Eigenproduktion erzeugten Strom selbst verbrauchen können (den sie somit nicht der Schleswig abnehmen müssen, d.h. „sparen“), und die Schleswig ist bereit, den - z.B. bei Flaute - entstehenden Mehrbedarf zu liefern.

190Heymann (1998, S. 202 f.) meint, dass schon „seit 1989 in Deutschland Windkraftanlagen ausreichend subventioniert (wurden), um in windgünstigen Lagen die Rentabilitätsschwelle überschreiten zu können“.

speist werden und die erste erwirtschaftete Mark zurücklaufen konnte, lag es als totes Kapital auf Halde, was die sowieso unsichere Rendite, bezogen auf die reale Investitionszeit, noch einmal drückte.

Das soziale Subjekt organisiert sich: die GmbH & Co.KG

Im Hinblick auf die Form, die sich die Bürgerwindinitiativen geben sollten, gab es vor allem anfangs schwierige Suchprozesse. Der „Gemeinschaftsgedanke“, zu dem nicht wenige der aus dem grünen Milieu stammenden Pioniere neigten, sprach für eine egalitäre Organisationsform: z.B. „wie in Dänemark“ eine Genossenschaft, ein Verein oder eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts. Oft erst auf Umwegen gelangte man zur Organisationsform der GmbH & Co. KG, die dann für die meisten Bürgerwindanlagen typisch wurde.¹⁹¹

Zögerlich war hier insbesondere auch die Hamburger Initiative, die sich zunächst als Verein „Umschalten“ konstituierte und zwei Jahre lang ernsthaft die Gründung einer Genossenschaft erwog, welche in den Augen vieler Mitglieder „ökologienäher“ war. Sie hielt noch an der Vereinsform fest, als in den Jahren 1988/89 das Geld für die geplanten Windkraftanlagen gesammelt wurde - damit es eingezahlt werden konnte, eröffnete eine Rechtsanwältin ein Treuhandkonto. Es gehört zum keineswegs konfliktfreien Wechselspiel von Milieu und Protagonisten, dass es der Ingenieur H. war, der gegen den Widerstand seiner Mitstreiter über ein solche egalitäre Organisationsform hinausstrebte. Er hatte dafür seine eigenen Vorbilder: „Ich wollte sowas wie damals Ökotest, das war... eine Kommanditgesellschaft für eine gute Sache, oder die Ökobank war gerade im Entstehen, und da gab's auch vorher so einen Verein der Freunde und Förderer der Ökobank und des Ökotest.“ Im eigenen Verein sah er dazu eine Vorstufe: „Ich wollte immer, dass das dann in eine GmbH oder sowas mündet, und die wollten gerne, dass es im Verein bleibt, aber meines Erachtens ging das nicht“. Erst nach einer „langen Phase der Diskussion“ und mit Hilfe eines befreundeten Rechtsanwalts rang sich die Initiative zur Umwandlung in eine GmbH & Co.KG unter dem Namen „Windstrom Wedel“ durch.

¹⁹¹Die einzige Bürgerwindinitiative unseres Samples, die diese Form nicht übernahm, ist der Energieverbund Angerstraße, deren aktiver Kern eine GbR geblieben ist.

Bei dieser „Form“-Frage ging es zunächst um das Problem, wie eine Initiative, deren ursprünglicher Impuls eher gegen die etabliert-kapitalistische Produktionsweise gerichtet ist, aber eine Alternative *im* Bestehenden aufbauen will, anschlussfähig an das normale Geschäftsleben werden kann. Sie muss hinreichend seriös erscheinen, um von den Firmen, denen man Windenergieanlagen und Service-Leistungen abkaufen, und den EVUs, denen man den selbstproduzierten Strom verkaufen, sowie von den Banken, deren Kredite, und ggf. auch staatlichen Instanzen, deren Fördermittel man in Anspruch nehmen will, als berechenbarer Geschäftspartner akzeptiert zu werden. Der noch zentralere Gesichtspunkt in diesem Suchprozess war die Frage, inwieweit die Mithaftung des einzelnen Anlegers im Falle des Scheiterns vermieden werden konnte - oder wie es ein Geschäftsführer ausdrückt: „Falls man mal in Konkurs geht, dass die Leute dann nicht unbeschränkt zahlen müssen“. Dass es hier um einiges ging, zeigt schon die Tatsache, dass die Aufstellung einer Windkraftanlage üblicherweise nur zum geringeren Teil durch das von den Mitgliedern aufgebraachte Kapital, zum größeren Teil durch Bankkredite finanziert wurde, die im Konkursfall das Haftungsproblem durchaus relevant werden ließen. Wenn man berücksichtigt, dass gerade in der Anfangszeit der durchschnittliche Anleger zwar ökologisch motiviert, aber kein Krösus war und sich die Installierung einer Windkraftanlage als Unternehmen mit ungewissem Ausgang darstellte, wird die Bedeutung des Problems verständlich. Die Opferbereitschaft der ersten Anleger reichte aus, um die eigene Geldeinlage notfalls verloren zu geben, aber ihr trotzdem vorhandener Realitätssinn scheute vor der Aussicht zurück, mit dem gegebenen kleinen Finger möglicherweise die ganze Existenz aufs Spiel zu setzen. Mit anderen Worten: Die Opferbereitschaft für die Windkraftprojekte ließ sich nur durch Haftungsbegrenzung erschließen.

So basierte die schon erwähnte Geldsammlung, die der Verein „Umschalten“ am Ende der 80er Jahre für die Errichtung der ersten Windkraftanlagen durchführte, auf einem Treuhandvertrag, der zwei zentrale Punkte enthielt: Erstens darf das eingezahlte Geld nur für die Windenergieanlagen ausgegeben werden, und zweitens wird ausgeschlossen, dass im weiteren Projektverlauf jemand gezwungen werden kann, noch etwas „nachzuschießen“. Der letzte Punkt erwies sich auch als entscheidend, als der Verein eine andere Rechtsform finden musste. Denn nur die GmbH & Co.KG bietet - neben

steuerlichen Vorteilen¹⁹², die in der Pionierphase keine große Rolle spielten - eine Haftungsbeschränkung für *alle* Beteiligten.

In der klassischen Kommanditgesellschaft haften zwar die Kommanditisten lediglich mit ihrem zur Verfügung gestellten Kapital, die zugehörigen Komplementäre jedoch persönlich unbeschränkt. Wenn eine GmbH die Rolle des Komplementärs übernimmt, kann der Haftungszwang auf die gesetzlich vorgeschriebene Mindesteinlage von 50.000 DM begrenzt werden.

Der Stein des Anstosses, dessentwegen die Einführung dieser Organisationsform zunächst auf Widerstand stieß, war ihr nichtegaltärer Charakter. Sie konstituierte eine Art „Zwei-Klassen-Gesellschaft“: die GmbH, die über die entscheidenden Machtbefugnisse verfügt - sie übernimmt die laufende Geschäftsführung und damit die Aufgabe, die Vorschläge für den Anlagentyp, den Standort, das Finanzierungskonzept zu entwickeln, die wichtige Bauvoranfrage zu stellen, mit den Behörden zu verhandeln usw. -, und die Kommanditisten, deren Funktion darin besteht, sich einmal jährlich zu versammeln und dabei einige Grundsatzentscheidungen zu fällen (bzw. „abzusegnen“). Die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel meinen, für die Mehrheit der Beteiligten sei es „von vornherein nicht der Ansatz (gewesen), möglichst viel auch selbst aktiv zu sein“ und alles „bis in die letzten Feinheiten mitzuentcheiden“, weshalb die abnehmenden Teilnehmerzahlen an den jährlichen Gesellschaftsversammlungen auch nicht als „Zeichen für Desinteresse“ zu werten seien. Es darf allerdings bezweifelt werden, ob dieser retrospektive Segen für die Form der GmbH & Co.KG auch das Motiv trifft, mit dem die Pioniere sie einst gegen nicht geringen Widerstand durchsetzten. Denn mit dieser Form setzten sie einen Handlungsrahmen durch, der die wichtigsten Gestaltungsaufgaben in der GmbH konzentrierte, deren personelle Besetzung für sie überschaubar und kontrollierbar blieb. Während sich der größere Kreis der Kommanditisten zwar dieser Kontrolle entzog, aber dafür auch über geringere Mitgestaltungsmöglichkeiten verfügte. Die Pioniere sicherten sich damit ein Stück individueller Handlungsfreiheit, wo-

¹⁹²Diese Vorteile bestehen darin, dass bei dieser Konstruktion im Normalfall keine Körperschaftsteuer zu zahlen ist, mögliche Gewinne nur nach Umlage auf die einzelnen Kommanditisten nach deren persönlichem Steuersatz zu versteuern sind und in den ersten Jahren anfallende Verluste über die sog. Verlustzuweisungen vom zu versteuernden Einkommen entsprechend abgesetzt werden können (vgl. Werbebroschüre Wendland Wind).

bei sie sich zugute halten konnten, so am besten dem pragmatischen Projektziel dienen zu können.

Wie stark die demokratistische Tradition manchmal auch dann noch war, wenn die Form der GmbH & Co.KG angenommen wurde, zeigen verschiedene Beispiele. Nicht immer wurde die Regel befolgt, die Handlungsfähigkeit der GmbH durch ihre personelle Beschränkung auf wenige Mitglieder zu sichern und das komplementäre Interesse an möglichst vielen Geldgebern auf die Kommanditgesellschaft zu lenken. Es kam auch vor, dass Personen, die sich als potenziell *wertvolle* Mitspieler empfahlen oder auf Gleichbehandlung pochten, auch ihre Aufnahme in den *inneren Kreis* der GmbH erwarteten. So berichtet H., wie er „relativ brutal“ die Aufnahme eines neu auftretenden Interessenten, von dem „alle begeistert waren“, in diesen inneren Kreis verhinderte, weil er ihn nicht gut genug kannte und in der GmbH „Leute haben (wollte), die sich kennen, die sich schätzen, die sich vertrauen, und die ihre Probleme solange durchdiskutieren, bis es zu einer einvernehmlichen Lösung kommt“.

Die Höhe der individuellen Anteile

Mit der Idee, die nötigen Finanzmittel zur Finanzierung der WKA gemeinsam aufzubringen, war noch nicht entschieden, welche individuelle Höhe die Einlagen haben sollten. Zwar hätte die anfangs propagierte Daumenregel, jeder Haushalt solle soviel Geld einzahlen, dass er von nun an behaupten konnte, er produziere die von ihm verbrauchte Elektrizität über „seine“ Windkraftanlage selbst, die Wirkung haben können, den jeweiligen Beitrag sowohl nach oben als auch nach unten - z.B. auf eine Bandbreite von 5.000 bis 10.000 DM¹⁹³ - zu begrenzen. Schon früh zeigte sich die spontane Tendenz, diese Bandbreite vor allem zu unterschreiten. So ließ die Hamburger Initiative bei ihrer ersten Geldsammlung Stückelungen bis zu 100 DM zu - einerseits deswegen, weil zu ihren damaligen Unterstützern und Sympathisanten auch Personen mit geringem Einkommen gehörten, die nicht ausgeschlossen werden sollten, und andererseits infolge des „politischen“ Bestrebens, den Kreis der potenziell Beteiligten möglichst auszuweiten. Laut heutiger Geschäftsführung zeigte sich bald die Schattenseite eines solchen basis-

193Vgl. Anmerkung 38.

demokratischen Verfahrens: Es füllte zwar die Mitglieder-Kartei, aber zusammen mit der neuen Rechtsform trieb es einen „toten Bürokratismus“ hervor, der mit dem materiellen Ziel der Initiative kollidierte: „ein gewaltiger, unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand..., wodurch keine zusätzliche Kilowattstunde Windenergie erzeugt worden ist“. So dass man sich auch in dieser Initiative „sehr schnell“ dazu entschied, die Untergrenze wenigstens auf 500 DM und ein knappes Jahrzehnt später auf immerhin 2.000 DM anzuheben.

Das Prinzip Ehrenamtlichkeit

Den besonderen Anforderungen, welche die Errichtung einer Windkraftanlage vor allem in der Gründerzeit stellte, begegneten die Pioniere mit einem Grundsatz, der zwar nahelag, aber sich in der Folgezeit als wichtige Weichenstellung erwies: dem Grundsatz der Ehrenamtlichkeit. Dass er in der damaligen Situation nahe lag, ist leicht einsehbar: Es drängte sich schon deshalb auf, weil das finanzielle Ergebnis des Unternehmens Windenergie gänzlich ungewiss war und es somit auch keinen gesicherten Spielraum für die Bezahlung hauptamtlicher Geschäftsführer bzw. Projektangestellter gab. Aus Sicht der Hamburger Initiative sah es so aus: „Auch wenn es jetzt... eine GmbH & Co. KG (wird), müssen wir die Kosten der Verwaltung sehr, sehr gering halten, weil wir wollen ja Windstrom erzeugen und keine Verwaltungskosten produzieren. Und (wir) haben die Verwaltung... schlank gemacht, so schlank wie möglich“. Noch vier Jahre später erwartete die Geschäftsführung der Vienenburg-Initiative, auch „bei ehrenamtlicher Betriebsführung“ nicht mehr als „plus minus Null rauszukriegen, d.h. einen Inflationsausgleich zu schaffen“ - von ihr abzugehen erschien gleichbedeutend damit, dasjenige, womit sowieso zu rechnen war, nun auch willentlich zu tun, nämlich das ganze Projekt in die roten Zahlen zu steuern. Und da die Geschäftsführer diejenigen waren, denen das gemeinsam aufgebrachte Geld anvertraut war, hatten sie meist das Gefühl, schlecht ein Anrecht auf Bezahlung anmelden zu können. Die sowieso vorherrschende idealistische Grundstimmung führte zu dem gleichen Ergebnis: die Arbeit für dieses Projekt war nun einmal „kein Job, sondern unsere Überzeugung“ (Geschäftsführung Solling-Vorland).

Es gibt ein paar Indizien dafür, dass die ehrenamtliche Arbeit, die die Protagonisten für die Bürgerwindinitiativen leisteten, nicht von vornherein selbstverständlich war. Schon das Beispiel von H., dem Mitgründer des Hamburger Vereins „Umschalten“, zeigt, dass es sich dabei auch um keine Selbstverständlichkeit handeln konnte. Wir erwähnten es schon: 1986 forderte H. die GAL dazu auf, ihn, der in dieser Zeit in prekären Verhältnissen lebte, zwei Jahre lang dafür zu finanzieren, dass er sich von nun an um die organisatorische und technische Vorbereitung des Imports einer dänischen Windkraftanlage kümmerte - „weil ich nicht nebenbei mein Geld verdienen und meinen Unterhalt bezahlen kann“. Nach H.'s Erinnerung begründete der Ausschuss die Ablehnung damit, es sei eine „völlig falsche Politik“, die Energiewende mit „vielen kleinen Flicks“ herbeiführen zu wollen, die daraus ein Geschäft machen, „anstatt die Alternativenergie politisch durchzusetzen“. Worin sich die anfänglich noch vorhandene (linke) Hoffnung ausdrückte, man könne die Energiewende auf dem kurzen Dienstweg zum Staat durchsetzen, ohne sich in den Niederungen der Ökonomie die Hände schmutzig zu machen.

Die Ablehnung seines Ansinnens durch den Finanzausschuss der GAL und deren Begründung brachte H. dazu, sich „von dieser GAL“ erst einmal zu „verabschieden“. Da er sich aber so weit wie möglich auf das neue Windkraft-Projekt konzentrieren wollte, habe er begonnen, sich sein Geld mit VHS-Kursen zu verdienen. Die Weiche zum Prinzip Ehrenamtlichkeit war erst einmal gestellt - auch wenn in den kommenden Jahren zwischen H. und der GAL doch noch ein Weg gefunden wurde, um seine Arbeit zeitweilig mit Spenden zu unterstützen.

Das Prinzip Ehrenamtlichkeit verlangte den Pionieren, die als GmbH-Mitglieder die Geschäftsführung übernahmen, einiges an Opfern ab. Oft war es nicht damit getan, dass sie ihre Freizeit in das Projekt steckten: Die GmbH-Mitglieder von Windstrom Wedel schränkten sogar ihre normale Berufstätigkeit ein, obwohl sie ihr - notgedrungen - „nebenbei“ weiter nachgingen. Da anfangs ihre ehrenamtlich anfallenden Auslagen nicht oder nur unzureichend erstattet wurden, bedeutete dies Einkommensverzicht. Manchmal dürfte der erforderliche Zeitaufwand zu erheblichen familiären Belastungen geführt haben - der immense Arbeitsaufwand privilegierte einen Typ des *Machers*, der bereit war, für die Gratifikationen, die sich aus dieser Tätigkeit ziehen ließen, auch wesentliche Teile seines Privatlebens zu opfern.

5. Fazit: Die fruchtbaren Ambivalenzen des Beginns

Hätte man H. unmittelbar nach der Katastrophe von Tschernobyl und der Gründung des Hamburger Vereins „Umschalten e.V.“ gefragt, worin eigentlich das Neue des Vorhabens bestehe, so hätte er vermutlich die Absicht genannt, eine in Dänemark entwickelte und erprobte Windkraftanlage nach Deutschland zu holen, um hier ein öffentliches und vor allem symbolisch gemeintes „Zeichen“ für eine andere Art der Elektrizitätserzeugung (ohne fossile und vor allem: ohne Atomenergie) zu setzen.

Das ist aus heutiger Sicht ergänzungsbedürftig. Zunächst: Vereinzelt waren auch schon vorher Windenergieanlagen nach Deutschland geholt worden, wenn auch ohne die begleitende Absicht, damit die Weiche zu einer anderen gesellschaftlichen Energieproduktion zu stellen - seine Bedeutungsschwere erhielt der geplante Transfer im Kontext der Nach-Tschernobyl-Zeit und somit eines von einem spezifischen Milieu interpretierten historischen Moments.

Es war aber nicht nur diese Bedeutung, die dem von dem Hamburger Verein verfolgten Projekt den Charakter des Besonderen verlieh. Denn um das Projekt zum Laufen zu bringen, musste ganz nebenbei noch eine Reihe von Problemen kreativ gelöst werden. Grundlegend war die Gemeinschaftlichkeit: Angesichts der Risiken, die vor allem anfänglich mit dem Projekt verbunden schienen, entkoppelte sie dessen Realisierung von der individuellen Bereitschaft, dafür ein mittleres Vermögen aufs Spiel zu setzen. Dem gleichen Zweck diente die Haftungsbeschränkung, die durch die Form der GmbH & Co.KG abgesichert wurde, in der sich die Initiative schließlich organisierte. Obwohl diese Form zunächst auf Widerstand stieß, da sie den ideologisch vorherrschenden Egalitarismus verletzte, erwies sich gerade ihr Dualismus auf längere Sicht als realitätstüchtig. Da sie das typische Schicksal selbstorganisierter Initiativen, nämlich ihr Auseinanderdriften in einen verbleibenden Kern von Aktivisten und einen Satellitenring sympathisierender, aber inaktiver Mitläufer, antizipierte, nahm sie ihm viel von seiner Dramatik. Dem Egalitarismus wurde anfangs (in der Hamburger Gruppe) dadurch Genüge getan, dass sehr kleine Stückelungen der Einlagen zugelassen wurden, während später gegründete Initiativen eher zur Einführung von Einlage-Obergrenzen neigten, um zu verhindern, dass sich eine Oligarchie von Großeinlegern herausbildete. Die Einbettung der Gemeinschaftlichkeit in ein

politisch motiviertes Milieu mobilisierte eine Opferbereitschaft, die das Projekt über die ersten Klippen hinwegtrug.

Dies gilt auch für den Grundsatz, dass die Arbeit für das gemeinsame Projekt ehrenamtlich zu erbringen war. Obwohl sich meist schnell herausstellte, dass die damit verbundenen Opfer an Zeit und Lebenskraft ungleich verteilt waren: Ohne diesen Grundsatz wären die meisten Bürgerwindprojekte schon im Ansatz stecken geblieben.

Die soziale Erfindung der Gemeinschaftlichkeit hatte einen weiteren Effekt, der von den Beteiligten möglicherweise nicht intendiert war, aber eine wichtige Grundlage für die Ausbreitung der Windenergie und für ihren Umschlag in eine soziale *Bewegung* legte: Die *soziale* Diffusion der Unterstützung von Windenergieanlagen konnte ihrer *stofflichen* Diffusion vorausziehen. Da die Errichtung einer neuen Anlage nicht mehr daran gebunden war, die *individuelle* Privatperson zu finden, die sich auf ein solches Wagnis einließ - oft kamen in den Trägergemeinschaften Hunderte zusammen -, fand die Diffusion der Windenergie-Anlagen im Kielwasser der sie überholenden Pluralisierung ihrer sozialen Unterstützung statt, die überdies einer solchen Anlage den Charakter einer (womöglich auf dem eigenen Grundstück abzuwickelnden) Privatangelegenheit nahm.

Daneben gab es Dinge, die nicht Erfindungen waren, bei denen es zur Vermeidung von Sackgassen jedoch wichtig war, sie nicht falsch anzupacken. So gehörte es zur Gunst der Stunde, dass die Versuchung, in die Windenergie mit Neukonstruktionen à la GROWIAN einzusteigen, bereits gründlich desillusioniert war und sich stattdessen der Entwicklungspfad der anfangs noch leistungsschwachen, aber robusten dänischen Anlagen anbot.

Man darf aber nicht übersehen, dass der Entwicklungsbeginn auch von einigen widersprüchlichen Strebungen getragen wurde, die zu diesem Zeitpunkt noch mehr oder minder ungeklärt nebeneinander existierten:

- ein Elan, der sich aus zwei Quellen speiste: aus dem idealistischen Drang, eine gesellschaftliche Mission zu erfüllen, und aus der pragmatischen Einsicht, diese Mission nur erfüllen zu können, wenn man selbst etwas Konstruktives auf die Beine stellt;
- die politisch motivierte Bereitschaft, die eingesetzten Finanzmittel notfalls verloren zu geben, und die ebenso politisch motivierte Absicht, den Einstieg in die Windenergie für jedermann - auch finanziell - attraktiv zu machen;

- eine gewisse Unentschiedenheit im Hinblick auf die Funktion, die das eigene Projekt im Rahmen der angestrebten Energiewende zu erfüllen hatte: Sollte es nur ein „Zeichen“ setzen (symbolische Funktion), sollte es andere Initiativen ermuntern, den gleichen Weg zu gehen (Vorbildfunktion, „lasst tausend Blumen blühen“), oder sollte es selbst soviel Elektrizität wie möglich produzieren (Perspektive unbegrenztes Wachstum);
- der notwendige Rückzug in das Milieu, um erst einmal die Truppen zusammenzubekommen, die bereit sind, die ersten riskanten Schritte eines solchen Projekts mitzutragen, und die perspektivische Öffnung für andere, die dem Milieu nicht angehören;
- die Vorbereitung dieser Öffnung dadurch, dass man sich von der allzu engen Bindung an die grün-alternative Partei - zumindest organisatorisch - freischwamm, obwohl man ihre Ressourcen anfangs nutzte;
- die oft produktive Spannung zwischen basisdemokratisch gestimmtem Milieu (starker Anteil von Sozialberuflern) und selbstbewussten, zum Einzelkämpfertum neigenden „Machern“ (starker Anteil von Naturwissenschaftlern und Ingenieuren);
- der Zwang für die Pioniere, möglichst schnell technische (Auswahl der Windenergieanlagen und der Standorte, Überwachung des Betriebs), bürokratische und soziale Kompetenz (Geschäftsführung, Anträge und Dokumentationen, Verhandlungen mit Grundeigentümern und Behörden, Öffentlichkeitsarbeit) zu entwickeln, und das Prinzip Ehrenamtlichkeit.

III. Die Diffusion

Der rasante Aufstieg der Elektrizitätsproduktion aus Windenergie ist ein Prozess, der in Deutschland die 90er Jahre charakterisierte und sich auch zu Beginn des neuen Jahrzehnts fortsetzt. Das Bemerkenswerte an diesem Trend ist seine Gegenläufigkeit zu der öffentlichen Aufmerksamkeit für das Umweltthema: Folgt man den Umfragen, so nimmt die Umweltsorge seit dem Ende der 80er Jahre ab und wird der Umweltschutz immer seltener als dringendes soziales Problem genannt. Diese Gegenläufigkeit ist umso erstaunlicher, wenn man an die wichtige Rolle des Umweltschutzmotivs bei der

Gründung der Windenergie-Initiativen denkt. Offenbar hat sich die Entwicklung der Windenergie in den 90er Jahren von den Konjunkturen des Umweltthemas unabhängig machen können. Wie sich diese Abkoppelung im einzelnen vollzog, ist eine Leitfrage der folgenden Darstellung.

Unser besonderes Augenmerk gilt dabei der sich in der ersten Hälfte der 90er Jahre fortsetzenden Aufschwungphase der sog. „Bürgerwindbewegung“. Wir beginnen mit einem Blick auf die Rahmenbedingungen, die dieser Bewegung weiterhin Rückenwind gaben - teils aufgrund des Zusammentreffens günstiger Umstände, teils weil es den Pionieren gelang, die Gunst der Stunde zu nutzen und selbst Einfluss auf die Rahmenbedingungen zu nehmen.

1. Die Rahmenbedingungen

Der gesellschaftliche Diskurs

Zunächst bedarf die eben zitierte These von der zurückgehenden öffentlichen Aufmerksamkeit für das Umweltthema in den 90er Jahren einer Relativierung, welche die Erfolgsgeschichte der Windenergie nicht ganz so gegenläufig erscheinen lässt. Denn die Indikatoren dieser Rückläufigkeit können mit etwas Vorsicht auch so interpretiert werden, dass das Umweltthema an Dramatik einbüßte und die sich mit ihm verbindenden katastrophischen Ängste verringerten. Dies kann damit einhergehen, dass Wendeszenarien entwickelt wurden, deren Konkretion und Machbarkeit den gesellschaftlichen Druck zu ihrer praktischen Umsetzung aufrecht erhielten, obwohl sie gleichzeitig die Gesamtlage weniger dramatisch erscheinen ließen.

So ist festzuhalten, dass die Gründe, die in den 90er Jahren für eine Energiewende sprachen, vom öffentlichen Diskurs keinesfalls abgeschwächt, sondern eher verschoben wurden, und zwar in einer Richtung, welche die Notwendigkeit einer Energiewende noch schärfer hervortreten ließ. Während sich das Argument Risikopotenzial der Kernenergie mit der zeitlichen Entfernung zu Tschernobyl abschwächte, trat im gesellschaftlichen Umweltdiskurs das Argument Klimakatastrophe in den Vordergrund: „Rio 1992“ und die Folgekonferenzen waren zugleich Ausdruck wie auch Impulsgeber für eine Sichtweise des Energieproblems, in deren Zentrum die Folgen der fossilen Verbrennung rückten. Als Inbegriff einer *sauberen* Energiewende er-

hielt die Energie aus den regenerativen Quellen Wasser, Wind, Biomasse oder Sonne eine noch höhere Dignität.

Gesetzliche Weichenstellungen

Die Geschichte des Stromeinspeisungsgesetzes von 1991 (SEG), das nach dem einhelligen Urteil aller Akteure zum eigentlichen Motor der weiteren Entwicklung der Windenergie wurde, muss noch geschrieben werden. Folgende Momente trugen zu seiner Entstehung bei:

- Sowohl die Krisen der 70er Jahre, die die volkswirtschaftlichen Risiken einer allzu großen Abhängigkeit vom Erdöl an den Tag brachten, als auch die wachsende innenpolitische Auseinandersetzung um die Kernenergie, die bereits zu Beginn der 70er Jahre einsetzte, aber durch Tschernobyl noch einmal verstärkt wurde, und schließlich die weltweite Thematisierung ökologischer Probleme (zunächst des Waldsterbens, später des Klimaproblems) hatten in Abstufungen alle politischen Parteien - von den Grünen über die SPD bis zu CDU, CSU und FDP - dazu veranlasst, nach Alternativen zu den traditionellen Energieträgern zu suchen. Ein Ausdruck dieser bereits vor 1991 beginnenden Öffnung waren staatliche Förderprogramme für die Windenergie, die allerdings noch oft dem Prinzip von trial and error folgten (zunächst Unterstützung von Großprojekten wie dem GROWIAN, dann auch von Kleinprojekten).
- Das zweite Moment war der „historische Zufall“, dass das Ziel eines europäischen Binnenmarkts die EU-Kommission dazu veranlasste, sich 1988 programmatisch gegen noch bestehende Monopolstrukturen und Ausschließlichkeitsrechte in der Elektrizitätsversorgung und gegen die fehlende Harmonisierung der bestehenden Preis- und Tarifstrukturen zu wenden. Dem folgten 1990 zwei inhaltlich noch recht moderate Richtlinien (Löwer 1992, 204 f.). Mit der Konsequenz, dass nun auch in Bonn die Novellierung der Bundestarifordnung für Elektrizität anstand, in deren Rahmen es möglich wurde, eine Tarifordnung nicht nur für Abnehmer, sondern auch für kleine Erzeuger von Elektrizität einzuklagen.¹⁹⁴

¹⁹⁴Wir folgen hier der Darstellung von H., dem Mitgründer der Hamburger Initiative „Umschalten e.V.“.

- Das dritte Moment war das frühe Eingreifen einiger Pioniere der Windenergie - wir nennen hier paradigmatisch wieder H., den Mitgründer der Hamburger Initiative „Umschalten“ -, welche mit Dänemark das Beispiel einer bereits funktionierenden staatlichen Preisregulierung vor Augen hatten und nun bewusst die sich politisch bietende Chance nutzten, um eine ähnliche Regelung in Deutschland durchzusetzen. Als Vertreter des damals noch existierenden Windenergieverbandes IWB, eines Vorläufers des heutigen Bundesverbandes WindEnergie195, begannen sie in Bonn ein regelrechte Lobbyarbeit, und es gelang ihnen, mit Hilfe einer offenbar klugen Bündnispolitik Einfluss auf das Gesetzgebungsverfahren zu nehmen. So kam es im Vorfeld des Stromeinspeisegesetzes zur Zusammenarbeit mit dem (bereits etablierten) Bundesverband der Wasserkraftwerker, der ebenfalls die Gunst der Stunde für eine gesetzliche Regulierung der Einspeisevergütung nutzen wollte. Eine Zusammenarbeit, die für die Protagonisten der Windenergie nicht ganz selbstverständlich war, mussten sie dafür doch über ihren eigenen politischen Schatten springen: Da die deutschen Wasserkraftwerke vor allem in Bayern und Baden-Württemberg lagen, waren die wichtigsten Sprecher dieses Verbandes im Bundestag vertretene Repräsentanten der CSU, in geringerem Maße der FDP, gegenüber denen es zunächst „Berührungängste“ gab.

Das 1990 im Bundestag mit breiter Mehrheit verabschiedete und 1991 in Kraft getretene Stromeinspeisegesetz legte fest, dass die Elektrizitätsversorgungsunternehmen den Initiativen, die Elektrizität aus Windenergie produzierten, eine Einspeisevergütung in Höhe von 90 % des bei den Endabnehmern erzielten Durchschnittspreises zu zahlen hatten.¹⁹⁶

Dieses Gesetz blieb auch nach seiner Verabschiedung umkämpft - die Auseinandersetzung wurde bis vor das Bundesverfassungsgericht und schließlich auch den europäischen Gerichtshof getragen, einige EVUs verweigerten bewusst die Zahlung der vorgeschriebenen Einspeisevergütung

195Der Bundesverband WindEnergie (BWE) existiert seit 1997 als Zusammenschluss der Deutschen Gesellschaft für Windenergie (DGW) und des Interessenverbandes Windkraft Binnenland (IWB), vgl. BWE, Windenergie 2000, S. 10.

196Zahlen und Fakten zur Windenergie, BWE-Info Nr. 2, S. 1
(http://www.energie-online.de/wissen/wind_w/bwe/bwe_i2.html)

und verwiesen stattdessen die Windanlagenbetreiber auf den Klageweg (Alt u.a. 1998, 101 ff.; SPIEGEL 10/99).

Trotzdem hatten sich damit die Pioniere der Windenergie eine Rahmenbedingung geschaffen, die der folgenden Entwicklung eine erste solide Grundlage gab. Sie beendete den Zustand, dass die Betreiber einer Windenergieanlage dem (kaum vorhandenen) Wohlwollen der örtlich zuständigen Energieversorger ausgeliefert waren: Vorher unterlagen diese z.B. nicht der Pflicht, den Windstrom überhaupt aufzunehmen, und wenn Vergütungen ausgehandelt wurden, betrug sie zwischen 6 und 12 Pf. pro kWh. Durch das SEG erhöhte sich dieser Betrag auf über 17 Pf. (z.B. 1997 lag die Vergütung aus dem SEG bei 17,15 Pf. pro kWh, vgl. Zahlen und Fakten zur Windenergie, BWE-Info Nr. 2, 1). Da es in den ersten Jahren nach Inkrafttreten des SEG auch weiterhin Förderprogramme seitens des Bundes und verschiedener Länder gab, konnte man zu Beginn der 90er Jahre von einer Gesamtvergütung von 26 Pfennig ausgehen, so dass „das Ganze“, wie ein Sprecher des BWE urteilt, „damals auch bei kleinen Anlagen schon wirtschaftlich zu betreiben war“. Auch auf dem Land kam der „Schneeballeffekt“ langsam in Gang: „Wenn ich ein bisschen risikofreudig bin, dann kann ich dadurch sogar eine ganz gute Rendite erzielen, und... dann kann ich auch sagen, ja gut, dann probiere ich das mal und überlege mal, ob ich... mir am Hof ein Windrad baue oder einen Windpark entwickle... In der Anfangsphase hat man dann vielleicht noch den Nachbarn belächelt, der eine Anlage aufgebaut hat, und hat gesagt: Na ja, das wird sowieso nichts, das ist alles noch nicht ausgereift, damit wirst du kein Geld verdienen. Und als man dann festgestellt hat, dass sich die Anlage im dritten oder vierten Jahr immer noch drehte und alles gut funktionierte und der Landwirt auch gesagt hat: Och, wenn die Anlage zehn Jahre weiter so läuft, dann mache ich da doch mal ein Plus mit, dann hat man sich... überlegt, dass man das auch selber machen kann. Und dann macht man es nicht im kleinen Stil, sondern tut sich vielleicht mit zwei oder drei anderen Landwirten zusammen und baut einen Windpark oder baut eine größere Anlage auf. Das ist dann auch so ein Schneeballeffekt...“.

Eine weitere nicht unwichtige Rahmenbedingung für die Finanzierung von Bürgerwindprojekten war die Frage, inwieweit an günstige *Kredite* heranzukommen war. Auch hier wurde letztlich durch die Politik eine Möglichkeit geschaffen, die erhebliche Auswirkungen auf das Volumen und die Zusam-

mensetzung der Investitionen hatte. Denn im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums gewährt die bundeseigene Deutsche Ausgleichsbank (DtA) im Rahmen des ERP-Umwelt- und Energiesparprogramms und des eigenen Umweltprogramms der DtA langfristige Darlehen mit festen Zinssätzen, die über die jeweiligen Hausbanken der Kreditnehmer abgewickelt werden, etwa 1-2 % unter dem marktüblichen Zinssatz liegen, eine Laufzeit von 12 bis 15 Jahre haben und überdies die Möglichkeit zweier tilgungsfreier Jahre bieten.¹⁹⁷ Da die jeweilige Investitionssumme bis zu 75 % über solche Kredite finanziert werden kann, bürgerte es sich bei den Bürgerwindinitiativen ein, diesen Kreditspielraum weitgehend auszuschöpfen - die Eigenkapitalquote liegt heute „üblicherweise zwischen 20 und 40 %“ (Windenergie 2001, 24). Der Literatur ist zu entnehmen, dass zumindest bis 1998 „zwischen 80 und 90 v.H. der Windkraftprojekte... nach Angaben der DtA mit diesen zinsgünstigen Darlehen für Umweltschutzmaßnahmen finanziert“ werden (Hemmelskamp u.a. 1999, a.a.O.). Obwohl es für die Projekte eine langjährige Verpflichtung bedeutete, erweiterte es ihren investiven Handlungsspielraum erheblich.

Auf einem Markt, der politisch schon immer stark reguliert und subventioniert worden war (Kernenergie und Steinkohle), erhielt damit auch die Windenergie eine Chance.

Für die entstehende Windenergie-Branche blieben die Einspeisevergütung und eine günstige Kreditfinanzierung nicht die einzigen absichernden rechtlichen Rahmenbedingungen. Auf das Erneuerbare Energien-Gesetz (EEG), das im Jahr 2000 an die Stelle des Stromeinspeisungsgesetzes von 1991 trat, werden wir noch eingehen. Jetzt sei nur darauf hingewiesen, dass es auch beim Baurecht zu einer fortschreitenden 'Passung' der Windenergienutzung kam. Während es zu Beginn der 90er Jahre nach Erinnerung der frühen Pioniere eine „sehr schwierige“ Angelegenheit war, eine Baugenehmigung für eine Windkraftanlage zu bekommen, wurden solche Anlagen in der Folgezeit in den Kanon der zu privilegierenden Baumaßnahmen aufgenommen. Nachdem dies Mitte der 90er Jahre ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wieder in Frage gestellt hatte, trat 1997 nach entsprechender Lobbyarbeit des BWE¹⁹⁸ der Gesetzgeber erneut auf den Plan und schrieb ihre Pri-

197 Vgl. hierzu und zu dem folgenden Hemmelskamp u.a. 1999, S. 87.

198 Vgl. z.B. den Auftritt des BWE-Vorsitzenden Ahmels auf dem Bonner Kolloquium „Kosten der Windenergie-Nutzung“ am 30.01.1997, in dem er die „schleppende Änderung

vilegierung im Baugesetzbuch (§ 35, Abs. 1) fest. Inzwischen ist es behördliche Praxis, in den Gemeinden bestimmte Vorrangflächen für die mögliche Errichtung von Windkraftanlagen auszuweisen und damit andere Gebiete von der Windenergienutzung auszuschließen, was ihre Ansiedlung auch unter landschaftsästhetischen Gesichtspunkten besser steuerbar macht (Windenergie 2000, 128).

2. Die Bürgerwindbewegung breitet sich aus

Obwohl das Projekt der gemeinschaftlichen Errichtung einer Windenergieanlage zu Beginn der 90er Jahre ein Abenteuer mit ungewissem Ausgang war, erwies sich das Stromeinspeisungsgesetz von 1991 als Geburtshelfer einer stetig wachsenden Anzahl gemeinschaftlicher Initiativen. So sind alle von uns untersuchten Initiativen mit Ausnahme der Betreibergemeinschaft Windstrom Wedel, die sich im Frühjahr 1989 als GmbH & Co. KG konstituierte und im gleichen Jahr ihre erste Windenergieanlage in Betrieb nahm, zwischen 1992 und 1995 entstanden (s.o., I. 4).

Zunächst blieb es eine Bewegung lokal ausgerichteter Bürgerinitiativen, d.h. sofern es sich um gemeinschaftliche Projekte handelte, kamen ihre Protagonisten meist aus dem näheren Umfeld, gehörten zur grün-alternativen Szene, verfügten über ein mittleres Einkommen und sammelten Geld, um an einem möglichst windhöffigen Punkt in der näheren Umgebung eine begrenzte Anzahl von Windenergieanlagen (im Zweifelsfall wenigstens eine) zu errichten. Vergleicht man die Motivation derer, die jetzt „einstiegen“, mit der Motivation derer, die sich Ende der 80er Jahre zu einer solchen Initiative zusammenschlossen, so scheinen die Unterschiede kaum ins Gewicht zu fallen: Es ging immer noch um den Umweltschutz, wenn nun auch von Tschernobyl etwas weniger und von der drohenden Klimakatastrophe etwas mehr die Rede war, und um konkrete Lösungen, das Selber-machen und das Zeichen-Setzen.

Wie sehr die Gruppen anfangs auf das ideelle Ziel einer anderen Stromerzeugung ausgerichtet waren und wie stark dabei der Gemeinschaftsgedanke

des Baugesetzbuches“ beklagt, die mit dazu beigetragen habe, dass es 1996 zu einem „empfindlichen Markteinbruch von 20 %“ gekommen sei
(URL: http://www..wind-energie.de/politik/rede_ahmels.html).

war, zeigte sich auch in der Kommunikation der Gruppen untereinander. Da es sich bei der Windkraft noch weitgehend um eine *terra incognita* handelte, war der gemeinsame Ausgangspunkt der Initiativen „Ratlosigkeit“, wenn die eigenen guten Vorsätze umgesetzt werden sollten. Die Geschäftsführer von Windkraft Solling-Vorland berichten, dass Abgesandte der Initiativen vor dem Kauf der ersten WKA erst einmal auf Reisen geschickt wurden, um sich bei anderen Betreibern „schlau zu machen“. Eine wichtige Rolle bei der Verallgemeinerung des notwendigen technischen und organisatorischen *Know hows* spielten Messen¹⁹⁹, auf denen sich die Windkraftszene traf: „Da sind wir wirklich informiert worden: ‘Das, das und das müßt ihr machen’... Das fand ich ganz hilfreich... Mit den Diemardenern zusammen waren wir da und da sind wir wirklich schlau geworden. Da war auch von... den Stromversorgungsunternehmen und von den Banken jemand da; dann waren auch... Gesellschafter da, die wirklich schon ihre Windräder gebaut hatten, also auch schon längere Erfahrung hatten. Da haben wir... viele Informationen gekriegt“. Die Initiativen standen vor dem Problem, auf einen Schlag vielfache Kompetenzen entwickeln zu müssen: welche Windenergieanlage; welche Gesellschaftsform; welche Finanzierung mit welchen Fördergeldern und welchem Fremdkapital; welcher Standort; welche Beantragungs- und Genehmigungsverfahren usw.

Da die ersten Bürgerwindgruppen in den anderen Initiativen nicht ökonomische Konkurrenten, sondern politisch motivierte Mitkämpfer für eine alternative Energieproduktion sahen, war es nicht üblich, die gegenseitige Beratung als Dienstleistung zu bezahlen. Es war, so unser Gewährsmann vom BWE, noch „selbstverständlich, dass man aufeinander zugegangen ist und untereinander Informationen ausgetauscht hat“ oder „dass man seinem Nachbarn oder anderen Projektplanern den Vertragsentwurf eines Gesellschaftervertrages vorlegte und sagte, so und so haben wir das gemacht, nehmt das mal mit rüber und das könnt ihr kopieren“.

Allerdings sorgte der durch das SEG veränderte Kontext dafür, dass es Akzentverschiebungen in der Motivation gab. Bevor wir auf sie eingehen, müssen wir einen Blick auf die technische Entwicklung der Windenergieanlagen werfen, die zu Beginn der 90er Jahre einsetzte und mit der Diffusion

¹⁹⁹Unsere Gesprächspartner nannten hier vor allem neben der jährlichen Windenergiemesse in Husum („die größte Messe der Welt auf diesem Gebiet“) die Messe in Hamm.

der Windenergiebewegung einherging. Denn zusammen mit dem SEG trug auch sie dazu bei, Investitionen in Windenergie zu einem immer lohnenderen Geschäft zu machen.

Marktexpansion und technische Effizienzsteigerung

Ob es bei Produktionsanlagen zuerst Steigerungen ihres technischen Effizienzgrades sind, welche die Nachfrage nach ihnen stimulieren, oder ob es umgekehrt die wachsende Nachfrage ist, die zu einem technisch verbesserten Angebot führen, klingt wie die bekannte Frage nach der Henne oder dem Ei. Im Fall der Windenergieanlagen neigen die von uns befragten Pioniere zu einer klaren Antwort: Die „treibende Kraft“ seien die Protagonisten der Windenergie-Initiativen gewesen, die Ende der 80er Jahre nach Dänemark pilgerten und Anfang der 90er Jahre auch das Angebot auf den deutschen Windkraftmessen durchmusterten, um eine passende Anlage einzukaufen. Der Anfangsimpuls sei also von der Nachfrageseite ausgegangen, die ihrerseits doppelt „politisch“ induziert war: einerseits von staatlichen Förderprogrammen und vom SEG, andererseits von einem Milieu und einer dünnen Schicht von Protagonisten, welche die Gunst der Stunde zur Einleitung der Energiewende nutzen wollten. Schaut man sich die Anzahl der Anlagen an, die ab 1990 in Deutschland jährlich neu errichtet wurden (BWE, Zahlen zur Windenergie, 16.06.01), so waren es 1990 knapp 230, 1991 gut 300, 1992 knapp 400, 1993 gut 600, 1994 knapp 800 und 1995 deutlich über 1.000 (1.075) Anlagen. Noch signifikanter ist die Entwicklung ihrer Produktivität, für welche die durchschnittliche Nennleistung der Anlagen ein Indikator ist. Lag diese 1990 noch bei gut 150 kW, so 1995 schon bei 470 kW, wobei die jährlichen Zuwächse die explosive Entwicklung augenfällig machen: waren es 1991 nur gut 5 %, so 1992 schon knapp 15 %, 1993 38 %, 1994 45 % und 1995 immerhin noch 27 %.

Diese Entwicklung hatte zunächst die Konsequenz, die einzelne Anlage zu verteuern. Welche Auswirkung dies längerfristig auf die Betreiber hatte, werden wir noch sehen; zunächst erwies sich die Gemeinschaftlichkeit des Projekts als elastisch genug, um solche Kostensteigerungen aufzufangen, zumal die Sammlung der notwendigen Geldmittel weniger Probleme als erwartet bereitete. Dabei verbesserte sich das PreisLeistungsverhältnis, d.h. die Stromausbeute wuchs schneller, als die Anlage teurer wurde, was wiederum

bedeutete, dass die Initiativen auch bei abnehmenden Fördermitteln und sinkenden Einspeisevergütungen noch gewinnbringend arbeiten konnten.²⁰⁰

Die staatliche Förderung tat ein übriges, um die technische Entwicklung voranzutreiben. Denn die Vergabe öffentlicher Fördermittel war an Bedingungen geknüpft, welche die Entwicklung in doppelter Hinsicht beschleunigten. Zum einen durch die Auflage, die geförderten Anlagen innerhalb einer bestimmten Frist wirklich auch zu errichten - schon Windstrom Wedel konnte für die ersten drei Anlagen eine staatliche Investitionsprämie von 7,5 % nur unter der Bedingung kassieren, dass diese bis Ende 1990 aufgestellt waren. Zum anderen durch die Bedingung, dass die Anlagen dem jeweils letzten Stand der Technik genügen müssten, was angesichts der meist mehrjährigen Vorlaufzeiten, in denen die Projekte konkretisiert wurden, in den Planungsprozess ein Moment von Unsicherheit brachte. So berichtet z.B. der Gründer der Windkraft Vienenburg, ein Ingenieur, nach Gründung der Initiative (1993) habe ihn ein Besuch der Husumer Windkraftmesse davon überzeugt, dass Anlagen mit einer Nennleistung von 250 kW den Stand der Technik repräsentieren (von denen er fünf aufstellen wollte). Nach Entwicklung des entsprechenden Konzeptes sei er zum Wirtschaftsministerium gegangen, um die Fördermittel zu beantragen, die in solchen Fällen gezahlt wurden. „Und da haben die gesagt: Nee, dafür kriegt ihr kein Geld, denn das ist nicht mehr Stand der Technik, jetzt haben wir ja 500 kW-Anlagen. Da war ich wie vor den Kopf geschlagen, das hätte ich früher wissen sollen. Da hatten wir uns also sehr viel Arbeit gemacht, die Planung durchgezogen und jetzt war das auf einmal alles nichts mehr wert. Und wir haben dann umgeplant in aller Hast, weil nämlich die Fördermittel dahinschmolzen wie Butter in der Sonne“. Mit dem Ergebnis, dass nun zwei deutlich teurere Anlagen mit einer Nennleistung von jeweils 500 kW geplant werden mussten, von denen die erste 1994 bestellt und 1995 aufgestellt wurde. Diese staatliche Vergabepraxis wurde auch in späteren Jahren beibehalten: So berichten die Geschäftsführer des Göttinger Energieverbands Angerstraße, sich bei ihrer zweiten 1998 errichteten Anlage u.a. deshalb auf das Abenteuer einer 1,5

²⁰⁰So errechnete das Deutsche Windenergie-Institut, dass sich die optimal erzielbare Vergütung elektrischer Energie aus Windkraft von 1991 bis 1999 halbierte, dies aber u.a. dadurch ausgeglichen wurde, dass sich im gleichen Zeitraum auch die Preise für die Anlagen, bezogen auf die jeweilige Nennleistung, in etwa halbierten. Vgl. BWE, Windenergie 2000, S. 5.

MW-Anlage eingelassen zu haben, weil nur unter dieser Bedingung noch an Fördermittel heranzukommen war.

So kam es in der ersten Hälfte der 90er Jahre zu einer Marktentwicklung, die das Angebot von Windenergieanlagen technisch schnell produktiver werden ließ und damit den vom SEG ausgehenden Anreiz verstärkte.

Umweltschutz ist gut, und wenn man damit auch noch Geld verdienen kann...

Trotzdem weisen unsere Gesprächspartner wohl zu Recht daraufhin, dass die Gründung einer Windenergieinitiative sich zu Beginn der 90er Jahre immer noch als riskantes Abenteuer darstellte: zu wenig Erfahrungen lagen vor, zu unsicher waren die zu erwartende real produzierte Strommenge sowie die technische Qualität und Lebensdauer der Anlagen, zu groß die noch zu überwindenden Probleme mit Behörden und Banken. Die ersten Gewinne, die nach mehrjährigen Wartezeiten eingefahren wurden, blieben meist bescheiden - selbst mit den erhöhten Vergütungen des SEG konnte man, so rückblickend die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel, „keine Menschen bezahlen, die Verwaltungsarbeit leisteten, geschweige denn größere Beträge ausschütten. Die Verzinsung des Gesellschaftskapitals bewegte sich immer weit unter 5 %. Im Schnitt lagen wir vielleicht bei 3 %, über die Jahre gesehen“.

Und doch verbesserte das SEG die Voraussetzungen dafür, dass Windenergieprojekte kein Zuschussunternehmen sein mussten - erst in den Jahren *nach* seinem Inkrafttreten entwickelte sich ein regelrechtes Gründungsfieber. Als sich Windstrom Wedel Ende 1992 an der Errichtung einer vierten Windenergieanlage beteiligte, konnte schon ein Typ gekauft werden, dessen Investitionskosten (660.000 DM) und Nennleistung (225 KW) für damalige Verhältnisse einen „Quantensprung“ darstellten. Der Bericht über die Gründung der Windkraft-Initiative Vienenburg liefert weiteres Anschauungsmaterial: Als es Anfang 1993 auf der jährlichen Klausurtagung der grün-alternativen Wählergemeinschaft das Gefühl gab, bisher noch „nichts Richtiges“ zustande gebracht zu haben, war plötzlich die Überzeugung da, nun die richtige Gelegenheit beim Schopf packen zu müssen: „Da waren einige Modelle schon gelaufen von Bürgerwindrädern und wir hatten uns da so ein bisschen eingelesen, und das war dann die Erkenntnis: Wir können jetzt sofort anfangen, uns hindert nichts mehr. Das Gesetz ist da, es wurden damals auch noch

relativ hohe Fördermittel bezahlt vom Land, das war alles super, und da haben wir beschlossen: So, jetzt fangen wir an“. Man ging davon aus, dass die nun gegebene Chance in der Verbindung von ökologischer Absicht und materiellem Eigeninteresse lag. Die Brücke zwischen der *höheren* Weihe, welche das ökologische Ziel der regenerativen Energiegewinnung den Windanlagen gab, und des *niederen* Interesses, das investierte Geld mit Gewinn zurückzubekommen, schlug die politische Einsicht, dass gerade diese perspektivische Verdoppelung gesellschaftlichen Erfolg verbürgt - zur „konstruktiven“ Herangehensweise an das Problem einer umweltfreundlichen Energiegewinnung gehörte ab sofort der Nachweis, mit Windstrom einen „anständigen Preis“ erzielen zu können (Geschäftsführung Diemarden). Für die Gründerin einer anderen Windenergie-Initiative war es „schon sehr idealistisch“, sein Geld „in irgend so ein ökologisches Projekt zu stecken, und das ist dann vielleicht weg.“ Dass es seit dem SEG für die Windenergieprojekte nicht nur Fördermittel gab, sondern „eben auch eine Rendite dabei ist... und man mit diesem Geld was bewirken kann“, sei in der „Kombination genial“. Nun ließ sich nicht nur eine Brücke zu weniger idealistisch gesonnenen Bevölkerungsschichten, sondern auch zwischen den zwei Seelen in der eigenen Brust schlagen - der Wunsch, das eigene Geld gewinnbringend anzulegen, konnte durch den guten Zweck zusätzlich legitimiert werden. Ein Mitgründer von Windwärts Energie erklärt den Akzentwechsel als schrittweisen Umgewöhnungsprozess: Anfangs hätten die Kommanditisten den Sinn ihrer Spende darin gesehen, „etwas zu tun“ und sagen zu können, sie beteiligten sich an der „ersten Windenergieanlage in der Gegend“, und sie hätten sich „gewundert, dass sie mal Geld bekommen“. Dann hätten sie begonnen, sich über die Geldrückflüsse „zu freuen und sich auch dran zu gewöhnen“, und sie hätten gemerkt: „Na ja, da passen zwei Interessen, die man normalerweise nicht miteinander verbinden kann, nämlich Geld verdienen und was für die Umwelt tun, ... zusammen. Dann ist natürlich bei denen eine große Zufriedenheit da und die investieren dann später noch stärker mit dem Interesse: Da kann ich wieder Geld verdienen, was ich wieder investieren kann meinetwegen“.

Bis zur Freisetzung des Profitprinzips war noch ein Stück Wegs zurückzulegen; die normative Priorisierung des ökologischen Ziels und der antikapitalistische Impuls des Milieus errichteten Dämme, die noch eine Weile hielten. Trotzdem kam mit dem SEG eine Ambivalenz ins Spiel, zu der sich jede Bürgerwindinitiative - so oder so - verhalten musste: Da mit der Wind-

energie Geld verdient werden konnte, hieß die Möglichkeit *Kommerzialisierung*, die schon einige Windenergieprojekte vorzuleben begannen. Die Ambivalenz bestand darin, dass viele Bürgerwindinitiativen sich diesem Trend einerseits zu widersetzen suchten, ohne sich ihm andererseits - auch im (wohlverstandenen) ökologischen Interesse - ganz entziehen zu können.

3. Der feine Unterschied oder die vorläufige Abgrenzung vom Kommerz

Das Kriterium Bestandsgarantie. - Windstrom Wedel scheint sich dies erstmals als Problem gestellt zu haben, als sich ihr in den 90er Jahren die Möglichkeit bot, eine Gesellschaftsbeteiligung an einem „im großen Stil aufgezogenen“ Windpark zu erwerben, der kräftige Gewinne verhielt.²⁰¹ Die Diskussion innerhalb der Gruppe endete mit der Ablehnung des Angebots, und zwar laut Geschäftsführung deshalb, weil die Windpark-Betreiber „keine Bestandsgarantie abgeben“ wollten, die für die Wedeler Gruppe „zur damaligen Zeit eine ganz wichtige Geschichte war“. Denn in ihr gab es den „Konsens: Wir bauen eine Anlage und heben die Abschreibungsgelder, die durch die Anlage verdient werden, auf, ...um damit in späteren Jahren wieder eine neue Anlage zu bauen. Unser Ansatz war, dieses Kapital für die regenerative Energie zu erhalten, und diesen Pfad haben die kommerziellen Gruppen praktisch nie gehabt. Die sind... davon ausgegangen, dass dieses Kapital... wieder ausgeschüttet wird an die Investoren. Womit nach 10, 12, 15 Jahren die Zukunft eines solchen Windparks in den Sternen steht... Da ist keine Absicht dahinter, diese Sache weiter zu betreiben. Wir wollten da keine Eintagsfliege machen, das haben wir auch bewusst in unsere Satzung oder in unsere Verträge hineingeschrieben... Wir wollten eine auf Dauer angelegte Sache“. Anders ausgedrückt: Bei der Windenergie geht Gebrauchswert vor Tauschwert; das Projekt soll ein stofflicher Baustein der Energiewende und nicht nur ein Durchlauferhitzer der Kapitalbildung sein.

Das Problem der Einlagen-Stückelung: Begrenzung nach oben. Eines der negativen Indizien für die beginnende Kommerzialisierung, das schon die Wedeler Gruppe ausmachte, war die Tendenz, die Mindesthöhe für Beteili-

²⁰¹Es handelt sich um einen Windpark am Hindenburg-Damm (Interview Windstrom Wedel).

gungen relativ hoch anzusetzen. Trotzdem sah sich auch die Wedeler Gruppe aus Effizienzerwägungen veranlasst, diese Mindestgrenze für ihre Kommanditisten schrittweise anzuheben (s.o.). Das Spannungsverhältnis zwischen basisdemokratischem Anspruch und dem Bestreben, den Verwaltungsaufwand zu rationalisieren, wurde auch in den später gegründeten Bürgerwindinitiativen zunehmend zu Lasten des erstgenannten Anspruchs aufgelöst: Die Untergrenze schien - offenbar auf Anraten der Steuerberater - meist bei 5.000 DM zu liegen²⁰², wobei gelegentlich auf die Möglichkeit hingewiesen wurde, dass sich auch mehrere Personen zu einer 5.000 DM-Einlage zusammenschließen können.

Konnte man dies schon als Mosaiksteinchen der Kommerzialisierung interpretieren, so wurde dazu - als eine Art Gegengewicht - oft eine Beteiligungsobergrenze gezogen. Dies war nicht überall der Fall: entweder weil sowieso niemand mit einer exorbitanten Summe „einsteigen“ wollte, oder weil es Initiativen - wie den Energieverbund Angerstraße - gab, die aufgrund eines finanziellen Engpasses im Auftritt eines Großeinlegers eine rettende „himmlische Fügung“ sehen mussten, oder weil darin einfach kein Problem gesehen wurde. So gab es in der Wedeler Gruppe, die anfangs noch Kleinanlagen von 100 DM zuließ, einen 100.000 DM-Einleger, der offenbar problemlos integriert wurde. Dies war jedoch nicht immer der Fall - und hier zeigt sich einmal mehr, dass der Beschluss, die eigene Initiative nicht als formal egalitären Verein, sondern als GmbH & Co. KG zu organisieren, durchaus nicht nur als *Formalität* betrachtet wurde, die der eigenen Handlungsfähigkeit nach außen diene, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Binnenwirkung reflektiert wurde. Denn da sich das Stimmrecht der Kommanditisten auf den Gesellschafterversammlungen nach der individuellen Einlage richtet, war es möglich, dass deren Entscheidungen von wenigen Großeinlegern dominiert wurden. Auch wenn man sich wegen der Haftungsprobleme zu einer ganz anderen Organisationsform durchrang, blieb das Leitbild der Genossenschaft in den Köpfen der Gründergeneration lebendig - der Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg sieht seine Initiative „im Grunde“ noch heute „als Genossenschaft“, in der „alle gleich sein sollten“. Gegen die Dominanz großer Geldgeber wurde deshalb in Windkraft Diemar-

²⁰²Dies gilt z.B. für die Windenergie-Initiativen Diemarden, Solling-Vorland, Windwärts und Prokon (wobei hier für die örtliche Bevölkerung im Umkreis der Standorte auch Stückelungen bis zu 1000 DM zugelassen werden).

den die Regel aufgestellt: „Niemand darf mehr als 15 % halten. Wir wollten nicht so eine Gesellschaft, wo nur zwei oder drei Großinvestoren (etwas) zu sagen haben“. Und bei Windwärts gilt die Regel, dass zwar Beteiligungen von mehr als 10 % zugelassen werden, aber niemandem mehr als 10 % der Stimmanteile zugestanden werden.

Dahinter stand der Verdacht, die Motivation der GroÙeinleger könne sich von der der anderen Mitglieder unterscheiden. Trotz der Einsicht, dass es der Sache einer alternativen Energieproduktion nur dienen könne, wenn mit ihr Geld zu verdienen sei (s.o.), war der antikapitalistische Impuls der Szene stark genug, um wenigstens die eigene Initiative von der Dominanz dieses Gesichtspunkts so weit wie möglich freihalten zu wollen. Wir sahen, wie es bereits in der Geburtsstunde der Windenergie die Sorge gab, diese könne in die Hände „vieler kleiner Flicks“ geraten. Als sich später die Initiativen um ihrer Geschäftsfähigkeit willen (vor allem) in GmbH & Co.KGs umwandeln, lebte dieser Vorbehalt in einer pragmatischeren Variante fort: Wenigstens sollten die Motive derer, die ihr Geld in das Projekt steckten, etwa auf gleicher Wellenlänge liegen, was ebenfalls für Gleichverteilung sprach. Der Geschäftsführer der 1993 gegründeten Windkraft Vienenburg bedauert noch heute, aufgrund eines „kleinen Einbruchs bei den Beiträgen“ das Angebot eines Interessenten angenommen zu haben, mit einer großen Summe in das Projekt einzusteigen. Denn sehr bald habe sich herausgestellt, dass für ihn nur „die Rendite im Vordergrund stand ... Was noch einmal zeigt, wie wichtig das Prinzip ist, dass alle in etwa gleich sein und gleiche Anteile halten sollten“. Diese Erwägung gewinnt an Plausibilität, wenn man sich vor Augen hält, dass es gerade in der Anfangsphase das stillschweigende Einverständnis gab, die eigene Einlage notfalls als verloren zu betrachten, was der jeweiligen Geschäftsführung einiges an Bewegungsfreiheit ermöglichte. „Das war damals wirklich noch Neuland, und da hat man sich mit mehreren... zusammengetan und gesagt: Ja gut, wenn jeder einen Anteil von 5.000 DM oder 2.000, 3.000 DM beschafft, dann ist es nicht so schlimm, wenn dieses Geld wirklich mal weg ist. Aber wenn jemand als Einzelner 50.000 oder 100.000 DM auf den Tisch legen soll und dann nach fünf Jahren feststellt, daß das Geld weg ist, dann tut man sich doch schon ein bisschen schwerer“ (BWE-Vertreter).

Zurückhaltung mit dem Argument Verlustzuschreibungen

Da die Kommanditisten entsprechend ihrer Anteilshöhe an den jährlichen Gewinnen und Verlusten des jeweiligen Windkraftprojekts beteiligt sind, eröffnet eine Kapitalanlage im Prinzip *zwei* Möglichkeiten des Geldverdienstes. Die eine ist die Beteiligung an den Gewinnen, die nach dem persönlichen Steuersatz des Kommanditisten zu versteuern sind, aber im Normalfall erst nach mehrjähriger Betriebszeit der Anlage anfallen, weil zunächst die Kredite usw. abzuzahlen sind. Die zweite Möglichkeit ergibt sich daraus, dass die v. a. in den ersten Betriebsjahren zu erwartenden Defizite als sog. Verlustzuweisungen vom individuell zu versteuernden Einkommen abgesetzt werden können.²⁰³ Solange als unsicher galt, ob das einzelne Projekt jemals die „Gewinnzone“ erreichen würde, lag es eigentlich nahe, bei der Einwerbung von Anlegern die zweite Möglichkeit hervorzuheben, nach dem Motto: Wenn man schon keine Gewinne einfährt, lässt sich zumindest aus den Verlusten Geld machen.

In der Frühzeit der Bürgerwindbewegung herrschte jedoch die Tendenz vor, diesen Punkt bei der Mitgliederwerbung nicht in den Vordergrund zu stellen. So wies die Windkraft Vienenburg ihre Mitglieder zwar auf diese Möglichkeit hin, aber ohne für sie „allgemeine Regeln auszurechnen“ - gewonnen habe man damit „eigentlich nicht“. Der Grund war das Bestreben, den Charakter der Bürgerinitiative nicht dadurch aufs Spiel zu setzen, dass bei der Mitgliederwerbung der Typ (und das Interesse) des gut verdienenden Abschreibungskünstlers angesprochen wurde. „Wir wollten ja hier aus der Umgebung möglichst viele Leute gewinnen..., die in ganz unterschiedlichen Finanzsituationen stecken. Da waren Rentner dabei, da waren Lehrer dabei, da waren Großverdiener dabei. Deswegen haben wir auf diesen Punkt nicht so abgehoben“.

Schon aus Gründen der organisatorischen Selbsterhaltung und der Absicherung im tragenden Milieu wurden somit Regeln eingeführt, die die schrankenlose Kommerzialisierung verhindern sollten. Dass sich trotzdem die Entwicklung schrittweise dieser Kommerzialisierung näherte, werden wir im folgenden sehen.

²⁰³Siehe z.B. die Erläuterungen in einer Werbebroschüre der Wendland Wind.

4. Die duale Form bewährt sich oder der schrittweise Zerfall der Gründergemeinschaft

Obwohl die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel wohl zu Recht behaupten, mit der GmbH & Co. KG als erste Bürgerwindinitiative die Form entdeckt zu haben, die dann viele andere Initiativen „abschrieben“, wurde das gleiche Rad anschließend noch mehrmals neu erfunden - ein erneuter Beleg dafür, dass den Bürgerwindinitiativen „eigentlich“ andere Organisationsformen näher lagen, sie aber der Zwang der Verhältnisse trotz Widerstrebens fast immer zum gleichen Endergebnis brachte. So konstituierte sich die Diemardener Initiative, die fünf Jahre nach Windstrom Wedel gegründet worden war, zunächst als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) und verteidigte zwei Jahre lang diese Gesellschaftsform, um sich erst 1995, als die Errichtung einer zweiten Anlage anstand, in eine GmbH & Co.KG zu verwandeln. Denn spätestens jetzt erwies sich ihre bisherige Organisationsform als Geschäftshindernis: „In einer GbR ist ja jeder rechtlich gleichberechtigt und damit wollen die Firmen auch nicht mehr verhandeln, denn wenn irgendein Streitfall ist, dann müssen sie gegen jeden klagen“. Dafür sprach ausserdem immer noch die damit verbundene Haftungsbeschränkung.

Einige Initiativen versuchten den formalen Bruch mit der basisdemokratischen Vergangenheit durch Kompromisse abzumildern, die sich später oft als kontraproduktiv erwiesen. So beklagt der Vienenburger Geschäftsführer, in der Anfangszeit die Aufblähung der GmbH auf über 20 Gesellschafter zugelassen zu haben, was zeitweise „untragbare“ Fraktionierungen und Reibungsverluste begünstigte. Er erklärt diesen „Anfängerfehler“ mit dem Gemeinschaftsgeist der Gründungsphase - es war die „einzige Möglichkeit..., die vorhandenen Leute einzubinden, und die haben ja wieder alle für sich eine ganze Reihe von Kommanditisten gewonnen“. Aus ähnlichem Grund schrieb die Diemardener Initiative in ihre Satzung, die Jahresversammlung sei beschlussfähig, wenn mindestens 50 % der Gesellschafter präsent sind - eine Selbstbindung, die sich angesichts des personellen Anwachsens der Initiative und des Abflauens der allgemeinen Partizipationsbereitschaft als zunehmend „schwierig“ erwies.

Schien anfangs die GmbH & Co.KG die Form zu sein, in die sich die Gründungsgemeinschaften nur unter Schwierigkeiten hineinzwängen ließen, so kommt es in den Folgejahren hier zu einer Problemumkehrung. Als

Quelle von Schwierigkeiten erweist sich nun die Hoffnung, *de facto* die Gemeinschaftlichkeit zu erhalten, die man *de jure* schon aufgegeben hat, aber informell weiterhin beschwört. Wobei ja auch schon der anfängliche Tribut, der dem basisdemokratischen Gemeinschaftsgedanken gezollt wurde, eine Ambivalenz enthielt: Es gab durchaus Pioniere (z.B. in der Hamburger Gruppe), die in dem formalen Dualismus nicht nur ein Zugeständnis an die üblichen wirtschaftlichen Usancen sahen, sondern die von dieser Form gewährte Bewegungsfreiheit zu schätzen wussten. Umso zäher wird die Aufrechterhaltung der Gemeinschaftsrituale beschworen und umso lauter ihre langsame Auflösung beklagt. Für die heutigen Geschäftsführer von Windstrom Wedel gilt weiterhin den Grundsatz, dass „bei uns wichtige Entscheidungen immer von allen zu treffen“ sind, auch wenn dies von zwei Entwicklungen ausgehöhlt wird. Zum einen die wachsende Anonymität der Kommanditisten untereinander: „Die ersten hundert“ Gesellschafter habe man noch persönlich gekannt, „und wir hatten eine Beziehung zu den Menschen“. Ab der Mitte der 90er Jahre habe es jedoch damit angefangen, „dass sich Menschen beteiligten, die man schon gar nicht mehr kannte, auch von außerhalb von Hamburg“. Zum anderen habe sich „leider“ auch generell „dieses persönliche Einbringen... ein bisschen abgenutzt“, und sei „das Interesse, sich persönlich zu sehen und zu kontaktieren, relativ gering geworden... Die ersten Versammlungen waren gut besucht, da war noch alles ganz neu..., mittlerweile kommen... weniger als 10 %“. Die Geschäftsführung sei deshalb dazu übergegangen, „Abstimmungen per Brief zu initiieren“. Bei „den meisten... überwiegt die Haltung: ‘Es ist schon gut, wie ihr das macht’“, die Zustimmungsrate liege „bei weit über 95 %“. Hier hat die soziale Wirklichkeit die juristisch vorgegebene Form eingeholt.

Dass der organisatorische Dualismus zu Problemen - nicht ausreichende Kontrolle der GmbH durch die Kommanditisten, ihr Ausschluss von jeder Mitwirkung zwischen den Jahresversammlungen – führen kann, berücksichtigt schon das Gesellschaftsrecht. Denn es bietet hier (fakultativ) eine „systemkonforme“ institutionelle Vermittlung: die Wahl eines *Beirats*, der zwischen den Jahresversammlungen die Interessen der Kommanditisten gegenüber der GmbH wahrnimmt. In den von uns untersuchten Fällen wurde diese Möglichkeit allerdings nur selten realisiert - einerseits weil die Bildung eines solchen Beirats überhaupt die Anerkennung der dualen Grundstruktur vor-

aussetzt, andererseits aber auch deshalb, weil sich die Protagonisten in den GmbHs dadurch in ihrer Bewegungsfreiheit eingeengt fühlten.

Als besonders flexibel erwies sich die duale Form dort, wo die Bürgerwindinitiativen nach der ersten Anlage weitere Projekte in Angriff nahmen, und zwar unabhängig davon, ob diese Folgeprojekte von Anfang an mitgeplant worden waren oder erst nach der erfolgreichen Aufstellung der jeweiligen Pilotanlage beschlossen wurden.

Dass die Entwicklung der Bürgerwindinitiativen unterschiedlichen Mustern folgte, wird noch darzustellen sein. An dieser Stelle ist nur das Faktum wichtig, dass es keine der von uns untersuchten Initiativen bei einer Anlage bewenden ließ, obwohl das Motiv, mit der ganzen Unternehmung zunächst nur ein „Zeichen“ zu setzen, damit als erfüllt betrachtet werden konnte. Für viele Protagonisten war es zunächst eine offene Frage, ob die Initiative weiter expandieren sollte (was ja auch ein „Zeichen“, nämlich für das Wachstumspotenzial des Windenergiesektors, setzen würde). Ein erstes Expansionsmotiv war der oft unerwartete Erfolg der anfänglichen Sammelaktion, der zur Wiederholung ermutigte - auch dann, wenn die Folgeprojekte kostenaufwendiger waren. Zweitens führte die Projektierung der Pilotanlagen zu einem *Know-how*, das gerade deshalb, weil es schwer erworben war, vergeudet schien, wenn es nicht auch für weitere Folgeprojekte genutzt wurde - nun wusste man, „wie der Hase läuft“. Und oft erlaubte der einmal durchgesetzte Standort die Ansiedlung weiterer Anlagen. Drittens verlief die technische Entwicklung so stürmisch, dass jeder Beschluss, es bei dem einmal erreichten Anlagenbestand zu belassen, als ökologischer und wirtschaftlicher Verzicht erschien, der umso schwerer wog, als man mit dem eigenen Projekt ja auch die Absicht verfolgte, ein Modell für andere zu sein. Der Geschäftsführer der Windkraft Diemarden berichtet: „Anfangs haben wir gesagt, wir bauen eine Anlage. Und dann kam diese Dynamik“, angesichts derer man erkannt habe, „dass diese Dinge wirklich nur überlebensfähig sind, wenn man auch expandiert und die neuen Techniken aufnimmt, denn wirklich ein Ertrag und gute Wirtschaftlichkeit wären mit den alten Anlagen nicht zu erzielen gewesen“.

Die Entscheidung, der Betreibergemeinschaft der Windenergieprojekte die Form der GmbH & Co.KG zu geben, ließ zwei Varianten zu, deren Unterschied auf den ersten Blick marginal erscheint. In Wahrheit ging es bei diesem juristischen Formunterschied um eine Art Wasserscheide zwischen

dem Gemeinschaftsgeist der Bürgerinitiativen und einer Unternehmenslogik, die sich schrittweise der Kommerzialisierung öffnete.

In *Variante (1)* nimmt die bestehende Gesellschaft auch die Folgeprojekte in Angriff, ohne neue Kommanditgesellschaften ins Leben zu rufen. Sie werden von der gleichen GmbH & Co. KG getragen, die schon das erste Projekt trug und die das notwendige neue Kapital teils dadurch aufbringt, dass die alten Anleger weiteres Geld „locker machen“, teils dadurch, dass zusätzliche Anleger rekrutiert werden, sich also die bestehende Kommanditgesellschaft personell erweitert. Dieses Konzept verfolgen z.B. die Windenergie-Initiativen Wedel, Diemarden und Solling-Vorland. Es entsprach z.B. der „Philosophie“ der Windkraft Diemarden, zwischen 1993 und 2000 fünf Windkraftanlagen (Nennleistung: zwischen 150 kW und 1,5 MW) ans Netz zu bringen, ohne jemals ihren formalen Träger zu ändern. Damit verbundene Probleme werden in Kauf genommen: Bis zum Sommer 2000 wuchs die Gesellschaft auf einen Verein von über 260 Mitgliedern an, deren buchhalterische und steuerliche Betreuung immer schwieriger wird. Mehr noch: Eine solche Konstruktion kann potenzielle Anleger abschrecken und einer Konkurrenz, die bessere Konditionen bietet, in die Arme treiben. „Deswegen kriegen wir... schlecht Großinvestoren. Die wollen natürlich nicht mit alten Anlagen belastet sein. Es ist ja klar, wenn eine neue Anlage gebaut wird, ist die für sich wirtschaftlicher als in dem ganzen Komplex unserer Anlagen. Und die meisten (Windenergiegesellschaften) gründen für einen Windpark oder für ein neues Projekt eine neue Gesellschaft. Bei uns ist es fließender, die Leute treten weiter bei“, so dass unklar bleibt, ob ihre Einlage „nun noch für die alten oder schon für die neue Anlage“ ist. Die Initiative hält trotzdem an diesem Verfahren fest, weil es „irgendwie gerechter“ ist, wenn „die, die am Anfang mitgemacht haben, auch von den neuen Anlagen profitieren“ - das damit aufrecht erhaltene Moment von Egalität ist wichtiger als die Attraktivität für neue Investoren.

In *Variante (2)* wird zur Finanzierung jedes neuen Windenergieprojekts eine neue Kommanditgesellschaft gegründet, während nur die komplementäre GmbH dieselbe bleibt. Ein Beispiel ist die Hannoversche Windwärts Energie, deren GmbH-Kern im Spätherbst 1993 gegründet wurde. Nachdem eine erste Betreibergesellschaft mit etwa 200 Anlegern in zwei Stufen (1995 und 1997) fünf Windenergieanlagen mit einer Nennleistung von jeweils

500 kW errichtet hatte²⁰⁴, wurden verschiedene Folgeprojekte begonnen: Zur Jahreswende 1998/99 gehen zwei Anlagen mit einer Nennleistung von jeweils 1,5 MW ans Netz, 1999 werden drei Anlagen mit der jeweils gleichen Nennleistung errichtet, mit eigenen Betreibergesellschaften von jeweils gut 200 Anlegern.²⁰⁵ Anschließend nimmt Windwärts Energie weitere Projekte in Angriff, stets nach dem gleichen *modus operandi*.

Dieses Verfahren ermöglicht die Lösung eines Problems, dessen Ursache die langen Projektentwicklungszeiten im Windenergiesektor sind. Die Geschäftsführungen rechnen im Normalfall mit einem dreijährigen Vorlauf, den die jeweilige GmbH benötigt, um von der Standortsuche bis zum Abschluss aller Genehmigungsverfahren die Voraussetzungen für die Verwirklichung eines neuen Projekts zu schaffen. Für viele Bürgerwindinitiativen, die aus naheliegenden Gründen relativ früh damit begannen, das nötige Geld zu sammeln, führte dies zu der Schwierigkeit, in der Zwischenzeit die Investoren „bei Laune“ zu halten. Die Lösung besteht z.B. für Windwärts Energie darin, die Planungsphase der Anlagen von dem Zeitpunkt zu entkoppeln, in dem das zu ihrer Realisierung notwendige Kapital eingeworben wird: „Wenn der Windpark gebaut werden kann, dann erst gründen wir eine Gesellschaft, die nachher der formale Auftraggeber ist und an der sich andere beteiligen.“

Damit wird den Kommanditisten zweierlei geboten: zum einen die Gewissheit, dass die Anlage, in die sie investieren, tatsächlich auch realisiert wird; zum anderen eine höhere Kapitalrendite, weil sich der Zeitraum zwischen dem Moment ihrer Kapitalinvestition und dem Betriebsbeginn der Windenergieanlage, in dem das Kapital realiter zu „arbeiten“ beginnt, drastisch reduziert. „Das ist immer kürzer geworden, und jetzt im Moment sind wir in der Situation, daß die Anlagen schon aufgestellt sind und die Kommanditisten sich jetzt dran beteiligen, also praktisch geben die ihr Geld für ein Projekt, das schon realisiert wurde, und früher war da auch mal ein Jahr oder waren da anderthalb Jahre dazwischen“. Hier macht sich bemerkbar, dass auch auf dem Gebiet der Windenergie inzwischen ein Markt mit bestimmten Standards entstanden ist: „Die Leute wollen jetzt nicht mehr, dass

204 Auch hier war es der unerwartete Erfolg der ersten Geldsammlung, der die ursprüngliche Planung (zwei Anlagen) über den Haufen warf. Die Anlagen wurden nicht nur zu verschiedenen Zeitpunkten, sondern auch an verschiedenen Orten errichtet (<http://www.windwaerts.de/laatzen.htm>).

205 Vgl. <http://www.windwaerts.de/goldbeck.htm> und <http://www.windwaerts.de/schliku.htm>.

man da zwei Jahre lang das Geld zusammensammelt... Andere Initiatoren, die ähnliche Arbeiten machen, die kriegen ihr Geld ja auch in wenigen Wochen oder Monaten zusammen, und die Projekte werden natürlich auch größer. Heute muss die Sicherheit, wenn man in die Werbung geht, insgesamt größer sein. So wie 1994 nach dem Motto: Wir haben da eine Idee, wir wollen eine Windenergieanlage bauen und die anderen sagen: 'Ja, wir finden diese Idee toll und jetzt machen wir das', und dann fängt man an zu planen und anderthalb Jahre später hat man die Anlage hingestellt, das kann man heute nicht mehr so machen. Also auf diese reine Idee hin würden wir auch in der Fachpresse in der Luft zerrissen werden“.

Die Kehrseite eines solchen Verfahrens ist die dreijährige Vorleistung, welche die GmbH für die Realisierung eines Projekts erbringen muss, ohne sich schon aus dem dafür aufzubringenden Fremdkapital finanzieren zu können. Das Problem relativiert sich, wenn es um ein Anschlussprojekt geht, das sich aus den Erlösen bereits realisierter Projekte finanzieren lässt. Wenn jedoch eine GmbH ein solches Verfahren von Anfang an konsequent verfolgt, ohne gleichzeitig über eine ausreichende Kapitaldecke zu verfügen - dies galt insbesondere für die 1995 gegründete Prokon -, so wird die Planungsphase vor dem *ersten* Projekt zur Durststrecke, da hier bereits erhebliche Kosten anfallen, z.B. für Baumaßnahmen, Genehmigungsgebühren, Erstellung von Prospekten usw., während „Rückflüsse erst mit der Sicherung der Fremdfinanzierung durch eine entsprechende Bank und vollständiges Einwerben des Eigenkapitals“ kommen. Für die Prokon-Gründer war dies der „schwierigste Schritt in der Entwicklung“, den man vorher „unterschätzt“ habe und in dem man mit einem „Minimum an Kapital... extrem stark und scharf haushalten musste“, um finanziell „nicht gegen die Wand zu fahren“. Er erforderte nicht nur „das Einbringen persönlicher Mittel“, sondern auch von Lebenskraft: „Im Durchschnitt“ wurde eine „80- oder 90-Stundenwoche“ absolviert.

Trotz des heroischen Untertons, mit dem über die Entbehrungen dieser Anfangsphase berichtet wird: Es geht um die typischen Existenzgründungsprobleme einer Branche, bei der sich der Zug in Richtung Kommerzialisierung in Bewegung setzt. Der Gedanke der lokalen Gemeinschaft tritt zurück. Dass es - wie noch in *Variante 1* - gegenüber den Gründungsmitgliedern „gerechter“ ist, sie auch an den Erlösen später installierter und somit produktiverer Anlagen zu beteiligen, wird zur überflüssigen Sentimentalität. Wenn „die Leute jetzt nicht mehr wollen, dass man da zwei Jahre das Geld zusammen-

sammelt“, ist es nicht mehr ratsam, bei der Einwerbung der Geldanleger auf das allzu gemächliche „Schneeballprinzip“ zu setzen, das die Gesellschaftsbildung entlang lokaler Zusammenhänge organisiert. Nun wird auch in überregionalen Zeitschriften für die Beteiligung an den Windenergieprojekten geworben; die Expansion der Initiativen tragen zunehmend auch anonyme auswärtige Anleger, deren Investitionsentscheidungen sich eher an Marktgesichtspunkten als an Kriterien räumlicher Nähe und persönlichen Vertrauens orientieren. Was nun vor allem zählt, ist die Gewissheit des Investors, dass sich sein ökologisches Engagement in kürzester Zeit in einer Windenergieanlage materialisiert und sich sein Kapital auf dem neuesten Produktivitätsniveau amortisiert.

Somit ist in *Variante 2* der Dualismus der GmbH & Co.KG nicht mehr das organisatorische Zwangskorsett, in welche sich eine widerstrebende Gründergemeinschaft nachträglich hineinpresst, um äußerlichen Organisationszwängen zu genügen, sondern die angemessene Form einer real existierenden und bewusst genutzten sozialen Dualität. Die GmbH übernimmt von Anfang an die Funktion des unternehmerischen Subjekts, während sich das unterstützende Umfeld in die Anonymität künftiger und somit abstrakter Investoren transformiert, die zwar zu Kommanditgesellschaften zusammengeschlossen werden, welche aber für die sich entwickelnde GmbH nur wechselseitig abgeschottete Durchgangsstadien bilden.

Insgesamt erwies sich der organisatorische Dualismus von GmbH und Kommanditisten schon deshalb längerfristig als Vorteil, weil er realistisch antizipierte - und damit auch selbst vorantrieb -, was meist sowieso das Schicksal gemeinschaftlich organisierter Projekte ist: die sich öffnende Schere zwischen den Wenigen, welche in ihnen auch längerfristig aktiv sind, und den Vielen, die sich früher oder später wieder in die Passivität zurückziehen. Was kurzfristig auf Widerstand stieß, weil es basisdemokratische Prinzipien verletzte, machte längerfristig die Initiativen enttäuschungsfester, weil es dagegen feite, den naturwüchsigen Verkleinerungsprozess ihrer aktiven Kerne als Niedergang des gesamten Projekts interpretieren zu müssen.

Und vor allem in Gestalt der *Variante 2* erwies sich der formale Dualismus als Vehikel einer ökonomischen Rationalität, welche die Fesseln der Gemeinschaft, die anfänglich die Bürgerwindinitiativen ermöglichte, abstreift und ihre Kommerzialisierung vorbereitet.

5. Der soziale Durchbruch

Trotz aller Defizite, die viele „Bürgerbewegte“ der Gründergeneration in dieser Entwicklung sehen, hat sie eine Konsequenz: Die soziale Diffusion der Windenergiebewegung, d.h. der Ausbruch des sie tragenden gesellschaftlichen Subjekts aus dem Getto des Milieus, fand wirklich statt.

Vorbereitet wurde der Ausbruch aus dem grün-alternativen Milieu durch die organisatorische und praktische Entfernung der Bürgerwindinitiativen von der grün-alternativen Partei. Diese Entfernung war nicht ganz selbstverständlich, weil es hier um eine Gründungsressource ging: Die Kerngruppen der Bürgerwindbewegung rekrutierten sich vielfach aus grün-alternativen Aktivisten, welche die Protestphase der Antiatomkraftbewegung hinter sich hatten und inzwischen ins Berufsleben eingestiegen waren. Und obwohl ihre zentralen Pioniere oft einem in diesem Ambiente etwas atypischen technischen oder naturwissenschaftlichen Beruf nachgingen, gehörten sie in der Regel doch zu seinem Dunstkreis.

Trotzdem scheinen diese Pioniere schon vom Typ her Leute gewesen zu sein, die nur schwer einer Parteidisziplin zu unterwerfen sind. Der Gründer der Hamburger Initiative berichtet, wie sein juristischer Kampf gegen das Brokdorfer Kernkraftwerk bei ihm zur Einsicht führte, hier „mit Sachargumenten allein“ nicht durchkommen zu können. „Die einen sind dann in die Politik gegangen. Und ich habe gesagt: Nee, das einzige, was ich wirklich beeinflussen kann, sind kleine, konkrete Schritte.“ Obwohl die Grünen im Aufbau waren und inzwischen auch die SPD die Anti-AKW-Bewegung unterstützte, habe er sich gegen die „parteilpolitische Schiene“ entschieden, weil er in seinem Leben „schon genug Hierarchie“ erlebt hatte. „Das habe ich schon aus der Firma gekannt, dass ich das nie gewollt habe... Ich bin nie in eine Partei eingetreten“, eine Bürgerinitiative habe er „überschaubarer und besser“ gefunden.

Dabei ist auch die Lebensphase der meisten Pioniere zu berücksichtigen: Durch Alter, Beruf und Familie hatten sich ihre sozialen Kontakte sowieso über die Milieugrenzen hinaus in den kommunalen Raum hinein erweitert. Auch dann, wenn sie sich in diesem Raum weiterhin parteipolitisch für die Grünen betätigten, gab es „politische“ Motive, die eigene bürgerliche Seriosität zu pflegen, partei- und milieu-übergreifende Bündnisse zu suchen usw.

Weitere Motive kamen hinzu, um die Bindung der Pioniere an dieses Milieu zu lockern und ihre soziale Öffnung zu erleichtern. So nicht zuletzt die politische Einsicht, dass gerade ein derartiges Projekt parteiübergreifend angelegt sein muss. Der Gründer der Diemardener Initiative bringt es so auf den Punkt: „Es (das Projekt) ging aus der Grünenbewegung hervor, aber dafür habe ich auch selbst gesorgt, daß es nicht unter dem Label läuft, weil das ist zu eng“. Wie jede Bürgerinitiative entwickelt auch eine Bürgerwindinitiative eine Handlungslogik, die sich von der Logik einer Partei – insbesondere einer Partei, die von einem relativ ideologielastigen Milieu getragen wird – unterscheidet. Eine Windenergieanlage ist ein Ein-Punkt-Projekt; seine Protagonisten würden ihrer Aufgabe nicht gerecht, wenn sie Pragmatismus für illegitim halten würden. Wir haben bereits erwähnt, dass einige Mitgründer der Hamburger Initiative zunächst daran dachten, das Projekt innerhalb der GAL zu organisieren, dann aber wieder davon abkamen, weil das Projekt ja „nur dieses Ziel (hatte): andere Energie“. Der frühe Konflikt um den Vorschlag des zentralen Pioniers, ihm ein Honorar zu bezahlen, von der er während der Projektentwicklung leben konnte, und dessen Ablehnung durch den GAL-Finanzausschuss (der nicht die Entstehung „vieler kleiner Flicks“ unterstützen wollte) zeigte die Differenz zwischen einem Ein-Punkt-Projekt und einer Ideologie, die alle Handlungen in eine gesellschaftliches Gesamtkonzept einpassen will.

Das Errichten einer Windenergieanlage verlangt von vornherein breite Bündnisse. Schon auf der untersten, kommunalen Ebene setzt es das Einverständnis des Gemeinderats, die Zustimmung behördlicher Instanzen (Genehmigungsverfahren) und den Konsens von Bürgern (Standortsicherung, Suche nach Investoren) voraus, die aus ganz anderen politischen Lagern kommen. So stand die Vienenburger Windkraft-Initiative, die von einer grün-alternativen Wählergemeinschaft gegründet worden war, schließlich auf einer „sehr breiten politischen Basis“, da nicht nur „die SPD“, sondern „auch einige Leute von der CDU“ für das Projekt gewonnen wurden, und es auch in der Verwaltung einen Bauamtsleiter gab, der sich das Projekt „auf seine Fahnen schrieb... Das waren insgesamt sehr gute Rahmenbedingungen, die... der ganzen Sache auch einen sehr seriösen Anstrich gegeben haben“.

Für einige gerade in der Anfangsphase wichtige Pioniere war zudem die Erfahrung prägend, dass das Stromeinspeisungsgesetz (SEG) nicht nur während der Amtszeit einer christlich-liberalen Regierung durchgesetzt wurde,

sondern die vorbereitende Lobby-Arbeit dadurch Stoßkraft erlangte, dass es gelang, ein strategisches Bündnis mit dem Verband der Wasserwerker zu schmieden, der eine starke CSU- und FDP-Lobby hatte. Man lernte, auch mit Repräsentanten eigentlich als „gegnerisch“ eingeschätzter Parteien zusammenzuarbeiten.²⁰⁶

Zum entscheidenden Katalysator der sozialen Diffusion wurde jedoch die Tatsache, dass sich mit der Windenergie irgendwann auch „Geld verdienen“ ließ. Aufgrund vieler Begleiterscheinungen war die Kommerzialisierung für die Gründergeneration keine Sache des Herzens, aber der politischen Vernunft - „nur als Idealisten können Sie keine beachtlichen Strommengen erzielen“ (Geschäftsführung Diemarden). Was nicht heißen soll, dass in der Bürgerwindbewegung der frühen 90er Jahre ökologische Motive eine immer geringere Rolle gespielt hätten. Dies unterschätzt, dass der Wunsch, „etwas für die Umwelt zu tun“, in der Bundesrepublik inzwischen nicht mehr das Monopol eines eng abgrenzbaren Milieus ist.

Das soziale Profil der Kommanditisten, die in den von uns untersuchten Initiativen ihr Geld in Windenergieanlagen steckten, bestätigt die Überwindung der Milieu-Grenzen. In der Hamburger Ur-Gruppe wird beklagt, seit der Mitte der 90er Jahre die Übersicht darüber verloren zu haben, wer eigentlich als Kommanditisten zur Gesellschaft gehört. Deutlich wird es auch bei den Kommanditisten der Windkraft Diemarden, die 1992 gegründet wurde und an egalitären Prinzipien festhält, die andere Initiativen bereits aufgegeben haben. Ihr Gründer und heutiger Geschäftsführer charakterisiert ihr Profil als „Querschnitt durch die ganze Bevölkerung. Das ist... parteiunabhängig... Wir haben sehr viele Geistliche..., sehr viel Ingenieure..., die sind einfach auch von der Technik fasziniert und finden das einfach gut, dass das umgesetzt wird... Also vollkommen verschiedene Berufsgruppen“. Ähnlich der Geschäftsführer der ein Jahr später gegründeten Windkraft Vienen-

206H. berichtet von der „sehr netten engen Beziehung“ zu CSU-Vertretern, die sich im Laufe dieser Lobby-Arbeit entwickelt habe: „Das waren alles gestandene Mannsbilder... Wissen Sie, wenn Sie eine Weile politisch tätig sind, da ist Ihnen jemand von der anderen Partei- richtung lieber, wenn er's ernst meint, als einer von der eigenen, der nur Trittbrettfahrer ist.“ Obwohl unter den CSU-Leuten, die die Wasserkraftwerker vertraten, auch einer gewesen sei, „der war ja ein bisschen rechts, da hatte man schon so seine Berührungsängste, den konnte ich schlecht einschätzen. Bei dem hatte ich meine Ängste, weil da soviel nationalistischer Kram rauskam... Aber die anderen waren für mich sehr honorige Menschen“.

burg: Leute „um die 50 Jahre..., die aus dem Größten raus sind, die wirtschaftlich alles abgesichert haben und die eben was über haben für solche Sachen, die es sich leisten können, da auch ein bisschen Geld anzulegen... Segelflieger..., Elektroingenieure...; Pastöre, Lehrer...; Landwirte, Sozialpädagogen...; Steuerberater, Schlachtermeister, selbständige Unternehmer“.

Wenn trotzdem der Diemardener Geschäftsführer meint, dass bei der Entscheidung, in Windenergie zu investieren, „das Umweltbewusstsein“ nach wie vor „die entscheidende Frage“ sei, „aber das ist eben quer durch die Bevölkerung“, so bestätigt dies auch ein Sprecher von Windwärts, der seine Kommanditisten unter den „besser Situierten“ sucht, die zugleich dem „ökologisch sensibilisierten Bürgertum“ mit höherem Bildungsniveau zuzurechnen sind. Zu denen z.B. auch Bankangestellte gehören, die ja normalerweise im Rufe stünden, „die denken (nur) ans Geld, die denken aber tatsächlich auch sehr stark an die Umwelt“. Mit dem Ergebnis, dass in einen der fünfköpfigen Beiräte von Windwärts zur allgemeinen Überraschung auch drei Bankangestellte hineingewählt wurden.

Etwas anders ist die Einschätzung eines Kommanditisten von Windwärts, der unter seinen Mit-Kommanditisten „alles“ vertreten sieht, von den „Öko-Freaks“ bis zu denen, „denen es einfach nur ums Geld geht, die also auch mit Tomaten oder Panzern ihr Geld verdienen könnten und sich hier jetzt mal für eine Windkraftanlage entschieden haben“. Während die einen in den Versammlungen „mehr die ökologische Seite im Kopf haben“, achten andere „entschieden auf Solidität und Wirtschaftlichkeit“. Widerspricht diese Einschätzung der zuvor zitierten, die das Rekrutierungsfeld der Kommanditisten über alle Unterschiede hinweg immer noch im „ökologisch sensibilisierten Bürgertum“ sieht? Nicht unbedingt, wenn man sich der Zugehörigkeit zu diesem Bürgertum schon dadurch versichern kann, dass man sich bei gleicher Rendite für die Anlageform entscheidet, die als Zusatzgratifikation das gute Gewissen bietet, sich an einer ökologisch guten Sache zu beteiligen. Seit dem Einspeisegesetz ist es gerade das Erfolgsgeheimnis der Windenergiebranche, dass bei ihr ökologische Motivation und Rendite-Interessen gleichsinnig sind. Weshalb auch der zitierte Kommanditist feststellt, dass es „einen Streit“ zwischen „Öko-Freaks“ und „reinen Geldanlegern“ bisher „noch nie gegeben“ habe - einfach deshalb, „weil die Anlagen gut laufen und auch Geld abwerfen“.

Ein großer Teil der Gründergeneration hat das Hinzustoßen neuer Bevölkerungssegmente in die Kommanditgesellschaften zunächst mit Wohlwollen verfolgt. Denn genau von einem solchen Zulauf hatte man ja geträumt, als man den Beweis erbringen wollte, dass sich mit der Windenergie auch Geld verdienen lässt. Aus dem gleichen Grund war man geneigt, auch der anrollenden Kommerzialisierung seinen Segen zu geben. Allerdings wurde damit eine Entwicklung in Gang gesetzt, die aus den Kinderschuhen der Bürgerwindbewegung, ihren selbstgestrickten Grundsätzen und ihrer idealistischen Grundstimmung herauswuchs. Ein Wachstumsprozess, der auch schmerzlich war und Retardierungen erfuhr, wenn man an bestimmten Grundsätzen der Frühphase festzuhalten versuchte.

6. Professionalisierung und Ehrenamtlichkeit

In der Anfangsphase der Bürgerwindbewegung gab es nicht unerhebliche Gründe für das Prinzip Ehrenamtlichkeit: einerseits die ökonomische Überlegung, das Risiko der Pleite nicht fahrlässig dadurch zu erhöhen, dass die in die Projektentwicklung investierte Arbeitskraft auch noch bezahlt wird; andererseits die Konzentration auf das Kernziel: „Wir wollen Windstrom erzeugen und keine Verwaltungskosten produzieren“ (Geschäftsführung Windstrom Wedel). Wohinter oft auch eine gute Dosis ökologischen Purismus und antikapitalistischen Misstrauens stand - man will den „vielen kleinen Flicks“, die „nur Geld verdienen wollen“, kein Betätigungsfeld bieten.

Aber in dem Maße, wie sich die Bürgerwindbewegung entwickelte und auf Expansionskurs ging, geriet das Prinzip Ehrenamtlichkeit unter Druck. Wobei auch hier wieder mehrere Faktoren zusammenwirkten:

- Erstens forderte schon die Errichtung einer einzigen Windenergieanlage ihren Protagonisten ein ganzes Bündel von Fertigkeiten ab, deren Erwerb alle diejenigen, die sich dieser Aufgabe bei gleichzeitig weiterlaufender Berufstätigkeit „nach Feierabend“ widmen wollten, vor erhebliche Anforderungen stellte.
- Zweitens erwies sich die Hoffnung, man könne die eigentliche Kraftanstrengung auf die Planungsphase der Anlage beschränken und sich nach ihrer Inbetriebnahme wieder entspannt zurücklehnen, schnell als Illusion: „Wir spüren es am eigenen Leib..., dass die Arbeitsbelastung für die reine

Verwaltung, jetzt, wo alles läuft, doch wesentlich höher ist, als wir uns das vorgestellt haben. Und das ist nicht lustig“ (Windkraft Vienenburg). Neben den Verwaltungstätigkeiten (außer der Buchführung auch die komplexen steuerlichen Aufgaben, die Information und Betreuung der Kommanditisten, die Organisation der Jahresversammlungen usw.) bleiben als ständige Aufgaben die technische Anlagenüberwachung und die entsprechenden Kontakte mit den Service-Unternehmen; die Gestaltung und Pflege der Ausgleichsflächen, die den Betreibern als Bedingung für die Genehmigung der Anlagen auferlegt wurden;²⁰⁷ die Öffentlichkeitsarbeit, die gerade den Bürgerwindinitiativen am Herzen liegen muss usw.

- Drittens konzentriert sich die Ansammlung des nötigen Handlungswissens im Regelfall auf diejenigen Personen, die in den Projekten die Funktion der Macher übernehmen. Oft sind es Ingenieure oder Naturwissenschaftler, die, ohne von vornherein Allround-Genies zu sein, über die nicht selbstverständliche Zusatzqualifikation verfügen, Vertrauen in die eigene Lernfähigkeit zu haben.²⁰⁸ Die Monopolisierung von Know how, die zu Beginn der Projektentwicklung bei ihnen stattfindet, ist kaum wieder rückgängig zu machen. Die problematische Folge ist der Umschlag anfänglichen Engagements in eine langfristige, auf bestimmte Personen konzentrierte Dauerbelastung, die sich auch nicht dadurch auflösen lässt, dass dem Prinzip Ehrenamtlichkeit das Prinzip einer demokratischen Lastenverteilung auf viele Schultern zur Seite gestellt wird. Denn diese Umverteilung funktioniert meist nicht, wie etwa die Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg berichten: „Wenn es um praktische Dinge ging, da hatten wir immer noch so ein paar Helfer, aber die Sachen, die wirklich kritisch waren, nämlich die ganzen Behörden-geschichten, da hatten wir keine Unterstützung. Und das ging auch nicht - ich wüsste nicht, wie wir sie hätten einbinden sollen. Ehe man alles

²⁰⁷„In den allermeisten Fällen... wird die Errichtung der Windenergieanlagen zugelassen, wenn der notwendige Eingriff (in Natur und Landschaft, d.Verf.) durch den Verursacher innerhalb einer bestimmten Frist ausgeglichen wird“, d.h. Ausgleichsflächen errichtet werden (Niedersberg 1998, 109). Hier kann die kontinuierliche Aufgabe z.B. darin bestehen, Büsche und Bäume zu pflanzen und ihren Bestand zu erhalten, Gras zu mähen usw.

²⁰⁸Dass dies ein wichtiges qualifikatorisches Merkmal ökologischer Pioniere ist, lässt sich auch in anderen Kontexten nachweisen. Vgl. Gestring u.a., 1997, 152 f.

erklärt hat... Wir haben es ja versucht, wir haben bei der zweiten Anlage eine Arbeitsgruppe gegründet, da waren anfangs auch zehn Leute drin... Aber wenn man es mal unterm Strich zusammenzählt: Die haben uns nicht sehr viel Arbeit abgenommen... Es war mehr so, dass wir sie haben mitspielen lassen, sage ich jetzt mal so ein bisschen flapsig. Sie haben dadurch auch Einblick bekommen und das war auch wichtig... Je mehr Leute da sind, umso mehr hat man damit zu tun, einen Konsens zu finden“. Auch der Druck, die sich stellenden Aufgaben verantwortlich zu erfüllen, spricht gegen den Grundsatz der vielen Schultern, was etwa das Beispiel der technischen Überwachung zeigt. Die Aufgabe, einmal wöchentlich zur Anlage fahren, um zu „kontrollieren, ob alles in Ordnung ist“, die Zähler abzulesen usw. lässt „sich nicht beliebig kleinstückeln und an beliebig viele Leute verteilen, weil das eine z.T. sehr komplexe und hochanspruchsvolle Arbeit ist, und je mehr Schnittstellen Sie haben, desto mehr geht schief. Das hatten wir nicht richtig eingeschätzt, das hatten wir uns ein bisschen leichter vorgestellt“.

- Viertens führte die technische Entwicklung bei den Windenergieanlagen zu einer derartigen Steigerung des notwendigen Kapitaleinsatzes, dass schon deshalb die ehrenamtliche Herangehensweise als unverantwortliche Spielerei erscheint. Wenn für die ersten Windkraftanlagen nach Abzug der Fördergelder bei Privatleuten noch einige 100.000 DM zu akquirieren waren, sei das „für eine ehrenamtliche Gruppe... noch zu machen gewesen“. Da aber die Projekte, wie „politisch gewünscht, heute einfach zu groß“ seien, weil sie „einen namhaften Beitrag zur Energieversorgung“ leisten sollten, „ist man heute bei solchen Millionenbeträgen, dass da Ehrenamtliches überhaupt keine Chance hat“.
- Fünftens erhöht die zahlenmäßige Expansion der von einer Initiative betriebenen Anlagen den Aufwand an Arbeit und Verantwortung naturgemäß weiter. Zwar hat die Überlegung, dass ein Folgeprojekt seinen Protagonisten weniger Zeit, Lernfähigkeit und Nerven als das jeweilige Pilotprojekt abverlangt, einen rationalen Kern. Da sich aber der Zusatzaufwand nicht auf Null drücken lässt, stößt dieses Argument bei andauernder Expansion bald an seine Grenzen - „dass jemand einen Windpark mit 10 oder 15 Anlagen ehrenamtlich realisieren kann, ist nicht möglich“

(BWE-Sprecher).²⁰⁹ Man kann die notwendige Entscheidung auch so formulieren: Wird der Einsatz der Arbeitskraft - und damit auch ihre Form - zu einer Funktion optimaler Kapitalverwertung (was für Expansion und Professionalisierung spricht), oder bleibt die verausgabte Arbeitskraft die unabhängige Variable, auch wenn die dann noch mögliche Kapitalverwertung suboptimal bleibt?

- Sechstens nutzt sich bei denen, die in den Windenergieprojekten die Arbeit machen, die Freude am ehrenamtlichen Tun mit der Zeit ab. Auch wenn sie, wie der Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg, ihren „Stolz“ bekunden, „dass das so geht“, und in der Ehrenamtlichkeit „etwas Wertvolles und Schönes“ sehen, halten sie es andererseits für „schwierig, dieses Unternehmen auf längere Dauer so zu halten, weil die Ermüdungserscheinungen schlecht abzufangen sind. Am Anfang ist die Begeisterung groß bei allen, aber das Interesse erlahmt mit der Zeit, das ist ein ganz natürlicher Vorgang“. Da die errichteten Anlagen eine voraussichtliche - oder zumindest erhoffte - Betriebsdauer von 20 (manche sprechen sogar von 30) Jahren haben, gaben amtierende Geschäftsführern verschiedentlich zu Protokoll, sich die Fortsetzung ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit über einen so langen Zeitraum hinweg nicht vorstellen zu können - oder das dazu nötige Alter gar nicht mehr zu erreichen. Aber die Hoffnung, irgendwann einmal würde Jüngere aus der Projektgruppe in ihre Fußstapfen treten, bleibt zumeist vage.
- Siebtens, und sicherlich keineswegs letztens, wirft die zunehmende Kommerzialisierung des gesamten Windenergiesektors unausweichlich ein Gerechtigkeitsproblem auf. Denn wenn für die Kommanditisten, die sich nur finanziell engagieren, eine gute Rendite abfällt, warum sollen dann diejenigen, die durch den Einsatz von Zeit und Know how die für das Gelingen des Projekts notwendigen Dienstleistungen erbringen, dies nur ehrenamtlich tun? Ihr Ethos der Selbstlosigkeit hat das Projekt zum

²⁰⁹Etwas genauer erläutert diese Überlegung der Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg, dessen Initiative beschlossen hat, es „mit den (vorhandenen) zwei Anlagen gut sein zu lassen“: „Die zweite Anlage haben wir deswegen gebaut, um die Verwaltungsaufwände, die ja relativ konstant sind, auf mehr Ertrag abwälzen zu können. Aber wenn wir jetzt noch eine dritte bauen würden, dann wäre dieser Effekt schon wesentlich geringer, dann wäre es nur noch ein Drittel, was uns erleichtert würde... Der Zweck ist erfüllt, wir haben jetzt keine Ambitionen, noch weiter zu gehen“.

Laufen gebracht, und es war anfangs vor allem ihre politische Einsicht, die sie dafür Sorge tragen ließ, dass mit ihm auch Geld zu verdienen war - warum sollen sie nun, wo dieses Ziel erreicht ist, selbst leer ausgehen? Nun wird die ungleiche Aufgabenverteilung zur Last: „Irgendwann kommt dann der Punkt, wo man sagt: Wir haben 100 oder 200 Kommanditisten, die an dem Park beteiligt sind, warum muss ich eigentlich als einziger dahin fahren und gucken, ob die Anlagen vernünftig laufen, oder die Fernüberwachung übernehmen, wenn ich da noch nicht mal Geld für kriege?“ (BWE-Sprecher). Wie in solchen Fällen immer, geht es auch hier um den sozialen Wert der geleisteten Arbeit. So äußert ein Geschäftsführer: Hier gibt es viele „Dinge, die nerven total. Und da überlegt man sich natürlich irgendwann, können wir das nicht doch irgendwie auf eine andere Basis stellen? Wir reißen uns hier die Hacken auf und machen alles ehrenamtlich, nur damit sich die Gesellschafter später ein Prozentchen mehr in die Tasche stecken können. Das kann es irgendwie nicht sein“.

Der auf der Ehrenamtlichkeit lastende Druck zeigt auch schon dann Folgen, wenn das Prinzip noch relativ reibungslos zu funktionieren scheint. Denn im Hinblick auf die Personen, die in den Initiativen die zentralen exekutiven Funktionen ausüben, führt er zu einer Selektivität, die schon sehr früh mit dem basisdemokratischen Geist, aus dem ja auch dieses Prinzip geboren wurde, in Widerspruch gerät. Besonders deutlich wird dies in einer Bürgerwindinitiative, deren Gründerin sich heute formal die Geschäftsführung mit einem später hinzugestossenen Ingenieur teilt, aber darüber klagt, dass er fast alle Aufgaben „an sich gerissen“ habe. Wobei schon die unterschiedliche Ausgangsposition diese Entwicklung erklärt: Sie ist alleinerziehend, arbeitet ganztags und wohnt nicht am Ort; als Projektingenieur in einem mittelständischen Unternehmen verfügt er durch seinen Beruf über das nötige *Know-how*, den Habitus, die Infrastruktur (Telefon, Fax, Kopierer) und auch die nötige Zeit, um für seinen Freizeitjob „genau der richtige Mann“ zu sein. Inzwischen beklagt er selbst, „so dominierend“ zu sein, weil er eigentlich auch „nicht soviel an den Hacken haben möchte“. Und während sie sich einerseits beglückwünscht, durch ihn von der Masse der anfallenden Aufgaben entlastet zu werden - „wenn ich denke, oh Gott, ich hätte Deine Arbeit, also da würde ich Magenschmerzen kriegen“ -, fürchtet sie andererseits den völligen Kontrollverlust: „Ich bin Mit-Geschäftsführerin und fühle mich natürlich für

alles verantwortlich und komme da immer total in Konflikt, weil ich mich eigentlich um alles kümmern möchte und Bescheid wissen will, weil ich dafür gerade stehen muss“. Aus der Nähe betrachtet gewährleistet das Prinzip der Ehrenamtlichkeit keineswegs die Demokratie, die es zu versprechen scheint, sondern kann auch die Herausbildung undemokratischer Strukturen begünstigen, die hier u.U. noch weniger kontrollierbar als in formalisierten hierarchischen Beziehungen sind.

Die scheinbar naheliegendste Form, dem Druck zur Professionalisierung nachzugeben, wäre der Beschluss der geschäftsführenden Protagonisten, ihre bisherige Freizeitbeschäftigung irgendwann zu ihrer Erwerbstätigkeit zu machen. Zumindest in unserem Sample begegnen wir einem solchen Beschluss nur selten. Auf jeden Fall scheint es leichter zu sein, einen derartigen Übergang zu Beginn einer neuen GmbH-Gründung zu vollziehen, so dass er gleich von Anfang an zu ihren Spielregeln gehört. Dies setzt allerdings einen Gründungszeitpunkt voraus, in dem ein solches Unternehmen nicht mehr ganz so riskant und seine Rentabilität und Expansionsfähigkeit einigermaßen gesichert erscheint. Was zu Beginn der 90er Jahre noch nicht der Fall war, wo man sich meist auf die Zielsetzung beschränkte, erst einmal eine Anlage zu errichten, um dann weiterzusehen. Als 1995 die Prokon gegründet wurde, konnte es bereits zum Lebensplan der anfänglichen GmbH-Mitglieder gehören, drei oder vier Windparks mit ungefähr 10 Anlagen zu errichten, für sie die Geschäftsführung zu übernehmen und in dieser Eigenschaft zwanzig Jahre lang „eine kontinuierliche Einnahme zu erzielen“. Die eigentliche Überraschung bestand in der Folge darin, dass dieses neu gegründete Unternehmen eine größere Dynamik entwickelte, als ihre Gründer erwartet hatten.

Es gibt in unserem Sample nur einen Fall, in dem es *nach* der Gründung zu diesem Übergang von der Ehrenamtlichkeit zur Professionalität kam: die Ende 1993 gegründete Windwärts Energie. Der Übergang vollzog sich aber auch hier frühzeitig: Als die erste Spendensammlung, die wenige Monate nach der Gründung durchgeführt wurde, überraschend erfolgreich verlief und die Planung auf fünf Anlagen erweitert werden konnte, beschlossen die beiden unverheirateten Mitglieder der fünfköpfigen Gründungsgruppe, nun „absolut volles Risiko“ zu gehen, d.h. ihre bisherigen Stellungen zu kündigen und ihre Tätigkeit in der GmbH zu ihrem Beruf zu machen (was die anderen drei Gesellschafter als zu riskant betrachteten).

In unserem Sample sind Windwärts und Prokon die einzigen Initiativen, die den Schritt zur Professionalisierung vollzogen: Nicht nur die Geschäftsführung liegt in der Hand von Vollzeitprofis, die aus dieser Tätigkeit ihr Einkommen beziehen, sondern sie beschäftigen inzwischen auch eine ganze Reihe hauptamtlich bezahlter Arbeitskräfte (deren unternehmensinterner Status teilweise durch Aufnahme in die GmbH aufgewertet wurde). Und sie sind auch die Unternehmen, die in unserem Sample am stärksten expandieren.

Warum scheuen die anderen von uns untersuchten und meist früher gegründeten Initiativen noch vor einer solchen Professionalisierung zurück, obwohl sie diese selbst eigentlich für unausweichlich halten? In einer Initiative wie der Windkraft Diemarden sind es bisher nur eher marginale Tätigkeiten - z.B. steuerliche Belange -, die an außenstehende Dienstleister abgegeben werden. Unser Sample macht einige der vorhandenen Hürden sichtbar.

Zunächst ist festzustellen, dass die meisten unserer Gesprächspartner diese Frage nicht unter der Perspektive diskutieren, ob sie selbst zu hauptamtlich bezahlten Angestellten der von ihnen mitgegründeten Initiativen werden könnten, sondern ob und wieviel ihrer bisherigen Tätigkeiten sie an bezahlte Kräfte abgeben könnten. Einer der Gründe ist vielleicht darin zu suchen, dass Menschen meist mittleren Alters, die sich einmal entschieden haben, einem solchen Engagement ehrenamtlich nachzugehen, nur selten bereit sind, ihre etablierte Erwerbstätigkeit aufzugeben und stattdessen einen neuen und oft auch schlechter bezahlten Beruf zu beginnen - auch dann nicht, wenn sie sich in der neuen Tätigkeit schon gut auskennen.

So zieht der Geschäftsführer der Windkraft Diemarden in Erwägung, „gewisse Geschäftsbereiche, die klar abgegrenzt sind, bezahlten Leuten (zu) übergeben: die Steuer, die Buchführung und vielleicht auch den Service der Anlagen - da gibt es ja sowieso Wartungsverträge mit den Firmen... -, also dass da jemand aufpasst... So eine Tätigkeit und dann die Verhandlungen mit den Servicefirmen, das könnte man vielleicht auch jemandem übergeben, der jetzt für das Laufen der Anlagen zuständig ist. Also es gibt Bereiche, die Sie ohne Probleme ausklammern können“. Hierin kann allerdings auch heute ein Kostenproblem gesehen werden. Denn häufig ist es so, dass den Aktiven, die ehrenamtlich für die Initiative arbeiten, ein aufwandgebundenes (und offen-

bar nicht besonders hohes²¹⁰⁾ Honorar gezahlt wird. Noch schärfer stellt sich dieses Problem, wenn sie sich nicht nur von lästigen, aber letztlich marginalen Tätigkeiten wie z.B. den steuerlichen Praktiken, sondern auch von substantiellen Kerntätigkeiten entlasten wollen. Denn hier geht es um die Anstellung bezahlter Arbeitskräfte, und „dann wird das gleich sehr teuer mit den ganzen Sozialsachen uns so“.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass es gerade die in der ersten Hälfte der 90er Jahre (oder noch früher) gegründeten Bürgerwindinitiativen sind, deren Renditen immer noch durch das ungünstigere Preis-Leistungsverhältnis der frühen Windenergieanlagen belastet werden, auch wenn inzwischen rentablere Anlagen hinzugekommen sind. Da man oft glaubt, die heutige Gesamrendite erlaube noch nicht den Abschied von der ehrenamtlichen Arbeit, aber gleichzeitig hofft, die Ertragssituation durch zukünftige Expansion weiter zu verbessern, überwiegt die Neigung, sich die Professionalisierungsoption offenzuhalten, aber ihre Verwirklichung in die Zukunft zu verschieben: „Wir streben das an. Wenn wir vielleicht noch ein oder zwei Anlagen gebaut haben, dass wir dann so viele Erträge erwirtschaften, dass wir... auch wirklich die Sachen - teilweise jedenfalls - mit bezahlten Kräften machen können, um das auch langfristig zu stabilisieren und es nicht so sehr vom individuellen Einsatz abhängig zu machen... Wir müssen noch weiter wachsen, um diese Transformation zu machen“. Die Professionalisierung setzt weitere Expansion voraus, weitere Expansion erhöht den Professionalisierungsdruck: Der Befreiungsschlag, der aus diesem Zirkel herausführt, wird in die Zukunft verlegt.

Weiterhin gibt es hier offenbar ein *Legitimationsproblem*, das nicht nur an den Kosten hängt, und zwar insbesondere für die Gründerfiguren, die ihre Wurzeln noch in der frühen Bürgerwindbewegung und ihren basisdemokratischen Idealen haben, lange ehrenamtlich arbeiteten und für ihre heute veränderte Einstellung gegenüber den Gesellschaftern, die die gleiche Herkunft haben, eine Rechtfertigung finden müssen. Dies lässt sich indirekt aus der Sorgfalt erschließen, mit der ein Geschäftsführer, der die Zeit für eine Übergabe seiner Arbeit in professionelle Hände gekommen sieht, darüber nachdenkt, wie er dies seinen Mitstreitern argumentativ nahebringen kann: Zum

210So wurden z.B. bei Windstrom Wedel die „notwendigen Arbeiten“ teilweise überhaupt nicht, teilweise „mit einer Vergütung von 10 DM pro Stunde vergütet“.

einen sei die Ertragssituation der Initiative besser als ursprünglich erwartet, „und zwar auch langfristig absehbar“, zum anderen - und dies ist vermutlich das durchschlagendere Argument - hat sich „auf unsere Aufrufe, sich mit an der Arbeit zu beteiligen, niemand gemeldet“. Dem Prinzip Ehrenamtlichkeit wird nochmals die Reverenz erwiesen, indem man auf den (vergeblichen) Versuch hinweist, an ihm festzuhalten...

Und schließlich gibt es hier für die ehemaligen Pioniere der Bürgerwindbewegung ein *Kontrollproblem*. Gerade darin sieht der zuletzt zitierte Geschäftsführer die eigentliche Frage: „Je mehr wir aus der Hand geben, desto weniger Einfluss haben wir. Die Erkenntnis... ist trivial, aber es ist schwierig, da jetzt das richtige Maß zu finden. Wenn man nur die Arbeit rausgibt und wir die Verantwortung behalten, kann es sein, dass wir jede Menge *Trouble* haben mit dem, der die Arbeit macht und natürlich nur daran interessiert ist, möglichst viel zu verdienen für möglichst wenig zu tun - und wir tragen trotzdem die Verantwortung, das ist eine blöde Situation. Wenn wir die gesamte Geschäftsführung mit dieser Hauptverantwortlichkeit abgeben, dann haben wir keinen Einfluss mehr, dann wissen wir nicht, was macht der jetzt damit, wo läuft es hin? Dann haben wir nur noch den Einfluss eines normalen Gesellschafters... Und das ist eben schwierig zu entscheiden, da quälen wir uns jetzt mit rum“. Bei aller Opferbereitschaft, die das Prinzip Ehrenamtlichkeit den Pionieren der Windenergie abverlangte, hatten sie zumindest die Sicherheit, den Gang der Dinge unter Kontrolle zu haben.

Der Vorbehalt kann noch grundsätzlicher formuliert werden. So kam es offenbar schon in der Hamburger Windstrom-Wedel-Gruppe, in der alle Tätigkeiten ehrenamtlich erledigt wurden, zu einem heftigen Konflikt um die Frage, ob eine „mit öffentlichen Gelder bezuschusste“ und auf zwei Jahre befristete Halbtagskraft für Büroarbeiten eingestellt werden sollte. Als sich die Mehrheit dafür aussprach, trat der damalige Geschäftsführer H., der bei der Gründung der Gruppe eine entscheidende Rolle gespielt hatte (s.o.), zurück. Er begründet diesen Schritt sehr grundsätzlich und im Geiste des anfänglichen Egalitarismus: Er wolle keine Chef-Mitarbeiter-Verhältnisse, die er in seinem früheren Unternehmen zur Genüge kennen gelernt habe und wo „der Chef sage, wo es langgeht, so falsch oder richtig das ist, und der andere ohne zu murren in die falsche Richtung läuft und hinterher sagt: Haben Sie doch gesagt, ich soll in die Richtung gehen“. Und zwar auch dann nicht, wenn die Chefposition ein Ehrenamt und die Mitarbeiterposition bezahlt wird. In der

Einstellung einer solchen Halbtagskraft sah er den Vorboten einer von ihm abgelehnten Expansion, weil er „mehr dafür (war), dass sich neue Zellen bilden, die autonom handeln können“. Da er in diesem Zusammenhang erwähnt, auch selbst für die Initiative „eine ganze Menge an Zeit... bei schlechter oder gar keiner Bezahlung“ geopfert zu haben, ist zu vermuten, dass er in der bezahlten Halbtagskraft ebenfalls eine nachträgliche Diskriminierung seiner eigenen jahrelangen Fronarbeit für die gemeinsame Sache sah - ein Motiv, das auch in anderen Initiativen eine Rolle gespielt haben könnte. So blieb eine bezahlte Halbtagskraft bei Windstrom Wedel bisher ein Intermezzo. Das Prinzip Ehrenamtlichkeit setzte sich wieder durch, obwohl die heutigen Geschäftsführer überzeugt sind, dass „man auf lange Sicht irgendeine Form der Professionalisierung finden“ müsse und die gegenwärtige Phase nur ein „Zwischenstadium“ sein könne.

Dass es ungut sei, bezahlte Mitarbeiter mit einer ehrenamtlichen Leitung zu konfrontieren, verallgemeinert der Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg zur These, man könne „es irgendwie nicht halbehrenamtlich machen - entweder läuft der Laden ehrenamtlich oder nicht. Man kann nicht sagen: Die Hälfte der Arbeit ehrenamtlich erledigen und die anderen kriegen da Geld für, das geht nicht. Das ist unteilbar. Die Schwierigkeit, vor der wir jetzt stehen: Wenn wir die Ehrenamtlichkeit aufgeben, dann ist uns klar, dass sie ganz aufgegeben werden muß, und deswegen tun wir uns so schwer damit“.

Früher oder später wird das Festhalten am Prinzip Ehrenamtlichkeit für die Initiativen zur Expansionsbremse. So kam es in der Gruppe Windstrom Wedel schon relativ früh zu Auseinandersetzungen um die Frage, „wie groß eine solche Betreibergemeinschaft... überhaupt werden kann, also vom Umfang der Arbeit her, die da drin ist“. Denn die ehrenamtliche Arbeitsform, die dort Teil des Selbstverständnisses war - schon die befristete Einstellung einer Halbtagskraft wurde als Sündenfall betrachtet -, „war keine Voraussetzung, um die Betreibergemeinschaft ins Uferlose wachsen zu lassen. Das waren... so die Differenzen...: Wo ist Schluss? Wie groß kann eine Betreibergemeinschaft... werden? Wann wuppen wir das nicht mehr?“ So war es kein Zufall, dass hier die Expansion nach der vierten Windenergieanlage endete und man sich anderen Aufgaben zuwandte. Der Geschäftsführer der später gegründeten Initiative Solling-Vorland, für deren zweite Windanlage zum Befragungszeitraum gerade der Bauantrag gestellt worden war, erklärt, dass da-

nach „Schluss“ sein werde - und zwar nicht nur, weil man „auf dem flachen Land nicht soviel Geld (wie andere Initiativen) zusammenkriegt“, sondern auch, „weil uns das einfach zuviel Arbeit ist“. Ähnlich besteht in der Vienenburger Initiative der Konsens, „es mit zwei Anlagen gut sein zu lassen, weil man das so nebenbei nicht mehr betreiben kann“.

7. Die Geister scheiden sich: Auseinanderdriften der Initiativen

Tritt man einen Schritt zurück, um noch einmal einen Blick auf die Gesamtentwicklung der Bürgerwindinitiativen zu werfen, die bis etwa Mitte der 90er Jahre gegründet worden waren, so erscheint nur aus großer Entfernung ein einheitliches Profil, das sich mit Allgemeinbegriffen wie ökologische Motivation, konstruktive Wende, technisch-kaufmännische Protagonisten, Selbstorganisation, Gemeinschaftlichkeit und Lokalismus skizzieren lässt. Schaut man genauer hin, so tritt die Differenzierung hervor, auf die wir schon zu Beginn dieser Untersuchung (s.o., I. 3) hinwiesen und in der sich zwei Entwicklungen verschränken: zum einen die unterschiedliche Ausgangsposition, aus der heraus die Initiativen ihren jeweiligen Lebenszyklus beginnen, zum anderen die unterschiedlichen Wege, die sie anschließend einschlagen. Unter anderem verändert sich das Milieu, dem die jeweiligen Protagonisten angehören. Einerseits veränderte sich das Milieu, das wir „grün-alternativ“ nennen, in dem uns interessierenden Zeitraum selbst: Wurde es in der zweiten Hälfte der 80er Jahre noch sehr von der „Brokdorf-Generation“ geprägt, so repräsentierte es zu Beginn der 90er Jahre bereits andere thematische Schwerpunkte - den Treibhauseffekt und „Rio“ - und auch andere Sozialisationsverläufe. Andererseits sind z.B. die Gründer der Windwärts Energie, die sich im Frühjahr 1993 zusammaten, schon nicht mehr der grün-alternativen Szene, sondern einer späteren Generation zuzurechnen, für die der Umweltgedanke zwar immer noch wichtig ist, aber die schon unbefangener ihre geschäftlichen Interessen in das gemeinsame Unternehmen einbringen kann. Die zunehmende Kommerzialisierung ist die Variable, auf die sich alle Differenzierungen projizieren lassen.²¹¹

²¹¹ Womit nicht behauptet werden soll, dass es nicht auch schon in der ersten Hälfte der 90er Jahre zu Gründungen eher kommerziell ausgerichteter Windenergieunternehmen und zur späten Gründung von Bürgerwindinitiativen kam. Wo wurde sogar schon 1989 als erstes

Es gibt eine erste Gruppe von Initiativen, zu der wir in unserem Sample nicht nur die noch in den 80er Jahren gegründete Hamburger „Urgruppe“, sondern auch einige andere Gruppen (Windkraft Vienenburg, Windkraft Solling-Vorland) rechnen, die zu Beginn der 90er Jahre gegründet wurden und in ihrem regionalen Kontext die Protagonisten-Rolle übernehmen. Es sind Gemeinschaften von Gleichgesinnten, die im Dunstkreis des grün-alternativen Milieus in der Absicht geboren werden, einige wenige Windturbinen aufzustellen, um ein öffentliches „Zeichen“ zu setzen, sich das entsprechende *Know how* draufschaffen und das nötige Geld sammeln (welches sie, wenn es geht, nicht einfach „in den Sand setzen“ wollen, aber notfalls auch verloren geben) und sich nur widerwillig in die dualistische Rechtsform einer GmbH & Co.KG hineinzwängen. Die Arbeit wird ehrenamtlich von einigen wenigen Personen getragen, die ansonsten einem ordentlichen Beruf nachgehen und meist über eine technische, naturwissenschaftliche oder kaufmännische Ausbildung verfügen. Diesen Ausgangsbedingungen bleiben die Initiativen bis heute treu, soweit dies nach einer bisherigen Lebensdauer von einem halben Jahrzehnt oder mehr möglich ist: Die Partizipationsbereitschaft hat allgemein nachgelassen; es sind meist immer noch die gleichen Schlüsselfiguren, die ehrenamtlich die nötige Arbeit erledigen; nur einige marginale Tätigkeiten, wie z.B. die Betreuung steuerlicher Angelegenheiten, werden nach außen vergeben. Meist wurden mehr und leistungsstärkere Anlagen errichtet, als ursprünglich geplant, was das Prinzip Ehrenamtlichkeit mehr als ursprünglich beabsichtigt strapazierte. Da in diesem Punkt das Ende der Fahnenstange erreicht oder zumindest in Sicht ist, kommt auch das Wachstum der Initiativen und der von ihnen errichteten Anlagen zu einem Ende. Noch nicht so recht beantwortet ist meist die Frage, wie die verbleibende Betriebszeit der Windenergieanlagen - die immerhin bei 15 bis 20 Jahren liegen kann - mit den vorhandenen Strukturen und personellen Kapazitäten bewältigt werden soll.

Schon eine erste Abweichung von diesem Typ sich selbst treu bleibender Bürgerwindinitiativen repräsentiert die Diemardener Initiative, die nicht abschließt, zu einem späteren Zeitpunkt auch zentrale Geschäftsführungstätig-

unabhängiges Planungsbüro in Deutschland die Hannoversche Winkra Energie GmbH gegründet, dessen Tätigkeit mit einem 1991 auf Fehmarn errichteten Windpark begann. Uns ist nur die Feststellung wichtig, dass im zeitlichen Verlauf der Gesamttrend die zunehmende Kommerzialisierung war.

keiten in professionelle Hände zu legen. Da die Initiative bisher - auch aufgrund des Anreizes, in den Genuss des höheren technischen und finanziellen Ertrages zu kommen, der mit der jeweils moderneren Anlage zu erzielen ist - relativ stark expandierte, ist eigentlich klar, dass sich die Entwicklung mit den vorhandenen (ehrenamtlichen) Kräften nicht einfach fortsetzen lässt, zumal man in dem Bewusstsein lebt, schon den erreichten *Status quo* nicht auf Dauer halten zu können. Indem man sich die Option offenhält, das Prinzip Ehrenamtlichkeit aufzugeben, aber diesen Moment in die Zukunft verschiebt, weil sich dafür noch die Rendite verbessern müsse (was weitere Expansion voraussetzt), wird unklar, wie definitiv das anvisierte Wachstumsende wirklich ist - der Schritt über die Professionalisierungsschwelle würde ja ein wichtiges Expansionshindernis beseitigen.

Einen weiteren Schritt in Richtung Kommerzialisierung stellt der Typ von Windenergieinitiativen dar, den in unserem Sample Windwärts Energie repräsentiert. Es gibt keinen Grund, die ökologische Motivation ihrer Gründer in Zweifel zu ziehen, aber entschiedener als die anderen Bürgerwindinitiativen machen sie sich die Form der GmbH & Co.KG zunutze, um erst dann nach Kommanditisten zu suchen, wenn das jeweilige Projekt finanzierungsreif ist (während sich die bisher behandelten Bürgerwindinitiativen schwer damit taten, die bereits vorhandenen Gemeinschaften in die duale Form zu pressen). Für die Expansion finden sie eine einfache Endlosform: Durch keine Bremse der Ehrenamtlichkeit mehr behindert, reiht sich Kommanditgesellschaft an Kommanditgesellschaft wie Perlen auf der Schnur (alias GmbH),: Die zum entscheidenden Entwicklungsmotor gewordenen GmbH-Mitglieder machen ihre Projektarbeit frühzeitig zur eigentlichen Erwerbstätigkeit, was - nach anfänglicher Durststrecke - zur sukzessiven Einstellung weiterer bezahlter Arbeitskräfte führt. Unter anderem dadurch, dass die Zeit, die zwischen Kapitalinvestition und Inbetriebnahme der zugehörigen Anlage verstreicht, radikal verkürzt wird, verbessert sich die Kapitalrendite, womit die erhöhten Personalkosten ausgeglichen werden können und die Attraktivität des eigenen Unternehmens in der Konkurrenz um Geldanleger steigt. Die schrittweise Entlokalisierung und Anonymisierung der in den Kommanditgesellschaften vereinigten Geldanleger wird in Kauf genommen.

Im Grunde ist hier schon die Weiche zur Kommerzialisierung gestellt- die 1995 gegründete Prokon repräsentiert nur die Entwicklungsstufe, auf der sich die Gründer auch subjektiv nicht mehr als Teil der Bürgerwindbewegung

verstehen und die Professionalisierung, in die die Windwärts-Gründer noch eher „hineinrutschten“, von vornherein intendieren, und auf der das, was dort nur Tendenz war, die Regel wird. Hier wird schon die GmbH in der klaren Absicht gegründet, den (ursprünglich) drei Gesellschaftern ein finanzielles Auskommen zu sichern; man konzentriert sich von vornherein auf die Errichtung ganzer Windparks, die einen erheblich höheren Kapitaleinsatz erfordern;²¹² die Standorte verlieren jede regionale Bindung; und wenn es um die Errichtung eines Windparks in den Neuen Bundesländern geht, wird die Kommanditistenwerbung auf das Argument „Verlustzuweisung“ konzentriert.

Man sieht: die Windenergie-Initiativen, die in der ersten Hälfte der 90er Jahre gegründet wurden und fast alle noch existieren, weil jede Anlage 20 Jahre oder länger laufen kann, bilden eine Art Geleitzug, der sich zunehmend auseinanderzieht. Da es die technische Entwicklung möglich machte, mit immer größeren und teureren Anlagen mehr Strom zu produzieren und höhere Gewinne einzufahren, liegen die später gegründeten Initiativen in diesem Geleitzug vorne, während die früheren Gründungen, die eigentlichen Bürgerwindinitiativen, mehr und mehr zurückbleiben. Es gab zwar auch noch in der zweiten Hälfte der 90er Jahre Anlagen, die von Bürgerinitiativen errichtet wurden, aber ihre eigentliche Gründungszeit war schon damals vorbei. Wenn es zu Neugründungen kam, so waren es meist Unternehmen, die ein anderes Niveau der Professionalisierung und Kapitalisierung repräsentierten.

IV. Der Selbstlauf einer Branche

Was zu erzählen bleibt, ist die Zeit des beginnenden Selbstlaufs der Windenergiebranche, in welcher der von ihr produzierte Anteil am jährlichen deutschen Nettostromverbrauch von unter 0,5 % (1995) auf 3,5 % (2001) ansteigt (BWE, Zahlen zur Windenergie, Stand 31.12.01). Für die Bürgerwindbewegung, auf deren Pionierleistung dieser *Take off* fußt, ist es eher eine

²¹²So gelang es der GmbH, „für zwei Projekte innerhalb von 13 Wochen ca. 14 Mio. Eigenkapital am freien Markt zu platzieren..., obwohl wir Neueinsteiger waren“.

Nachgeschichte. Die von dieser Bewegung an der Küste und im Binnenland installierten Windmühlen (geschätzte mittlere Lebensdauer: 20 Jahre) werden sich noch eine Zeitlang drehen, aber die Dynamik der Branche speist sich inzwischen aus anderen Quellen: aus großen Windparks, die mit Anlagen im Mega-Watt-Bereich bestückt sind und sich vom Land aufs Meer (*off shore*) auszudehnen beginnen. Und sie wird immer mehr von Aktiengesellschaften und an der Börse gehandelten Investitionsfonds vorangetrieben.

1. Krise und erneute Konsolidierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

Nachdem die Anzahl der jährlich zugebauten Windenergieanlagen und ihre durchschnittliche Nennleistung bis 1995 in fast geometrischer Progression angestiegen war, kam es in den Jahren 96 und 97 zu einem scharfen Einschnitt. 1996 ging die Anzahl der neu errichteten Anlagen um 25 % zurück und verharrte 1997 auf fast gleichem Niveau; selbst 1998 wurde die Anzahl von 1995 noch nicht wieder erreicht. Und obwohl dank des technischen Fortschritts die Nennleistung der neu auf dem Markt erhältlichen Anlagen kontinuierlich zunahm, brach 1996 auch die zugebaute Gesamtleistung um 16 % ein und erreichte erst 1997 wieder den Stand von 1995. 1998 wuchs sie wieder deutlich an, um sich allein 1999 noch einmal (fast) zu verdoppeln. In den Krisenjahren kam es in der Branche zu Entlassungen;²¹³ mehrere Hersteller gingen in Konkurs, weil ihnen die Banken keine Kredite mehr gewährten.²¹⁴

Der erste und sicherlich nicht unwichtigste Grund für diesen Einbruch war die sich öffnende Schere zwischen Fördergeldern und Projektkosten: Während sich aufgrund der beginnenden Kommerzialisierung und der restriktiven Politik der EVUs die Kosten für Projektplanung, Standortsuche, Netzanschluss und andere Nebenkosten erhöhten, wurden die staatlichen Fördergelder schrittweise heruntergefahren, bis sie etwa 1996 vollständig

213So der BWE-Vorsitzende Peter Ahmels im Bonner Kolloquium „Kosten der Windenergie-Nutzung“ vom 30.01.1997, in: <http://www.wind-energie.de/kontakt.html>.

214Dieses Schicksal ereilte auch den zweitgrößten deutschen Hersteller für Windenergie-Anlagen, die Tacke Windtechnik, die daraufhin von der amerikanischen Firma Enron übernommen wurde.

ausliefen.²¹⁵ Nur in den Neuen Bundesländern gab es noch großzügige Förder- und Abschreibungsmöglichkeiten, von denen bis 1998 auch die Windenergiebranche profitierte (sz-online, 16.01.01).

Blieben die Fördergelder aus, so wurde bei Neuanlagen das Sicherheitsnetz einer kalkulierbaren Einspeisevergütung umso wichtiger. Hier addierten sich ab 1996 verschiedene Unsicherheitsfaktoren. Ein solcher Faktor waren (und sind noch heute) die Energieversorger, deren fehlende Einbindung in einen Grundkonsens zur schrittweisen Erweiterung der Windenergie Hemmelskamp für ein konstitutives Merkmal des deutschen Innovationsmodells hält.²¹⁶ Einige von ihnen, z.B. die Schleswig-Holsteinische Schlesweg, unterliefen die ihnen gesetzlich auferlegte Einspeisungspflicht, indem sie die Installierung der Anschlüsse um Monate hinauszögerten bzw. die Windenergiebetreiber auf den Klageweg verwiesen, überteuerte Anschlusskosten verlangten (neue energie 9/2000, 8 f.) oder Abrechnungen so lange hinauszögerten, bis es für die Windenergieinitiativen „ans Eingemachte ging“ (Windkraft Vienenburg). Ab 1996 begannen sie, die Verfassungsmäßigkeit des Stromeinspeisungsgesetzes durch Anrufung des Bundesverfassungsgerichts und des Europäischen Gerichtshofs in Frage zu stellen. Als sich eine Änderung des Baugesetzbuches, die aufgrund einiger juristischer Grundsatzentscheidungen²¹⁷ fällig geworden war, hinauszögerte, kam es zu einer spürbaren Marktverunsicherung.²¹⁸ Die Firmengründer von Prokon, deren eigene Projektentwicklungen damals noch nicht weit gediehen waren, erinnern sich an eine für sie „psychologisch sehr belastende Situation“, in der sie auch mit der Möglichkeit rechneten, „die Firma wieder schließen zu müssen...“, wenn es der Energielobby tatsächlich gelingen sollte, das (SEG) komplett zu kippen“.

215Peter Ahmels (vgl. Anmerkung 42): „Heute ist der Markt weitgehend unabhängig von Förderprogrammen des Bundes und der Länder“.

216Er erklärt dieses in Dänemark vorhandene, aber in Deutschland fehlende Einvernehmen damit, dass die Energieversorger ihre „bestehenden Monopol- und Spezialisierungsgewinne... sichern und vorhandene eigene Überkapazitäten... schützen“ wollen und deshalb in ihrer Kapazitätsplanung den Ausbau der Windkraftnutzung nicht berücksichtigen (Hemmelskamp u.a. 1999, 111).

217So hatte das Bundesverwaltungsgericht 1994 die bis zu diesem Datum geltende grundsätzliche Privilegierung von Windenergie-Anlagen außer Kraft gesetzt (Interview BWE-Vertreter).

218Peter Ahmels, a.a.O. (vgl. Anmerkung 42).

Der zweite Unsicherheitsfaktor war die sich ab Mitte der 90er Jahre abzeichnende Liberalisierung des Strommarktes. Da man von ihr eine drastische Senkung der Strompreise erwartete - die dann geringer als ursprünglich angenommen ausfiel, aber für potenzielle Investoren zählt nicht die Realität von morgen, sondern die Erwartung von heute -, dies aber direkte Auswirkungen auf die an die Strompreise gebundenen Einspeisevergütungen haben musste, wurde auch hier mit einem dramatischen Einbruch von (zuletzt) über 16 auf 12 oder 13 Pfennig und damit unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze gerechnet (Interview Prokon). Wie prekär die Situation war, zeigen unsere Fälle: So verzögerte die Sollinginitiative die Inangriffnahme einer bereits beschlossenen zweiten Windenergieanlage, denn es war „völlig unübersichtlich, wie überhaupt die Vergütungsentwicklung ist, also ob wir überhaupt das Windrad finanzieren können, ob wir genug Eigenmittel kriegen, um dann ein Windrad zu kaufen oder wir dann überhaupt die ganzen Bankkredite abzahlen können, das war alles ganz offen“. Die Prokon fasste Entlassungen ins Auge, weil sie „im Bereich der Vermarktung sehr schwere Probleme“ hatte und „keinem interessierten Investor zu vermitteln war..., wie sieht in den nächsten Jahren eure Einspeisevergütung aus“.

Hier brachte das erstmals im Dezember 1999 im Bundestag beraten und im April 2000 verabschiedete Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) die Wende. Sein Zustandekommen wurde durch zwei Umstände begünstigt: zum einen durch einen erneuten politischen „Zufall“, nämlich die rot-grüne Regierungsbildung Ende 1998, zum anderen durch die zwischenzeitlich weiter angewachsene Fähigkeit der Branche, Einfluss auf die eigenen Rahmenbedingungen zu nehmen. Das Gesetz, das einen Kompromiss zwischen den Forderungen des Bundesverbands WindEnergie (BWE) und anderer Verbände²¹⁹ und den Ministerien darstellt, verpflichtet die Netzbetreiber, Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien an ihr Netz anzuschließen, den Strom aus diesen Anlagen abzunehmen und den eingespeisten Strom zu vergüten. Für die Betreiber von Windenergieanlagen besteht die eigentliche Neuerung darin, dass es die Höhe der Vergütung von den Konjunkturen des durchschnittlichen Strompreises entkoppelt und den Betreibern (bis zum Jahre 2002) für eine bestimmte Frist, die zumindest fünf Jahre

²¹⁹Dazu ist auch der Bundesverband Erneuerbare Energien zu rechnen, vgl. Windenergie 2000, S. 7.

währt, eine Vergütung von 17,8 Pfennigen pro kWh garantiert. Der Preis ist so kalkuliert, dass er beim Stand der Windenergie-technik einen echten finanziellen Anreiz zur Errichtung weiterer Anlagen darstellt. Und die Frist, in der er gezahlt wird, hängt aufgrund eines komplizierten „Referenzertragsmodells“ dergestalt von der standortspezifisch produzierbaren Strommenge ab, dass sie sich bei binnenländischen Standorten bis zur (erwarteten) Gesamtlaufzeit von 20 Jahren verlängern kann, während sie sich an küstennahen Standorten mit hoher Windintensität bis auf einen Zeitraum von fünf Jahren verkürzen kann. Nach Ablauf dieser Frist sinkt die garantierte Vergütung auf 13,8 Pfennig.

Da außerdem der Ausgangssatz für die Einspeisevergütung alle zwei Jahre (erstmal im Jahr 2002) um 1,5 % sinken soll, zeigt sich im EEG für die Windenergie eine mehrfache Lenkungsabsicht:

- Die Höhe der Einspeisevergütung wird für die nächsten 20 Jahre von der Bindung an den Marktpreis für Strom entkoppelt; sie reizt dazu an, an windhöffigen Standorten Anlagen zu errichten, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen;²²⁰
- die technische Entwicklung der Windenergieanlagen zu höherer Produktivität wird durch das schrittweise Absenken der garantierten Vergütung antizipiert und gefördert - mit dem Ziel, dass die Windenergie in etwa 20 Jahren ohne jede gesetzliche Preisbindung mit anderen Techniken der Energieerzeugung konkurrieren kann;²²¹

²²⁰Für die Geschäftsführer der Windkraft Vienenburg brachte das EEG eine deutliche Verbesserung, „und zwar erstens: Die Unabhängigkeit von dem sinkenden Strompreis - durch die Liberalisierung der Märkte sind die Strompreise ständig gesunken... Mit 17,6 Pfennig haben wir geplant; 17,1 hatten wir bekommen und dann ging das immer weiter runter, bis wir bei 16,1 waren und das war schon ziemlich vor der Grenze, viel weiter hätte es nicht mehr runtergehen dürfen... Und jetzt bekommen wir 17,8..., und zwar konstant. Das hängt jetzt von der insgesamt erzeugten Energie ab, und hier im Binnenland erzeugen wir nicht soviel, also ist das über 20 Jahre gesichert... Wir hatten geplant mit 17,15 und wir liegen also jetzt über unserem Plan sowohl vom Preis als auch von unseren Erträgen, sodass ich als Mann, der für die Kasse zuständig ist, sagen kann: Ich kann mich zurücklehnen“.

²²¹Trotz der überwiegend positiven Kommentare zu dem EEG begegneten wir in unseren Interviews auch Äußerungen, welche die in ihm enthaltenen Risiken betonten: „Entweder werden die Anlagen billiger und noch effektiver, daß es sich trotzdem noch lohnt. Bei den augenblicklichen Preisen, wenn Sie da noch zwei oder drei Jahre warten und dann erst bauen wollen, wird sich das im Binnenland schon nicht mehr richtig rentieren, weil der

- obwohl der generelle Druck, windhöfliche Standorte zu finden, erhalten bleibt²²², wird die Vergütung so differenziert, dass der Anreiz, auch im Binnenland Anlagen zu errichten, erhalten bleibt. Die Energie kann weiterhin dezentral und ohne lange Transportwege dort erzeugt werden, wo sie auch verbraucht wird, und nicht nur an der Küste, „wo es sowieso schon sehr gedrängt steht“.

Auf absehbare Zeit sind damit Windenergieanlagen auch finanziell lohnende Anlageobjekte geworden. Der zeitweilige Investitionsstau in der Windenergiebranche löste sich wieder auf, „der Boom geht... weiter“, die sich schon vorher abzeichnende Tendenz zur Kommerzialisierung konnte sich voll entfalten. Auch Bürgerwindinitiativen wie Solling-Vorland berichten, „natürlich ganz glücklich“ gewesen zu sein, „dass wirklich so ein Preis garantiert worden ist und man nicht mehr so abhängig ist vom Strompreis“. Zunächst zurückgestellte Folgeprojekte wurden wieder in Angriff genommen, es ging wieder „richtig aufwärts... Da haben dann auch wieder Leute gezeichnet, da war wieder richtig Optimismus angesagt... Es ist schon wichtig, dass die Finanzierung stimmt, weil es geht ja inzwischen um Millionen“.²²³

Es gibt immer noch einige Wölkchen am Horizont. Obwohl eine von Energieversorgern vorgebrachte Klage vor dem Europäischen Gerichtshof wegen unzulässiger Subventionierung inzwischen abgewiesen wurde, sind weitere anhängig. Ein Gesetz wie das EEG, das Festpreisregelungen enthält, wird problematisch, wenn die allgemeine Inflationsrate oder auch nur der

Strompreis dann schon wieder um 3 oder 4 % gesunken ist und dann ist Ihre Gewinnmarge schon weg. Also auch das wird man sehen, wie weit die Industrie wirklich bei ihren Preisen nachgibt, nachgeben kann, dass sich das nach wie vor rentiert... (Interview Windkraft Diemarden)

²²²Denn „andererseits bedeutet das Gesetz nicht, dass Sie jetzt überall bauen können: Wenn der Wind nicht gut genug ist, dann nützen Ihnen die 17,8 Pfennig auch nichts; auch wenn Sie die 20 Jahre lang kriegen, rentiert sich die Anlage trotzdem nicht. Also das Gesetz ist schon gut gemacht, und mit diesem Gesetz wird es für uns im Binnenland tatsächlich auch an guten Standorten - nicht überall, aber an guten Standorten - wirtschaftlich vertretbar“ (Interview Windkraft Diemarden).

²²³Die Fortsetzung des Zitats reflektiert ein wenig die neue finanzielle Größenordnung, in welche die Windenergieprojekte hineingewachsen sind, die eigentlich die Kapazität von Bürgerwindinitiativen übersteigen: „Das darf man sich wirklich gar nicht mal durch den Kopf gehen lassen, mit welchen Summen man da rumjongliert und was man dann eigentlich auch für eine Verantwortung hat“ (a.a.O.).

Strompreis wieder deutlich steigt. Mit der nächsten Regierung kann sich das politische Klima für derartige Regelungen wieder verschlechtern. Aber „zum jetzigen Zeitpunkt kann man sich kaum etwas Besseres wünschen“ (Windstrom Wedel). Wenn heutige Geschäftsführer von Bürgerwindinitiativen erklären, notfalls müsse eben „das Gesetz wieder angepasst werden“, so spricht daraus das Selbstvertrauen einer Branche, die nicht nur über einflussreiche Lobbyisten, sondern inzwischen auch über politische Druckmittel – Arbeitsplätze, Exportanteile - verfügt.

Ein mitauslösender Faktor für die Marktverunsicherung in der zweiten Hälfte der 90er Jahre war die verzögerte Anpassung des Baurechts. Mit dem seit 1998 geltenden neuen Baugesetzbuch kam es zu einer Neuregulierung der Rahmenbedingungen, welche vor allem das Problem der Standortsuche kanalisierte.²²⁴ Während es einerseits noch einmal die Privilegierung der Windenergie festschrieb, fordert es andererseits die Berücksichtigung potenziell konkurrierender Ziele wie Natur- und Landschaftsschutz und gab drittens den kommunalen und regionalen Planungsinstanzen die Möglichkeit, in Flächennutzungsplänen bestimmte Vorranggebiete für die Windenergienutzung auszuweisen - und damit andere Gebiete von ihr freizuhalten. Diese Regulierungsmöglichkeit, die offenbar immer häufiger angewendet wird, hat den Vorteil, dem zunehmenden Problem der landschaftsästhetischen Verbauung („Verspargelung“) durch Konzentration der Anlagen auf bestimmte Gebiete begegnen zu können.²²⁵ Indem sie sich auch gegen den früheren „Wildwuchs“ der Bürgerwindanlagen richtet, begünstigt sie die Entstehung größerer Windparks und unterstützt damit die weitere Kommerzialisierung der Branche.

224Siehe den Auszug aus dem geltenden Baugesetzbuch in Windenergie 2000, S. 128.

225Auch ein Geschäftsführungsmitglied von Prokon sieht hierin ein „vernünftiges Steuerungsinstrument in der Akzeptanzfrage“: „Das hat den großen Vorteil, daß ich dadurch schon eine erhebliche Konzentrationswirkung erzielen kann mit der Folge, daß auch weite Bereiche des Landschaftsbildes einfach nicht durch Windenergie verbaut sind und diese sog. Verspargelung nur deutlich begrenzt einsetzt“.

2. Durchmarsch in die Kommerzialisierung

Dass sich Aufstellung und Betrieb von Windenergieanlagen in der zweite Hälfte der 90er Jahre zunehmend kommerzialisierte, hatte zunächst einen einfachen Grund: Mit der technischen Entwicklung zu produktiveren Anlagen wurden diese so groß und teuer, dass die nötigen Investitionen in Dimensionen wuchsen, die nur noch von professionell geführten Betrieben einzuwerben und zu verwalten sind. Früher waren „das Windenergieanlagen, die kosteten vielleicht 200.000 oder 300.000 Mark, und dabei hat man noch eine Förderung bekommen und man musste vielleicht 100.000 oder 200.000 Mark bei Privatleuten aquirieren, das war auch noch für eine ehrenamtliche Gruppe zu machen. Heute sind die Projekte... einfach zu groß..., da ist man immer bei solchen Millionenbeträgen, dass da Ehrenamtliches überhaupt keine Chance hat“ (Windstrom Wedel). Die Aufstellung einer Anlage, deren durchschnittliche Nennleistung schon seit dem Jahr 2000 über der 1-MW-Marke liegt (Beilage zu Windenergie 2001), erfordert Investitionskosten in Höhe von 3,5 bis 4 Mio. DM.²²⁶ Da der Trend zum Aufstellen ganzer Windparks geht, gehören Investitionsvolumen von 20 bis 30 Mio. zur Normalität und sind 100 Mio. nicht mehr „außer der Welt“.²²⁷ Dass das Einwerben solcher Summen sich mit einer Gemeinschaftsideologie, die auf Lokalität und wechselseitige Bekanntheit der Geldgeber achtet, nicht mehr vereinbaren lässt, liegt auf der Hand.

Nun sind es von vornherein professionalisierte Planungsbüros, welche die Dynamik der Branche vorantreiben, und an die Seite der bisher dominierenden GmbHs treten nun auch Aktiengesellschaften - Firmen wie Plambeck, das Erkelenzer Umweltkontor und das Bremerhavener Energiekontor erregten während der Ölverteuerung im Jahr 2000 Aufsehen durch ihre Kursentwicklung (SZ, 20.10.2000, 33); im Juni 2001 wurde das Umweltkontor als erstes Planungsbüro in den Börsenindex Nemax 50 aufgenommen. Ein weiteres Kommerzialisierungszeichen ist der Einstieg von Energieversorgern, die sich bisher auf der anderen Seite der Barrikade befanden. So beantragte

²²⁶Vgl. das Rechenbeispiel in Windenergie 2001 (S. 24), das bei einer 1 MW-Anlage von einer notwendigen Investitionssumme von 3,41 Mio. (inklusive Anlage, Montage, Fundament, Zuwegung, Übergabestation, Netzanbindung, Planung, Grundstück, steuerliche und rechtliche Beratung) ausgeht.

²²⁷A.a.O., 24.

das Energieunternehmen E.on, das vor dem Europäischen Gerichtshof gegen die deutsche Vergütungsregelung geklagt hatte, wenige Wochen nach Abweisung der Klage seine Aufnahme in den BWE. Die Deutsche Shell erklärte, „bis 2005 eine weltweit führende Position im Offshore-Bereich erreichen“ zu wollen (SPIEGEL 21/01, 189).

Der finanziellen Expansion der Betreiberprojekte entspricht der Rückgang der kleinbetrieblichen Produktionsweise auf der Herstellerseite. Nachdem es hier zunächst, auch aufgrund der Streuung staatlicher Fördermittel für F&E, viele kleine und mittleren Unternehmen gab, die mit einer Vielzahl von Anlagenkonzepten untereinander konkurrierten, kam es in den 90er Jahren zu einem Konzentrations- und technologischen Klärungsprozess²²⁸, den die Krise 96/97 noch beschleunigte. Im Jahr 2000 teilten die drei größten Hersteller (Enercon, Enron und Vestas) über 55 % und die fünf größten Hersteller fast 80 % des Marktes unter sich auf (Hemmelskamp 1999, 92). Da sich der Wettbewerb zunehmend von Konzept und Qualität auf den Preis verlagerte, verlagerte sich auch der Schwerpunkt der Innovationen vom Produkt auf den Produktionsprozess, auch wenn der Trend zu immer größeren Anlagen mit stärkeren Nennleistungen - auch angesichts der *Off-shore*-Perspektive - bisher ungebrochen ist und sich insbesondere diejenigen Hersteller, die eigene F&E-Kapazitäten aufgebaut haben, am Markt halten konnten (a.a.O., 103 f.). Im Laufe relativ kurzer Zeit konnten in diesen Unternehmen durch

228Nach Hemmelskamp (1999, S. 84) „zeichnen sich zwei dominante Anlagendesigns ab. Bei kleineren Windkraftanlagen ist dies der drehzahlstarre Betrieb eines netzgekoppelten Asynchronengenerators. Die Rotorblätter sind starr mit der Nabe verbunden und erlauben keine Leistungsregelung. Die Leistungsbegrenzung erfolgt durch eine Stall-Regelung, d.h. einen Strömungsabriss, wenn eine bestimmte Windstärke erreicht wird. Diese technische Lösung hat den Vorteil geringerer Herstellungskosten und eines wartungsarmen Betriebs. Bei größeren Windkraftanlagen scheinen sich technisch aufwendigere Konfigurationen mit Pitch-Regelung mittels einer Rotorblattverstellung und einer drehzahlvariablen Betriebsführung durchzusetzen. Diese Kopplung erlaubt kurzfristige Lastwechsel auszugleichen sowie Leistungsschwankungen zu mildern und ermöglicht damit eine Optimierung der Netzverträglichkeit der Anlagen... Zudem kann bei Großanlagen eine Tendenz zum getriebelosen Triebstrangkonzzept mit Vielpolgeneratoren festgestellt werden. Zukünftig ist weniger mit grundlegenden technischen Veränderungen zu rechnen, als vielmehr mit Detailverbesserungen, die die Verlängerung der Lebensdauer, die Erhöhung des Wirkungsgrades, die Verbesserung der Stromqualität oder die Verringerung der Geräuschemission zum Ziel haben... Im Fertigungsprozess... ist mit einer steigenden Automatisierung und größeren Produktionsstückzahlen der Hersteller zu rechnen“.

Skaleneffekte und Einsatz neuer Leichtmaterialien Kostensenkungen erzielt werden, die über drastische Preissenkungen an die Betreiber weitergegeben wurden und das Leistungs-Kosten-Verhältnis (produzierte kWh je investierter DM) deutlich verbesserten (a.a.O., 96, 110).

Zurück zur Betreiberseite. Dass die Gründerzeit der Bürgerwindinitiativen vorbei ist, zeigt sich nicht nur daran, dass die Höhe der heute zu bewegendenden Investitionsvolumina eine professionelle Betriebsführung erforderlich macht. Für Fehler, z.B. im Hinblick auf das am Standort zu erwartende Windaufkommen oder auf mögliche Anwohnerproteste, gibt es kaum noch Spielräume - professionell erstellte Gutachten von unabhängiger Seite sind schon deshalb erforderlich, um gegenüber renditebewusst gewordenen Geldgebern nicht nachträglich als Scharlatan zu erscheinen. Auch andere Bedingungen, die zu Beginn der 90er Jahre die Diffusion der Bürgerwindinitiativen begünstigten, sind nicht mehr gegeben. So war es ein Charakteristikum der Gründerzeit, dass sich die Initiativen das vielfältige *Know how*, welches zur Bildung des Projektträgers, zum Finden geeigneter Standorte, zur Auswahl der richtigen Anlage, zur optimalen Nutzung vorhandener Fördermittel und Kreditmöglichkeiten, zu den Verhandlungen mit Behörden usw. erforderlich war, wechselseitig zur Verfügung stellten. Trotz der Hilfen, die der BWE seinen Mitgliedern in Gestalt von Materialien und Seminaren bietet, sind aus diesen Informationen Dienstleistungen geworden, für die es einen Markt gibt, auf dem sie von spezialisierten Planungsbüros, Windgutachtern, Rechtsanwälten und Sachverständigen angeboten und verkauft werden.²²⁹ Während es z.B. „früher... gang und gäbe war, dass man seinem Nachbarn oder den anderen Planern eines Projekts den Vertragsentwurf eines Gesellschaftervertrags vorgelegt hat und gesagt hat, so und so haben wir das gemacht, nehmt das mal mit rüber und das könnt ihr einfach kopieren“, ist heute die Reaktion üblich geworden: „Nein, so ohne weiteres den Vertrag rausgeben, da haben wir lange dran gesessen, bis wir den zusammen hatten, da mussten wir auch einiges an Geld an den Rechtsanwalt zahlen und an den Steuerberater zahlen, den geben wir nicht so ohne weiteres raus“, zumal es heute sowieso erfolgversprechender ist, „sich mit einem professionellen Planer zusammzusetzen, um zu gewährleisten, dass das Projekt umgesetzt

²²⁹Man vergleiche hierzu nur die langen Adressenlisten von Planungsbüros, Windgutachtern, spezialisierten Rechtsanwälten und Sachverständigen, die in dem jährlichen Verbandsorgan des BWE ihre Dienste anbieten, zuletzt in *Windenergie* 2001, 150-163.

wird“, oder sich bestimmte Schreiben von einem Rechtsanwalt aufsetzen zu lassen (BWE-Sprecher).

Was für das *Know how* gilt, gilt erst Recht für die *Standorte*: Auch für sie gibt es nun einen von Angebot und Nachfrage regierten Markt. Die frühen Pioniere berichten, dass ihre Findung anfangs noch „kein Problem“ war und sich „eher zuviele“ Anbieter fanden, was allerdings häufig damit bezahlt wurde, dass sich die gewählten Standorte später als vergleichsweise „schlecht“ erwiesen (Windstrom Wedel). Sofern man bei der Standortsuche auf Schwierigkeiten stieß, war dies weniger den Grundstückspreisen als der Zerstückelung der Grundstücke und den mehr oder minder irrationalen Widerständen und Rivalitäten ihrer Besitzer geschuldet. Im gleichen Maße, wie sich die Nachfrage nach „guten“ Standorten erhöhte, kommunale oder regionale Flächennutzungspläne die Konzentration verstärkten und die Nachfrage finanzkräftiger wurde, entwickelte sich die Windbranche, so die Geschäftsführer von Prokon, zu einem „Haifischbecken“, in dem das Gesetz des Stärkeren regiert. Wenn heute Windenergieunternehmen, deren Anfänge noch in der Bürgerwindbewegung wurzeln, nach neuen Standorten suchen, mussten sie sich Ende der 90er Jahre „auf den zur Verfügung stehenden Flächen teilweise mit 8 oder 10 Konkurrenten um Gemeinden und Eigentümer bewerben“ (Prokon); inzwischen gebe es kommerzielle Betreiber, die systematisch „durch die Dörfer“ ziehen und für gute Standorte „astronomische Summen“ anbieten - „das Zehnfache von dem, was wir bezahlen“ (Windkraft Vienenburg). Die verbliebenen Protagonisten der Bürgerwindbewegung, die sich auf Grund ihrer lokalen Verankerung auch ein gutes Stück sozialer Sensibilität bewahrten, sehen die weiteren Folgen dieser finanziellen Optimierungsstrategien mit erheblichen Vorbehalten: Da diesen neuen Betreiber-Unternehmen die Akzeptanz der örtlichen Bevölkerung weitgehend „egal“ sei, errichten sie auf den Standorten, die eine hohe Rentabilität versprechen, ausufernde „Spargelwälder“²³⁰, oder sie entwickeln die Tendenz, ihre Windenergieanlagen zu dicht an der Wohnbebauung zu errichten, wobei sie sich nur an dem orientieren, was gesetzlich vorgeschrieben sei. Unter Akzeptanzgesichtspunkten sei dies unklug, weil es Widerstand gegenüber Windkraft provoziere (Prokon).

230Als Beispiel wird hier der in Brandenburg errichtete Windpark Kettwitz genannt.

Es mag erstaunen, dass die Kritik an der neuesten Entwicklung auch vom Geschäftsführer eines Unternehmens geäußert wird, das in unserem Sample die späteste und von vornherein professionellste Gründung ist und längst bundesweit operiert. Aber hier gehört zur Professionalität der Unternehmensführung ein Marketing-Konzept, das der Öffentlichkeitsarbeit vor Ort einen hohen Stellenwert zuweist - aufgrund der Erfahrung, dass lokale Akzeptanzprobleme die Durchführung neuer Windenergieprojekte empfindlich stören können.²³¹ So verfolgt Prokon bei der Planung eines neuen Windparks die Strategie, „sofort in einen... sehr intensiven Kommunikationsprozess mit allen Beteiligten (am Ort) einzutreten, insbesondere auch mit dem Gemeinderat“, dabei die zu erwartenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild, den Schall und den Schattenwurf von vornherein offen darzustellen, aber auch nach Möglichkeit über das gesetzlich vorgeschriebene hinaus zu minimieren, um nicht mit späteren Klagen der Anwohner rechnen zu müssen. Dazu gehört dann auch die Vorgehensweise, beim Einwerben von Kommanditisten, das im Prinzip bundesweit erfolgt, die regionale Anwohnerschaft zu privilegieren, etwa dadurch, dass hier die Werbeaktion früher einsetzt und auch die Mindeststückelung trotz des damit verbundenen höheren Verwaltungsaufwands heruntergesetzt wird, z.B. von 10.000 auf 5.000 DM oder sogar von 5.000 auf 1.000 DM.²³²

231 Ein Vertreter des BWE stellt den Zusammenhang zwischen natürlicher und sozialer Kontextpflege her: „Das ist das A und O... für ein gut umgesetztes Windprojekt, daß man nicht einfach blauäugig drauf losgeht und sagt, ich plane hier mal einen Park, das wird schon irgendwie gut gehen, sondern daß man auch sagt: Man muss diesen Park in die Landschaft integrieren, man muss mit den Leuten vor Ort sprechen, die dort leben, man muss die Presse informieren, man muss Informationsveranstaltungen machen, wenn man die Gewißheit haben will, dass nicht irgendwann zwei oder drei Bürger aufstehen in der Gemeinde und sagen: ‚Ich bin hier gar nicht informiert worden, ich weiß gar nicht, was hier geschieht‘... Und sich dann vielleicht erbot erst mal Informationen besorgt, die dafür Sorge tragen sollen, dass dieses Projekt nicht realisiert wird. Der bessere Weg ist eben, wenn man vorher an diese Person herangetreten wäre und gesagt hätte: Hier passiert was und wir haben das und das vor; das wird dazu führen, dass du diese Anlagen von deinem Hof aus sehen kannst, aber die Anlagen sind so leise, dass du sie nicht hören kannst, und wir meinen, dass es auch eine gute Entwicklung ist, weil die Anlagen CO2 einsparen, dass man also diese positiven Argumente rüberbringt und die Fragen, die dann aufkommen von dem jeweiligen Betroffenen, mit aufnimmt“.

232 So die Vorgehensweise von Prokon, als das Unternehmen seine ersten Windenergieprojekte in den Neuen Bundesländern verfolgte.

Den Versuch einer solchen Relokalisierungsstrategie gibt es gegenwärtig auch in einem Bereich, der sich ihr allein schon durch seine finanzielle Größenordnung zu entziehen scheint: im *Offshore*-Bereich. Ein Windpark mit 80 Anlagen zu je drei MegaWatt Nennleistung und einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von 400 Mio. DM, der 34 km westlich von Sylt errichtet werden soll, wurde von der Gründungs-GmbH programmatisch als „Offshore Bürgerwindpark Butendiek“ konzipiert. Bis zu 20.000 Bürger, so das ursprüngliche Ziel, sollten für ihn als Kommanditisten gewonnen werden sollten, die mit einem Mindestanteil von jeweils 250 Euro, die allerdings in der Realisierungsphase auf 5000 Euro aufzustocken sind, in die Planungsphase einsteigen konnten.²³³ Angesichts des Widerstands, der schon jetzt den Offshore-Projekten - auch dem Butendiekprojekt²³⁴ - entgegenschlägt, spricht die Gründungs-GmbH das dahinter stehende Kalkül offen aus, nämlich „über eine breite Bürgerbeteiligung... eine gute Akzeptanz des Offshore-Windparks in der Bevölkerung zu erreichen“.²³⁵ Für das gleiche Ziel wird auch die Arbeitsplatzkarte ausgespielt, die sich gerade bei großen Offshore-Projekten anbietet: Die Betreiber einer Windfarm vor Helgoland versprachen, die Hälfte der geplanten 100 Anlagen in Schleswig-Holstein zu kaufen, wobei sie dem dem Land die Schaffung von „mindestens“ 2.200 neuen Arbeitsplätzen in Aussicht stellten; für einen projektierten Windpark vor Wilhelmshaven sollen die Anlagen bei Enercon im niedersächsischen Aurich gekauft werden, usw. „Nur wenn die Bürger sehen, das ein Großteil der Wertschöpfung solcher Großprojekte in ihrem eigenen Land verbleibt, sind sie auch bereit, diese Vorhaben zu unterstützen“ (Windenergie 2000, 130 f.).

Mit seiner Namensgebung zeigt das Beispiel Butendiek, dass sich Projekte um ihrer regionalen Akzeptanz willen auf die Tradition der frühen Bür-

233 Laut Butendiek-Newsletter 1/2002 haben sich 8.412 Kommanditisten gemeldet, welche die geplanten 20.000 Anteile um ca. 42 % überzeichneten. 60 % zeichneten einen Anteil, 36 % zwischen 2 und 10 Anteilen, der Rest mehr. 55 % kommen aus Nordfriesland, 25 % aus dem übrigen Schleswig-Holstein, die übrigen 20 % aus ganz Deutschland.

234 Laut SPIEGEL 21/2001, 190, lehnen „die Sylter Gemeinden Kampen und Wennigenstedt... das Projekt wegen einer möglichen ‚Landschaftsverfremdung und Gefahren für den Schiffsverkehr‘ bislang strikt ab“.

235 „Durch die breite Beteiligungsstruktur bleibt die Wertschöpfung des Bürger-Windparks in hohem Maße vor Ort und erhöht die Akzeptanz sowohl in der Bevölkerung als auch bei den örtlichen, politischen und wirtschaftlichen Gremien“ (zit. Nach <http://www.butendiek.de>, 12.12.01).

gerwindprojekte berufen. Deutlich wird aber auch, wie sich inzwischen, trotz scheinbarer Kontinuität, die Funktion der lokalen Einbindung verändert hat: Während sie dort das naturwüchsige Resultat lokalistischer Initiativen war, gehört sie hier zur Marketingstrategie bundesweit operierender Unternehmen, die gelernt haben, das Gefahrenpotenzial lokaler Akzeptanzverweigerungen ernst zu nehmen, sie nach Möglichkeit antizipieren und im Vorhinein kleinarbeiten. Ganz neu ist dieses Verfahren nicht, im Gegenteil: Alte Atomenergie-Gegner erinnern sich, wie sehr es die allgemeine Mobilisierung gegen die Kernkraftwerke behinderte, dass nicht wenige Anwohner von ihrer Ansiedlung direkt oder indirekt profitierten - nicht zuletzt über die Arbeitsplätze, die in den Werken sowie bei örtlichen Zulieferern und Service-Unternehmen entstanden. Was damals als korrumpierende Strategie der „Atomindustrie“ verdammt wurde, entdecken nun auch die Protagonisten der Energiewende als akzeptanzsicherndes Mittel, das der gute Zweck legitimiert.

Aber befindet man sich hier, im Reich der übergeordneten Zwecke, bei der Windenergie wirklich noch auf so festem Grund?

3. Die hässliche Windenergie

Dass Windenergieunternehmen Marketingstrategien entwickeln, in denen das Thema Akzeptanzsicherung eine zentrale Rolle spielt, hat Gründe. Denn seitdem Elektrizität aus Windenergie nicht mehr nur eine Idee ist, die von einigen wagemutigen Idealisten eher symbolisch als real in die Tat umgesetzt wurde und deren moralische Überzeugungskraft vor allem in der abschreckenden Faktizität dessen lag, wofür sie eine Alternative versprach, nämlich die Schloten der fossilen Kraftwerke und die Betonburgen der Kernkraftwerke, hat sie ein gutes Stück ihrer Unschuld verloren. Seitdem nun auch die Monumente der Windenergie zur allgegenwärtigen Faktizität wurden, regt sich Widerstand - vor allem: gegen die Errichtung weiterer Anlagen -, der nicht nur von ihren traditionellen Gegnern, den mit den herkömmlichen Energieproduzenten verquickten EVUs, getragen wird. Offensichtlich kommt er auch *von unten*, aus der Bevölkerung - und selbst wenn es Anlass zur Vermutung gibt, dass dabei Abgesandte und Materialien der EVUs im Spiel sind, bleibt erklärungsbedürftig, warum sie in Teilen der Bevölkerung auf Resonanz stoßen. Denn auch dies gehört zur gegenwärtigen sozialen Land-

schaft: lokale Zusammenschlüsse *gegen* geplante Windenergieprojekte, die sich ebenfalls „Bürgerinitiativen“ nennen und damit die Form zunutze machen, in der sich erst vor einem runden Jahrzehnt die Pioniere der Windenergie - und davor noch die Gegner der Kernenergie - organisierten. Nach Angaben des Bundesverbands Landschaftsschutz (BLS), der zu ihrem Sprachrohr wurde, gab es im Jahr 2000 in der Bundesrepublik „über 400 Bürgerinitiativen“ mit der konkreten Zielsetzung, die Aufstellung weiterer Windenergieanlagen zu verhindern (PNP vom 28.09.00). Und es ist nicht nur die Form der „Bürgerinitiative“, die hier *Déjà-vu*-Erlebnisse heraufbeschwört, sondern auch die Dramatisierung der Auseinandersetzung, die sich z.B. in der Namensgebung für die Initiativen ausdrückt: Sie nennen sich „Sturmwind“, „Rettet die Uckermark“, usw. Wie einst die Initiativen gegen die Kernkraftwerke übernehmen sie den Gestus des gegen Goliath angetretenen David; sie kämpfen mit Klagen und Einsprüchen und hartnäckiger Öffentlichkeitsarbeit; sie nennen „Windparks“, da zu „verniedlichend“, nur noch „Windindustrieanlagen“; sie schließen sich zusammen, um ihre Kräfte zu „bündeln“. Und manchmal wird auch ein wenig Guerilla-Krieg gespielt: Kabel werden zerschnitten, Brandanschläge verübt.²³⁶

Vom Underdog zum Abzocker

Dass sich mit der Windenergie inzwischen Geld verdienen lässt, hat seinen Preis. Denn damit bedeuten die sich im Winde drehenden Rotoren zweierlei: im technischen Kontext die Umwandlung von Windenergie in Elektrizität, im ökonomischen Kontext die „Arbeit“ sich verwertenden Kapitals.²³⁷ Womit die Absicht, die hinter dem Errichten einer Windenergieanlage steht, zweideutig wird, und wer ein solches Vorhaben verteidigt, kann die eine Seite, wer es verdammt, die andere hervorheben. Was aus einer Perspektive die Bedingung dafür ist, dass die Energiewende nicht mehr nur symbolisch, sondern tatsächlich eingeleitet wird und reale Substitutionseffekte erzielt, ist aus anderer Perspektive ein neuerliches Beispiel dafür, wie dort, wo der ka-

²³⁶<http://www.ksta.de/euskirchen/1183769.html>, 01.12.00.

²³⁷Ein Kommanditist, der in Windenergie investiert hat, drückte uns gegenüber diesen Sachverhalt sehr plastisch aus: „Wenn andere Leute über das schlechte Wetter und den Wind jammern, kann ich mich freuen. Denn dann weiß ich: Jetzt klunkern wieder die Marktstücke!“.

pitalistische Verwertungsprozess zum Selbstläufer wird, alle anderen Rücksichten zweitrangig werden.

Das Bild, das sich die Öffentlichkeit von den Protagonisten der Windenergie macht, hat sich gewandelt. Es sind nicht mehr die opferbereiten und etwas spinnerten, aber sympathischen Idealisten, die in kleinen Bürgerinitiativen eine Nischenexistenz führen. Nicht nur an der Börse, so die Zeitungen, haben „die Zocker... die Umwelt-Aktien entdeckt“ (SZ vom 20.10.00). Für die naturschutzpolitische Sprecherin der grünen Bundestagsfraktion, die der Windenergie kritisch gegenübersteht, ist das „Hauptproblem, dass bestimmte Gruppen an den Windkraftanlagen enorm verdienen“, so der „AKW-Produzent Siemens/KWU, der für die Hersteller Bauteile liefert, z.B. die Generatoren, und der Rüstungsproduzent DaimlerChrysler“. Inzwischen gebe es eine richtige „Windmafia“: So untersuche die Staatsanwaltschaft in der Uckermark drei Korruptionsfälle, in denen „Amtsdirektoren gegen Geld Windkraftbetreiber beim harten Kampf um Flächen für den Bau von Windparks begünstigt“ hätten (Junge Welt vom 08.03.01: Die zwei Seiten des Windrads). Die Grundeigentümer, auf deren Boden Windparks errichtet werden sollen, dürfen laut einer Presse-Mitteilung „Pachtzahlungen von 10.000 bis 15.000 Mark“, laut einer anderen „30.000 bis 40.000 Mark pro Jahr“ erwarten - dass davon dann auch Summen „bis zu 100.000 Mark“ in die Gemeinde-Kasse fließen, erklärt die Komplizität von Gemeindevertretern (DIE WELT online, 16.10.00, OSTSEE-ZEITUNG. vom 12.10.00). Zum polemischen Standard-Repertoire gegen die Ansiedlung von Windenergieanlagen gehört die Behauptung, hinter ihnen stünden „primär eminente finanzielle Interessen“ bzw. „reines Profitdenken, mehr nicht“ (OSTSEE-ZEITUNG, a.a.O.). Was der BLS zu der Feststellung verallgemeinert, das ganze Unternehmen Windkraft sei „nur eine Umverteilung von Geld aus den Taschen vieler - zumeist kleiner Leute - in die Taschen weniger- zumeist schon Begüterter“ (PNP vom 28.09.00). In einem Teil der öffentlichen Meinung hat sich dieses Bild verfestigt. Vertreter des BWE berichten, bei öffentlichen Diskussionsversammlungen werde ihnen heute schon das „Standardargument“ entgegengehalten: „Ihr macht das ja nur, weil ihr damit Geld verdienen wollt!“ Die Geschichte wiederholt sich, frontenverkehrt: Die Windkraft, einst die „sanfte“ Alternative zur „harten“ atomaren und fossilen Energiegewinnung und Inbegriff eines radikalen Gegenentwurfs zur Koalition großkapitalistischer Interessen, erscheint nun selbst als kapitalistischer Goliath. Der Hinweis der Grünen-

Sprecherin, es sei der „AKW-Produzent Siemens/KWU“, der die Generatoren für die Windenergieanlagen liefere, zeichnet Atomindustrie und Windindustrie im Schulterchluss, auf der anderen Seite der Barrikade.

Die Umkehrung des Risikoverdachts

Die Geschichte wiederholt sich nicht nur hier. Schon vor Tschernobyl bezog die Anti-Atombewegung einen guten Teil ihrer Massenwirksamkeit aus dem breiten Risiko-Spektrum, das der Kernenergie zugeschrieben wurde: nicht nur ihr katastrophisches Potenzial, sondern auch die alltägliche Kontamination der Umgebung durch atomare Strahlung, die umso unheimlicher erschien, als sie weder sichtbar noch fühlbar ist und sich ihre pathogenen Wirkungen (Leukämie) oft erst langfristig manifestieren. Auch angesichts dieser *Nebenwirkungen* versprach die Windkraft eine „saubere“ Alternative der Energieerzeugung: keine Strahlung, keine Luftverschmutzung, keine Erwärmung der Erdatmosphäre usw.

Aber „sauber“ bleiben Alternativen nur, so lange sie Gedanken sind - was real wird, bekommt Nebenwirkungen. Verwirklicht sich die alternative Energieerzeugung in eigenen Artefakten, so öffnet auch sie sich dem Risikoverdacht. Obwohl der Windenergie bisher kein mit der Atomenergie vergleichbares katastrophisches Potenzial zugeschrieben wird, findet auch hier der Verdacht Ansatzpunkte, dass Windräder z.B. krank machen. Wobei es nicht wichtig ist, ob und inwieweit sich dies medizinisch untermauern lässt. Der Verdacht ist soziale Realität, wenn er Menschen in Bewegung setzt, Konflikte provoziert, Grundstücke entwertet, Bürgerinitiativen entstehen lässt usw.

Als Beleg genügt ein Blick auf ins Internet gestellte Zeitungsmeldungen. Die rotierenden Windenergieanlagen erzeugen Schall, dessen Schädlichkeit sich angeblich nicht in der „Lärmbelästigung“, die durch das „Klacken beim Vorbeischieben der Rotorblätter an den Masten“ entsteht, erschöpft (Weserkurier online, 05.03.01). Da dieser Belästigung durch den (sowieso vorgeschriebenen) Abstand der Anlagen zu den menschlichen Behausungen zu begegnen ist, konzentriert sich der Risikoverdacht auf den sog. *Infraschall*, ein Standardargument aller Windkraftgegner, der, da teilweise unter der Hörbarkeitsschwelle, eine strukturelle Nähe zur Nichtwahrnehmbarkeit der Radioaktivität aufweist: Die rotierenden Windenergieanlagen erzeugen, so die

These, Geräusche von tiefer Frequenz, die „weit reichen, durchdringen, Schwingungen erzeugen und zu Schlaf- und Herz-Rhythmus-Störungen sowie Depressionen führen“ (Trierischer Volksfreund, 19.01.01). Auch dem *Schattenwurf*, insbesondere dem sog. *Disco-Effekt*, dem „Auftreten von Lichtreflexen durch die sich drehenden Rotorblätter“ (Westfälische Nachrichten, 02.02.01), wird „erheblicher Einfluss auf das Wohlbefinden“ zugeschrieben (Nw-news, 23.01.01) - Antiwindenergie-Initiativen bieten Busfahrten zu Ärzten an, deren Spezialgebiet die Behandlung psychosomatischer Krankheiten ist, die auf Windkraftanlagen zurückzuführen seien (Neumarkter Nachrichten, 26.01.01).

Weitere Argumente gegen die Windenergieanlagen sind *Propellerteile*, die bei Sturm abbrechen, oder Eisbrocken („*Eisbomben*“), die sich im Winter von den Windrädern lösen können. Bürgerinitiativen verfertigen Dokumentationen der Störfälle, die sich auf diesem Gebiet in den letzten Jahren ereignet haben sollen, oder bieten technische Kalkulationen über die mögliche Geschwindigkeit und Wurfweite der Eisbrocken an, die sich von rotierenden Propellern lösen und zur tödlichen Gefahr für Mensch und Tier würden (Kölner Stadt-Anzeiger - Euskirchen, 01.12.00). Gegen autobahnahe Windparks – eigentlich naheliegend, um weniger Landschaft zu „verschandeln“ (s.u.) - wird eingewandt, sie erhöhten die Unfallträchtigkeit, weil sie die „Autofahrer... ablenken“ (a.a.O., 01.12.00 sowie 29.01.01), usw.

Es liegt nahe, solche Verlautbarungen auf ihre instrumentelle Funktion zu reduzieren, etwa wenn der Sprecher einer Interessengemeinschaft von Grundstückseigentümern, Nachbarn und Pächtern gegen Windenergieanlagen über sein Gefühl beim „Spaziergang“ unter Windrädern berichtet: „Das ist richtig unheimlich: Sch-sch-sch geht das die ganze Zeit - da bekommt man richtig Angst“.²³⁸ Das ökonomische Interesse, das sich gegen die Ansiedlung von Windenergieanlagen richtet, kommt oft unverblümt zum Ausdruck: dadurch gehe wertvolles Bauland verloren, würden Grundstücke, Eigentumswohnungen und Häuschen entwertet oder der Fremdenverkehr beeinträchtigt.²³⁹ Aber selbst unterstellt, dass es sich bei diesen Interessen um

²³⁸<http://www.pipeline.de/cgi-bin/pipeline...abe=2840&redaktion>, 15.02.01.

²³⁹In den Presseberichten über lokale Windenergie-Konflikte gibt es zahllose Hinweise auf diese Verquickung von Risikoverdacht und ökonomischen Interessenlagen. Zwei Zitate: „Neben den negativen Auswirkungen des Windrades auf Mensch und Tier befürchten die Anwohner einen Wertverlust ihrer Immobilien. Beim Besuch einer ähnlichen Anlage... hät-

das *eigentliche* Motiv handelt, welches durch andere Verdachtsmomente nur überhöht wird, bleibt es doch bemerkenswert, zu welcher wirksamer Waffe auch diese Verdachtsmomente gegen die Windkraft werden.

Windenergie-Unternehmen wie Prokon, die inzwischen auf Expansionskurs gegangen sind, aber der Bürgerwindbewegung noch nahe stehen, stellen sich auf die neue Lage ein und bemühen sich mit besonderer Sorgfalt um die lokale Akzeptanz. Insbesondere aus den Auseinandersetzungen mit dem BLS, der über eine breite „Internet-Präsenz“ verfüge und mit seinem Informationsmaterial die örtlichen Windkraftgegner munitioniere, habe man gelernt: Da es „nur kurzfristig sinnvoll (ist), sich dieser Diskussion zu entziehen“, achte man darauf, bei der Planung eines neuen Windparks „sofort in einen sehr, sehr intensiven Kommunikationsprozess mit allen Beteiligten einzutreten, insbesondere auch mit dem Gemeinderat. Und zu versuchen, die Auswirkungen, die mit der Errichtung von Windkraftanlagen stattfinden, z.B. Veränderungen im Landschaftsbild, Schall, Schattenwurf, so darzustellen..., dass wir ausreichend Sicherheit haben, um den Leuten sagen zu können: Wenn wir das so machen, dann habt ihr langfristig keine Probleme damit“.

In den Widersprüchen des Umweltschutz-Diskurses

Der bisher dargestellte Verdacht betrifft die Risiken der Windenergie für Menschen. Die Grenzen zur Ökologie sind schon hier fließend: Insofern der Mensch selbst „Umwelt“ und Natur ist, lassen sich Risiken für sein physisches und psychisches Wohlergehen auch als Umweltgefährdung betrachten und kann „Angst“ ökologische Bedrohung signalisieren.

Darüber hinaus gibt es einen Zugang zur bedrohten Natur, den das *ästhetische* Urteil eröffnet: Da die Menschen die sie umgebende Landschaft als mehr oder minder „schön“ wahrnehmen und „schöne“ Landschaft meist mit intakter, „unschöne“ mit (vom Menschen) zerstörter Umwelt gleichsetzen, gilt auch Landschaftsschutz als Disziplin, die zum Dunstkreis des Umweltschutzes gehört. So hat es Gewicht, dass sich gerade auf diesem Feld die

te sich herausgestellt, dass die Eigentümer ihre Häuser nicht mehr verkaufen können“ (nw-news 23.01.01). Der Gründer einer anderen Anti-Windenergie-Initiative hatte sich „im November 1999... im Neubaugebiet unterhalb der Kuppe... ein Haus gekauft. Jetzt fürchtet er - wegen der zu erwartenden Windkraftanlage in seiner Nähe - um seine Ruhe, um die Natur und um den Wert seines Hauses“ (Westfälische Nachrichten Online, 02.02.01).

Gegner der Windenergie sammeln und die Organisation, die sie - mit Rückendeckung großer Stromkonzerne²⁴⁰ - am entschiedensten bekämpft, sich über den Landschaftsschutz definiert: der 1995 gegründete Bundesverband für Landschaftsschutz (BLS). Da den Urteilen über die landschaftsverändernde Wirkung von Windenergieanlagen ein unaufhebbares Moment von Subjektivität innewohnt, ist es eine Frage sozialer Definitionsmacht, welche Sichtweise sich öffentlich durchsetzt: Während die Verteidiger der Windenergie, z.B. unter Berufung auf die *Mobiles* von Calder, das „ästhetische Potenzial“ der Anlagen hervorheben (Claus 1998, 137 ff.), bezeichnen ihre Gegner sie als „Landschaftverschmutzung“, womit sie nicht nur ästhetisch, sondern auch moralisch stigmatisiert werden.²⁴¹ Auch hier zeigt ein Blick in die Presse, dass dies seine Wirkung nicht verfehlt: Die großen Windparks „wirken gespenstisch und haben mit Landschaftsästhetik nichts mehr zu tun“ (Nordkurier, 27.09.00); durch sie werde Landschaft „zerstört“, ja „geschändet“ (Ostsee-Zeitung, 12.10.00; Westdeutsche Zeitung 15.02.01). Der Kampf um die ästhetische Definitionsmacht etabliert ihre eigene Metaphorik, insbesondere im „Spargel“-Bild: In bestimmten Regionen, z.B. Sachsen, seien regelrechte „Spargelfelder“ entstanden (Leipziger Volkszeitung, 17.11.00), es drohe die „Verspargelung der Republik“ (Süddeutsche Zeitung, 27.09.00), usw.

Befinden wir uns mit den bisher dargestellten Einwänden gegen die Windenergie, die sich auf ihr Risikopotenzial für Mensch und Landschaft konzentrieren, noch im Vorhof der Ökologie, so zielen andere in ihr Zentrum. Gerade auch der Tier- und Pflanzenschutz stehe bei der Windenergie auf dem Spiel: Kreisjägerschaften lassen verlauten, im Umkreis des geplanten Standorts von Windenergieanlagen werde „die Natur massiv beeinflusst“, da die Anlagen „tödlich für die Jagd auf Rotwild, Muffelwild, Sika- und Damwild“ seien. Bewuchs und Kleinlebewesen würden sich ändern, „im Extremfall“ drohe sogar „Versteppung“ (Kölner Stadtanzeiger - Euskirchen, 01.12.00). Sie finden prominente Unterstützer: Michael Succow, Träger des Alternativen Nobelpreises und Vizepräsident des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), auf den sich auch die zitierte naturschutzpolitische

240Der BWE bezeichnete deshalb den BLS als „trojanisches Pferd der Stromkonzerne“, vgl.

Frankfurter Rundschau online, 04.10.00. Vgl. hierzu auch Michael Franken 1998, S. 121 ff.

241 Siehe die vom BLS über „Künstlerpostkarten“, Kleinanzeigen und PVC-Aufkleber verbreiteten Anti-Windenergie-Slogans in: Franz Alt u.a., 1998, S. 135.

Sprecherin der Grünen beruft, hält das gegenwärtige deutsche Windkraftprogramm für „überspannt und nicht mehr verantwortbar“. Der Lärmpegel der Anlagen, die die Landschaft „dominieren“, könne „enorm“ sein, „Vögel und Insekten werden durch Rotoren getötet“ (junge Welt, 08.03.01). Für die Gegner einer geplanten Windenergieanlage in Hessen schädigt sie „einen Vogelzugweg und einen Kranichrastplatz“ (Fuldaer Zeitung, 03.03.01); Vogelschützer protestieren gegen drei Windräder auf einem Berg im Nord-schwarzwald, weil es „unzumutbar“ sei, dass deshalb „vier Wanderfalken, die es hier gibt, und einige Bergdrosseln... künftig 100 Meter tiefer nisten und brüten“ müssten;²⁴² Naturschutz-Beamte des zuständigen Landesamts unterstützen die Proteste gegen einen Windpark in der Uckermark, weil eine Studie ergeben habe, dass in der Gegend fünf oder sechs seltene Großtrappen leben, die durch ihn vertrieben werden könnten (Berliner Morgenpost, 04.10.00).

Es scheint, dass der Wahrheitsgehalt vieler Behauptungen über die zerstörerischen Auswirkungen von Windenergieanlagen auf Mensch, Tier und Pflanze inzwischen durch Untersuchungen relativiert werden konnte.²⁴³ Trotzdem zeigen die Beispiele, wie die Windenergie, einst Inbegriff der regenerativen - d.h. umweltfreundlichen - Energieerzeugung, in die Widersprüche eines sich verästelnden ökologischen Diskurses gerät. Für die Ökologie ist der Klimaschutz, der die Windenergie vor allem legitimiert, *eine* Unterdisziplin, neben die andere nicht minder wichtige Unterdisziplinen wie der Schutz von Pflanzen und Tieren (sowie von Menschen, Landschaft usw.) treten. Was das Wort „Umweltschutz“ begrifflich als Einheit konstituiert, hat sich längst in eine Pluralität von Schutz-Provinzen differenziert: in den Tierschutz im allgemeinen, den Vogelschutz im besonderen, den Pflanzen-, Boden-, Grundwasser-, Klimaschutz usw. Der Protest gegen ein Braunkohle-Kraftwerk legitimiert sich ökologisch dadurch, dass es mit seinen CO₂-Emissionen zum Treibhaus-Effekt beiträgt und somit „die Umwelt schädigt“; aber wenn sich dieser Protest in positiven Artefakten der Windstromgewinnung materialisiert, dann sind diese nicht *eo ipso* „umweltfreundlich“, weil sie

242Nach Franz Alt (1998), Schauen und vergleichen Sie selbst, in: Franz Alt u.a. 1998, S. 177.

243So insbesondere das Ergebnis einer Untersuchung, die beim Institut für Wildtierforschung der Tierärztlichen Hochschule Hannover von der niedersächsischen Landesjägerschaft in Auftrag gegeben wurde. Vgl. Göttinger Tageblatt vom 11. Juli 2001, „Fuchs und Hase stört das Rauschen nicht“.

Braunkohle-Kraftwerke substituieren, sondern müssen sich nun in jeder einzelnen ökologischen Schutz-Provinz erneut auf den Prüfstand stellen lassen. Eine übergeordnete Autorität, die diese verschiedenen Schutzansprüche im Namen eines Umwelt-Gesamtnutzens abwägt, gibt es nicht: Wer Naturschützer, die einem Windpark das Nistrecht von ein paar Wanderfalken oder Großtrappen entgegensetzen, Fundamentalisten nennt, setzt sich entweder dem Vorwurf aus, selbst den Klimaschutz zu verabsolutieren²⁴⁴, oder zieht den kaum zu entkräftenden Verdacht auf sich, in Wahrheit „Wirtschaftsinteressen“ zu verfolgen (s.o.).²⁴⁵

Es gibt auch ein umweltökonomisches Argument, das bisherige Protagonisten der ökologischen Diskussion zu Kritikern der Windenergie macht. Der Politik wird vorgeworfen, die für eine Energiewende verfügbaren Ressourcen einseitig in die Windenergie statt z.B. in energiesparende Maßnahmen und damit in die falsche Richtung zu lenken (so Binswanger 1997, Wolfrum 1997). Indem die Windenergie zur „sicheren Geldanlage“ werde, verdränge sie „sinnvollere alternative Energiegewinnungen wie die Sonnenenergie oder aus der Verwertung biologischer Reststoffe“ (Leipziger Volkszeitung, 16.11.00). Der frühere sächsische Ministerpräsident Biedenkopf nannte Windenergieanlagen „Gelddruckmaschinen“, die ökonomisch wie ökologisch „sinnlos“ seien (Sächsische Zeitung vom 16.01.01).

Auch in das Rechtssystem wurde inzwischen inkorporiert, dass die Anlagen der Windenergie, wie alle menschlichen Artefakte, negative Auswirkungen auf Kompartimente der Umwelt haben können. Eine schon seit mehreren Jahren bestehende EU-Richtlinie, die inzwischen das Umweltministerium in eine Gesetzes-Novelle umgearbeitet hat, schreibt für Windfarmen „Umweltverträglichkeitsprüfungen“ (UVP-Pflicht) vor.²⁴⁶ Das Bundes-Immissions-

244So nennt die bereits zitierte naturschutzpolitische Sprecherin der grünen Bundestagsfraktion den argumentativen Versuch, dem Klimaschutz die Priorität zuzusprechen - „wenn wir nicht über Windkraft das Klima schützen, haben wir schließlich auch nichts mehr vom Naturschutz“ - ein „abgedroschenes, absurdes Totschlagargument“, das „völlig daneben“ liege (junge Welt, 08.03.01).

245A.a.O.

246Laut neue energie, Nr. 9, September 2000, S. 14 hat die Novelle u.a. folgenden Wortlaut: „Ab 10 Anlagen oder 15 MW Nennleistung müssen Windkraft-Planer künftig ‘die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen’ ermitteln, beschreiben und bewerten“.

schutzgesetz wurde dahingehend novelliert, dass sich in Zukunft - ab einer bestimmten Anlagenzahl - nicht mehr die unteren Bauaufsichtsbehörden, sondern Immissionsschutzbehörden in den Bezirksregierungen bzw. Gewerbeaufsichtsämtern mit den Bauanträgen für Windenergieanlagen zu befassen haben. An „ökologisch empfindlichen“ Standorten soll auch schon für kleinere Windparks eine UVP-Pflicht eingeführt werden.²⁴⁷ Indem das Rechtssystem der Tatsache Rechnung trägt, dass sich die Windenergie nicht mehr auf dem Sockel ökologischer Unantastbarkeit befindet, legitimiert es die Anlagen, welche die eingeführten Prüfverfahren überstehen.

Die Diskussion um den Landschafts- und Naturschutz hat auch bei den Protagonisten der Windenergie Wirkung gezeigt. Vertreter des BWE erklären, dass man in der heutigen Zeit, in der „man nicht nur... über Klimaschutz redet, sondern... auch über Landschaftsschutz“, mit dem Umweltschutz noch „sensibler“ umgehen müsse. Auch die Belange des Naturschutzes seien zu berücksichtigen, indem man die Anlagen nicht „in Naturschutzgebieten... oder in sensiblen avifaunistischen Gebieten aufbaut...“, das ist überhaupt nicht notwendig... Man kann sie auch zum großen Teil in Flächen aufbauen, wo eine gewisse Vorbelastung da ist, wo man bereits Strommasten hat, wo eine Industrienutzung stattfindet“.

4. Die Bürgerwindinitiativen: Aus Vorkämpfern werden Zaungäste

Die Rotoren von Bürgerwindinitiativen drehen sich weiter, und wurden sie in der ersten Hälfte der 90er Jahre errichtet, so werden sie es noch mindestens ein Jahrzehnt lang tun. Aber die Euphorie des „Gründerboom“ ist vorbei - z.B. die Geschäftsführung von Solling-Vorland schließt die Neugründung solcher Initiativen heute „eher aus“. Das gilt zumindest für den Typ von Initiativen, die am Ende der 80er und in der ersten Hälfte der 90er Jahre wie Pilze aus dem Boden schossen: lokale Zusammenschlüsse ökologisch motivierter Idealisten, die ihre Freizeit opferten, um gemeinsam ein finanziell überschaubares Windenergie-Projekt auf die Beine zu stellen. Zwar kommt es heute noch zu Neugründungen, die sich das Markenzeichen „Bürgerwind“ ans Revers heften - siehe das Offshore-Projekt Butendiek -, aber hier handelt

247A.a.O.

es sich um Gesellschaften, die Vorhaben mit einem Finanzierungsvolumen von mehreren hundert Millionen oder sogar Milliarden DM (oder Euro) verfolgen, von Anfang an hochprofessionell geführt werden und den Anspruch der „Bürgernähe“ dadurch einlösen, dass sie sich zur Akzeptanzsicherung in besonderer Weise um regionale Geldanleger bemühen.

Dass Bürgerwindinitiativen „alten“ Typs nicht mehr gegründet werden, hat zunächst einen einfachen finanziellen Grund: Aufgrund der Kosten, die heute allein schon die Findung eines guten Standorts verursacht, des Antragsverfahrens und nicht zuletzt auch der modernen Windenergieanlagen geht es heute um Projekte, deren finanzielles Volumen von solchen Initiativen nicht mehr zu bewältigen ist. Zumal es sich meist nicht mehr lohnt, nur *eine* derartige Anlage aufzustellen. So kann sich auch der BWE-Sprecher nicht vorstellen, „dass jemand (noch) einen Windpark mit 10 oder 15 Anlagen ehrenamtlich realisieren kann, das ist nicht möglich“.

Auch das gesellschaftliche Klima begünstigt nicht mehr solche Neugründungen. Ihre einstigen Protagonisten spüren, dass sich der Wind gedreht hat: „Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist zurückgegangen“ (Energieverbund Angerstraße). Sie machten diese Erfahrung insbesondere dann, wenn die von ihnen gegründeten Initiativen nicht beim *Status quo* blieben, den sie nach der Aufstellung der ersten Anlagen erreicht hatten, sondern später, z.B. in der zweiten Hälfte der 90er Jahre, einige weitere Anlagen errichten wollten. Denn nun bekamen sie zu spüren, dass sich das Bild, welches sich die Öffentlichkeit von den Motiven der Windenergiebetreiber macht, gewandelt hat. Mit Empörung beklagen die Geschäftsführer von Solling-Vorland, bei der Suche nach neuen Standorten als „Geschäftemacher“ verunglimpft zu werden, die „in Geld... schwimmen“ und „Ökologie‘ sagen, aber in Wirklichkeit... nur abzocken wollen“ - nachdem ihnen vor nicht allzu langer Zeit noch entgegengehalten worden sei, „Spinner“ zu sein, die „noch nicht mal mit Geld umgehen“ können. Oft seien diese Argumente so „unter der Gürtellinie“, dass man denen, die sie vorbringen, eigentlich „irgendwann mal im Kirmeszelt sagen“ müsse: „Karl, das sagst Du nicht nochmal!“ Mit gereizter Ironie berichten sie über die „Unausgegorenheit“ der Argumente, denen sie nun begegnen: Da werde behauptet, die Anlage würde das in der Nähe stattfindende dörfliche „Osterfeuer... anfachen, das wäre alles viel zu gefährlich; und die Ernte geht kaputt und die Vögel fallen alle tot vom Himmel“.

Woher sollte der zivilgesellschaftliche Impuls für die Neugründung solcher Initiativen heute kommen? Ihr demonstrativer Neuigkeitswert ist auf Null gesunken; was zu beweisen war - dass aus Wind Elektrizität gemacht werden kann -, ist längst bewiesen. Den Reiz, mit einer kühnen und uneigennütigen Tat in der lokalen und überlokalen Öffentlichkeit hervorzutreten und Aufmerksamkeit zu erregen, haben sie verloren. Ein Geschäftsführer drückt dies so aus: „Die Motivation, sowas zu machen, ist zum großen Teil weg. Die Motivation war: ein Zeichen zu setzen, und jetzt gibt es schon mehr Zeichen als manchen Leuten lieb ist. Und Erster zu sein, das ist eine ganz starke Triebfeder, und jetzt kann man nicht mehr Erster sein“. Im Gegenteil: Wer jetzt noch Windenergieanlagen errichten will und dafür sogar eine neue Initiative gründet, dem werden eher zweifelhafte Motive unterstellt.

Hinzu kommt, dass die sich weiter drehenden Windräder aus der Zeit der Bürgerwindbewegung zwar weiterhin sichtbare Relikte einer heroischen Zeit sind, aber inzwischen auch als Hindernisse weiteren Fortschritts erscheinen können: Sofern sie an windgünstigen Punkten stehen, nehmen sie technisch moderneren und effizienteren Windenergieanlagen den Platz weg. Es ist ein Abgesang im Namen des Fortschritts, wenn der Geschäftsführer der inzwischen voll professionalisierten Windwärts Energie mit einer Mischung von Herablassung und Ungeduld sein „Bedauern“ über Standorte äußert, an denen heute noch „irgendwelche Leute eine 500- oder 600 Kilowatt-Anlage hinstellen. Natürlich ist das für die Leute groß und... irgendwie auch eine tolle Sache, aber es gibt heute Anlagen, die nicht viel größer aussehen und die Landschaft nicht viel mehr verbrauchen, die sich auch noch langsamer drehen und... das Dreifache bringen. Und dann denke ich: Mein Gott, soviel Standorte haben wir auch nicht im Überfluss, dann sollte man eigentlich auch von seiten der Behörden auf eine effektive Nutzung achten. Und das spricht im Grunde natürlich auch eher für Profis“.

Hier heißt das neue Zauberwort *Repowering*, d.h. an windgünstigen Standorten das Ersetzen alter Anlagen mit niedriger Produktivität durch moderne Anlagen mit hoher Produktivität. Aber angesichts der Kosten ist auch dies eher eine Angelegenheit „für Profis“ geworden - und nicht für Bürgerwindinitiativen, die zwar noch oft über die Standort-Hoheit verfügen, aber für solche Vorhaben zu unflexibel und finanzschwach sind. Deshalb denkt z.B. Windstrom Wedel, die ihre ersten Anlagen schon Ende der 80er Jahre errichtete, trotz anfänglich verabredeter „Bestandsgarantie“ (s.o., III. 3),

heute über ihren völligen Ausstieg aus der Windenergie nach. Denn langsam kommt der Moment in Sicht, in dem aufgrund Verschleisses die alten Anlagen stillgelegt werden müssten, und „dann sind wir in der Entscheidung: Eine gleiche Anlage kriegen wir nicht mehr, eine größere ist genehmigungsrechtlich nicht mehr zu vertreten, da müssen wir uns dann wieder auf dem normalen Markt umschaun. Das könnte dann schwierig werden, so dass wir dann die Anlagen nicht mehr ersetzen können. Das ist eine Entwicklung, die könnte passieren“.

5. Der Blick nach vorn und der Blick zurück

Wie wird die Entwicklung der Windenergie in Deutschland von ihren einstigen Pionieren beurteilt, wie sehen sie ihre eigene Rolle in dieser Entwicklung?

Die Antwort auf die erste Teilfrage lautet: positiv und zwiespältig zugleich. Positiv ist das Urteil, so weit die Windenergie am Ausgangsimpuls, gesellschaftlich eine „saubere“ Alternative zur atomaren und fossilen Energiegewinnung auf den Weg zu bringen, gemessen wird. Man sieht den Umstieg auf Windenergie als überfällige Pioniertat einer umweltverträglicheren Lebens- und Produktionsweise, und in der inzwischen entfachten innerökologischen Auseinandersetzung um sie ist man Partei: Die Risikoängste und Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes, die gegen die Windenergie in Stellung gebracht werden, betrachtet man überwiegend als interessierte Mischung von Übertreibung und Falschinformation. Was nicht ausschließt, dass man in diesen Punkten auch der eigenen Seite mehr Sensibilität, Rücksichtnahme und Kompromissbereitschaft abfordert.

Aber das Urteil wird zwiespältig, wenn die Kommerzialisierung als inzwischen dominanter Branchentrend in das Urteil einbezogen wird. Wir haben gesehen, dass vielen Pionieren von Anfang an klar war: Die gesellschaftliche Diffusion der Windenergie ist daran gebunden, dass mit ihr auch Geld zu verdienen ist. Deshalb haben sie sich selbst für gesetzliche Rahmenbedingungen eingesetzt, die genau das ermöglichten. Und das eigene Bürgerwindprojekt sollte demonstrieren, dass die Umwandlung von Windenergie in Elektrizität nicht nur technisch funktioniert, sondern sich auch ökonomisch rentieren kann.

Dieses Bewusstsein ist bei den Pionieren der Windenergie heute noch lebendig. Dahinter steht die systemische Einsicht, dass die Umstellung der Energieerzeugung auf regenerative Quellen nur dann ökologische Relevanz erlangt, wenn sie tendenziell die gesamte Energieerzeugung umkrempelt, was nur geht, wenn sie in die relative Eigengesetzlichkeit der kapitalistischen Ökonomie eingepasst wird. Insofern hält es der Pionier der Diemardener Bürgerwindinitiative für „vollkommen okay“, dass „der wirtschaftliche Boom der Windkraft nicht mehr von den Betreibern, sondern von den Investoren getragen“ wird, weil „dazu große Investitionen gehören, die diese Betreibergesellschaften nicht erbringen können“.

Wenn es vor zehn Jahren die Hoffnung (s.o., II. 2) gab, in einer Art Graswurzelrevolution würden die Haushalte dazu übergehen, flächendeckend ihren eigenen Strombedarf durch kleine gemeinschaftlich betriebene Windanlagen erzeugen, so hat man sich von ihr verabschiedet. Dass nunmehr „große Player“ die Entwicklung vorantreiben, die „dabei das dicke Geld machen“, hält auch die Geschäftsführung des Göttinger Energieverbands Angerstraße „von der Gesamtentwicklung her nicht für falsch. Man kann nicht mit lauter Bürgerinitiativen die Bundesrepublik überziehen und jede hat sozusagen ihr Windrad vor den Toren der Stadt stehen. Weil das wirklich nur so einen repräsentativen Charakter hat: Es zeigt, dass es möglich ist. Man kann Göttingen nicht mit Energie aus Windrädern mit Strom versorgen, das wäre eine Fiktion... Und wenn dann andere Firmen, an anderen Stellen, wo die Landschaft das hergibt, Windparks mit 50 oder 100 Windrädern bauen, dann ist das auch okay“.

Aber die Zustimmung der Protagonisten der Bürgerwindbewegung zur Kommerzialisierung der Windenergie ist kein Jubelchor, und gelegentlich beginnt schon hier der Widerspruch. Der schon häufiger zitierte Mitgründer der Hamburger Gruppe H. sieht die Entwicklung mit „zwei Seelen in der Brust“ - und konstatiert mit einer gewissen Bitterkeit, dass sich die einstige Befürchtung der GAL, die Windenergie könnte einmal „vielen kleinen Flicks“ zum Aufstieg verhelfen, letztlich doch bewahrheitet habe, da „viele Leute, die sich heute an Windenergieanlagen beteiligen, nur noch das Geld im Sinn haben“. Seine Begründung, warum er diese Entwicklung für fatal hält, besagt etwas über die gesellschaftliche Utopie, die einige Pioniere der Bürgerwindbewegung im Kopf hatten: Während seines langen Kampfes gegen die Atomenergie habe sich bei ihm die Überzeugung gefestigt, dass ein

Grundproblem unserer Gesellschaft in arbeitsteiligen Großstrukturen liege, in denen niemand mehr Verantwortung übernimmt, „immer andere... zuständig sind“ und sich jeder „hinter Dritten versteckt“. Natürlich sei er für die „Alternativenergie“, und er finde es „positiv, dass wir in der Bundesrepublik einen hohen Anteil an Windstrom haben und sehr kompetente Firmen, die jetzt... dazu beitragen, dass es diese tollen Anlagen gibt“. Aber er wünsche sich eine „Gesellschaft, wo sich die Leute noch gegenseitig in die Augen gucken können und sich nicht hinter Dritten verstecken. Das sehe ich bisher in Biohöfen... und in solchen Strukturen. Da funktioniert das noch so, dass sie ihre Lieferanten kennen und mit denen reden.“²⁴⁸ Deshalb beschränke er sich auch selbst beruflich - er betreibt ein kleines Ingenieurbüro für Windenergieanlagen - auf kleinere Projekte. Während er „Lösungen in kleinen überschaubaren Strukturen“ suche, sei bei der Windenergie dieser Faden weitgehend gerissen, ihr gegenwärtiger Boom sei „ein Abbild unserer Gesellschaft, die nur wahrnimmt, was groß ist“.

Auch wenn die Vorbehalte gegenüber der Kommerzialisierung nicht immer von so grundsätzlicher Art sind: Die Pioniere haben nicht vergessen, aus welchen ganz anderen Motive sie sich auf das Risiko der Projektgründungen einließen und wie wichtig es für ihre Motivation war, dass dies auch ihre soziale Umgebung registrierte. So erscheint es heute manchem Betrachter sogar als Entstehungsbedingung der Bürgerwindbewegung, dass ihr ökonomischer Erfolg zunächst keineswegs garantiert war - weil sonst, wie der Sprecher des BWE meint, „dieses Argument des Geldverdienens in der Bevölkerung ... schon sehr viel früher aufgekommen wäre...Vielleicht ist es wirklich notwendig, dass in solchen Bereichen in der Anfangsphase einfach Leute da sind, die was umsetzen, ohne dass damit Geld verdient wird“.

Die meisten von uns befragten Pioniere der Bürgerwindbewegung bringen ihre *Reservatio mentalis* gegenüber der Kommerzialisierung dadurch zum Ausdruck, dass sie ihre Begleiterscheinungen kritisieren. Sie bemängeln z.B. die Neigung lokal nicht verankerter Planungsgesellschaften, die Kapazität der vorhandenen Standorte voll auszureizen und möglichst viele Anlagen aufzustellen. Da sie selbst im Dorf „immer gesagt“ hätten, „ein Windrad oder zwei, mehr bauen wir nicht“, hätten sie angesichts dieser Entwicklung

248Ob H. eine solche Äußerung noch im Juni 2002 - nach dem Nitrofen-Skandal - machen würde, sei dahingestellt.

doch „ein komisches Gefühl“, denn dadurch gehe „die Akzeptanz im Ort, in der Region ... ein bisschen verloren, die geht unter“ (Solling-Vorland). Andere beklagen den „beschämenden Wildwuchs“, zu dem es an der Nordseeküste gekommen sei, wo sich „das Landschaftsbild wirklich verändert“ habe, oder „das, was in Sachsen passiert...“, so zwischen Leipzig und Dresden, da ist wirklich ein Gewirr von Windmühlen. Da habe ich bald Schwierigkeiten, trotz meiner eisernen Überzeugung, das schön zu finden“ (Energieverbund Angerstraße). Distanz äußert sich auch in dem Plädoyer für mehr Rücksichtnahme und Sensibilität: Man brauche ja „nicht die Gefühle der Leute zu verletzen“, indem man ihnen „eine Windkraftanlage direkt vor die Nase stellt“ oder sie z.B. in unmittelbarer „Nähe einer Kapelle baut“ (Diemarden), und im Diktum vom „Haifischbecken“ (Prokon).

Und es ist nicht nur Ausdruck von Bescheidenheit, sondern auch von Distanz, wenn viele „Überlebende“ der Bürgerwindbewegung heute Wert darauf legen, die eigene Rolle bei der Entwicklung der Branche genau einzugrenzen.

Erstens sehen sie sich, und dies durchaus mit Stolz, in der Rolle dessen, der den Stein ins Rollen brachte: „Unsere Gesellschaft oder auch diese... Betreibergemeinschaften haben eine ganz wichtige Funktion gehabt. *Wir* haben das in die Wege geleitet, nicht die Leute, die jetzt in Windparks investieren. Wir haben angefangen (zu zeigen), dass das geht, so dass die Industrie dann überhaupt anfang, darauf zu reagieren. Die EVUs und auch die großen Firmen, die haben ja kein Interesse gezeigt. Es ist ja an sich eine Schande: Warum kann Siemens oder warum kann die EAM, warum hätten die nicht Windräder aufbauen können oder konstruieren können? Das ist an denen völlig vorbei gegangen, die waren immer dagegen, die EVUs sowieso und unsere Industrie hat einfach geschlafen“ (Diemarden).

Zweitens sieht man die historische Rolle der Bürgerwindanlagen in der (bereits zitierten) „repräsentativen“, d.h. symbolisch-demonstrativen Funktion, die sie am Ende der 80er/zu Beginn der 90er Jahre hatten: Mit ihnen wurde bewiesen, dass eine solche Art der Stromgewinnung nicht nur technisch, sondern auch ökonomisch funktionieren kann, und der Bevölkerung ein „konkreteres Bewusstsein“ davon vermittelt, dass man den Strom „selbst erzeugen oder dabei mitmachen“ könne. Die Bürgerwindinitiativen sehen sich als Protagonisten einer Revolution in den Köpfen, und zwar nicht nur „in der Bevölkerung“, sondern „auch bei den Behörden“, in der Politik und

sogar bei den EVUs. Womit „auch psychologisch... das Monopol der Energieversorger aufgebrochen“ worden sei (Diemarden).

Schließlich schreiben sich die „Bürgerwindbewegten“ eine dritte historische Funktion zu: Erst dadurch, dass ihre Suche nach möglichst effizienten Windrädern einen entsprechenden Markt mit einer spürbaren Nachfrage konstituierte, sei die rasante Entwicklung der Windenergietechnik in Gang gesetzt worden, die in den 90er Jahre zum Selbstläufer wurde und den Übergang zur Kommerzialisierung ermöglichte. Nachdem sich der erhoffte große technologische Sprung, den exemplarisch der GROWIAN verkörpern sollte, in den 80er Jahren als Sackgasse erwies, sei der Pfadwechsel zu den kleineren, aber auch robusteren Anlagen, der schon durch die beschränkte Finanzkraft der Bürgerwindinitiativen erzwungen wurde, auch technologisch zur Erfolgsgeschichte geworden.²⁴⁹ Denn die Bürgerwindbewegung erreichte eine Breite, die es den Herstellern ermöglichte, erstmals Windenergieanlagen in Serie zu fertigen und auf diese Weise „zu neuen, größeren Leistungsklassen zu kommen“ (Solling-Vorland). Seitdem sei es nun „jedes Jahr... mehr geworden, was die Leistung der Windräder und ... auch die Verbreitung angeht“, so dass man „in zwei Jahren wohl auch die Off-shore-Anlagen an der Nordsee“ bauen könne (Energieverbund Angerstraße).

Aber das sind historische Rollenzuweisungen, dessen zeitlicher Fokus vor der Mitte der 90er Jahre liegt. Die „Szene“ derer, welche die Entwicklung der Windenergie-Branche tragen, ist heute gespalten. Die Pioniere der Bürgerwindbewegung, die noch an ihren alten Grundsätzen festhalten, blicken auf die heutige Branche wie auf ein erwachsen gewordenes Kind, an dessen Zeugung sie zweifellos beteiligt waren, auf das sie auch ein wenig stolz sind, aber das ihnen gleichzeitig in vielerlei Hinsicht fremd geworden ist. „Gut, das mag man bedauern, aber wir haben ja sozusagen den Geist aus der Flasche geholt und da können wir nur sagen, das ist vielleicht nicht mehr unser Ding, die Zeit ist über uns hinweggegangen“ (Windstrom Wedel).

²⁴⁹Da „die Technik einfach noch nicht so weit (war)“, sei es notwendig gewesen, die Entwicklung zu Beginn der 90er Jahre „von unten aufzubauen, mit den kleinen Windrädern“, und „erst einmal mit 150 Kw-Anlagen Erfahrungen“ zu sammeln (Interview Energieverbund Angerstraße).

V. Perspektiven und Ertrag

Der Gespaltenheit der Szene entspricht es, dass wir nicht von *einer* Perspektive sprechen können. Denn der Perspektive der Branche, die von den „großen“ Projekten im *Offshore*- und im internationalen Bereich bestimmt wird und einen immer höheren Anteil der Windenergie an der gesamten – nationalen und internationalen - Energieerzeugung anstrebt, steht die Perspektive der Pioniere gegenüber, die zu den „kleinen“ Projekten ihrer eigenen Anfangszeit zurückkehren, sie aber nun auf anderen Feldern regenerativer Energieerzeugung suchen.

1. Die „große“ Perspektive: Off-shore und Internationalisierung

Vieles spricht dafür, dass für die Umwandlung von Windenergie in Elektrizität, sofern sie auf dem Festland stattfindet, die Grenze der Expansion zwar noch nicht erreicht ist, aber doch in Sicht kommt: Geeignete Standorte werden knapper, die Suche nach ihnen schwieriger, der soziale Widerstand wächst. Wichtige Protagonisten der Energiewende, z.B. das Bundesumweltministerium, richten deshalb den Blick über die Festlandgrenze hinaus. Da im *Offshore*-Bereich das Potenzial der Windausbeute und somit der Stromerzeugung deutlich größer als auf dem Land ist, soll hier den regenerativen Energien der endgültige Durchbruch gegenüber fossilen und atomaren Energieträgern gelingen.²⁵⁰ Greenpeace hält es für realistisch, dass sich bis 2010 die Nennleistung der Windenergieanlagen zu Land auf 12 000 MW (fast) verdoppeln, zu Wasser von heute 0 auf 8.000 MW steigern lasse. Ein längerfristiges Szenario erwartet, spätestens 2030 werde die *offshore* erzeugte Windenergie die zu Land überholen.²⁵¹

²⁵⁰Wobei die Zahlen je nach Studie differieren: Bischof (1998, 48 f.) beziffert unter Berufung auf Daten des Bundeswirtschaftsministeriums das Windenergiepotenzial zu Land auf 128 Mrd., zu Wasser auf 155 Mrd. Kilowattstunden p.a. Greenpeace gibt in einer neueren Veröffentlichung vom Dezember 2000 das jährliche Offshore-Potenzial sogar mit 237 Mrd. Kilowattstunden an. Zum Vergleich: In 2000 wurden insgesamt ca. 10 Mrd. Kilowattstunden Windstrom in Deutschland erzeugt. Vgl. auch Bundesumweltministerium 2001: Windenergienutzung auf See, S. 11.

²⁵¹A.a.O., S. 16.

Es sind nicht nur die langfristigen Prognosen, die von dieser Grenzüberschreitung „Großes“ erwarten lassen. Mitte 2001 waren 15 Anträge für Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee bei den zuständigen Behörden eingegangen (Süddeutsche Zeitung, 05.06.01); im November 2001 genehmigte das Hamburger Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die erste Pilotanlage für einen deutschen Offshore-Windpark.²⁵² Dabei handelt es sich meist um Projekte, deren Dimensionen die Festland-Windparks sowohl technisch als auch finanziell um ein Vielfaches überschreiten.²⁵³ Unter den deutschen Herstellern hat das Wettrennen um die Entwicklung einer Fünf-MW-Windkraftanlage begonnen, die hier zum Einsatz kommen soll. Nach Einschätzung eines Herstellers entscheidet sich in diesem Rennen, welche Position die deutsche Windkraftindustrie in Zukunft auf dem internationalen Markt erreichen kann und wieviele neue Arbeitsplätze dadurch vor allem im norddeutschen Raum entstehen können.²⁵⁴

Die Auseinandersetzungen, die schon die Ausbreitung der Windenergie zu Lande begleiteten, spitzen sich im Offshore-Bereich nochmals zu. Die Argumente reichen von der „Horizontverschmutzung“, die den Fremdenverkehr beeinträchtigen werde, über negative Folgen für Zugvögel, Fische, Meeressäuger und Meeresboden bis zum Katastrophen-Szenario von Öltankern, die an den Offshore-Anlagen zerschellen. Das involvierte Wattenmeer verschärft die Polemik in und zwischen den Umweltschutzverbänden. Es kommt zu ganz neuen Koalitionen: Die Gemeindeverwaltungen der Seebäder, die um Kurgäste bangen, verbünden sich mit Fischerverbänden, die beklagen, die Windparks bedrohten die wirtschaftliche Zukunft der Fischer, weil man „zwischen diesen Spargelstangen... keine Schleppnetzfisherei

252Es geht um die Pilotanlage für den Windpark Borkum-West, die 2003 errichtet werden soll. Inzwischen hat sich allerdings herausgestellt, dass es noch Genehmigungsprobleme mit der Verlegung des notwendigen Stromkabels durch den Nationalpark Wattenmeer gibt, vgl. Nwz online 01.02.2002.

253Bei dem Projekt Borkum-West handelt es sich z.B. um insgesamt 208 Windenergieanlagen (die Pilotanlage umfasst 12 Rotoren), Nwz online 01.02.2002.

254Im „Winkra-Report“ Nr. 1/2000, der Hauszeitschrift der Hannoverschen Winkra-Energie GmbH, wird ein künftiger Marktanteil von 15 % für deutsche Hersteller im Offshore-Sektor und ein Zuwachs von 3.000 Arbeitsplätzen in Norddeutschland erwartet. Sollte jedoch den deutschen Herstellern bis zum Jahr 2004 die Bereitstellung einer 5-MW-Anlage gelingen, „so wird der Marktanteil dieser Hersteller an den Offshore-Planungen in Nordeuropa sogar 30 bis 50 % erreichen können. Das bedeutet bis zu 10.000 Arbeitsplätze“.

mehr betreiben“ könne. Ihnen sekundiert das Bundesamt für Naturschutz, das den Verlust „wertvoller Rast- und Nahrungsgebiete für Zugvögel“ befürchtet, und Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen warnen, niemand könne sich ausmalen, „was passiert, wenn ein manövrierunfähiger Tanker in einen Windpark hineinrauscht“ (Süddeutsche Zeitung online, 27.09.00). Dem Einwand, dass man sich hier noch im Reich der Spekulationen bewege²⁵⁵, wird das Vorsorgeprinzip entgegengehalten, das verlange, in einer solchen Lage erst einmal umfangreiche Grundlagenforschungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen vorzunehmen, bevor man vollendete Tatsachen schaffe.²⁵⁶

Dass es hier inzwischen auch um viel Geld geht - die finanzielle Größenordnung der Offshore-Projekte überschreitet oft genug die Milliarden Grenze (nicht nur in DM, sondern auch in Euro)²⁵⁷ -, trägt nicht gerade zur Beruhigung der Gemüter bei, sondern gibt dem Misstrauen neue Nahrung und verschärft den Ton der Auseinandersetzung.

Mit etwas weniger Publizität zeichnet sich eine zweite Ausweichbewegung der Windenergie ab: der Gang ins Ausland. Der Exportanteil der deutschen Hersteller steigt kontinuierlich an: bei der installierten Leistung von 10 % im Jahr 1999 auf 17 % im Jahr 2000. „Mittlerweile wird jede vierte

255 Ein Vertreter des Bundesamts für Naturschutz stellt dazu fest: „Unser Problem besteht darin, dass wir nur wenig darüber wissen, wie sich die Störungen beim Bau der Anlagen auf das Ökosystem auswirken. Noch weniger wissen wir über den Betrieb“. Vgl. Pötzl/Rosenkranz 2001.

256 So fordert auch der NABU Schleswig-Holstein ein „Moratorium“ für den Bau von Offshore-Windanlagen, vgl. Ludwichowski, 2001. Eine ähnliche Forderung erhebt die Umweltstiftung WWF, vgl. Nwz online 01.02.2002. Einen Überblick über bereits laufende Forschungsvorhaben zu den Nebenfolgen der Offshore-Windenergie gibt das Positionspapier des Bundesumweltministeriums 2001, Anhang 1a, 37 f.

257 Einige Ankündigungen: Die „Plambeck Neue Energien AG“ investiert in einen Windpark in der Nordsee mit 200 Anlagen rund 1,75 Mrd. DM, die „EnergieKontor AG“ in drei Parks 8 Mrd. DM, eine „Projektierungsgesellschaft für regenerative Energiesysteme mbH“ nur für die erste Phase des Projekts „Sandbank 24“ 1 Mrd. Euro. Die Hannoveraner „Winkra-Energie GmbH“ will zusammen mit dem Windkraftanlagenbauer „Nordex“ ca. 1,5 Mrd. Euro in ein Projekt in der nördlichen Pommerschen Bucht, zusammen mit „RePower Systems AG“ in die erste Baustufe des Parks „Nordsee-Ost“ fast 1 Mrd. DM investieren. Der Offshore-Bürger-Windpark Butendiek kalkuliert etwas niedriger: Das gesamte Investitionsvolumen wird mit 400 Mio. Euro veranschlagt. Vgl. Financial Times Deutschland vom 18.05.01, FAZ.NET vom 21.09.01, Kieler Nachrichten vom 19.09.01, SVZ-online vom 27.09.01, News auf der Internetseite des Offshore-Bürger-Windparks Butendiek vom 11.12.01.

Maschine exportiert. Zu den bedeutendsten Empfängerländern gehörten im Jahr 2000 Dänemark, Portugal, Ägypten, Spanien, Italien, Österreich, Indien und China“ (Windenergie 2001, 7). Als Zukunftsmarkt gelten insbesondere die USA, in denen schon deutsche Unternehmen Tochtergesellschaften gegründet haben.²⁵⁸ Andererseits stellen aber auch „die Länder der Dritten Welt ohne elektrisches Netz oder mit schwachen Insel-Netzen... einen riesigen Markt für die Windtechnik dar. Durch die dezentrale Energiebereitstellung aus einer erneuerbaren Ressource lassen sich besonders in den ländlichen Regionen der Entwicklungsländer - wo etwas zwei Milliarden Menschen ohne Zugang zu Elektrizität leben - Brennstoffkosten, Transportkosten und Investitionen für große Verbundnetze einsparen. Windkraftanlagen in Kombination mit Wasserentsalzungsanlagen gelten schon jetzt als der zukünftige Renner“ (Bischof 1998, 46). Da das in Deutschland bewährte Finanzierungsmodell die Existenz einer GmbH & Co.KG voraussetzt, die in vielen Ländern weitgehend unbekannt ist, liegt es nahe, die entsprechenden Fonds in Deutschland aufzulegen: „Als erstes deutsches Büro will Energiekontor in den nächsten Monaten einen solchen Fonds in Deutschland vertreiben - für einen Windpark in Griechenland“ (a.a.O.).

Klar ist, welche Akteure vor allem in diese beiden Expansionsrichtungen drängen: Es sind die professionalisierten Unternehmen, die sich von allen lokalistischen Bindungen befreit haben und nicht nur über das technische *Know how*, sondern auch die nötige Kreditwürdigkeit verfügen, um solche Unternehmen in Angriff nehmen zu können.

2. Die „kleine“ Perspektive: von der Windenergie zum regenerativen Mix

Während einige Pioniere der Bürgerwindbewegung, z.B. bei „Windwärts“, die Gelegenheit beim Schopf ergriffen und mit aller Konsequenz auf Professionalisierung und Expansion setzten, sind andere zu Zaungästen einer Entwicklung geworden, die über ihren eigenen Beitrag hinweggegangen ist,

²⁵⁸Dies gilt z.B. für das am Neuen Markt gehandelte Hamburger Unternehmen P&T Technology, das in San Francisco über eine Tochtergesellschaft verfügt, vgl. Die Zeit 9/2002, S. 29.

auch wenn die von ihnen gegründeten Initiativen noch bestehen und die von ihnen errichteten Anlagen weiterhin in Betrieb sind.

Das bedeutet nicht, dass sich damit diese Anderen nur noch auf den wohlverdienten Ruhestand vorbereiten. Im Gegenteil: Bei nicht wenigen von ihnen zeigt sich die Tendenz, das eigene Vorreitertum auf ein neues, komplexeres, auf jeden Fall weniger beackertes Gebiet zu verlagern, auf dem es immer noch einen offenkundigen Bedarf an Pionierarbeit gibt. Es handelt sich um die restliche Palette regenerativer Energieerzeugung wie Sonnenkollektoren, Fotovoltaik, Energie aus Biomasse, Wasserkraft usw., und um energiesparende Übergangslösungen wie Blockheizkraftwerke. Sie nehmen damit den Faden wieder auf, der sie anfänglich in die Windenergie hineinführte: sich dort zu engagieren, wo die eigene Grundintention noch eine offene Flanke bietet und neuer konstruktiver Lösungen bedarf. Wie früher der Kampf gegen die Atomenergie die Frage offen ließ, auf welche Weise denn nun die gesellschaftlich benötigte Energie produziert werden soll, so wirft heute die Konzentration auf die Windenergie Probleme auf, die konstruktiv nur durch einen möglichst intelligenten „Mix“ mit anderen Formen der Energiegewinnung zu beantworten sind.

So erscheint es bedeutsam, dass die Hamburger Initiative „Windstrom Wedel“, die am Anfang der deutschen Bürgerwindbewegung stand, sich am frühesten und entschiedensten aus der späteren Entwicklung der Windenergie wieder ausklinkte und seitdem ganz auf die Bearbeitung des „Mixes“ konzentriert: Ihre letzte Windenergieanlage errichtete sie 1993, baute in den nächsten sechs Jahren vier Blockheizkraftwerke und schließlich auch noch eine Wasserkraftanlage, die 2000 ihren Betrieb aufnahm. Für die Zukunft wird der Einstieg in den Solarstrom erwogen, „um sozusagen unser Spektrum abzurunden“. Wie ungebrochen immer noch das zivilgesellschaftliche Motiv ist, mit der eigenen Pioniertat im öffentlichen Raum Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, zeigt die Fortsetzung des Zitats: „Dann hätten wir den vollständigen Energiemix und könnten damit natürlich auch mal irgendwo erscheinen und auftreten“.

Ähnliches beobachten die Geschäftsführer der Hamburger Initiative auch bei anderen „ehrenamtlichen Betreibergesellschaften“, die sich z.B. „immer mehr auf Fotovoltaik-Anlagen konzentrieren“, die nicht soviel Kapital erfordern wie moderne Windparks. Dies bestätigt auch unser Sample. Der Geschäftsführer der Diemardener Initiative berichtet, in seiner Gesellschaft

gebe es eine „Dynamik“, die in zwei Richtungen dränge: entweder „ein Projekt in Indien zu organisieren und da zu investieren“, oder „uns in der Biomasseverarbeitung, der Biogasherstellung oder in der Wasserkraft zu engagieren“, wofür sich im Gesellschafterkreis bereits Arbeitskreise gebildet hätten. Auch wenn das zuletzt genannte Interesse, sollte es Gestalt annehmen, formal zur Gründung einer neuen Gesellschaft führen müsste, da die Satzung der bestehenden Gesellschaft ihren Daseinszweck auf die Windenergie beschränkt, zeigt es die Fortexistenz eines Potenzials, das zu neuen Ufern drängt.

Während es aus erstgenannter Perspektive ein Erfolg der Bürgerwindbewegung ist, eine neue Branche aus dem Boden gestampft zu haben, die inzwischen zum Selbstläufer wurde und die Bürgerwindbewegung überflüssig gemacht hat, wird aus der letztgenannten Perspektive ein ganz anderer Ertrag sichtbar: das zivilgesellschaftliche Selbstbewusstsein, trotz geringer Kräfte ein weitreichendes gesellschaftliches Projekt anschieben zu können. Zu diesem Ertrag gehört auch ein erprobtes soziales, rechtliches und ökonomisches *Know how*, wie ein solches Vorhaben anzugehen und seine Diffusion vorzubereiten ist: die Bündelung lokaler Kräfte; eine Gesellschaftsform, die Breitenwirkung mit geschäftlicher Handlungsfreiheit ausbalanciert; die frühzeitige Schaffung politischer Rahmenbedingungen, die im jeweiligen Energiebereich ökonomische Anreize für den technischen Fortschritt schafft. Dass im EEG das Modell der kostendeckenden Mindestvergütung, das sich bei der Windenergie bewährt hat, nicht nur den neuen Bedingungen angepasst, sondern differenziert auch auf andere erneuerbare Energien wie Biogas (15 Pf. pro kWh), Biomasse (17 bis 20 Pf.), Geothermie (14 bis 17,5 Pf.) und Fotovoltaik (99 Pf.) übertragen wurde, ist selbst Frucht des Lernprozesses, der mit der Entwicklung der Windenergie verbunden war. Es schuf neue Ansatzpunkte für ein zivilgesellschaftliches Engagement, das sich das ganze Spektrum erneuerbarer Energien erschließt.

Dass hier auch professionell arbeitende Unternehmen neue Geschäftsfelder entdecken können, zeigt Prokon. Dem Bedenken, das eigene Tätigkeitsfeld könne sich so allzusehr zersplittern, hält einer ihrer Geschäftsführer entgegen, aufgrund der Kontakte, die man durch die Windenergie z.B. zu „Landwirten bzw. Bewirtschaftern“ geknüpft habe, „über ein erhebliches Synergiepotenzial... gerade im Bereich Biomasse und Biogas“ zu verfügen.

Übrigens stand die Öffnung zu anderen Formen regenerativer Energieerzeugung nicht nur am Ende, sondern vielfach schon am Anfang der Bürgerwindbewegung: Der erste Geschäftsführer der Hamburger Initiative hatte sich vorher mit Fotovoltaik beschäftigt, und in ihrer Gründungsphase diskutierte die Gruppe, ob sie auf dem Lärmschutzwall einer Autobahn, der ihr als Standort angeboten worden war, eine solche Anlage installieren sollte;²⁵⁹ der Geschäftsführer der Untersolling-Initiative hatte individuell einen Sonnenkollektor auf dem Hausdach montiert; bevor sich die Hausgemeinschaft der Göttinger Angerstraße der Windenergie zuwandte, baute sie im Keller ein Blockheizkraftwerk und auf dem Dach einen Sonnenkollektor und bildete mit einem Nachbarhaus einen Nahwärmeverbund. So stellt aus individueller Sicht die Beschäftigung mit anderen Formen regenerativer Energie oft keinen Aufbruch zu neuen Ufern, sondern einen sich schließenden Kreis dar, in dem die ausschließliche Konzentration auf die Windenergie eine begrenzte Episode bildet.

3. Ökologischer Ertrag

Das Problem der „Öko-Bilanz“ eines Eingriffs in menschliche Stoffwechselprozesse mit der Natur - den auch der Pfadwechsel zur „regenerativen“ Windenergie darstellt - ist die Mehrdimensionalität der Bilanzierungsmaßstäbe. Was in einer Dimension Fortschritt bedeutet, kann in anderen Dimensionen bedenklich erscheinen. Man könnte z.B. versuchen, das Klima durch die inflationäre Vermehrung kleiner Wasserkraftanlagen an möglichst allen fließenden Gewässern Deutschlands zu schützen - mit der Konsequenz, dem Fischbestand in diesen Gewässern schweren Schaden zuzufügen. Gerade für solche Situationen wurde die „Entwicklung eines ökologischen Zielsystems“ gefordert, „anhand dessen eine Abwägung möglicher ökologischer Zielkonflikte“ erreichbar sei (Petschow/Meyerhoff 1999, 52). Die Windenergie zeigt, wie leicht eine solche Forderung zu stellen und wie schwer sie zu erfüllen ist.

²⁵⁹Obwohl die Gruppe mit diesem Projekt „möglicherweise Geld verdienen konnte“, lehnte sie es ab, weil der Standort „nicht in unser Selbstverständnis... passt“ (Interview Windstrom Wedel).

Reduziert man die „Öko-Bilanz“ der Windenergie auf ihren Beitrag zum Klimaschutz, scheint das Urteil eindeutig. Die sog. *Energie-Bilanz*, bei anderen regenerativen Energieformen wie der Photovoltaik immer noch eine Achilles-Ferse, ist positiv: „Mit einer Windkraft-Anlage lässt sich während der 20jährigen Nutzungszeit rund 20 bis 100 mal soviel Energie gewinnen wie für ihre Herstellung, ihre Nutzung und ihre Entsorgung verbraucht wird... Schon in knapp drei Monaten kann eine Windkraft-Anlage an einem guten Standort die bei Herstellung, Betrieb und Entsorgung verbrauchte Energie wieder erzeugen“ (BWE, 25 Fakten zur Windkraftnutzung in Deutschland, Nr. 8, 14.08.00). Gerade diese Energie-Bilanz ist die Grundlage dafür, dass die Windenergie einen effektiven Beitrag zur Verminderung der bei fossiler Energiegewinnung anfallenden Kohlendioxid-Emissionen leisten kann. Ein Schritt auf diesem Wege ist schon getan: Im Kyoto-Protokoll hat sich Deutschland verpflichtet, den CO₂-Ausstoß bis 2012 gegenüber dem Niveau von 1990 um 21 % bzw. 250 Mio. t zu reduzieren (SZ, 19.02.02).²⁶⁰ Von diesem Reduktionsziel konnten bis 2001 6 % bzw. 15 Mio. t allein durch die Windenergie abgedeckt werden (BWE, Zahlen zur Windenergie: Einsparung von CO₂ in Deutschland, 31.12.01); bleibt es bei ihren prognostizierten Zuwachsraten, müsste sich dieser Anteil bis zum Jahr 2010 etwa verdreifachen (SPIEGEL 21/2001, 190), langfristig sogar auf „über 50 %“ (BWE, 25 Fakten zur Windkraftnutzung in Deutschland, Nr. 13, 14.08.00) steigern lassen.

So weit, so einfach, so gut. Bevor wir zu dem großen „Aber“ übergehen, das der Windenergie aus anderen Bereichen des Umweltschutzes entgegenschallt, darf ein kleineres „Aber“ nicht übergangen werden, welches ihr dort entgegengehalten wird, wo sie scheinbar ein Heimspiel hat: bei ihrem Anspruch, die Energiegewinnung aus fossilen oder nuklearen Quellen überflüssig zu machen. Der Einwand lautet, dass die Annahme, „jede eingespeiste Kilowattstunde Wind- oder Sonnenenergie... die gleiche Menge umweltschädlichen Kohle- oder Atomstroms (verdränge) und entsprechend Kohlendioxidemissionen oder die Strahlenlast“ senke, schon aus *technischen* Gründen „Unsinn“ sei. Der Grund sei die Unvorhersehbarkeit des jeweils von den Windenergieanlagen eingespeisten Stroms, weshalb die Kraftwerke, die im-

²⁶⁰Andere Meldungen sprechen von dem Ziel, den CO₂-Ausstoß von 1990 bis 2005 um 25 % zu senken, wozu sich Deutschland ebenfalls „international verpflichtet“ habe, vgl. Göttinger Tageblatt, 19.10.2000.

mer ein Gleichgewicht von Stromproduktion und -konsum sichern müssten, im Durchschnitt mehr Kohle verfeuern müssten, als aufgrund des zusätzlich eingespeisten Windstroms eigentlich nötig sei, was den CO₂-Einspareffekt vermindere (DIE ZEIT 1998 Nr. 32, 23). Diesem Einwand wird allerdings ein ganzes Bündel von seine Tragweite einschränkenden Argumenten entgegengehalten: Die Systeme zur Prognose kurzfristiger Schwankungen im Windstromangebot werden verbessert;²⁶¹ große Einspeiseschwankungen sind zwar kurzfristig für die einzelne Windenergieanlage möglich, aber im Verbund aller deutschen Windenergieanlagen mitteln sie sich weitgehend aus;²⁶² es wird sowieso angestrebt, die Energieproduktion nicht allein auf Windbasis, sondern auf ein ganzes Mix verschiedener regenerativer Quellen zu gründen, in dem die Schwankungen im Windenergieangebot kompensierbar sind.

Über das große „Aber“, zu dem sich der große und vielstimmige Chor nicht nur der Vogel-, Tier- und Menschenschützer, sondern auch der Landschafts-, Küsten- und Wattenmeerschützer zusammenschließt, haben wir berichtet. Es würde die Grenzen einer sozialwissenschaftlichen Untersuchung überschreiten, die Konstruktion eines „ökologischen Zielsystems“ zu versuchen, das hier den Oberschiedsrichter abgeben könnte. Es bleibt nur die Feststellung: Wie jedes menschengemachte Großprojekt hat auch die ökologisch begründete Einführung der Windenergie Auswirkungen, die sich nicht auf das zu sanierende Umweltsegment beschränken, sondern auch andere Segmente betreffen, die wiederum eigener Analysen und Abwägungen bedürfen, usw. Der Prozess, das menschliche Naturverhältnis in seiner ganzen Vieldimensionalität immer umfassender intentional gestalten zu müssen, ist offenbar nicht umkehrbar.

261 Laut BerlinOnline vom 21.10.1998 am Kasseler Institut für Solare Energieversorgungstechnik.

262 „Das Institut für Solare Energieversorgungstechnik in Kassel hat durch konkrete Messungen nachgewiesen, dass die Wahrscheinlichkeit einer Änderung dieser Summenleistung von mehr als 10 % pro Stunde nur 1:1000 beträgt“, Bischof 1998, 52 f.

4. Schlussbetrachtung

Misst man den Erfolg von sozialökologischen Innovationen an dem Ausmaß, in dem sie Realität verändern, dann stellt der Umstieg auf Windenergie eine durchaus erfolgreiche, im Rahmen unserer Untersuchung sogar die eindeutig erfolgreichste Innovation dar. Zwar wird die von ihr bewirkte Umstellung der industriellen Stromproduktion erst dann beachtlich, wenn ihr bisheriger Veränderungstrend in die Zukunft verlängert wird, aber diese Projektion scheint nicht nur ein Wunschtraum zu sein, da die Diffusion der Windenergie zu einem gesellschaftlichen Selbstläufer wurde ist, der sich vom guten Willen seiner Geburtshelfer emanzipierte. Dieser Erfolg liegt zweifellos an einem prinzipiellen Startvorteil, den die Produktion von Windstrom vor dem Car-Sharing und dem autofreien Wohnen hat: Obwohl es auch hier einer erheblichen zivilgesellschaftlichen Anstrengung bedurfte, um die Windenergie gegen eine ganze Reihe von Widerständen auf die Startrampe zu hieven, ist ihr inhaltliches Ziel keine Veränderung des alltäglichen Verhaltens, sondern der Produktion, die sich aus der alltäglichen Lebenswelt relativ schmerzfrei heraushalten lässt. Und offenbar ist das alltägliche Verhalten die soziale Realität, die ökologisch motivierten Reformversuchen den härtesten Widerstand entgegensetzt.²⁶³ Zwar gehört zum Gesamt-Szenario einer ökologischen Energiewende das Postulat nachhaltigen Energiesparens, das auch für unsere alltägliche Lebensweise Konsequenzen haben müsste, aber sein Geld in Windstrom kann nun einmal auch derjenige anlegen, der privat verschwenderisch Energie verbraucht.

Der gemeinsame Nenner der von uns untersuchten zivilgesellschaftlichen Projekte ist das Ziel, den menschlichen Stoffwechselprozess mit der Natur umweltgerechter zu machen. Damit greifen sie in die bestehenden sozialen Verhältnisse ein, d.h. sie wollen Produktions-, Konsum-, Entsorgungs- und individuelle Verhaltensweisen ändern. Der Erfolg dieser Veränderungen bemisst sich in letzter Instanz an ihren Auswirkungen auf die gefährdete Umwelt. In diesem Kontext hat zivilgesellschaftliches Handeln keinen Wert an sich, sondern muss seine eigene Existenzberechtigung an einem äußeren Maßstab messen. Im Fall der Windenergie mit dem Ergebnis, dass es für ihre

²⁶³Das soll nicht heißen, dass *jeder* Bereich des Alltagsverhaltens so widerständig ist, wie das Beispiel Mülltrennung zeigt. In der Sprache der *Rational choice-Theorie* sind es vor allem die lebensweltlichen Bereiche, in dem Verhaltensänderungen „etwas kosten“.

Entwicklung zu einer neuen industriellen Branche die historische Funktion des notwendigen Geburtshelfers hatte, inzwischen aber überflüssig geworden ist, da es nun die Eigendynamik der Kommerzialisierung ist, welche sie weiter vorantreibt. Damit hat auch die Utopie, dass sich das Engagement der Haushalte zur dezentralen und umweltfreundlichen Erzeugung des energetischen Eigenbedarfs wie ein Flächenbrand auf die ganze Gesellschaft ausdehnen könnte (und sollte), ihre Schubkraft verloren: Die Stromerzeugung aus Windenergie ist trotz ihrer Dezentralität zu einer Angelegenheit hochspezialisierten und professionalisierter Unternehmen in einer sich schnell zentralisierenden Branche und zu *einem* Investitionsobjekt unter anderen geworden.

Welches war die Funktion des anfänglichen zivilgesellschaftlichen Engagements? Bevor wir auf das eingehen, was die Bürgerwindbewegung *erfand*, müssen wir konstatieren, was sie *fand* - und meinen damit die historischen Rahmenbedingungen, die ihr einerseits vorgegeben waren und ihre Entstehung begünstigten, die andererseits aber auch - wie jede günstige Gelegenheit - erst einmal zu ergreifen waren.

Die Vorgegebenheiten waren

- ein industrielles System der Stromerzeugung und -verteilung, das ökonomisch hoch zentralisiert und technisch hoch integriert war und dessen Leitungssystem es trotzdem ermöglichte, von fast beliebigen dezentralen Standorten aus Strom in das vorhandene Netz einzuspeisen;
- auf technischem Gebiet die negative Erfahrung des GROWIAN, der eigentlich den schnellen Sprung in den Mega-Watt-Bereich bringen sollte, und das dänische Alternativ-Angebot anfangs leistungsschwächer, aber erheblich robusterer Windenergieanlagen;
- auf politischem Gebiet eine durch Ölkrisen, Tschernobyl und schließlich auch den Rio-Prozess gewachsene Bereitschaft, regenerative Formen der Energieerzeugung zu fördern, und ein von der EU kommender Druck zur Liberalisierung des Strommarkts, der (zunächst) die historisch gewachsenen Strukturen des (west-)deutschen Strommarkts und (später) das vorhandene Preisgefüge in Frage stellte;
- auf sozialem Gebiet ein grün-alternatives Milieu, das anfangs durch den jahrzehntelangen Kampf gegen die Atomenergie und durch die Tschernobyl-Katastrophe geprägt und später durch Rio sensibilisiert worden war, nun ein wenig in die Jahre gekommen war und sich konstruktiv en-

gagieren wollte, was auch Teile der technischen Intelligenz - insbesondere Ingenieure - mit diesem Milieu in Kontakt brachte;

- und ebenfalls auf sozialem Gebiet das dänische Vorbild des gemeinschaftlichen Baus von Windenergieanlagen.

Die Pioniere der Bürgerwindbewegung haben diese Gegebenheiten vorgefunden, ergriffen und auch selbst bearbeitet. Und dabei soziale Problemlösungen erfunden, die zunächst dazu dienten, die eigenen zivilgesellschaftlichen Projekte zum Laufen zu bringen, dann aber auch ihre Transformation zum ökonomischen Selbstlauf vorbereiteten. Da die Errichtung einer Windenergieanlage anfangs ein Projekt mit unsicherem, auf jeden Fall niedrigem finanziellen Ertrag war, schien es geboten, dass kein Beteiligter dafür seine berufliche Existenz aufs Spiel setzte bzw. das Projekt nicht auch noch mit der Erwirtschaftung eines Lebensunterhalts belastet wurde: Man traf sich nach Feierabend, die nötige Arbeit wurde *ehrenamtlich* erbracht. Der Risikominimierung diente auch die *Gemeinschaftlichkeit* der Unternehmung: Die einzelne Einlage wurde so kleingestückelt, dass es für einen normalen Berufstätigen kein existenzieller Verlust war, wenn sie nur eine geringe oder auch keine Rendite brachte, und die schlimmstenfalls auch verloren gegeben werden konnte. Wobei festzustellen ist, dass beide Grundsätze nicht nur in finanziellem Pragmatismus, sondern auch im Selbstverständnis des tragenden Milieus begründet waren: Da das Projekt in erster Linie als politischer Akt gesehen wurde, der im öffentlichen Raum ein symbolisches „Zeichen“ setzte, konnte dieser Effekt durch eine zugleich gemeinschaftliche und ehrenamtliche Aktion, die im lokalen Bereich angesiedelt war und mit der niemand zum „kleinen Flick“ wurde, nur verstärkt werden.

Die politische Absicht der Bürgerwindprojekte unterstrich schließlich auch die Erfindung eines dritten Grundsatzes, der die Höhe der individuellen Einlage betraf und aus heutiger Sicht am situationsgebundensten war: Sie sollte so bemessen sein, dass man behaupten konnte, von nun an den im eigenen Haushalt verbrauchten Strom tatsächlich selbst zu produzieren. Hierdurch erhielt das symbolische „Zeichen“ eine zusätzliche Bedeutung, denn von ihm ging nun die Botschaft aus, die Energiewende lasse sich „von unten“, als Summierung vieler analoger Entscheidungen, herbeiführen.

Nicht weniger wichtig war die Erfindung einer Reihe weiterer *Problemlösungen*, welche diese ersten Grundentscheidungen bzw. -orientierungen

einerseits konkretisierten, andererseits aber auch mit weiteren Gesichtspunkten ausbalancierten.

Folgenreich war es, dass sich die Bürgerwindinitiativen aufgrund ihres Wunsches nach Haftungsbeschränkung und Seriosität bei Verhandlungen mit Banken, Behörden und Herstellern meist als GmbH & Co.KG organisierten. Da diese Form, die den Dualismus von innerem Führungskreis in Gestalt der GmbH und weiterem Kommanditisten-Kreis festschrieb, einen Teilabschied vom egalitären Selbstverständnis des Ursprungsmilieus bedeutete, konnte sie zunächst als von außen aufgezwungene, nur der Geschäftsfähigkeit dienende Maßnahme erscheinen, die dem eigenen Gemeinschaftsanspruch widersprach. Weshalb sie oft nur dadurch „milieufähig“ gemacht werden konnte, dass Gegengewichte gegen den institutionalisierten Dualismus eingeführt wurden: Beiräte, verabredete Ober- und Untergrenzen für die individuellen Einlagen, hohe Quoren für die Beschlussfähigkeit der jährlichen Gesellschafterversammlung usw. Trotzdem kann vermutet werden, dass der Dualismus dem Wunsch mancher „Macher“, sich Handlungsfreiheit zu verschaffen, auch entgegenkam. Längerfristig machte er die Initiativen enttäuschungsfester, da er die Trennung von „Machern“ und „Mitläufern“ antizipierte, die sich in solchen Initiativen früher oder später sowieso durchsetzt.

Mühevoll war anfangs auch die Pionier-Arbeit, welche die frühen Protagonisten der Windenergie bei ihren Genehmigungsverhandlungen mit den unvorbereiteten Behörden und kommunalen oder regionalen Instanzen leisteten. Das Ergebnis war nicht nur die Präzisierung der baugesetzlichen Grundlagen, sondern auch die Herausbildung eines konsolidierten Verwaltungshandelns, von dem die weitere Branchenentwicklung zehren konnte.

Begann schon hier die Bearbeitung der eigenen Rahmenbedingungen, so war die zweimalige und in beiden Fällen erfolgreiche Einflussnahme auf den Gesetzgeber zur Absicherung einer kostendeckenden Einspeisevergütung eine Weichenstellung, die über das Schicksal der ganzen Branche entschied und der man den Rang einer fundamentalen *Innovation* zusprechen muss: 1991 in Gestalt einer an den Strom-Durchschnittspreis gekoppelten Vergütung, die den Strommarkt überhaupt für private Erzeuger öffnete, und 2000, nach der Liberalisierung des Strommarktes, in Gestalt einer vom Strompreis entkoppelten, „absoluten“ und in vielerlei Hinsicht maßgeschneiderten Vergütung. Nachdem es bis etwa Mitte der 90er Jahre ein komplexes Gemisch unterschiedlicher Subventionierungsarten gegeben hatte, erwies sich die

kostendeckende Einspeisevergütung als die Förderart, die alle anderen Förderungsformen überlebte und die Hersteller zur permanenten technischen Weiterentwicklung und Verbilligung der Windenergieanlagen anreizte. Für die Pioniere war das Motiv dieser „Erfindung“ eine Mischung von Eigeninteresse und systemischer Einsicht in die Notwendigkeit langfristig wirkender ökonomischer Anreize. Sie setzte die Windenergie auf eine Schiene, auf der sie sich zu einer Branche transformierte, ihren Selbstlauf fand und seitdem keiner Bürgerwindbewegung mehr bedarf. Es ist der Erfolg einer von ihr selbst eingeleiteten Transformation, der die Bürgerwindbewegung obsolet gemacht hat.

Obsolet wurden damit auch eine Reihe weiterer Neuerungen, die für die Entstehung der Bürgerwindbewegung konstitutiv waren: Die Grundsätze der Ehrenamtlichkeit, der lokalen Gemeinschaftsbildung und der Begrenzung der individuellen Kapitaleinlagen sind Reminiszenzen geworden, welche heute die Branchenentwicklung eher behindern - die Initiativen, die noch an ihnen festhalten, werden immer mehr zu Inseln der Stagnation.

Anders verhält es sich mit der von der Bürgerwindbewegung nach vielen Suchbewegungen gefundenen Form der GmbH & Co. KG. Sie erwies sich als überraschend lebensfähig und hat in vielen Fällen die Kommerzialisierung der Branche überdauert, obwohl ihre Funktion dabei einige Häutungen durchmachte: Waren es anfangs Gesellschaften, die mehrere hunderttausend DM verwalteten, in denen sich fast alle gegenseitig kannten und einige die Rolle ehrenamtlicher „Macher“ übernahmen, so sind es heute Gesellschaften, in denen es um Millionen-, wenn nicht Milliarden-Projekte geht, die GmbH den professionell arbeitenden, vorausplanenden und de facto entscheidenden Unternehmenskern bildet, an den sich wie Perlen an einem Faden die verschiedenen anonymen Kommanditgesellschaften anlagern.

War hier das zivilgesellschaftliche Engagement nur die Anschubskraft, die in einem spezifischen historischen Moment in die Bresche springen musste, um in einem gesellschaftlich reformbedürftigen Bereich - dem der Energieproduktion - eine neue Weichenstellung durchzusetzen? Unsere Fallstudie zeigt, dass es zu kurz greift, ihm allein diese punktuell historische Funktion zuzuweisen. Denn erstens bleibt dieses Engagement im Nachbarbereich weiterhin gefragt, wo es nicht mehr nur um die Windenergie, sondern das gesamte „Mix“ regenerativer Energien geht - nicht zufällig verlagern einige der wichtigsten Pioniere ihre Aktivitäten in diesen Bereich. Und

zweitens bedarf die Windenergie gerade deswegen, weil sie sich ökonomisch freigeschwommen und an Eigendynamik gewonnen hat, einer sozialen Kontrollinstanz, welche die inneren Widersprüche der verschiedenen ökologischen „Schutz“-Ziele, für deren Abwägung und Ausbalancierung es keine andere gesellschaftliche Instanz gibt, und ihre Vermittlung mit auch weniger hehren sozialen Interessen und Bedürfnissen diskursiv bearbeitet. Ein Blick auf die bunte Szene, die sich gegenwärtig mit der Windenergie - *on-* oder *offshore* – auseinandersetzt, zeigt, dass diese zivilgesellschaftliche Kontrolle längst im Gange ist.

Hier kann eingewandt werden, dass die Existenz eines gesellschaftlichen Bedarfs noch nicht die Menschen mit dem entsprechenden Engagement hervorzaubert - es ist gerade ein Ergebnis unserer Untersuchung, dass es ein sehr spezifisches Milieu war, aus dem in einem besonderen historischen Moment die Bürgerwindbewegung entstand. Könnte es nicht sein, dass die eben erwähnte Verlagerung zivilgesellschaftlichen Engagements von der Windenergie zum regenerativen Energie-„Mix“ nur die gleiche Generation von Pionieren mobilisiert, die irgendwann wieder von der sozialen Bildfläche verschwinden wird? Selbst wenn das gegenwärtige Pro und Contra um die Windenergie mit Bürgerinitiativen auf beiden Seiten der Barrikade das andauernde zivilgesellschaftliche Engagement dokumentiert, belegt es auch: Für welche Seite sich dieses Engagement in die Bresche wirft, ist nur schwer vorhersagbar.

Schluss: Zivilgesellschaftliche Selbstorganisation als Quelle ökologischer Innovation - zur Institutionalisierung, Diffusion und Transformation von Umweltprojekten

1. Ein besonderer Typus von Innovation

In der Literatur werden drei gesellschaftliche Bereiche unterschieden, in denen es zu ökologischen Innovationen kommen kann. Ein wesentlicher und heute stark beachteter Teil des Innovationsgeschehens vollzieht sich am Markt, wobei es hier vor allem das weite Feld technischer Umweltinnovationen ist, das im Zentrum der Aufmerksamkeit steht. Hiermit ist nicht nur die in Deutschland besonders starke Branche der Produktion von Umwelttechnologien und -anlagen gemeint, sondern es schließt Unternehmen zahlreicher weiterer Branchen ein, die unter dem Druck staatlicher Umweltregulierung sowie zunehmend auch aus Wettbewerbs- und Imagegründen innovatives Umweltmanagement betreiben (Huber 2001, 379 ff.; Klemmer 1999). Ein weiterer gesellschaftlicher Bereich, der - auch - zur Triebkraft umweltrelevanter Innovationen werden kann, ist der öffentliche Bereich. Entsprechende Politikanalysen konzentrieren sich nicht nur auf den Staat in seiner Funktion als Gestalter innovationsfördernder Rahmenbedingungen, sondern auch als eigenständiger umweltrelevanter Innovator. Hierbei geht es vor allem um institutionelle und politische Innovationen mit ökologischer Zielrichtung, etwa in den Handlungsfeldern „Bereitstellung von Gütern und Diensten mit direktem Umweltbezug durch den Staat“, „Weiterentwicklung der Umweltpolitik“ oder „umweltorientierte Reformulierung anderer Politikbereiche“ (z.B. der Agrar-, Verkehrs- und Energiepolitik; Zimmermann 1998, 76 f.). Beide Bereiche, Markt und Staat, mögen ein breites Spektrum umweltrelevanter Innovationen abdecken - fest steht aber auch, dass sich die innovative Dynamik einer Gesellschaft nicht auf diese beiden Bereiche beschränkt. Schon immer - d.h. lange bevor das Umweltthema virulent wurde -

war der Bereich zivilgesellschaftlicher Selbstorganisation eine eigenständige Quelle vielfältiger und sozial relevanter Neuerungen, wobei er seine innovative Kraft vor allem dort entfalten konnte (und kann), wo Markt und Staat versagen: das heißt in solchen gesellschaftlichen Problembereichen, in denen sich privat-unternehmerisches Engagement unter dem Gesichtspunkt des kommerziellen Kalküls nicht lohnt oder in denen der Staat, aus welchen Gründen auch immer, keinen eigenen Regelungs- und Handlungsbedarf wahrnimmt. Dies traf z.B. auf die im 19. und frühen 20. Jahrhundert sich verbreitenden Konsumgenossenschaften zu und gilt für viele weitere gesellschaftlich bedeutsame Entwicklungen, die von den in den 70er Jahren sich entfaltenden neuen sozialen Bewegungen angestoßen bzw. im Zuge der eigenen Praxis vorangetrieben worden sind. Andererseits finden die zivilgesellschaftlichen Aktivitäten nicht in einer gegenüber der übrigen Gesellschaft abgeschotteten Enklave statt, sondern stehen – gerade auch im Hinblick auf die von ihnen ausgehende innovative Dynamik - in vielfältigen Wechselbeziehungen zu den Sektoren „Markt“ und „Staat“ und unterliegen dabei selbst ständigen Veränderungsprozessen (vgl. etwa Evers 1990; Effinger 1993; Heinze/Olk 2000). Es ist zum Beispiel immer wieder vorgekommen, dass selbstorganisierte Alternativprojekte, etwa in den Bereichen handwerklicher Produktion oder sozialer Dienstleistungen, sich so weit professionalisierten, dass sie schließlich in den Marktsektor überwechselten. Umgekehrt ist es möglich, dass zivilgesellschaftliche Einrichtungen, etwa auf dem Gebiet der sozialen Wohlfahrt oder im Bereich des Genossenschaftswesens, mehr und mehr mit staatlichen Aufgabenbereichen verwachsen, bis sie schliesslich dem öffentlichen Sektor inkorporiert werden. Im Rahmen solcher Transformationsprozesse haben zivilgesellschaftliche Innovationen (auch) die Funktion einer Initialzündung, deren eigentliche Wirkung sich erst durch „Vermarktlichung“ oder „Verstaatlichung“ entfaltet - was bedeutet, dass zivilgesellschaftliches Handeln durch seinen eigenen Erfolg überflüssig wird.

Auch die von uns untersuchten Innovationen entstanden in produktiver Spannung zu den Sektoren „Markt“ bzw. „Staat“, wobei sie zunächst auf dem ureigenen Terrain zivilgesellschaftlichen Engagements, d.h. im Rahmen selbstorganisierter Projektgruppen, das Licht der Welt erblickten und hier zum ersten Mal erfolgreich „ausprobiert“ wurden. In den drei untersuchten Bereichen handelte es sich jeweils um ökologisch innovative Güter bzw. Dienstleistungen, die weder vom Markt noch durch staatliche Aktivitäten

her- bzw. bereitgestellt wurden, d.h. ihre Existenz im wesentlichen dem freiwilligen Engagement zivilgesellschaftlicher Akteure verdanken. So drängte es in den 80er Jahren weder kommerzielle Autoverleiher noch kommunale ÖPNV-Anbieter, ein dem Car Sharing vergleichbares Angebot zu platzieren. Keinem Wohnungsbauunternehmen, ob in privater oder öffentlicher Hand, wäre es damals in den Sinn gekommen, autofreie Wohnanlagen von sich aus ins Angebot aufzunehmen. Und den großen Energieversorgungsunternehmen (EVU) lag nichts daran, in die Windenergie einzusteigen, sondern sie versuchten im Gegenteil, entsprechende Aktivitäten nach Möglichkeit zu torpedieren. Dass sich die Privatwirtschaft auf all diesen Gebieten - zumindest zunächst - nicht engagieren wollte, deutet auch auf das ökonomische Risiko hin, dass mit einem solchen Engagement verbunden war. Um hier etwas bewirken zu können, war eine über rein ökonomische Kalküle hinaus gehende „überschüssige“ Motivation, etwa ökologischer Art, notwendig. Seine besondere innovative Kraft konnte dieser „Motivationsüberschuss“ dadurch entfalten, dass er in eine spezifische soziale Organisationsform des Handelns eingebunden wurde: in die selbstorganisierte Projektgruppe, die sich zur gemeinsamen Realisierung eines autofreien Wohnareals entschließt, die als Car-Sharing-Projekt Autos gemeinsam nutzt oder die als Bürgerwindinitiative gemeinsam Geld aufbringt, um ein oder mehrere Windräder zu erwerben und zu betreiben. Die Frage ist auch hier, inwieweit zivilgesellschaftliches Handeln sowie die damit verbundenen besonderen motivationalen Anforderungen auf Dauer notwendig sind, um sozialökologische Innovationen zu sichern und möglichst weiter voran zu bringen. Wie unsere Studie zeigt, fällt die Antwort in den drei untersuchten Bereichen unterschiedlich aus.

Zuvor wollen wir jedoch das besondere Augenmerk auf die Institutionalisierung der ökologisch innovativen Leitideen richten: Sie war die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die in den Pionierprojekten erprobten Neuerungen nicht sogleich wieder von der sozialen Bühne verschwanden, sondern dauerhaft Bestand hatten und sich gesellschaftlich weiter verbreiten konnten. Dies führt zu der Frage nach den Ursachen und der umweltpolitischen Relevanz unterschiedlicher Diffusionsverläufe, wobei uns insbesondere interessiert, unter welchen Bedingungen bestimmte Umweltinnovationen, die im zivilgesellschaftlichen Sektor entwickelt wurden, von den Sektoren Markt oder Staat aufgegriffen werden und unter welchen Bedingungen dies nicht geschieht. Damit eng verknüpft ist die bereits oben aufgeworfene Frage, in-

wieweit die Sicherung von Innovationserfolgen auf die Perpetuierung zivilgesellschaftlichen Engagements angewiesen ist oder ob ein solches Engagement unter den Diffusionsbedingungen der „Vermarktlichung“ oder „Verstaatlichung“ obsolet werden könnte.

2. Am Anfang waren das Milieu und die „Macher“ - zur Institutionalisierung ökologisch innovativer Ideen

Wenden wir uns zunächst den Entstehungsbedingungen des hier untersuchten Typs von Innovation zu. Am Anfang stand eine soziokulturelle Entwicklung, die - um einen Begriff von M. Castells aufzugreifen - die Herausbildung von „Innovationsmilieus“ begünstigte, in denen sozialökologische Neuerungen, wie wir sie in dieser Studie beschrieben haben, zum ersten Mal erprobt wurden.

Vorangetrieben wurde die Entwicklung von der ab Mitte der 70er Jahre und bis weit in die 80er Jahre hinein sich entfaltenden Öko- und Alternativszene, die schon bald den Kern eines distinkten sozialen Milieus bildete. Dies war ein bundesweites Phänomen, hatte aber seine lokalen Hochburgen in bestimmten großstädtischen Quartieren. Die Angehörigen der „Szene“ waren in der Regel höher gebildet als der Bevölkerungsdurchschnitt und gehörten, was die politischen Orientierungen betraf, ganz überwiegend dem grünen bzw. linken Spektrum an. Von besonderer Bedeutung war, dass viele derjenigen, die sich später in den hier untersuchten Umweltprojekten engagierten, bereits - direkte wie indirekte - Erfahrungen mit selbstorganisierten und gemeinschaftlichen Formen des Handelns gemacht hatten, und zwar nicht nur im Zusammenhang mit kollektiven Protestaktionen (z.B. Anti-Atomkraft-Demonstrationen), sondern auch in etlichen Bereichen des Alltagslebens. So war die Wohngemeinschaft längst zum festen Bestandteil szenetypischer Alltagskultur geworden (Huber schätzt ihre Zahl Ende der 70er Jahre auf mehrere 10.000 bundesweit, Huber 1979, 116). Darüber hinaus verbreiteten sich mit dem Aufblühen der „Szene“ selbstorganisierte Projekte aller Art: vom alternativen Betriebskollektiv über soziale Projekte unterschiedlichster Ausrichtung²⁶⁴ bis zu alternativen Kultureinrichtungen, wobei

²⁶⁴Kinderläden, Frauenhäuser, therapeutische Selbsthilfeeinrichtungen usw.

dieses Engagement zum Teil ehrenamtlich war, zum Teil auf bezahlter Arbeit beruhte. Rechnet man noch die Projekte mit eher informellem Charakter dazu (z.B. Eltern-Kind-Gruppen, nachbarschaftliche Einkaufsgemeinschaften, privates Autoteilen usw.), so existierten Anfang der 80er Jahre vermutlich mehrere Tausend von ihnen.²⁶⁵ Wie bereits in der Einleitung hervorgehoben, bildete dieses Milieu den Nährboden, auf dem im Laufe der 80er Jahre mehr und mehr auch ökologische Projekte das Licht der Welt erblickten.

Doch wäre es irreführend, in diesen Projekten lediglich eine weitere Etappe einer kontinuierlichen Entwicklung zu sehen - sie markieren vielmehr einen Wandlungsprozess in der Geschichte der Umweltbewegung, den wir einleitend als „konstruktiv-pragmatische Wende“ bezeichneten und dessen Tragweite nicht zuletzt von den Ergebnissen der vorliegenden Studie unterstrichen wird. Was nun deutlicher hervortritt, ist der Prozess der Institutionalisierung, der die im Milieu entwickelten innovativen Leitideen überhaupt erst handlungsrelevant machte. Dazu bedurfte es zunächst eines festen organisatorischen Rahmens sowie einer gesellschaftlich legitimierten Rechtsform, um den internen wie externen Sozialbeziehungen eine verbindliche Struktur zu geben. Bei den frühen Car-Sharing-Organisationen war dies zumeist der Verein, bei den selbstorganisierten autofreien Wohnprojekten in der Regel die Genossenschaft oder Eigentümergemeinschaft, während die Bürgerwindinitiativen nach anfänglichen Suchprozessen schließlich in der GmbH & Co. KG die für sie günstigste Rechts- und Organisationsform fanden. Um der innovativen Idee zum Durchbruch zu verhelfen, war freilich mehr nötig als die Schaffung einer formalen Organisationsstruktur. Es musste darüber hinaus eine gemeinsam geteilte normative Grundorientierung existieren, aus der sich verbindliche Handlungsziele ableiten ließen. Außerdem bedurfte es eines handlungsfähigen innerorganisatorischen Apparates, beruhend auf interner Rollendifferenzierung und funktionaler Aufgabenteilung im Rahmen kooperativer Beziehungen, um Entscheidungsprobleme zu lösen und operative Anforderungen zu bewältigen.

²⁶⁵Nach Schätzungen, die Huber Ende der 70er Jahre vornimmt, gab es zu der Zeit in der Bundesrepublik und West-Berlin etwa 300 professionelle Alternativbetriebe, 1000 bis 1500 semiprofessionelle („duale“) Projekte, an denen ehrenamtliche wie auch bezahlte Kräfte beteiligt waren, sowie etliche Tausend informelle Projekte; vgl. Huber 1979, 112 ff.

Die Herausbildung wichtiger normativer Grundorientierungen war eng mit dem milieugebundenen Erfahrungskontext der beteiligten Akteure verbunden, d.h. mit Erfahrungen, die viele von ihnen im Rahmen ihres bisherigen Engagements in der Umweltbewegung sowie aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum Szenemilieu gemacht hatten. Entscheidend war, dass es sich hierbei letztlich um ambivalente Erfahrungen handelte: Einerseits hatten sie bestimmte ökologische, gesellschaftliche oder politische Überzeugungen bestärkt sowie basisdemokratisch-kollektive Handlungsmuster untermauert. Andererseits besaßen diese Erfahrungen aber auch enttäuschende und desillusionierende Facetten, etwa dort, wo sich - wie zahlreichen Atomkraftgegnern nach der Tschernobyl-Katastrophe - der Eindruck aufdrängte, mit den Mitteln der Protestbewegung den eigenen politischen Zielen kaum nähergekommen zu sein, oder dort, wo man eine schmerzhaft Diskrepanz zwischen dem eigenen egalitären und basisdemokratischen Anspruch sowie seiner praktischen Einlösung erlebte.²⁶⁶ Dieser Erfahrungskontext wurde zur innovativen Triebkraft und lieferte wichtige normative Grundlagen im hier betrachteten Institutionalisierungsprozess:

Erstens förderte er ein verändertes politisches Selbstverständnis, das sich aus der Hinwendung zu konstruktiven Lösungen speiste. Es sind insbesondere die Windkraftpioniere, an denen die befreiende, zu einem Neuaufbruch motivierende Wirkung dieser „konstruktiven Wende“ deutlich wird: Es war nun möglich, positive energiepolitische Zeichen zu setzen und sich vom Gefühl der Ohnmacht zu befreien, das sich in den Jahren reiner Protestaktivitäten bei vielen aufgestaut hatte. Hinzu kam, dass man sich gegenüber den Kernkraftbefürwortern - und auch gegenüber dem eigenen moralischen Gewissen - nicht mehr die Blöße geben wollte, ohne wirkliche Alternative dazustehen.

Zweitens begünstigte dieser Erfahrungskontext eine Handlungsorientierung, bei der sich Idealismus und Pragmatismus auf produktive Weise miteinander verbanden. Zum normativen Grundkonsens der untersuchten Pionierprojekte gehörte die Ausrichtung an ökologischen Zielen - entweder mit eindeutigem Vorrang oder aber zumindest gleichrangig mit anderen Zielsetzungen. Was man anstrebte, war ein Beitrag zu einer umweltverträglicheren

²⁶⁶Diese Diskrepanz mussten auch schon die selbstverwalteten Alternativbetriebe der späten 70er Jahre schmerzhaft zur Kenntnis nehmen; vgl. Huber 1979, 118 f.

Lebensweise, und dies mittels einer praxisnahen „Politik von unten“, mit der man in den umweltpolitisch relevanten Handlungsfeldern „Wohnen“, „Verkehr“ bzw. „Energie“ etwas bewegen wollte. Dieser „idealistische Überschuss“ war auch deswegen bitter notwendig, weil ohne ihn die Mühen und Belastungen der Pionierphase nicht zu bewältigen gewesen wären, etwa die finanziellen Risiken der ersten Windkraftprojekte oder die zum Teil überaus langen planerisch-organisatorischen Durststrecken, die die Beteiligten autofreier Wohnprojekte durchstehen mussten. Doch war es ebenso sehr Pragmatismus im Sinne eines undogmatischen Umgehens mit normativen Anforderungen, der zum Gelingen beitrug. Schon die Hinwendung zu konstruktiven Lösungen offenbarte den pragmatischen Grundansatz. Besonders deutlich wird dies am Beispiel des Car Sharing: Für radikale Autogegner ein Sündenfall (erinnert sei an die anfangs ablehnende Haltung der Berliner „Alternativen Liste“, siehe die Bereichsstudie), entpuppte sich diese Innovation schnell als ein machbarer, im Szenemilieu akzeptierter Weg zu weniger Automobilität. Ganz ähnlich lag der Fall bei den Windkraftprojekten: Von radikalen Atomkraftgegnern, die für die sofortige Abschaltung aller AKW kämpften, anfangs kaum ernst genommen, war dies doch ein Weg, um die Machbarkeit einer Alternative aufzuzeigen, auch wenn dies hieß, zunächst einmal sehr klein zu beginnen und sich dabei in die Niederungen der Ökonomie und eines funktional zu gestaltenden Geschäftsbetriebs zu begeben. Doch damit nicht genug: Auch im Zuge der weiteren, über die eigentliche Startphase hinaus gehenden Projektentwicklung war es mit dem „idealistischen Überschuss“ allein nicht getan. Zum Erfolgsrezept der Projekte gehörte weiterhin die Fähigkeit, auch im Hinblick auf die normativen Gesichtspunkte kompromissbereit zu sein - wovon auch das ökologische Kernziel des jeweiligen Projektes berührt werden konnte, etwa bei Entscheidungen über den Wagenpark einer Car-Sharing-Organisation oder in der Frage, welche Formen der Autonutzung im Rahmen eines autofreien Wohnprojektes erlaubt sind.

Diese auch in normativen Fragen sich äußernde Kompromissfähigkeit war eine der Voraussetzungen dafür, dass sich ein weiteres institutionelles Kernelement entwickeln und Bestand haben konnte: die interne funktionale Gliederung der Projekte im Sinne von Rollendifferenzierung und arbeitsteiliger Aufgabenbewältigung. Immerhin wurden dadurch fundamentale basisdemokratische Grundüberzeugungen der Umweltbewegung in Frage gestellt. Nur in Ausnahmefällen wie im autofreien Wohnprojekt Grünenstraße, wo die

Bewohnervollversammlung nach wie vor die allein und alles entscheidende Instanz geblieben ist, sind radikal-egalitäre Strukturen erhalten geblieben. Der Normalfall ist es, dass sich häufig schon in einer frühen Projektphase Formen funktionaler Differenzierung - sowohl im Sinne einer vertikalen Funktions- und Entscheidungshierarchie wie auch im Sinne einer horizontalen arbeitsteiligen Struktur - herausbildeten, die es den Projekten erleichtern, operative Anforderungen zu bewältigen und die von ihnen verfolgten Ziele praktisch umzusetzen. Unter prozeduralen Gesichtspunkten war diese Entwicklung zumeist von projektinternen Verfahren der Aushandlung und der Kompromissuche flankiert, in welchen sich der pragmatische Ansatz bewähren musste, ohne den Projektzusammenhalt zu gefährden.

Dass der Institutionalisierungsprozess auf Rollendifferenzierung angewiesen war, wird besonders an dem in der Szene neu auftretenden Typus des „Machers“ deutlich, der die konstruktiv-pragmatische Wende der Umweltbewegung geradezu personifiziert. In der Forschung zur Umweltbewegung wird sein Typus bisher vor allem im Zusammenhang mit den sich professionalisierenden Umweltverbänden thematisiert, in denen Profis aller Art, etwa wissenschaftliche Experten, kompetente Öffentlichkeitsarbeiter oder loyale Funktionäre mehr und mehr das Heft in die Hand nahmen und sowohl die interne Arbeitsweise als auch die externe Wahrnehmung dieser Organisationen zu prägen begannen (Brand 1999, 250 ff.; Huber 2001, 268). Wie unsere Studie zeigt, waren auch die selbstorganisierten Umweltprojekte, wollten sie erfolgreich bestehen können, auf „Macher“ angewiesen, jedoch in einer etwas anderen Variante, als sie in den Umweltverbänden anzutreffen waren. Dies betraf nicht zuletzt das Anforderungsprofil, das bei den „Projekt-Machern“ der Pionierphase noch komplexer als bei vielen der neuen Profis in den Umweltorganisationen ausfiel. Typisch war eine Mischung aus Selbstvertrauen in die eigene Lernfähigkeit, fachlicher Kompetenz, organisatorischem Talent und Führungsfähigkeit, ergänzt um Verhandlungsgeschick und Bereitschaft zum ausgleichenden Kompromiss. Mehr noch: Die Macher in den Umweltprojekten mussten einerseits in der Lage sein, die Sprache des umweltbewegten und alternativen Milieus zu sprechen, doch konnte es andererseits von Vorteil sein, wenn sie aufgrund von Sozialisation, Persönlichkeitsmerkmalen und Verhaltenseigenschaften nicht nahtlos in diesem Milieu aufgingen. Ein wesentlicher Unterschied zu den verbandsinternen Profis bestand zudem darin, dass die Arbeit in den Umweltprojekten anfangs nahezu

ausschließlich auf ehrenamtlicher Basis erbracht wurde, woran sich in vielen Fällen auch im weiteren Projektverlauf nichts änderte.²⁶⁷ Typisch war, dass das ehrenamtliche Engagement vom professionellen Input der mittlerweile erworbenen beruflichen Kompetenzen und Erfahrungen - sowie dem damit verabreichten Quantum an Pragmatismus - untermauert wurde. Zu den Initiatoren von Bürgerwindinitiativen gehörten etliche von der Windenergietechnik faszinierte Ingenieure und Naturwissenschaftler, die nicht selten eng mit gelernten Kaufleuten kooperierten, mit denen man sich dann die Geschäftsführung der neu gegründeten GmbH u. Co. KG teilte. Nicht weniger symptomatisch war es, wenn Architekten (bzw. fortgeschrittene Architekturstudenten) zu den Gründern und Führungspersonlichkeiten autofreier Wohnprojekte gehörten oder die Initiatoren von Car-Sharing-Projekten über betriebswirtschaftliche Fachkenntnisse bzw. betrieblich-organisatorische Erfahrungen verfügten. Und schließlich: Wer erst einmal zum inneren Zirkel bzw. zur Funktionseelite eines Projektes gehörte, der konnte (oder musste) seine Kompetenzen und Qualifikationen weiter vertiefen, sowohl im Hinblick auf bestimmte fachliche Erfordernisse wie auch im Hinblick auf organisatorische und soziale Fähigkeiten. Was wiederum dazu beitrug, die Funktion des „Machers“ und dessen herausgehobenen Status im Projekt weiter zu festigen. Selbstorganisierte Umweltprojekte tendieren somit zu interner Rollendifferenzierung, bilden aber dort, wo sie praktisch-technisch ausgerichtet sind, wirksame Brücken zwischen verschiedenen soziokulturellen „Lagern“, denen gerade in Fragen von Ökologie und Technologie erhebliche weltanschauliche Differenzen sowie wechselseitige Kommunikationsbarrieren nachgesagt werden. Wie oben gezeigt, stoßen wir in den von uns untersuchten Umweltprojekten immer wieder auf die produktive Kooperation von Vertretern sozialberuflicher Milieus - den Hochburgen der Umweltbewegung - mit Angehörigen naturwissenschaftlich-technischer sowie kaufmännischer Berufe.²⁶⁸ Mehr noch: Interne Rollendifferenzierung, Breite und Qualität des fachlichen Aufgabenspektrums sowie sich eröffnende Marktchancen lieferten vor allem in den Bereichen Car-Sharing und Windkraft Anreize zur Professionalisie-

267 Dies trifft insbesondere auf die autofreien Wohnprojekte, aber auch auf etliche Bürgerwindgruppen und sogar auf einige kleinere Car-Sharing-Initiativen zu.

268 Zur „Zwei-Kulturen“-Theorie sowie einem darauf sich beziehenden Milieuansatz, der insbesondere auch divergente Haltungen zu Ökologie, technischem Fortschritt, Natur und Naturwissenschaften usw. erfassen will, vgl. Huber 1993.

rung der ursprünglich ehrenamtlichen Tätigkeit der Macher, da sich nun realistische Chancen zur individuellen beruflichen Existenzsicherung (als beruflicher Ein- oder Umstieg) boten. Wo dieser Weg beschritten wurde (was, wie dargestellt, keineswegs in allen Projekten der Fall war), entwickelten sich - als weiterer Schritt im Prozess der Institutionalisierung - neue Berufsbilder an der Schnittstelle zwischen praktischem Umweltengagement, technischem Know how sowie organisatorischen und kaufmännischen Kompetenzen.

Anzumerken bleibt, dass der Typus des „Machers“ sich zwar schnell zum notwendigen und von den meisten Beteiligten akzeptierten Motor der Projektentwicklung entwickelte, dabei aber in Spannung zu bestimmten Grundüberzeugungen und Grundbefindlichkeiten der Öko- und Alternativszene stand. Dies betraf insbesondere das egalitäre Organisationsverständnis, dem in einem selbstorganisierten Projekt die Dominanz einzelner „Macher“-Persönlichkeiten nur schwer verdaulich erscheinen musste. In diesem Punkt führten die konstruktiv-pragmatische Wende sowie die „lagerübergreifende“ Führungsstruktur etlicher Umweltprojekte noch am ehesten zu Friktionen. Auch wenn es in fast allen von uns untersuchten Projekten zu pragmatischen Kompromissen in der Frage des basisdemokratischen Procederes kam, wurden diese nicht selten durch personalisierte Konflikte erkaufte, die erst einmal durchgestanden werden mussten und die für einzelne Beteiligte mit hohen Belastungen und psychischen Kosten verbunden waren - bis zum Rückzug aus dem aktiven Engagement oder gar zum völligen Projektausstieg. Es ist ein Zeichen gelungener Institutionalisierung, wenn solche Spannungen und Konflikte nicht die Organisation als Ganzes gefährdeten, sondern lediglich partielle Erschütterungen und individuelle Fluchtbewegungen auslösten.

Zwar war es der Typus des „Machers“, in welchem sich der konstruktiv-pragmatische Ansatz selbstorganisierter Umweltprojekte am deutlichsten personifizierte, doch kristallisierte sich im Zuge der Rollendifferenzierung zumeist ein weiterer, mal recht kleiner, mal umfangreicherer Personenkreis begleitender Aktivisten heraus, die sich ebenfalls überdurchschnittlich im Projekt engagierten und zu einem mittragenden Moment des Institutionalisierungsprozesses wurden. Was diesen Kreis von den eher generalistisch qualifizierten und agierenden Projekt-„Machern“ unterscheidet, ist erstens der eingeschränkte und spezialisiertere Kompetenz- und Entscheidungsbereich, über den der Einzelne verfügt, und zweitens die deutlichere - zumeist auch

subjektiv intendierte - Begrenzung des zeitlichen und sachlichen Umfangs des individuellen Projektengagements. Insbesondere in den autofreien Wohnprojekten kam es schon bald zu differenzierten internen Kooperationsgefügen mit ausgeprägt arbeitsteiligen Strukturen. Sie waren funktional notwendig, um die operativen Anforderungen eines innovativen Bauprojektes bewältigen zu können. Auch in etlichen Bürgerwindinitiativen und Car-Sharing-Organisationen bildeten sich Kreise von - manchmal nur einer Handvoll - Ehrenamtlichen heraus, die jeweils spezifische Aufgaben übernahmen und die „Macher“ - teils durch gelegentliche Zuarbeit, teils durch kontinuierlichen Einsatz - unterstützten. Beruflich-fachliche Kompetenzen konnten auch hier von Nutzen sein, ebenso Erfahrungen auf dem Gebiet des zivilgesellschaftlichen Engagements.

Wenn man einmal von kleineren autofreien Wohnprojekten absieht, dann bilden die „normalen“ Mitglieder in der Regel die zahlenmäßig größte Gruppe in den untersuchten Projekten. Einerseits profitieren sie vom überdurchschnittlichen Engagement der „Macher“ und „Aktivisten“, andererseits sind auch sie Bausteine im Institutionalisierungsprozess, insofern sie, etwa als zahlende Kunden beim Car Sharing oder als geldgebende Kommanditisten eines Windkraftprojektes, dazu beitragen, den Bestand der Organisation zu sichern und die Projektziele, zumal in ökologischer Hinsicht, zu erreichen. Die „normalen“ Mitglieder sind zwar nicht mit operativen Aufgaben betraut, aber üblicherweise in die basisdemokratische Entscheidungsfindung eingebunden. Diese erstreckt sich in manchen Fällen, vor allem in autofreien Wohnprojekten, auch auf die laufende Projektsteuerung; in anderen Fällen beschränkt sie sich auf Grundsatzentscheidungen, über die auf Vollversammlungen abgestimmt wird, während die alltägliche Projektsteuerung allein den Funktionsträgern überlassen wird. Eine gelungene Institutionalisierung sozialökologischer Projekte beruht immer auch auf der Wahrnehmung, dass die innerorganisatorische Demokratie funktioniert, wobei allerdings das Bedürfnis der „normalen“ Mitglieder nach konkreter Mitsprache meist in dem Maße zurückgeht, in dem der Organisationszweck ohne größere Probleme und ohne die Mühen einer wachsam basisdemokratischen Einmischung erfüllt werden kann - wenn z.B. die endlich errichteten Windräder umweltfreundlichen Strom produzieren und zudem das erwartete Geld einbringen, wenn Car Sharing seine Anlaufprobleme überwunden hat und zur funktionierenden Dienstleistung geworden ist oder wenn man nach jahrelan-

ger Planungs- und Bauzeit in die autofreie Wohnanlage eingezogen ist und sich nun ganz dem Wohn- und Familienalltag widmen kann.

Eine Analyse des Institutionalisierungsprozesses sozialökologischer Leitideen muss überdies wichtige externe Bedingungen berücksichtigen, die maßgeblichen Einfluss darauf hatten, dass die Pionierprojekte erfolgreich ins Leben gerufen werden konnten. Dazu gehörte zunächst das milieuspezifische soziale Umfeld, in das die Projekte eingebettet waren und aus dem das Gros der Projektbeteiligten stammte. Dieses Milieu war nicht nur ein wichtiges Mitgliederreservoir, sondern bildete auch das soziale Fundament für die sich mehr und mehr „etablierenden“ großen Umweltorganisationen sowie für die Grünen. Zur Erinnerung: Wir befinden uns etwa ab Mitte der 80er Jahre in der Institutionalisierungsphase der Umweltbewegung, in der zahlreiche Umweltorganisationen begannen, sich eine professionelle Infrastruktur zuzulegen, und die Grünen zu einer eigenständigen politischen Kraft wurden. In nicht wenigen Fällen bildeten lokale Ableger von Umweltorganisation bzw. -parteien wichtige Kristallisationskerne der von uns untersuchten sozialökologischen Innovationen. Sei es, dass örtliche bzw. regionale Basisgruppen des ökologisch orientierten Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Idee des gerade erst in Berlin aus der Taufe gehobenen Car Sharing propagierten bzw. in Eigeninitiative regionale Vorbereitungsgruppen ins Leben riefen, sei es, dass örtliche Verbände der Grünen, manchmal gemeinsam mit lokalen Umweltgruppen, etwa von Robin Wood oder vom VCD, autofreies Wohnen auf die kommunalpolitische Agenda zu setzen versuchten, oder sei es, dass lokale Grünen-Politiker zu den (Mit-)Initiatoren von Bürgerwindgruppen wurden. Zwar gab es anfangs hin und wieder Spannungen zwischen selbstorganisierten Gruppen und grün-alternativen Lokalpolitikern, da letzteren der Pragmatismus solcher Umweltgruppen in manchen Fällen zunächst sogar zu weit ging, doch alles in allem bildete die sich institutionalisierende Umweltbewegung einen stützenden Rahmen, zum Teil auch ein kooperatives und Eigeninitiative förderndes Beziehungsnetzwerk für die sich konstituierenden Umweltprojekte. Zum Dunstkreis dieses „Innovationsmilieus“ gehörten überdies nicht selten Sympathisanten aus Wissenschaft und Medien (autokritische Verkehrsexperten, ökologisch engagierte Journalisten usw.), die den Pionierprojekten publizistische Schützenhilfe gaben und sie in der Öffentlichkeit bekannt(er) machten.

Sicherlich bildete der auf gemeinsamen „szenetypischen“ Erfahrungen beruhende Kommunikations- und Interaktionszusammenhang - von uns „Innovationsmilieu“ genannt - die notwendige Voraussetzung dafür, dass die sozialökologischen Pionierprojekte letztlich erfolgreich verwirklicht werden konnten. Doch ging die für den Innovationserfolg relevante, von den Pionieren auf jeden Fall zu berücksichtigende externe Akteurskonstellation in zwei der von uns untersuchten drei Projektbereiche deutlich über die Grenzen dieses Milieus hinaus. Die Ausnahme bildete hier das Car Sharing: Bei dieser Innovation ging es ursprünglich darum, eine bereits vorher verbreitete Szenepaxis, nämlich das gemeinsame Nutzen von Autos (etwa innerhalb von Wohngemeinschaften) auf eine organisatorisch höhere Stufe zu heben, um damit sowohl Vorteile für die (potenziellen) Nutzer als auch Gewinne für die Umwelt zu erzielen. Dass es auf politischer Ebene bei „folgenloser Sympathie“ gegenüber dieser Innovation blieb und ihr keine gesetzliche oder finanzielle Unterstützung gewährt wurde (z.B. für Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum), hat möglicherweise die Erprobung des Car Sharing erschwert, konnte ihm aber keine wirklichen Steine in den Weg legen. Car Sharing ließ sich ohne weiteres in die herrschende Straßenverkehrsordnung sowie in die verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen einpassen und konnte sich zudem ohne öffentliche Subventionen über Wasser halten. Etwas anders lag der Fall beim autofreien Wohnen sowie beim Errichten und Betreiben von Bürgerwindrädern: Der materielle Kern beider Innovationen beruhte auf einer Baumaßnahme - hier der autofreie Wohnkomplex, dort die Windkraftanlage(n) -, für die in der behördlichen Genehmigungspraxis keine Präzedenzfälle vorlagen und von der damaligen Gesetzeslage her nur unzureichende Voraussetzungen geschaffen waren. Das heißt, dass die Projektpioniere von Beginn an vor dem Problem der rechtlichen und verfahrenstechnischen „Passung“ der von ihnen betriebenen Innovationen standen. Die Schwierigkeiten erschöpften sich allerdings nicht darin, dass formalrechtliche sowie verfahrensbezogene Lösungen gefunden werden mussten. Die besondere Tragweite des Problems bestand darin, dass beide Innovationen, wollte man sie ernst nehmen, den Anspruch auf einen paradigmatischen Wandel erhoben - die eine auf dem Gebiet der Verkehrs- und Wohnungsbaupolitik, die andere auf dem Gebiet der Energiepolitik. Die Realisierung autofreier Wohnkomplexe bedeutete eben nicht nur, dass die in der Kompetenz der Bundesländer liegenden Stellplatzverordnungen novelliert werden muss-

ten. Die Brisanz lag vielmehr darin, dass es sich hier um den Bruch mit einer jahrzehntelangen planerischen Praxis und Prioritätensetzung handelte, die den möglichst engen Konnex zwischen Wohnen und Zugriff auf das eigene Auto als eine Art Grundrecht betrachtete. Ähnlich bei den Anfängen der von Bürgerinitiativen betriebenen Windenergie: Auch hier bestand die eigentliche Tragweite nicht darin, dass einige Gesetze, Verordnungen oder Genehmigungsverfahren angepasst werden mussten - vielmehr standen die Bürgerwindgruppen für eine grundlegende technische, ökonomische und soziale Alternative zu der vor allem auf fossile und atomare Energieträger sich stützenden sowie zentralistisch und monopolistisch strukturierten Energiewirtschaft. Die obstruktive Blockadehaltung der großen Elektrizitätsversorgungsunternehmen, aber auch die massiven Schwierigkeiten der Windkraftpioniere, behördliche Bau- und Betriebsgenehmigungen für die geplanten Windräder zu bekommen, verweisen auf eine typische „Innovationen-Platzhalter-Konkurrenz“ (Huber), mit der es alle frühen selbstorganisierten Windenergieprojekte zu tun bekamen. Angesichts dieser Situation bestand die innovative Leistung der Pioniere des autofreien Wohnens und der Bürgerwindkraftanlagen nicht zuletzt darin, im zum Teil zähen und langwierigen Aushandlungsprozessen sowie mit politischen Interventionen auf der lokalen, regionalen oder sogar (wie im Fall der Windkraftpioniere) auf Bundesebene grundlegende Widerstände, etwa von Behörden- oder Politikvertretern, zu überwinden, Bündnisse mit unterstützenden Akteuren im weitesten Sinne zu schmieden sowie geeignete „Expertenstrukturen“ ins Leben zu rufen, um das eigene Entscheidungs- und Orientierungswissen zu optimieren. Erst auf diese Weise konnten die entsprechenden Präzedenzfälle entstehen, die dann den Ausgangspunkt für die Diffusion der sozialökologischen Innovationen „autofreies Wohnen“ und „Bürgerwindinitiativen“ bildeten.²⁶⁹

269 Aufgrund unserer Untersuchungsanlage können wir einiges dazu sagen, unter welchen projektinternen wie -externen Bedingungen die Institutionalisierung sozialökologisch innovativer Ideen *gelingen* konnte. Zu den Gründen des *Scheiterns* von Projekten können wir dagegen keine Analysen liefern, da wir, wie schon in der Einleitung hervorgehoben, keine Misserfolgsfälle in unser empirisches Sample aufgenommen haben. Dass Projekte aus vielerlei - und manchmal eher zufälligen - Gründen scheitern können, liegt auf der Hand: Etwa deswegen, weil vor Ort eine ausreichend große soziale Zielgruppe fehlt (was z.B. die Gründung von Car-Sharing-Organisationen in kleineren Orten erheblich erschwert), weil die Projektgruppe nicht ausreichend motiviert und handlungsfähig ist (was zum endgültigen Scheitern der zweiten autofreien Planungsgruppe in München-Riem führen könnte;

3. Diffusion im Milieu - und darüber hinaus?

Die Milieubindung war nicht nur eine unerlässliche Ressource dafür, dass die hier untersuchten Innovationen das Licht der Welt erblicken und den skizzierten Institutionalisierungsprozess durchlaufen konnten. Sie war auch eine notwendige Voraussetzung dafür, dass autofreies Wohnen, Car Sharing und Bürgerwindinitiativen über den Pionierstatus hinausgelangten und sich im sozialen Raum weiter verbreiten konnten. Wenn wir zunächst von den beachtlichen Unterschieden bei der Geschwindigkeit und Reichweite dieser Diffusionsprozesse absehen, so ist festzuhalten, dass es in allen drei Bereichen das angestammte Milieu war, in welchem sich die Innovationen zu verbreiten begannen. Genauer gesagt stoßen wir in jeweils exemplarischer Weise auf netzwerkgestützte Diffusionsprozesse, wie wir sie in der Einleitung beschrieben haben. Den Ausgangspunkt bildeten einige wenige „Urzellen“, d.h. Pionierprojekte wie „Windkraft Wedel“, das autofreie Wohnprojekt „Bremen-Hollerland“ oder die Berliner Car-Sharing-Organisation „stadt-Auto“, denen es einerseits gelang, ihren eigenen Interessenten- bzw. Teilnehmerkreis in zum Teil sehr kurzer Zeit erheblich zu erweitern, und die andererseits zum Vorbild für weitere Projektgründungen wurden. Dies alles spielte sich, wie schon in der Geburtsphase der hier interessierenden Innovationen, im wesentlichen innerhalb der lokal, regional und überregional vernetzten grün-alternativen Szene ab. Zwar können wir die damaligen Kommunikationskanäle und Beziehungsnetze nicht im einzelnen rekonstruieren, doch gibt es etliche Hinweise auf einen netzwerkgestützten Verbreitungsmodus der untersuchten Innovationen. Bei der bundesweiten Verbreitung des Car Sharing kam dem bereits vorhandenen Mitgliedernetz des VCD eine wichtige Funktion zu; die gleiche Organisation spielte - gemeinsam mit anderen Umweltverbänden und den Grünen - eine wichtige Rolle als Kristallisationskern für selbstorganisierte autofreie Wohnvorhaben. Die im Gefolge der „Windkraft Wedel“-Pioniere sich rasch ausbreitende Gründungswelle von Bürgerwindinitiativen wäre ohne die vielen lokalen Gliederungen der

vgl. Teilstudie „Autofreies Wohnen“), weil ungünstige externe Bedingungen wie z.B. zu hohe Baupreise, eine schlechte Lage und nicht ausreichende ÖPNV-Anschlüsse vorliegen (wie im Fall des gescheiterten autofreien Wohnprojekts Bremen-Hollerland; vgl. ebd.) oder weil externe Akteure (in den Behörden, in der Politik, bei den Banken usw.) nur begrenzt „mitspielen“ und den Projekten unüberwindliche Barrieren in den Weg legen.

Grünen nebst ihren Sympathiesantenkreisen vermutlich nicht denkbar gewesen. Nicht selten waren es die Projektpioniere selbst, die im Kontext solcher Netzwerke zu wichtigen Promotoren der Diffusion wurden, etwa im Rahmen von Informationsveranstaltungen oder Tagungen, auf denen sie ihre Projektideen propagierten, oder in der Rolle als kompetente Berater bzw. Kooperationspartner für Projektgruppen in statu nascendi. Auf diese Weise kristallisierten sich schon bald eigene bereichsspezifische Netzwerke heraus, die der Diffusion weiteren Rückhalt gaben. Zum Teil beruhten sie auf den informellen Kontakten und Kommunikationswegen innerhalb der neu sich bildenden „Szenen“ der Car Sharer, der Windkraftbetreiber oder autofrei Wohnenden. Hinzu kamen stärker formalisierte Strukturelemente wie z.B. die Branchenverbände, die von den Car Sharern und den Windkraftbetreibern gegründet wurden, oder die Windkraftmessen, die zum regelmäßigen „Szenetreff“ von Windmüllern, Anlagenherstellern, Zulieferern usw. wurden. Nach wie vor am lockersten verknüpft ist die Szene der autofreien Wohnprojekte, doch auch hier gibt es seit etlichen Jahren mit dem ILS in Dortmund eine gemeinsame Anlaufstelle für Kontakte, Informationen, Tagungen usw. Folgt man Brands Analyse der „Transformationen der Ökologiebewegung“, so war diese Entwicklung keineswegs ungewöhnlich, sondern vielmehr integraler Bestandteil der in den 80er Jahren beginnenden „Institutionalisierung von Bewegungsnetzwerken“, in deren Verlauf die Gruppen der „links-libertären Bewegungsszene“ sich ausdifferenzierten, zum Teil professionalisierten und formalisierten. Dies hatte auch zur Folge, dass sich die gegenseitigen Kooperationsbeziehungen im allgemeinen intensivierten, was wiederum die Möglichkeiten einer vernetzten „Bewegungspolitik“ erweiterte (Brand 1999, 253).²⁷⁰

Die Diffusion von Umweltprojekten funktionierte deswegen, weil überall im Lande lokale grün-alternative Szenen existierten, die das Reservoir bildeten, aus dem die neu gegründeten Projekte den Kernbestand ihrer Mitglieder rekrutieren konnten. Hilfreich war, dass man dabei jeweils vor Ort auf

270 Solche Ansätze zur bereichsübergreifenden Vernetzung innerhalb der Ökologiebewegung sowie deren „bewegungspolitische“ Relevanz waren nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Mehr „en passant“ sind wir des öfteren Kooperationen zwischen autofreien/autoreduzierten Wohnprojekten und Car-Sharing-Organisationen begegnet, zumal beide Bereiche an ähnlichen ökologischen Zielen orientiert sind (Reduzierung des privaten Autobesitzes) und sich aus Sicht vieler autofreier Haushalte gut ergänzen.

szenetypische Kontaktkreise und Informationskanäle zurückgreifen konnte, etwa auf die direkte Mund-zu-Mund-Propaganda nach dem „Schneeballprinzip“ oder auf die Nutzung der szeneeigenen Infrastruktur, z.B. in Form von Anzeigen in einschlägigen Szeneblättern, Aushängen in Kneipen oder Bioläden, Info-Tischen in Fußgängerzonen usw.

Doch so wichtig die Anbindung an das grün-alternative Segment war - zum Erfolg vieler Projekte trug auch bei, dass es ihnen gelang, über die lokale „Szene“ im engeren Sinne hinauszuwachsen und in einem erweiterten „Unterstützermilieu“ Fuß zu fassen, das zusätzliche Expansionsmöglichkeiten eröffnete. Nur so war es einigen autofreien Wohnprojekten möglich (zumal wenn auch Eigentumswohnungen geplant waren), einen genügend großen Interessentenpool zu bilden, aus dem sich dann ein überlebensfähiges Bauvorhaben entwickeln konnte. Nur so konnten etliche Bürgerwindinitiativen genügend Kommanditisten anwerben, um über die erste Windkraftanlage, der man noch eher Symbolwert zuschrieb, hinauszukommen, und konnte es Car-Sharing-Organisationen gelingen, den anfänglichen Teilnehmerkreis merklich auszuweiten und auch lukrativere, sprich weniger auto-abstinente Kunden für sich zu gewinnen.

Dass das anfängliche Verwiesensein auf ein spezifisches Unterstützermilieu immer auch eine Grenze von Expansion und Diffusion darstellt, wird uns noch beschäftigen. Zunächst ist jedoch festzuhalten, dass die Existenz eines solchen Milieus zum Auslöser von teilweise beachtlichen Diffusionswellen wurde, die insbesondere die Bereiche des Car-Sharing und der Windenergie erfassten. Wobei wir beim Car Sharing auf das im Rahmen unserer Untersuchung augenfälligste Beispiel für milieugebundene Diffusionsprozesse stoßen, insofern hier nach einer kurzen Phase rascher Verbreitung von Neugründungen schon bald eine Art Sättigungszustand eintrat: Die Diffusion begann zwei Jahre nach dem Start des Berliner „Urprojektes“ mit der Gründung zweier Folgeprojekte (in 1990); innerhalb weiterer zwei Jahre wuchs die Zahl der Car-Sharing-Organisationen um das Zwölfwache auf insgesamt 36 (Mitte 1992), um sich in den beiden folgenden Jahren nur noch knapp zu verdoppeln und dann bis heute auf dem Niveau von etwa 70 Organisationen zu verbleiben. Das heißt, dass seit Mitte der 90er Jahre ein Wachstum kaum noch über Neugründungen, sondern fast ausschließlich über den Kundenzu-

wachs der bestehenden Organisationen erfolgte.²⁷¹ Alle verfügbaren Daten und Informationen sprechen dafür, dass es sich auch beim inzwischen erreichten Kundenstamm um eine sozial recht homogene Gruppe handelt, deren Profil nach wie vor dem Unterstützermilieu entspricht, das sich Anfang der 90er Jahre herauskristallisierte. Der typische Car Sharer ist immer noch der ökologisch motivierte „Urbanit“ mit akademischem Bildungshintergrund und gut bezahltem Angestellten- oder Beamtenberuf. Damit scheint die Verbreitung des Car Sharing an soziale Grenzen zu stoßen, die offenbar nur schwer zu überwinden sind. Im Windkraftsektor ist die Entwicklung insgesamt anders verlaufen, weist aber in der ersten Hälfte der 90er Jahre einige Parallelen zum Car-Sharing-Bereich auf. Es sind auch hier die Jahre eines „Gründungsbooms“, der sich in den Statistiken zur Windkraftentwicklung niederschlägt. So nimmt die Zahl der jährlich neu errichteten Windkraftanlagen zwischen 1990 und 1995 kontinuierlich zu (von 229 auf 1075), die Zahl der insgesamt betriebenen Anlagen verachtfacht sich in diesem Zeitraum (von 450 auf 3.625).²⁷² Allerdings setzt sich hier die expansive Entwicklung auch in den folgenden Jahren fort, obwohl sich die Kurve der zahlenmäßigen Anlagenvermehrung zeitweilig abflacht.²⁷³ Der zentrale Unterschied zum

271 Auch die Statistiken zu den Mitgliederzahlen zeugen von der raschen Diffusion des Car Sharing in der ersten Hälfte der 90er Jahre: So stieg die Zahl der Teilnehmer von nur 172 im Jahre 1990 auf gut 7.300 im Jahre 1994. Aber auch nach dem Mitte der 90er Jahre abgeschlossenen „Gründungsboom“ nahm die Gesamtzahl der Car-Sharing-Nutzer kontinuierlich zu und versechsfachte sich von 1994 bis 2001 (auf jetzt insgesamt 45.000 Nutzer); vgl. Behrendt (2000), 14; BCS (2001).

272 Allerdings gibt es keine Statistiken, in denen die Kategorie der Bürgerwindprojekte gesondert ausgewiesen wird. Dies bedeutet, dass uns exakte Angaben über die tatsächliche Anzahl und die quantitative Zunahme solcher Projekte nicht vorliegen. In die im Text genannten Zahlen gehen auf jeden Fall auch die Windkraftanlagen ein, die von Einzelbetreibern, z.B. von Landwirten errichtet wurden; spätestens gegen Mitte der 90er Jahre dürften zudem die Windkraftanlagen dazukommen, die auf professionelle Unternehmensgründungen im Bereich der Windkraftnutzung zurückgehen. Über die genauen quantitativen Relationen zwischen den verschiedenen Kategorien von Windkraftbetreibern sowie über die Veränderung dieser Relationen auf der Zeitachse liegen uns keine Informationen vor.

273 Zwischen 1995 und 2000 nimmt die Zahl der insgesamt errichteten Windkraftanlagen „nur“ um etwas mehr als das Zweieinhalbfache zu (von 3.625 auf 9.441). Alle Zahlen gehen auf Statistiken des Bundesverband Windenergie e.V. zurück; URL: <http://www.windenergie.de>. 1996/1997 kam es sogar zu einem regelrechten Wachstumseinbruch, der mit sich verändernden Rahmenbedingungen des Windenergiesektors zusammenhing, vgl. Kap. IV.1. der Fallstudie zur Windenergie.

Car Sharing, der zugleich das weitere Wachstum erklärt, liegt darin, dass sich der Windkraftsektor ab Mitte der 90er Jahre zu einer immer stärker kommerzialisierten Branche entwickelt. Er überwindet dabei die Grenzen der Bürgerwindprojekte und die damit verbundene Milieuverhaftung. Dies bedeutet auch, dass die weitere Expansion des Windkraftsektors nicht mehr - oder kaum noch - auf scene- oder milieuspezifische Netzwerke angewiesen ist, sondern im wesentlichen Marktmechanismen folgt (wir werden darauf zurückkommen). Die Entwicklung des autofreien Wohnens schließlich unterscheidet sich zwar im Hinblick auf Tempo und Ausmaß der Diffusion erheblich von den beiden gerade genannten Bereichen, doch gibt es eine bemerkenswerte Parallele: Nach dem Start des „Urprojektes“ Bremen-Hollerland wurde auch diese Projektidee schnell von der „Szene“ - bzw. von etlichen ihrer lokalen „Zellen“ - mit hohem Interesse aufgegriffen und diskutiert, was dann mancherorts in eigenen konkreten Planungen und Projektgründungen mündete. Also auch hier das Muster der raschen Verbreitung einer neuen Projektidee mit schon bald abflachender Kurve - die Mehrzahl der heute bekannten Projektinitiativen oder -planungen entstanden bis ungefähr Mitte der 90er Jahre, danach sind nur noch vereinzelt neue Projekte (bzw. Projektplanungen) dazu gekommen. Auch im Fall des autofreien Wohnens war - und ist - die Milieubindung eine der zentralen Voraussetzungen für die Verbreitung dieser Innovation, was sich nicht nur an der sozial recht homogenen Zusammensetzung erfolgreicher Projekte wie der Bremer Grünenstraße, der Hamburger Saarlandstraße oder dem Freiburger Vaubanviertel zeigt, sondern vielleicht auch daran deutlich wird, dass etliche Projekte bisher unrealisiert geblieben sind, bei denen nicht selbstorganisierte Projektgruppen mit dem entsprechenden Rückhalt in der lokalen Szene, sondern kommunale Entscheidungsträger (u.U. in Kooperation mit Wohnungsbauunternehmen) die eigentliche Initiatoren waren. Hierzu zählen z.B. einige bisher nicht verwirklichte kommunale Projektplanungen in verschiedenen nordrhein-westfälischen Großstädten. Nur in Ausnahmefällen scheint es bisher gelungen zu sein, neue Zielgruppen mit („lupenreinen“) autofreien Wohnangeboten jenseits des angestammten Unterstützermilieus zu erreichen: Ein solcher Ausnahmefall liegt beim Bauträgerprojekt Kassel-Unterneustadt vor, das auch auf die klassische Sozialmieter-Klientel abzielte und aus dieser Gruppe zumindest einen Teil seiner Interessenten rekrutieren konnte. Zuschnitt und Lage dieses Projektes schienen allerdings nicht dazu angetan zu sein, in dem

auch in Kassel vorhandenen typischen Unterstützermilieu größeres Interesse zu wecken. Obwohl eine aus der lokalen Szene stammende Initiativgruppe wesentlich zur Geburt dieses Projektes beigetragen hatte, stand die große Mehrheit der eigenen Klientel dem autofreien Bauvorhaben in der Unterneustadt reserviert gegenüber.

Die Einbettung in ein spezifisches soziales Milieu war, wie sich zeigte, eine unabdingbare Voraussetzung für die Entstehung und Verbreitung der hier untersuchten sozialökologischen Innovationen. Allerdings wäre es falsch, sich die Diffusion als eine Art automatisch verlaufenden Prozess vorzustellen, der, einmal in Gang gekommen, quasi im Selbstlauf für eine wachsende Zahl von Ablegern nach dem Vorbild der Pionierprojekte sorgte. Treffender ist es, nicht nur die Initiierung, sondern auch die weitere Verbreitung von Bürgerwindinitiativen, Car Sharing und autofreien Wohnvorhaben als Ergebnis von permanenten Suchprozessen zu beschreiben, in deren Verlauf die beteiligten Protagonisten bestimmte Lösungen erprobten sowie gegebenenfalls modifizierten und optimierten. So standen nicht nur die Pionierprojekte, sondern auch die Nachfolgeprojekte vor einem Grundproblem, für das eine Lösung zu finden war: Einerseits waren auch diese Projekte aufgrund ihrer Herkunfts- und Gründungsbedingungen noch in der „Szene“ und ihren Wertvorstellungen, Handlungsorientierungen, Verhaltensmustern, Alltagspraktiken usw. verwurzelt. Andererseits mussten sie, sollten sie Bestand haben und der betreffenden Innovation zum weiteren Durchbruch verhelfen, für eine adäquate soziale, ökonomische und rechtliche „Passung“ des Projektzuschnitts Sorge tragen. Gefragt waren praktikable und dauerhafte Lösungen, die einerseits auf externe Anforderungen Rücksicht nahmen und andererseits mit den Zielvorstellungen und Handlungsorientierungen sowohl der Projektprotagonisten wie auch der für die Diffusion nötigen Zielgruppe vereinbar sein mussten. Dass sich aus einem solchen komplexen Anforderungsprofil immer auch projektinterne Zielkonflikte ergeben konnten, für die man Lösungen finden musste, liegt auf der Hand. Immerhin musste es gelingen, den Interessentenkreis über die Pioniergruppen hinaus zu erweitern, was häufig nur möglich war, wenn Abstriche bei einigen hehren Grundsätzen der Anfangszeit gemacht wurden. Beim Car Sharing bedeutete dies z.B. den Schritt zu marktfähigeren Angebotsmerkmalen auf Kosten der ursprünglichen ökologischen Zielstreue, der bei etlichen Mitgliedern zunächst auf Vorbehalte oder gar Ablehnung stieß (vor allem die Erweiterung der Angebotspalette um

„Spaßautos“ wie Cabriolets). In manchen autofreien Wohnprojekten musste ein *modus vivendi* gefunden werden, mit dem sowohl radikale Autogegner, die den vollkommenen Autoverzicht praktizierten, als auch moderate Autofreie, die an einer gelegentlichen Autonutzung festhalten wollten, gleichermaßen leben konnten. Viele Bürgerwindinitiativen standen vor dem Problem, die unter ökonomischen und rechtlichen Gesichtspunkten gebotene Organisationsform der GmbH & Co. KG mit den eigenen Gemeinschaftsidealen und basisdemokratischen Ansprüchen in Einklang zu bringen. Nicht selten entzündeten sich überdies Kontroversen an der Frage, inwieweit das Prinzip der Ehrenamtlichkeit - und damit der Grundsatz des Egalitarismus - zugunsten der Professionalisierung bestimmter Funktionen und Tätigkeiten im Bürgerwindprojekt aufgegeben werden durfte (ein Konfliktpunkt, der die Expansion des einen oder anderen Pionierprojektes bremste und immerhin dazu führte, dass der erste Geschäftsführer eines Pionierprojektes sein Amt zur Verfügung stellte). Dass solche und ähnliche Zielkonflikte weder zur selbstzerstörerischen Lähmung von Projekten führten noch zu unüberwindlichen Barrieren der Diffusion wurden, verweist erneut auf die pragmatische Grunddisposition all dieser Initiativen und des Gros ihrer Protagonisten. Eine solche Grundhaltung war nicht nur für die Geburtsphase der hier untersuchten Innovationen konstitutiv (siehe oben), sondern verhinderte auch in späteren Phasen, dass sich idealistische (etwa ökomoralische oder egalitaristische) Motivationen soweit verselbständigten, dass Projekte in die dauerhafte Selbstblockade gerieten.

Für alle drei von uns untersuchten Projektbereiche ist charakteristisch, dass die jeweiligen Suchprozesse nicht zu einheitlichen, sondern zu unterschiedlichen, zum Teil sogar - wie beim Car-Sharing - zu heterogenen Lösungen führten. Bei aller Heterogenität bündeln sich die verschiedenen Projekte allerdings entlang einer zentralen Differenzierungslinie: Auf der einen Seite treffen wir auf Projekte, deren Lösungsvariante letztendlich auf eine möglichst gute Einpassung in das angestammte Milieu hinausläuft. Auf der anderen Seite stehen Projekte, deren Lösungsvariante vorrangig auf das Nutzen möglichst breiter ökonomischer Chancen und/oder den Versuch, neue Zielgruppen zu erreichen, ausgerichtet ist. Dass wir in allen drei Bereichen auf eine solche Differenzierungslinie stoßen und beim Car Sharing und bei der Windenergie sogar von einer „gespaltenen Szene“ sprechen, weist darauf hin, dass zwischen dem Versuch, die Potenziale im Unterstützermilieu aus-

zuschöpfen, und dem Bestreben, die Milieugrenze zu überschreiten, ein Spannungsverhältnis besteht, das zu Polarisierungen führen kann.

Der Befund „Polarisierung“ trifft auf die Szene der autofreien Wohnprojekte zwar nur unter Vorbehalt zu, da sich hier die Kommerzialisierungstendenzen bisher in engen Grenzen bewegen. Doch sind zu den „lupenreinen“ autofreien Wohnprojekten, die in der unmittelbaren Nachfolge des „Urprojektes“ in Bremen-Hollerland gegründet wurden, inzwischen einige flexibilisierte Konzepte getreten, die das Nebeneinander von autofreien und autobesitzenden Bewohnern sowie Wechsellmöglichkeiten zwischen dem einen und dem anderen Status vorsehen. Ein solcher Projektzuschnitt ist für viele, die im Sinne der Ursprungsidee an einer wirklich autofreien Wohnmöglichkeit interessiert sind, sicherlich nur in Grenzen attraktiv und keine Alternative zu einem „lupenreinen“ Autofrei-Projekt. Andererseits kann mit den flexibilisierten Konzepten ein tendenziell größerer Interessentenkreis angesprochen werden, was das Überschreiten enger Szenegrenzen ermöglicht sowie die Vermarktungschancen derartiger Vorhaben erhöht.

Im Bereich Car Sharing lässt sich schon eher von Polarisierung sprechen, da hier Projekte, die sich (überwiegend in der Form des Vereins) als basisdemokratisch verfasste zivilgesellschaftliche Zweckorganisationen begreifen, seit längerem mit unternehmerisch ausgerichteten Organisationen koexistieren. Beide Varianten sind unterschiedliche Antworten auf das bereichsspezifische Problem, die politischen und kulturellen Traditionen der neuen sozialen Bewegungen und die Anforderungen, die der Markt einem Dienstleistungsanbieter abverlangt, miteinander zu vermitteln. Was alle Organisationen verbindet, ist die gezielte Bemühung, Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität, etwa im Hinblick auf Service oder Fahrzeugangebot, zu verbessern. Die unterschiedlichen organisatorischen Lösungen, die dabei gewählt wurden, verweisen darauf, dass ein Teil der Projekte noch stark in der Kontinuität der neuen sozialen Bewegungen steht, während die Organisationen mit unternehmerischer Ausrichtung den Bruch mit dieser Tradition proben. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich allerdings, dass die „Polarisierung“ in erster Linie die Ebene der Organisationsphilosophien und unternehmerischen Visionen betrifft: Auch den Car-Sharing-Organisationen mit unternehmerischem Selbstverständnis ist es bisher nicht gelungen, ihren Kundenstamm nennenswert über das „Unterstützermilieu“ hinaus auszuweiten. Das heißt: Auch diese Car-Sharing-Anbieter sind nach wie vor auf ein in

erster Linie milieugebundenes Kundenpotenzial angewiesen, das sich durch ein überdurchschnittliches Interesse am Autoteilen, durch besonders Car-Sharing-freundliche Verhaltensweisen sowie - siehe die Rettungsaktion beim gestrauchelten Berliner Branchenprimus „Stattauto“ - durch eine solidarische Grundhaltung gegenüber „ihrer“ Car-Sharing-Organisation auszeichnet.

Weitaus ausgeprägter ist die Tendenz zur Polarisierung im Bereich Windenergie, da hier das Festhalten an umweltbewegter Tradition und das Setzen auf konsequente, milieuüberwindende Kommerzialisierung hart aufeinander prallen. Hier begegnen wir einerseits der Kontinuität eines zivilgesellschaftlichen Politik- und Handlungskonzeptes - Erzeugung von Windstrom mittels einer gemeinschaftlich handelnden und basisdemokratisch verfassten Bürgerinitiative - und andererseits dem bewussten Kontinuitätsbruch durch kapitalistisch agierende, profitorientierte Windkraftunternehmen mit hierarchischen und zentralisierten Entscheidungsstrukturen. Zwar gibt es bei aller Polarisierung auch Annäherungen: einerseits Bürgerwindinitiativen mit vielleicht nur noch auf dem Papier stehender Basisdemokratie und/oder im Übergang zur Semiprofessionalität; andererseits Windkraftunternehmen, in denen ökologische und soziale Gesichtspunkte (z.B. in der Standortfrage oder bei den Kriterien für finanzielle Beteiligungen) besondere Berücksichtigung finden. Doch ändert dies nichts daran, dass es im Bereich Windkraft eine „gespaltene Szene“ gibt, in der das zivilgesellschaftliche Engagement, das anfangs noch die Entwicklung dominierte, seine Vorherrschaft längst an ein marktorientiertes und professionalisiertes Unternehmenshandeln abgetreten hat. Anders als beim Car-Sharing kam es im Bereich Windkraft zu einer relevanten Erweiterung der Zielgruppen. Dies gilt auch für den zivilgesellschaftlichen Entwicklungsstrang dieses Bereichs: Diente die Verweigerung gegenüber purer Kommerzialisierung zunächst dazu, die anfangs lebensnotwendige Unterstützung in der grün-alternativen Szene zu sichern, so gelang es später etlichen Bürgerwindinitiativen, diese Milieugrenzen zu überschreiten und sich - jenseits enger parteipolitischer oder sozialer Festlegungen - den Angehörigen des regionalen „ökologisch sensibilisierten Bürgertums“ zu öffnen, die als Kommanditisten gewonnen wurden. Eine gewisse Selektivität ergab sich daraus, dass man die finanzielle Mindestbeteiligung (meist auf 5.000 DM) an hob, nicht selten abgemildert dadurch, dass man den gemeinsamen Erwerb einer Mindestbeteiligung zuließ. Mit der Gründung kommerzieller Windkraftunternehmen beginnt der Einstieg in die

überregionale Kommanditistenwerbung, deren Grad an sozialer Selektivität nicht zuletzt von der Mindestbeteiligung abhängt. Zielgruppe wird hier nicht nur das ökologisch sensibilisierte Bürgertum im weitesten Sinne, sondern auch der Kreis derjenigen, die vor allem an Steuerabschreibungen und lukrativen Geldanlagen interessiert sind.

4. Unterschiedliche Diffusionschancen: Gründe und umweltpolitische Relevanz

Wir haben bislang die Frage offen gelassen, warum sich die von uns untersuchten Innovationen mit so unterschiedlicher Geschwindigkeit und Reichweite im sozialen Raum verbreiten. Immerhin können alle drei Bereiche auf eine bereits in der Pionierphase gelungene Institutionalisierung der jeweiligen sozialökologischen Leitidee zurückblicken (siehe oben). Insbesondere beim Car Sharing ist die beharrliche Milieubindung auf den ersten Blick erstaunlich, da auch hier inzwischen von einer am Markt agierenden Branche gesprochen werden kann, die sich zusehends professionalisiert und – betriebstechnisch wie zum Teil auch organisatorisch - modernisiert. Um zu verstehen, warum Car Sharing und autofreies Wohnen im Vergleich zur sich entwickelnden Windkraftbranche an deutliche soziale - und ökonomische - Grenzen stoßen, wollen wir in einem ersten Schritt einen genaueren Blick auf das jeweilige „Produkt“ werfen. Allen drei Innovationen ist gemeinsam, dass sie ursprünglich nicht für den allgemeinen Markt entwickelt worden sind, sondern sich stark an szenespezifischen Bedürfnissen und Überzeugungen orientierten. Zugespitzt gesagt wurden sie in der Szene für die Szene erfunden. So handelte es sich beim Beteiligungsangebot an Windkraftprojekten um eine in der Szene geborene Erfindung, die den Beteiligten anfangs einiges abforderte. Geboten wurde die Möglichkeit, sich an der Errichtung und dem Betrieb einer regenerativen Energiequelle finanziell - und wer wollte, auch durch praktisches Engagement - zu beteiligen und damit zugleich ein politisches Signal gegen die Gefährdung durch Atomkraftwerke (und fossile Energieträger) zu setzen. Da die Pionierprojekte unter finanziellen Gesichtspunkten viele Unwägbarkeiten und Risiken enthielten (bis zur anfangs nicht auszuschließenden Möglichkeit, die eigene Einlage als verlorene „Spende“ betrachten zu müssen), war zunächst eine gehörige Portion an idealistischer -

bzw. politischer - Motivation vonnöten, um sich auf eine solche Beteiligungsform einzulassen. Dies hat sich im weiteren Verlauf der Entwicklung grundlegend geändert: Mit der ökonomischen Konsolidierung des Windkraftsektors sind finanzielle Beteiligungen an Windparks (oder auch an neuen Einzelanlagen) mehr und mehr zu einem attraktiven und Gewinn versprechenden Produkt auf dem Markt „ethisch-ökologischer Geldanlagen“ geworden.²⁷⁴ Wobei es wiederum der wachsende Zuspruch privater Anleger war, der überhaupt erst das rapide Wachstum der Windbranche ermöglichte.

Ganz anders liegt der Fall beim Car Sharing und beim autofreien Wohnen: Beide Innovationen sind aufgrund ihrer „Produkt“-Eigenschaften auch heute noch auf ökologisch orientierte, ein städtisches Umfeld präferierende „Urbaniten“ zugeschnitten, die dauerhaft ohne eigenes Auto leben wollen (und können) und in solchen Neuerungen erstrebenswerte Alternativen sehen: Car Sharing als Alternative zum privaten Autobesitz, autofreies Wohnen (u.U. mit Car Sharing kombiniert) als Alternative zu herkömmlichen autofreundlichen (und -belasteten) Wohnformen. Was diesem Personenkreis als sinnvolles Verhaltensangebot gilt, ist in den Augen vieler anderer eine schiere Verhaltenszumutung. Auch wenn man von der Spezies der regelrecht „Autofixierten“ absieht, hat privater Autobesitz sowohl im Hinblick auf die funktionale und zeitökonomische Bewältigung des Alltagslebens als auch unter dem Aspekt sozialer und normativer Integration für das Gros der Bevölkerung eine so überragende Bedeutung erlangt, dass das Motto „nutzen statt besitzen“ oder gar das Ziel weitgehender „Autofreiheit“ in erster Linie als Aufforderung zum Verzicht verstanden werden muss.

Die Schlussfolgerung aus all dem lautet, dass die sozialen Barrieren, die der Verbreitung von Car Sharing und autofreiem Wohnen im Wege stehen, vermutlich nur dann zu überschreiten wären, wenn beide „Produkte“ erheblich modifiziert würden - möglicherweise um den Preis, dass sie mit ihrer ursprünglichen Form und ökologischen Zielrichtung nicht mehr viel zu tun hätten. Ein Schritt in eine solche Richtung wäre das in einer RWI-Studie propagierte „Kilometerleasing“, das zwar etliche Elemente des Car Sharing aufnimmt (etwa die Kurzzeitmiete oder den wohnungsnahen Fahrzeugstandort), aber vor allem auf eine „auto-affine“ Kundschaft (z.B. Zweit- und

²⁷⁴Über den wachsenden Markt für „ethisches Investment“ informiert z.B. das im Dezember 2000 erschienene Heft der „Politischen Ökologie“ (Nr. 67/68) mit dem Titel „Aktie Grün“. Zur Definition ethischer Geldanlagen vgl. (im gleichen Heft) Schäfer 2000, 16.

Drittwagenbesitzer, „fun-orientierte“ Autofahrer usw.) abzielt und dessen Einspareffekt beim Gesamt-Fahrzeugbestand als eher vernachlässigbar eingeschätzt wird. Im Bereich des Wohnens sind weitgehend flexibilisierte Konzepte der Autoreduktion denkbar, die sich unter Umständen nur noch graduell von herkömmlichen stellplatzfreien Wohnanlagen (kein längerfristiges Parken im Wohnbereich, Abstellen der Autos in zentralen Quartiersgaragen bzw. Parkhäusern) unterscheiden und sich damit bereits von der ursprünglichen Idee des „lupenreinen“ autofreien Wohnens und seinen stadtökologischen und wohnqualitativen Vorteilen entfernen würden. Dies alles muss nicht heißen, dass die Diffusionspotenziale des Car Sharing und des autofreien Wohnens in ihrer heutigen Form ausgeschöpft sind. Vielmehr spricht einiges dafür, dass es in der primären Zielgruppe - den ökologisch sensibilisierten „Urbaniten“ aus der gebildeteren Mittelschicht - noch ungenutzte Potenziale gibt, die in Zukunft erschlossen werden könnten. Immerhin weist die Zahl der Car-Sharing-Kunden nach wie vor beträchtliche Steigerungsraten auf, und auch das Interesse an autofreien Wohnmöglichkeiten ist keineswegs versiegt. Allerdings gibt es ein weiteres Problem, das die Expansion beider Bereiche von der Anbieterseite her erschweren könnte: ihre eingeschränkte Marktfähigkeit. Dieser Befund ist im Bereich des autofreien Wohnens besonders evident - nur in absoluten Ausnahmefällen sind Wohnungsbaunternehmen auf diesem Gebiet bisher initiativ geworden (einziges Beispiel in Deutschland: das Projekt in Kassel-Unterneustadt) oder haben als wichtige Kooperationspartner erfolgreich an solchen Projekten mitgewirkt. Von dem Gros der Anbieter wird das Marktpotenzial für autofreie Wohnvorhaben offenbar als zu gering, das Risiko eines Engagements auf diesem Gebiet als zu hoch eingeschätzt. Inwieweit das kommerzielle Interesse an flexibilisierten Varianten des autoreduzierten Wohnens, etwa nach dem Freiburger Modell, zukünftig wachsen könnte, ist gegenwärtig nicht absehbar. Die Verwirklichung autofreier Wohnvorhaben, zumindest in der „lupenreinen“ Variante, dürfte nach wie vor überwiegend auf das Engagement der Nutzerseite, sprich das Vorhandensein selbstorganisierter Planungs- und Baugruppen angewiesen sein, die sich ihren Traum vom autobefreiten Wohnen in eigener Regie erfüllen. Dass dies die Zugangsschwelle zu solchen Wohnformen in die Höhe treibt, liegt angesichts der mit derartigen Projekten verbundenen Mühen und Anforderungen auf der Hand. Im Fall Car Sharing ist mit dem Befund der eingeschränkten Marktfähigkeit mehr als nur die bereits

aufgezeigte soziale Diffusionsbarriere gemeint, die das Marktpotenzial schmälert. Trotz der letztjährigen Wachstumsraten haben die Car-Sharing-Anbieter eine ökonomische Achillesferse, die mit dem Produkt „Car Sharing“ in seiner bisher praktizierten Form selbst zusammenhängt. Denn Car Sharing hat wichtige Eigenschaften einer Öko-Dienstleistung, deren Kehrseite es ist, einen hohen Kostendruck zu verursachen und sich somit unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nur schwer zu „rechnen“. Die Möglichkeit zur stundenweise Kurzzeitmiete - ein zentrales Angebotsmerkmal heutigen Car Sharings - macht die Autonutzung für die Kunden rationaler planbar und dürfte es so manchem erleichtern, auf die Anschaffung eines eigenen Autos zu verzichten. Für die Anbieter ist dieser Service jedoch aufwendig und mit überproportionalen Kosten verbunden, die nur begrenzt über Preiserhöhungen aufzufangen sind, solange man Kunden dauerhaft an sich binden und nicht deren Flucht in den Autobesitz provozieren will. Ein weiterer gewinnschmälernder Faktor resultiert aus dem ökologisch begrüßenswerten Trend, dass die Nutzung des Car-Sharing - in der Regel zugunsten der ÖPNV-Nutzung - mit der Dauer der Mitgliedschaft zurückgeht. Nach allem, was wir in Erfahrung bringen konnten, ist Car Sharing auch heute kaum gewinnbringend und dürfte in vielen Fällen nur unter Einbezug ehrenamtlicher Tätigkeiten bzw. unter Verzicht auf ein den üblichen Standards entsprechendes Entgelt über Wasser zu halten sein. Dies sind sicherlich keine optimalen Voraussetzungen für eine langfristige Wachstumsperspektive. Die Zukunft wird zeigen, ob es über technische und/oder organisatorische Rationalisierungen gelingen wird, eine dauerhafte Verbesserung der Ertragslage zu erreichen bzw. ob Modifizierungen des Car Sharing in seiner bisherigen Form - u.U. mit Abstrichen bei den ökologischen Kernelementen wie beim „Kilometerleasing“ - zu ökonomisch einträglicheren Lösungen führen werden.

Dass die wirtschaftliche Expansion und soziale Diffusion der Windkraftbranche bisher weitaus erfolgreicher verlief als beim Car Sharing oder autofreien Wohnen, hängt also wesentlich mit den jeweiligen „Produkt“-Eigenschaften zusammen. Doch war der Wandel der Windkraftprojekte von einer unsicheren Geldanlage mit ökologisch-politischem Bekenntnischarakter zu einem lukrativen Investment mit „ethischem“ Sahnehäubchen nur ein wichtiger Faktor im Zuge eines komplexen Prozesses der ökonomischen „Passung“, ohne den es nicht zu dem take off der Branche gekommen wäre. Meh-

rere Entwicklungen spielten hier zusammen: Eine wichtige Grundlage schuf die zunächst aus der Not geborene Adaption der Rechtsform „GmbH & Co. KG“, mit der sich nicht nur die Bürgerwindinitiativen arrangieren mussten, sondern die auch zum Fundament für die Kommerzialisierung und Verbetrieblichung des „Windgeschäftes“ wurde. Mit den veränderten ökonomischen Chancen kam es zu einem Wandel auf Seiten der Akteure, insofern sich mit den erweiterten Handlungsmöglichkeiten bei etlichen Protagonisten aus der Pioniergeneration auch die Handlungsprioritäten verschoben: Betrachtete man finanzielle Motive gegenüber ökologischen und politischen Zielsetzungen zunächst als nachrangig, so strebten viele Beteiligte nun die möglichst produktive Verbindung von ökologischen und ökonomischen Zielen an. Immerhin eröffnete sich mit den Wachstumschancen auch die Möglichkeit der höheren ökologischen Wirkung. Hinzu kam, dass in dieser Situation ein neuer Akteurstyp die Windkraftbühne betrat, nämlich der professionelle Unternehmensgründer, für den wirtschaftlicher Erfolg durch betriebliches Wachstum von vornherein zum zentralen Zielkanon gehörte. Dieser zunehmend expansive Kurs auf Betreiberseite stand in positiver Wechselwirkung mit der von den Anlagenherstellern vorangetriebenen technischen Produktivitätsentwicklung, wodurch sich das Preis-Leistungs-Verhältnis von Windkraftanlagen stetig verbesserte. Immens wichtig war schließlich die „Kodirektionalität“ von brancheninterner Entwicklung einerseits und Veränderung der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen andererseits.²⁷⁵ So waren frühe ministerielle Förderprogramme für die Windenergie eine wichtige Starthilfe. Einige Jahre später wurde die entstehende Windkraftszene schon so ernst genommen, dass sie durch erfolgreiche Lobbyarbeit wesentlichen Einfluss auf das 1991 verabschiedete Stromeinspeisegesetz nehmen konnte, das zur Grundlage des Branchenaufschwungs wurde. Eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen brachte - neben Anpassungen des Baurechts in den 90er Jahren - das Erneuerbare-Energien-Gesetz, das 2000 in Kraft trat. Dieses Gesetz, ein Kernstück der rot-grünen Regierungspolitik zur Förderung der Energiewende, kam unter wesentlicher Mitarbeit der regenerativen Energieerzeuger (z.B. dem Bundesverband Windenergie) zustande und bietet der inzwischen beträchtlich gewachsenen Windbranche

²⁷⁵Zum Begriff der „Kodirektionalität“ im Sinne einer strukturellen Verkopplung von Innovationen einerseits und Entwicklungen in den Bereichen Ökonomie, Recht, Politik, Kultur usw. andererseits vgl. Huber 2001, 118.

gute Chancen zu weiterer Expansion und Produktivitätssteigerung. Dass diese günstigen Rahmenbedingungen unter anderen politischen Konstellationen wieder zurückgeschraubt werden können, scheint angesichts des hier entstandenen Potenzials an Arbeitsplätzen und Wirtschaftsleistung sowie der zunehmend dichter werdenden technischen Infrastruktur zur Windstromversorgung zwar nicht ausgeschlossen, aber wenig wahrscheinlich zu sein.

Die Spekulation ist müßig, ob das einzigartige Zusammenspiel unterschiedlicher förderlicher Faktoren, wie wir es im Fall der Windkraftentwicklung vorfinden, beispielgebend für die beiden anderen untersuchten Bereiche sein könnte. Denkbar ist schon eher, dass sich das, was in der Windkraftbranche funktionierte, als lehrreich für die Zukunftschancen verwandter, heute noch in den Kinderschuhen steckender Bereiche regenerativer Energiegewinnung erweist (etwa die Solarenergie oder Energie aus Biomasse). Inzwischen sind mit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz auch für diese Bereiche Entwicklungschancen geschaffen worden, so dass hier Startrisiken wie bei der Windkraft vermieden - oder verringert - werden können. Trotzdem ist die Frage, ob für das Car Sharing und autofreie Wohnen bereits alle Möglichkeiten zur Gestaltung förderlicher Rahmenbedingungen ausgeschöpft sind. Zum Beispiel versprechen sich die Vertreter der Car-Sharing-Branche eine Verbesserung ihrer Marktsituation, falls ihnen, wie schon lange gefordert, einheitlich gekennzeichnete Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung gestellt würden oder mehr lokale/regionale ÖPNV-Anbieter zur Kooperation bereit wären. Die Realisierung autofreier Wohnanlagen könnte überall erleichtert werden, wenn die Stellplatzverordnungen nach dem Vorbild von Hamburg oder Nordrhein-Westfalen bundesweit flexibilisiert würden. In beiden Bereichen sind zudem gezielte staatliche Förderprogramme denkbar, die zusätzliche Anreize für Projektgruppen und Investoren bieten könnten, sich auf einem der Felder zu engagieren. All dies könnte in der Tat helfen, die Marktchancen zu verbessern und das Interessenten-Potenzial besser als bisher auszuschöpfen. Solange es sich dabei allerdings um das uns vertraute Car Sharing und um autofreies Wohnen im engeren Sinne handelt, wird sich in einem entscheidenden Punkt, der bereits hervorgehoben wurde, nichts ändern: Beide Innovationen - autofreies Wohnen noch stärker als Car Sharing - weisen eine Affinität zu einer bestimmten Lebensstilgruppe auf, die sich im Hinblick auf ihre alltäglichen Mobilitätsmuster, ihre Art der Autonutzung sowie ihre Wohnpräferenzen deutlich von der Bevölkerungs-

mehrheit unterscheidet. Über diese Lebensstilgruppe - bzw. das bisherige „Unterstützermilieu“ - nennenswert hinaus zu gelangen, würde einen breiten gesellschaftlichen Verhaltenswandel in Sachen Automobilität voraussetzen, für den es gegenwärtig keine Anzeichen gibt.

So bleibt festzuhalten, dass die umweltpolitische Relevanz von Car Sharing und autofreiem Wohnen nicht in erster Linie auf den quantifizierbaren ökologischen Effekten beruht, die bisher mit diesen Innovationen erzielt wurden. Weder die Einspareffekte bei der Autoproduktion und -nutzung noch die stadtökologischen Vorteile, die insbesondere bei autofreien Wohnanlagen zu Buche schlagen, dürften im Rahmen einer ökologischen Gesamtbilanz groß ins Gewicht fallen. Die wenigen bisher realisierten autofreien Wohnanlagen, sofern sie nicht wie in Freiburg in größere und ökologisch orientierte Stadtgestaltungsmaßnahmen eingebettet werden, sind zumeist verkehrsmotoste Inseln in großstädtischen Kerngebieten. Angesichts von ca. 44 Mio. zugelassenen PKWs in Deutschland sind die knapp 6.000 durch Car Sharing eingesparten Fahrzeuge kaum mehr als der Tropfen auf den heißen Stein. Die umweltpolitische Relevanz dieser Innovationen besteht darin, dass sie angesichts einer automobilen Entwicklung, deren ökologische und gesellschaftliche Kosten nach wie vor steigen, die grundsätzliche Machbarkeit von Alternativen aufzeigen. Auch wenn diese Innovationen für sich genommen nur von begrenzter sozialer Reichweite sind (und vermutlich auch künftig sein werden), so könnten sie doch zu Bausteinen einer möglichen verkehrs- und wohnungsbaupolitischen Umorientierung werden, in der die Dominanz des Autos nicht mehr fraglos die Richtschnur allen Handelns wäre - wenn etwa Car Sharing und öffentlicher Nahverkehr konsequenter als bisher organisatorisch miteinander verknüpft würden, kombiniert mit einem gezielten Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, oder wenn es verstärkt zu neuen stadtplanerischen Ansätzen käme, die der Option autofreier bzw. autoreduzierter Wohnanlagen angesichts der inzwischen vorliegenden Projekterfahrungen günstigere Realisierungsmöglichkeiten als bisher einräumen.

Auf eine ganz andere Situation treffen wir bei der Windenergie: Sie ist längst zum wichtigsten Baustein einer umweltpolitischen Umorientierung geworden, nämlich der von der rot-grünen Bundesregierung eingeleiteten „Energiewende“, zu deren essentials neben dem beschlossenen Ausstieg aus der Kernenergie der breitflächige Umstieg auf regenerative Energiequellen gehört. Die Windenergienutzung hat sich zum erfolgreichsten Bereich der

„neuen“ regenerativen Energien entwickelt.²⁷⁶ Anders als beim Car Sharing und autofreien Wohnen lässt sich der ökologische Ertrag der Windenergie teilweise recht genau beziffern, insbesondere im Hinblick auf den Klimaschutz: 2001 hatte der mit Windkraftanlagen erzeugte Strom einen Anteil von ca. 3,5 % am deutschen Nettostromverbrauch (womit nach Angaben des Bundverband Windenergie gut 15 Mio. t Kohlendioxid eingespart werden konnten); schon bis 2010 soll sich dieser Anteil, so das Ziel der Bundesregierung, in etwa verdoppeln.²⁷⁷ Mit dem Siegeszug der Windenergie traten aber auch die Ambivalenzen dieser Entwicklung mehr und mehr zu Tage: Die Erzeugung von Windstrom hat ihre gesellschaftliche und ökologische Unschuld verloren und ist zum Gegenstand zum Teil massiver Auseinandersetzungen geworden, in denen um die soziale Definitionsmacht über die angemessenen Risikobewertung, die ökologischen Erträge und Gefahren sowie den ökonomischen Sinn bzw. Unsinn dieser regenerativen Energiequelle gerungen wird. Auch die zukünftige Entwicklung, etwa der geplante Einstieg in die Offshore-Windenergienutzung, wird aller Voraussicht nach von dieser in ihrer Schlachtordnung und thematischen Konfrontation neuartigen Auseinandersetzung um Ökologie erheblich beeinflusst werden, was sich - auch wenn die politischen Rahmenbedingungen weiterhin günstig bleiben sollten - bremsend auf die künftige Expansion auswirken könnte.

5. Zivilgesellschaft, Markt und Staat

Es sind nicht zuletzt die ab den 70er Jahren aufblühenden neuen sozialen Bewegungen, darunter die Umweltbewegung, die den „Diskurs der Zivilgesellschaft“ (Ansgar Klein) neu belebt haben - einen Diskurs, dessen thematisches Spektrum inzwischen weit über die „Bewegungsfrage“ hinaus geht. Seine aktuelle Relevanz gewinnt dieser Diskurs dadurch, dass sich an den

²⁷⁶Zu den „neuen“ regenerativen Energien zählen die Wind- und Solarenergie, die „kleinen“ Wasserkraftwerke (Laufwasserkraft) sowie die Energiegewinnung aus Biomasse. Nicht dazu gerechnet wird die traditionelle Nutzung großer Wasserkraftwerke, mit denen zur Zeit noch der größte Anteil erneuerbarer Energien erzeugt wird.

²⁷⁷Vgl. „Windenergienutzung auf See“. Positionspapier des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Windenergienutzung im Offshore-Bereich, Berlin, Mai 2001, S. 11 u. 15 (Tab. 3).

zivilgesellschaftlichen Sektor - als eine zwischen Staat, Marktunternehmen und dem privaten Bereich der Familie angesiedelte „Sphäre unerzwungener Soziabilität“²⁷⁸ - heute vielfältige reformpolitische und sozialmoralische Erwartungen und Hoffnungen knüpfen. Um nur die wichtigsten zu nennen:²⁷⁹ Erstens verbindet sich mit der Stärkung der zivilgesellschaftlichen Sphäre die Hoffnung auf eine „Demokratisierung der Demokratie“, und zwar nicht nur durch die fortschreitende Verbreitung basisdemokratisch verfasster bürgerschaftlicher Assoziationen (Binnenwirkung), sondern auch durch verbesserte Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger, auf öffentliche Politik und öffentliche Anliegen Einfluss zu nehmen (Außenwirkung). Zweitens gibt es in der Debatte um die Zukunft der Arbeitsgesellschaft das Bestreben, Tätigkeiten im Bereich des zivilgesellschaftlichen (d.h. ehrenamtlichen) Engagements zum integralen Bestandteil eines erweiterten Arbeitsbegriffs zu machen. Drittens richtet sich der Blick aus kommunitaristischer Perspektive auf die sozialintegrative Funktion einer intakten zivilgesellschaftlichen Sphäre: Durch die Stärkung von Bürgertugenden und Gemeinwohlorientierung soll den destruktiven Folgen von Individualisierungsprozessen, sozialstrukturellen Polarisierungen und Erosionen sozialer Milieus entgegengewirkt werden. Viertens schließlich wird dem zivilgesellschaftlichen Engagement hohe Bedeutung im Rahmen sozialstaatlicher Reformkonzepte beigemessen: Neben Erwartungen, dass soziale Sicherungssysteme durch die Umverteilung von Leistungsverantwortlichkeiten auf die Gesellschaft finanziell entlastet werden können, sind hier vor allem konzeptionelle Ansätze eines „Wohlfahrtspluralismus“ (Evers/Olk 1996) zu nennen, deren Verfechter dafür plädieren, gezielter und systematischer den spezifischen Beitrag zur Wohlfahrtsproduktion zu nutzen, der vom „intermediären Sektor“ der Selbsthilfegruppen, Alternativprojekte, freien Träger im Bereich sozialer Dienste usw. erbracht wird (Effinger 1993, 34).

Aus dieser Sicht besteht ein hohes Interesse an der Stabilität und dem weiteren Ausbau der zivilgesellschaftlichen Sphäre, insofern sie genuine Leistungen auf dem Gebiet der Demokratisierung, der Sozialintegration, der Wohlfahrtsproduktion usw. erbringt. Eine „Assimilation“ zivilgesellschaftli-

278 Diese Definition geht auf Michael Walzer zurück; vgl. Dubiel 2001, 134.

279 Die folgende Auflistung („Erstens“ bis „Viertens“) geht in wesentlichen Punkten, falls nicht anders angegeben, auf Überlegungen zur gesellschaftlichen Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements in Heinze/Olk (2000, 7 f.) zurück.

cher Aktivitätsbereiche durch Markt oder Staat würde demzufolge das für die Gesellschaft gewinnbringende Potenzial des intermediären Bereichs schmälern. Was trägt zur Stabilisierung dieses Bereichs bei? Nach Evers hängt sie erstens davon ab, inwieweit es den zivilgesellschaftlichen Organisationen gelingt, ihre eigentliche Stärke auszuspielen und die für sie „konstitutive Polyvalenz von Motiven und Zielen zwischen Erwerbsorientierung und freiwilliger Mitarbeit, beruflichen Interessen und sozialen Zielen“ auf Dauer aufrecht zu erhalten und dabei unterschiedliche Handlungslogiken - etwa diejenige des Marktes und diejenige solidarischer Gemeinschaften - produktiv miteinander zu verbinden (Evers 1990, 196 f., 201; Effinger 1993, 45). Ein zweiter Weg, den intermediären Sektor zu stärken, führt über Kooperationsbeziehungen zwischen zivilgesellschaftlichen Assoziationen und dem staatlichen Sektor, als Austausch von Leistung und Gegenleistung: zum Beispiel dort, wo staatliche Förderung mit dem Ziel gewährt wird, den über die spezifischen Aktivitäten solcher Assoziationen zu erzielenden Nutzen für die Allgemeinheit (im Bereich sozialer Dienste, des Umweltschutzes, der Stadterneuerung usw.) zu mehren (Evers 1990, 204 f.).

Aber ist die Perpetuierung zivilgesellschaftlichen Handelns immer wünschenswert? Dies trifft schon nicht auf den Bereich sozialstaatlicher Einrichtungen zu, insofern, wie Evers hervorhebt, „seit jeher wichtige gesellschaftliche Bedürfnisbereiche Sichtbarkeit, Gestalt und Legitimität auf Grund (...) einer ‘Formalisierung des Informellen’ errungen“ haben, d.h. durch die „allmähliche Formalisierung von Initiative, Selbsthilfe und freiwilliger Mitarbeit“, woraus dann wesentliche Arbeits- und Aufgabenbereiche des sich konstituierenden Sozialstaats entstanden (Evers 1990, 201). Auch im Bereich ökologisch relevanter Innovationen, die normalerweise erst dann eine nennenswerte Wirkung entfalten, wenn sie in gesellschaftlich ausreichendem Maße diffundieren, sollte die Perpetuierung zivilgesellschaftlichen Handelns nicht als Selbstzweck betrachtet werden. Wenn das Überleben und die weitere Verbreitung von Umweltinnovationen auf dauerhaftes zivilgesellschaftliches Engagement angewiesen sind, so lässt dies eher auf Grenzen denn auf Chancen der Diffusion schließen. Wie das Beispiel Windenergie zeigt, erzeugte erst die Transformation eines ursprünglich zivilgesellschaftlichen Aktivitätsbereiches zu einer marktorientierten Branche Wachstumsraten, die auch ökologisch relevant sind. Eine solche Entwicklung sollte nicht als Verlust an „Zivilgesellschaft“ betrauert, sondern vielmehr als wichtiger

Schritt zur gesellschaftlichen Institutionalisierung des Umweltschutzes betrachtet werden. Zwar war zivilgesellschaftliches Handeln notwendig, um die nötigen ökonomischen und rechtlichen „Passungen“ für den „take off“ der Branche vorzubereiten. Doch erst im Zuge der Transformation wurden die ursprünglichen Milieugrenzen überschritten und neue Bevölkerungsgruppen erschlossen, die mit ihrer finanziellen Beteiligung die weitere Expansion der Branche förderten. Dies war die Voraussetzung dafür, dass die Windenergie zum Vorreiter der Energiewende und - zumindest in Norddeutschland - zu einer der dynamischsten Wachstumsbranchen wurde, deren Entwicklung sich von den wechselhaften Konjunkturen des Umweltdiskurses und der Umweltbewegung gelöst hat. Zwar hat eine solche Transformation auch ihre Kehrseiten (Rückgang an innerorganisatorischer Partizipation; Verlust an lokalem Bezug; Zunahme an umweltpolitischer Konfliktualität), doch setzt dies die erzielbaren ökologischen und (regional-)ökonomischen Gewinne nicht außer Kraft.

Auf eine andere Situation stoßen wir im Bereich des autofreien Wohnens: Die Möglichkeit einer Transformation dieses Bereichs in einen marktfähigen Geschäftszweig zeichnet sich gegenwärtig und auch in absehbarer Zukunft nicht ab. Die sozialen und ökonomischen Grenzen der Innovation „autofreies Wohnen“ wurden aufgezeigt, wobei sich als wichtigster Faktor erwies, dass die damit verbundene (Veränderung der) Lebensweise nur von einer - überwiegend milieugebundenen - Minderheit als mach- und wünschbar angesehen wird. Nach Lage der Dinge war das zivilgesellschaftliche Engagement selbstorganisierter Projektgruppen in diesem Bereich nicht nur für die ursprüngliche Suche nach innovativen Lösungen notwendig, sondern ist nach wie vor unabdingbar, damit die einmal gefundenen Lösungen auf Dauer funktionieren und eine weitere Verbreitung der hier erprobten Modelle möglich ist. Während im Windenergiesektor ein institutioneller Wandel - zur heute vorherrschenden Sozialorganisation des Privatunternehmens - möglich war, kommt es im Bereich des autofreien Wohnens weiterhin darauf an, die Sozialorganisation der selbstorganisierten Projektgruppe auf Dauer zu stellen. Zu einem wichtigen stabilisierenden Faktor wurde dabei die auf Leistung und Gegenleistung beruhende Kooperation mit dem öffentlichen Sektor, da dem Gemeinnutzen, den diese Projekte haben (etwa im Hinblick auf stadtökologische Gewinne, Verkehrsberuhigung, verkehrspolitische Innovativität), im Fall einer gelingenden Kooperation materielle, infrastrukturelle und

rechtliche Gegenleistungen der jeweiligen Kommune gegenüber stehen, z.B. möglichst kostengünstige, aber dennoch innerstädtische Grundstücke, finanzielle Fördermaßnahmen oder Entgegenkommen bei der Stellplatzregelung und deren vertraglicher Ausgestaltung. Die Zukunft des autofreien Wohnens wird nicht zuletzt von solchen Kooperationsbeziehungen abhängen - dass es sich dabei um eine nicht immer unproblematische „konfliktuelle Kooperation“ (Evers 1990, 202 f.) handelt, verdeutlichen die von uns untersuchten Fälle und dürfte einer der Gründe dafür sein, dass es in diesem Bereich bisher nur wenig erfolgreich realisierte Projekte gibt.

Die Car-Sharing-Branche nimmt hier eine Zwischenposition ein: Zwar stoßen wir inzwischen auf etliche unternehmerisch orientierte Organisationen, doch kann anders als bei der Windenergie bisher nicht von einer weitgehenden „Assimilation“ der Branche durch den Markt gesprochen werden. Vielmehr beruht der Erfolg des Car Sharing auch heute noch zu einem großen Teil auf der für Organisationen des intermediären Sektors typischen „Polyvalenz von Motiven und Zielen“ (siehe oben), in diesem Fall auf der Kombination von Solidar- und Markthandeln, bei der sich ehrenamtliche Tätigkeitsformen mit regulärer Beschäftigung, besonderer Kundensolidarität und angestrebter marktfähiger Dienstleistungsqualität verbinden. Für die Car-Sharing-Branche scheint es gegenwärtig noch offen zu sein, ob die Transformation zu einem rein marktorientierten Geschäftszweig ein erfolgversprechender Weg sein könnte, der neue Kundenpotenziale erschließt und zur weiteren gesellschaftlichen Institutionalisierung der Dienstleistung beiträgt. Auch diese Branche stößt, sofern sie Ökodienstleister bleiben und nicht im Geschäftszweig der Autoverleiher aufgehen will, an soziale Grenzen der Diffusion, die – ähnlich wie beim autofreien Wohnen, aber in abgeschwächter Form - damit zusammenhängen, dass Car Sharing auf Nutzer abzielt, deren Lebensweise mit dem Nichtbesitz eines eigenen Auto in Einklang zu bringen ist. Möglicherweise wird der Erfolg der Branche deswegen auch zukünftig davon abhängen, inwieweit es gelingt, die bisherige „Polyvalenz“, d.h. den Mix aus zivilgesellschaftlichem Engagement bestimmter Funktionsträger (etwa ihre ehrenamtliche Mitarbeit) und Markthandeln aufrecht zu erhalten, möglicherweise auch hier ergänzt durch zunehmende Kooperationen mit dem öffentlichen Sektor. Für bestimmte Formen von „public-private-partnership“ mit kommunalen ÖPNV-Anbietern gibt es zwar erste Beispiele, doch scheint die Bereitschaft zu einer derartigen sozialökologischen Innova-

tion auf Seiten der öffentlichen Hand bisher eher zaghaft zu sein. Ähnliches gilt für die breitflächige Integration von Car Sharing in die Angebotspalette öffentlicher Verkehrsanbieter: Eine solche Entwicklung mag aus ökologischer Perspektive wünschenswert sein, da sie neue Kundenpotenziale für das Car Sharing und für den ÖPNV erschließen könnte, doch scheinen die meisten ÖPNV-Anbieter (und wohl auch viele Car-Sharing-Organisationen) bisher wenig Handlungsbedarf in dieser Richtung zu sehen. Noch nicht absehbar ist, inwieweit erste Pilotprojekte wie in Wuppertal (Integration) oder Dresden (public-private-partnership) Schule machen und dem Car Sharing zu einem neuen Diffusionsschub verhelfen könnten, der es von seinen zivilgesellschaftlichen Wurzeln weiter entfernen würde.

Unter ökologischen Gesichtspunkten gehört es zu den auf den ersten Blick paradoxen Erfolgskriterien zivilgesellschaftlichen Handelns, dass es in dem Maße obsolet wird, als die Institutionalisierung und marktfähige Diffusion einer von ihm hervorgebrachten umweltrelevanten Innovation vorankommt. Unsere Befunde sprechen dafür, dass solche Innovationen je mehr Breitenwirkung erzielen, desto mehr sie zu einem „normalen“ Marktangebot bzw. zu einer „normalen“ Leistung des öffentlichen Sektors werden und desto weniger sie längerfristig auf den besonderen Input und die spezifische Motivstruktur zivilgesellschaftlichen Engagements angewiesen sind. Unser Ergebnis, dass eine solche Transformation im Bereich der Windenergienutzung stattfand, dagegen beim Car Sharing alles in allem noch ungewiss und beim autofreien Wohnen eher nicht zu erwarten ist, verweist erneut auf die besonderen Schwierigkeiten einer ökologischen Umsteuerung, die an der Lebensweise der Menschen bzw. an ihrer Änderung ansetzt. Deutlich wird, dass der sogenannte „Suffizienzansatz“, der im Rahmen unseres Samples am reinsten vom autofreien Wohnen (langfristiger und verbindlicher Verzicht auf den Privat-PKW), aber auch vom Car-Sharing-Konzept verkörpert wird, nur bei Minderheiten, die zudem stark milieugebunden sind, auf Resonanz stößt.²⁸⁰ Fraglich ist, selbst beim Car Sharing, ob dieses gesellschaftliche „Nischendasein“ sich in Zukunft aufheben lässt. Die Frage stellt sich um so mehr, als das grün-alternative Milieu, das in den 80er Jahren seine größte Blütezeit hatte, rückläufig ist und an innerer Kohärenz verliert. Das von der

²⁸⁰Auch Huber betont den „Minderheitenstatus des Suffizienz-Gedankens“, vgl. Huber 2001, 309.

Bürgerwindbewegung aus der Taufe gehobene Modell beruhte darauf, durch eine möglichst breite Mobilisierung ökologisch sensibilisierter Bevölkerungsgruppen Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, die einer ökologisch sinnvollen Technologie zum Durchbruch verhelfen sollten, ohne dem einzelnen Unterstützer Pionierleistungen bei seinem Lebensstil abzuverlangen. Zwar war auch dieses Modell auf die zivilgesellschaftliche Initialzündung angewiesen, doch benötigte es nur solange das besondere Engagement und die überschießende Motivation ehrenamtlicher Protagonisten, bis es die marktfähige Reife erlangte. Inwieweit ist sozialökologische Innovativität nach dem hier untersuchten Muster auch in Zukunft zu erwarten? Angesichts des erodierenden grün-alternativen Milieus spricht einiges dafür, dass die in der vorliegenden Studie untersuchten innovativen Entwicklungen das Resultat einer historisch einmaligen Auf- und Umbruchphase der Umweltbewegung waren. Auch wenn die zivilgesellschaftliche Sphäre nichts von ihrer gesellschaftlichen Bedeutung verlieren sollte, ist damit noch lange nicht gesagt, dass sich ihre innovativen Potenziale im gleichen Maße wie bisher auf ökologischem Gebiet entfalten werden.

Literaturverzeichnis

- Alt, F., Claus, J., Scheer, H. (Hrsg.) (1998):* Windiger Protest. Konflikte um das Zukunftspotential der Windkraft. Bochum.
- Bauer, W., Lobe, A. (1999):* Sturmgeschichten. Ein Lese- und Bilderbuch zur Windenergie. Tübingen.
- Baum, H.; Pesch, S. (1996):* Car-Sharing als Ansatz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Städten. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 67. Jahrgang, 1996, Heft 4. S. 261-285.
- BCS = Bundesverband Car Sharing (2000):* Klimaschutz durch Förderung des Car Sharing wirksam möglich. Presseerklärung vom 01.08.2000, veröffentlicht auf der Homepage des BCS unter <http://www.carsharing.de>.
- BCS = Bundesverband Car Sharing (2001):* Car Sharing in der Bundesrepublik Deutschland. Die Branchenentwicklung im Jahr 2000. Presseerklärung vom 30.03.2001, veröffentlicht auf der Homepage des BCS unter <http://www.carsharing.de>.
- BCS = Bundesverband Car Sharing (2001a):* Die Perspektiven des Car Sharing in Deutschland. Presseerklärung vom 30.03.2001, veröffentlicht auf der Homepage des BCS unter <http://www.carsharing.de>.
- BCS = Bundesverband Car Sharing (2001b):* Car Sharing: Dachverband vermeldet anhaltend starkes Wachstum in Deutschland. Presseerklärung vom 02.04.2001, veröffentlicht auf der Homepage des BCS unter <http://www.carsharing.de>.
- Behrendt, S. (2000):* Car-Sharing. Nachhaltige Mobilität durch eigentumslose PKW-Nutzung? In: Werkstattberichte des IZT (Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung), Nr. 43. Berlin.
- Bender, G. (1998):* Gesellschaftliche Dynamik und Innovationspotentiale. Arbeitspapier des Lehrstuhls Technik und Gesellschaft (Universität Dortmund), Nr. 2/1998. URL: <http://www.wiso.uni-dortmund.de/LSFG/TG/AP2-98.htm>
- Beutler, F.; Brackmann, J. (1999):* Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit und Ökologie beim Präsidenten des WZB, P99-503.
- Bilharz, M. (1999):* Selbstorganisation oder Markt handeln? Eine sozioökonomische Analyse des Car-Sharing. Diplomarbeit in der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität der Universität Regensburg.
- Binswanger, H.-C. (1997):* Die verlorene Unschuld der Windenergie. In: Blätter für deutsche und internationale Politik, Nr. 11/1997.

- Bischof, R. (1998): Energie- und Umweltökonomie der Windkraft, Fakten gegen Fiktionen. In: Alt u.a. 1998.
- Blanke, B.; Block, J.; Lamping, W.; Plaß, S. (1999): *Regionale Umweltpolitik und dezentrale ökologische Effizienzprojekte in Niedersachsen. Steuerungskapazitäten für eine nachhaltige Umweltpolitik. Abschlussbericht. Hannover.*
- Blazejczak, J.; Edler, D.; Hemmelskamp, J.; Jänicke, M. (1999): *Umweltpolitik und Innovation: Politikmuster und Innovationswirkungen in internationalen Vergleich. In: Klemmer, P. (Hg.), Innovationen und Umwelt. Berlin, S. 9-34.*
- Bölsche, J. (2000): *Schöner als jedes Märchen. In: DER SPIEGEL 35/2000, S. 52-59.*
- Brand, K.-W.; Eder, K.; Pofertl, A. (1997): *Ökologische Kommunikation in Deutschland. Opladen.*
- Brand, K.-W. (1999): Transformation der Ökologiebewegung. In: Klein, A.; Legrend, H.-J.; Leif, T.: *Neue soziale Bewegungen. S. 237-257.*
- Brandt, E. (1995): Nutzungspotentiale und Zielgruppenanalyse für Car-Sharing. Hrsg. Universität Bremen (KUA) ZWE Arbeit und Region, Forschungsberichte Nr. 4.
- BUND/Misereor (Hg.) (1996): *Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung. Basel, Boston, Berlin.*
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Mai 2001): *Windenergienutzung auf See. Positionspapier zur Windenergienutzung im Offshore-Bereich, Berlin.*
- Burwitz, H.; Koch, H. (1996): *Autolose Mobilität in Bremen - Fragestellungen und Methoden. In: Arbeitsgruppe Personenverkehr im Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ (Hg.), Die Mobilität von autolosen Haushalten. Forschungsziele, Annahmen, Methoden, Ergebnisse. Universität Bremen, ZWE „Arbeit und Region“, Arbeitspapier Nr. 24; S. 61-92.*
- Burwitz, H.; Koch, H.; Krämer-Badoni, Th. (1992): *Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt. Reinbek.*
- BWE: neue energie 9/2000
- BWE: Windenergie 2000.
- BWE: Windenergie 2001.
- BWE 2000: 25 Fakten zur Windkraftnutzung in Deutschland
- BWE: Zahlen zur Windenergie, Ausbau der Windenergie, Einsparung von CO₂ in Deutschland. Stand: 31.12.2001.
- Castells, M. (2001): *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Teil 1: Das Informationszeitalter. Opladen.*
- Christ, W.; Loose, W. (2000): *Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 13, S. 2-7.*
- Claus, J. (1998): *Windenergie und Landschaftsästhetik. Dialog mit dem Wind. In: Alt u.a. 1998.*
- DER SPIEGEL (1990): *Stattauto statt Auto. Heft 45/1990. S. 322-323.*
- Dierkes, M.; Fietkau, H.-J. (1988): *Umweltbewußtsein - Umweltverhalten. Stuttgart.*
- Dittrich, A.; Kemming, H. (1994): *Autoarme Stadtquartiere in NRW. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 1, S. 4-8.*

- Dittrich, A.; Klewe, H. (1997): Autofreie Stadtquartiere - Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Dortmund, S. 11-36.
- Dittrich, A.; Schroeder, B. (1998): Von der Idee bis zum Modellprojekt „Gartensiedlung Weibenburg“. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen et al. (Hg.), Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund 1998, S. 11-26.
- Dubiel H. (2001): Unzivilisierte Gesellschaften. In: Soziale Welt 52, S. 133-150.
- Epp, Ch. (1997): Von der Autofreiheit zu den Vorteilen autofreier Wohnens. Grundlagen der rechtlichen Gestaltung autofreier Projekte. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 8, S. 2-7.
- Epp, Ch. (1999): Rechtsformen autofreier Wohnens. Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten. Baden-Baden.
- Effinger, H. (1993): Von der politischen zur professionellen Identität. Professionalisierung personenbezogener Dienstleistungen in Kooperativen des Intermediären Sektors als biographisch gesteuerter Prozeß. In: Journal für Sozialforschung, 33. Jg., H. 1, S. 31-48.
- Esser, H. (2000): Soziologie. Spezielle Grundlagen. Band 4: Opportunitäten und Restriktionen. Frankfurt/New York.
- Evers, A. (1990): Im intermediären Bereich - Soziale Träger und Projekte zwischen Haushalt, Staat und Markt. In: Journal für Sozialforschung, 30. Jg., H. 2, S. 189-210.
- Evers, A.; Olk, Th. (Hg.) (1996): Wohlfahrtspluralismus. Opladen.
- Fietkau, H.-J. (1984): Bedingungen ökologischen Handelns. Gesellschaftliche Aufgaben der Umweltpsychologie. Weinheim und Basel.
- Fietkau, H.-J.; Weidner, H. (1998): Umweltverhandeln. Konzepte, Praxis und Analysen alternativer Konfliktregelungsverfahren. Berlin.
- Franke, S. (2001): Car Sharing: Vom Ökoprodukt zur Dienstleistung. [Hrsg. vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Abteilung: Organisation und Technikgenese]. - Berlin: Ed. Sigma.
- Franken, M. (1998): Die Masche ist immer dieselbe, in: Alt u.a. 1998, S. 121 ff.
- Frick, S.; Diez, W.; Reindl, S. (1998): Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente Dienstleistungen. Kilometerleasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohäuser und Werkstätten. o.O. (= Forschungsbericht Nr. 15/98)
- Gestring, N.; Heine, H.; Mautz, R.; Mayer, H.-N.; Siebel, W. (1997): Ökologie und urbane Lebensweise. Untersuchungen zu einem anscheinend unauflösbaren Widerspruch. Braunschweig, Wiesbaden.
- Gillwald, K. (1997): Ein Fall von Car Sharing: Umweltentlastung durch soziale Innovation. Veröffentlichung der Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung des Forschungsschwerpunktes Sozialer Wandel, Institutionen und Vermittlungsprozesse am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Arbeitspapier FS III97-406.
- De Haan, G.; Kuckartz, U. (1996): Umweltbewußtsein - Denken und Handeln in Umweltkrisen. Opladen.
- Häußermann, H.; Siebel, W. (1987): Neue Urbanität. Frankfurt/M.

- Heine, H.; Mautz, R. (1995): *Öffnung der Wagenburg? Antworten von Chemiemanagern auf ökologische Kritik*. Berlin.
- Heine, H.; Mautz, R. (1996): Ökologisches Wohnen im Spannungsfeld widerstrebender Bedürfnisse - Chancen und Grenzen umweltverträglicherer Wohnformen. In: SOFI-Mitteilungen Nr. 23, S. 99-117.
- Heine, H.; Mautz, R. (2000): Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. In: Lange, H. (Hg.), *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt*. Umwelt im Alltag. Opladen, S. 119-142.
- Heine, H.; Mautz, R.; Rosenbaum, W. (2001): *Mobilität im Alltag*. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt/New York.
- Heinze, R.G.; Olk, Th. (2000): *Bürgerengagement in Deutschland - Zum Stand der wissenschaftlichen und politischen Diskussion*. In: *InWis-Bericht Nr. 28 (Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr-Universität Bochum)*. Bochum.
- Heinze, R.G.; Strücnk, Ch. (1999): *Individualismus und Engagement. Das Ehrenamt im Strukturwandel*. In: von Alemann, U.; Heinze, R.G.; Wehrhöfer, U. (Hg.), *Bürgergesellschaft und Gemeinwohl*. Opladen, S. 169-181.
- Hemmelkamp, J., u. Mitarb. von Jörg, S. (1999): Innovationswirkungen der Umweltpolitik im Windenergiebereich. In: Paul Klemmer (Hrsg.), *Innovationen und Umwelt*, Berlin 1999.
- Herbst, M. (1999): Der Status Quo beim Autoteilen. Text von der CD „CarSharing in Europe“, Ecolo.
- Herbst, M. (2000): CarSharing in Hude - Ein nachhaltiges Projekt mit Zukunft! Vortragsmanuskript eines Vortrags am 19.10.2000 in Hude. Veröffentlicht auf der Homepage des BCS unter <http://www.carsharing.de> (14.03.2001)
- Herzig, Th. (1992): Wirtschaftsgeschichtliche Aspekte der deutschen Elektrizitätsversorgung 1880 bis 1990, in: Fischer, Wolfram, *Die Geschichte der Stromversorgung*, Frankfurt/M.
- Heyder, T.; Klemm, M. (1999): Einige Daten zur Entwicklung des Automobilismus. Aus: Schmidt, Gert (Hrsg.): *Technik und Gesellschaft*. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. New York (Campus). S. 291-297.
- Heymann, M. (1998): Zur Geschichte der Windenergienutzung. In *Jahrbuch Ökologie 1998*, S. 190-206.
- Hilgers, M. (1992): *Total abgefahren - Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg, Basel, Wien.
- Hoferichter, H. (1998): Kölner sagen „ja“ zu Autofrei. Ergebnisse einer Marktanalyse. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), *Autoarme Stadtquartiere*, Rundbrief Nr. 10, S. 8-15.
- Holzberger, R. (1996): Das sogenannte Waldsterben. Zur Karriere eines Klischees: Das Thema Wald im journalistischem Diskurs. *Bergatreute* (Verlag Wilfried Epp).
- Huber J. (1979): *Bunt wie der Regenbogen. Selbstorganisierte Projekte und alternative Ökonomie in Deutschland*. In: Huber, J. (Hg.), *Anders arbeiten - anders wirtschaften*. Frankfurt/M, S. 111-121.
- Huber, J. (1987): *Technikbilder und Umwelt*. Einige Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zum weltanschaulichen Kontext der Technik- und Umweltpolitik. WZB, Forschungsschwerpunkt Umweltpolitik, IIUG dp 87-17, Berlin.

- Huber, J. (1993): Milieudynamik. Mittelschichts-Divergenzen als Kommunikations- und Steuerungsproblem der Wissensgesellschaft. In: Huber/Thurn 1993, S. 13-37.
- Huber, J., Thurn, G. (1993): Wissenschaftsmilieus. Wissenschaftskontroversen und sozialkulturelle Konflikte, Berlin.
- Huber, J. (2001): Allgemeine Umweltsoziologie. Opladen.
- ILS (Hg.) (1995): Autofreies Hollerland: Im Strudel der Bremer Immobilienkrise? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 4, S. 19-21.
- ILS (Hg.) (1996): Wohnen ohne eigenes Auto in Bremen: Der fünfte Stadtmusikant - ein Ökoschwein? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 5, S. 2-10.
- ILS (Hg.) (1999): Steckbriefe „Autofrei Stadtquartiere“, hrsg. v. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund.
- Kiper, M.; Schütte, V. (1998): *Der Innovation eine Richtung geben! In: Kommune 5/1998.*
- Klein, A. (2001): *Der Diskurs der Zivilgesellschaft. Politische Kontexte und demokratietheoretische Bezüge der neueren Begriffsverwendung.* Opladen.
- Krämer-Badoni, Th. (1994): Das Leben ohne Auto: Fragmente einer postmodernen Kultur. In: Behrendt, S.; Kreibich, R. (Hg.), Die Mobilität von Morgen. Umwelt- und Verkehrsentlastung in den Städten. Weinheim, Basel, S. 283-302.
- Krämer-Badoni, Th. (1997): Stadtquartiere ohne Autos - Grundzüge eines neuen städtebaulichen Konzeptes. In: Vonhoff, H.-J. (Hg.), Stadtverkehr 2001. Bausteine für eine siedlungsverträgliche Mobilität. Fachhochschulverlag IKU-Reihe „Kommune und Umwelt“, Band 6. Frankfurt/M., S. 46-55.
- Krämer-Badoni, T.; Wilke G. (1997): Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit. In: TA-Datenbank-Nachrichten, Jahrgang 6, Nr. 3/4, November 1997, S. 24-31.
- Lederle, R. (1995): *Gesellschaftliche Reorientierung in Mediationsverfahren bei Umweltkonflikten. Dissertation. Bamberg.*
- Löwer, W. (1992): Rechtshistorische Aspekte der deutschen Elektrizitätsversorgung von 1880 bis 1990. In: Fischer, Wolfram (Hrsg.), Die Geschichte der Stromversorgung, Frankfurt/M.
- Loipfinger, S. (2001): Marktanalyse der Beteiligungsmodelle 2001.
- Ludwichowski, I. (2001): Offshore-Windkraft aus der Sicht eines Naturschutzverbandes. Vortragsmanuskript anlässlich des Kolloquiums der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste zum Thema Offshore-Windkraft - zu Lasten oder zum Schutz der Natur? Cuxhaven, 28.05.2001.
- Mez, Lutz (1999): Staat im Staat, in: Polit. Ökologie Nr. 61, 21 ff.
- Miosga, M. (1996): Von Gemeinschaftssinn, Rentabilität und Kundenzufriedenheit. In: Schader-Stiftung: Preis der Schader-Stiftung „Gesellschaftswissenschaften im Praxisbezug“. Themengebiet 1996: Verkehr. S. 204-209.
- Monheim, H. (1991): Auto und Urbanität, Analyse einer Fehlentwicklung. In: Koenigs, T.; Schaeffer, R. (Hg.), Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren. München, S. 75-88.
- Monheim, H. (1997): Autofreies Wohnen - ein neuer Ansatz in Politik und Planung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Dortmund, S. 42-43.

- Monheim-Dandorfer, R.; Monheim, H. (1992): Konzepte für ein neues Zeitalter. In: Evangelische Akademie Baden (Hrsg.): Mit Vollgas in die Sackgasse? Das Drama der Mobilität. Beiträge einer Tagung der Evangelischen Akademie Baden vom 13.-15. Sept. 1991. Schriftenreihe der EAD, Bd. 89, 1. Aufl.
- Nakelski, S. (1997): Autofreie Wohnsiedlungen im Rahmen der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Dortmund, S. 72-75.
- Niedersberg, J. (1998): Baurecht kontra Landschaftsschutz. In Alt u.a. (1998): Windiger Protest, S. 97-120.
- Nobis, C. (1999a): Neue Mobilität. In: Sperling, C. (Hg.), Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Freiburg, S. 201-261.
- Nobis, C. (1999b): Flanieren statt exerzieren: Von der Kaserne zum Stadtteil von morgen. Freiburger Strategien zur Förderung alternativer Mobilität. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 11, S. 2-5.
- Nöldner, W. (1984): *Psychologie und Umweltprobleme. Beiträge zur Entstehung umweltverantwortlichen Handelns aus psychologischer Sicht. Dissertation. Regensburg.*
- Noltenius, P. (1997): Baurecht und Auto - die öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen autofreier Stadtquartiere. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Dortmund, S. 69-71.
- Petersen, M. (1994): Autoteilen. Das Car-Sharing-Projekt STATTAUTO. In: Behrendt, Siegfried; Kreibich, Rolf (Hrsg.): Die Mobilität von morgen. Umwelt und Verkehrsentlastung in den Städten. Weinheim, Basel (Beltz). S. 241-252.
- Petersen, M. (1995): Ökonomische Analyse des Car-Sharing. Wiesbaden Gabler.
- Petschow, U., Meyerhoff, J. (1999): Kurzschluss. Die Ausblendung ökologischer Folgekosten regenerativer Energien. In: Politische Ökologie Nr. 61, August 99.
- Politische Ökologie 2000: *Aktie Grün. 18. Jg.; H. 67/68.*
- Pötzl, F., Rosenkranz, Gerd (2001): Stromernte auf hoher See. In: SPIEGEL Nr. 21/2001.
- Preisendorfer, P. (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998“. Opladen.
- Priller, E. (2002): *Zum Stand empirischer Befunde und sozialwissenschaftlicher Theorie zur Zivilgesellschaft und zur Notwendigkeit ihrer Weiterentwicklung. In: Enquete-Kommission „Zukunft des Bürgerschaftlichen Engagements“, Deutscher Bundestag (Hg.), Bürger-schaftliches Engagement und Zivilgesellschaft. Opladen, S. 39-54.*
- Projektgruppe Mobilität (2001): Kurswechsel im öffentlichen Verkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb. [Hrsg. vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Abteilung: Organisation und Technikgenese]. Berlin: Ed. Sigma.
- Reinert, A. (1999): Laienkompetenz nutzen. In: Kistler, E.; Noll, H.-H.; Priller, E. (Hg.), *Perspektiven gesellschaftlichen Zusammenhalts. Berlin, S. 377-391.*
- Rucht, D. (1999): *Gesellschaft als Projekt - Projekte in der Gesellschaft. Zur Rolle sozialer Bewegungen. In: Klein, A.; Legrand, H.-J.; Leif, Th. (Hg.), a.a.O., S. 15-27.*

- Schäfer, H. (2000): *Das Ziel ist der Weg. Was ist eine ethische Geldanlage?* In: *Politische Ökologie* Nr. 67/68, S. 16.
- Schallaböck, K.O. (1991): Grundsätze einer demokratischen und umweltfreundlichen Verkehrsphilosophie. In: Koenigs, T.; Schaeffer, R. (Hg.), *Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren*. München, S. 157-183.
- Scheurer, J. (2000): Wohnen und die Mobilitätsauswirkungen von Lebensstilen. Wie wirkungsvoll sind Programme zum autofreien und autoreduzierten Wohnungsbau? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), *Autoarme Stadtquartiere*, Rundbrief Nr. 13, S. 14-20.
- Scheurer, J. (2001): Car-Free Housing in European Cities. A Survey of Sustainable Residential Development Projects. Perth. <http://www.wistp.murdoch.edu.au/research/carfree.html>
- Schneider-Sedlaczek, A. (2000): Städtebaulicher Wettbewerb EAW Köln-Nippes entschieden. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), *Autoarme Stadtquartiere*, Rundbrief Nr. 13, S. 8-13.
- Schultz, I.; Weller, I. (1997): *Bestandsaufnahme der Ergebnisse der einschlägigen sozialwissenschaftlichen Forschung zu den Themenkreisen Umweltbewußtsein und -verhalten, Wertewandel, neue Lebensstile und neue Wohlstandsmodelle*. In *Umweltbundesamt (Hg.), Nachhaltige Konsummuster und postmaterielle Lebensstile. Vorstudien*. Berlin, S. 110-188.
- Seifried, D. (1991): *Gute Argumente: Verkehr*. München (Beck).
- Sibum, D.; Hunecke, M. (1997): Bestandsaufnahme von Initiativen und Aktionen - Auswertung und Erhebung. In: Umweltbundesamt (Hg.), *Nachhaltige Konsummuster und postmaterielle Lebensstile. Vorstudien*. Berlin, S. 14-108.
- Sohn, J.-M. (1997): *Autofreies Wohnen - Bericht über ein Pilotprojekt (überarbeitete Fassung eines Vortrages auf dem Verkehrspsychologie-Kongress Dresden 1996)*. Manuskript.
- Sperling, C. (1999a): Einleitung. In: Sperling, C. (Hg.), *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier*. Freiburg, S. 13-34.
- Sperling, C. (1999b): Bürgerbeteiligung. In: Sperling, C. (Hg.), *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier*. Freiburg, S. 35-70.
- Sprenger, R.-U.; Franke, A.; Hild, R.; Penzkofer, H.; Pintarits S.; Schmalholz, H.; Wackerbauer, J. (1999): *Abschätzung der innovativen Wirkungen umweltpolitischer Instrumente - dargestellt am Beispiel des Systems Straßenverkehr*. In: Klemmer, P. (Hg.), *Innovationen und Umwelt. Fallstudien zum Anpassungsverhalten in Wirtschaft und Gesellschaft*. Berlin, S. 203-234.
- Statistische Jahrbücher der Bundesrepublik Deutschland, Jahrgänge 1987-2000.*
- Strigl, A.W.; Kanatschnig, D. (1998): *Systemwirkungen nachhaltiger Technologien*. Endbericht (Österreichisches Institut für Nachhaltige Entwicklung, Universität für Bodenkultur Wien). Wien.
- Viets, R. (1998): Möglichkeiten und Grenzen der Bewohnerbeteiligung in autofreien Wohnprojekten. Erfahrungsbericht aus dem Hollerland-Projekt. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), *Autoarme Stadtquartiere*, Rundbrief Nr. 9, S. 8-15.
- Wagner, K. (1997): *Autofreies Wohnen in Hamburg*. In: *Münchener Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V. (Hg.), Bauen für die Zukunft - mobil, flexibel, autofrei*. Seminardokumentation v. 27.11.1997, S. 8-13.

- Wagner, K. (1998):* Bewohnerbeteiligung Hamburg Saarlandstraße. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 9, S. 18-20.
- Warszewa, G. (2000):* Von den „Betroffenen“ zum „aufgeklärten Egoisten“ - Umwelthandeln zwischen gesellschaftlicher Normalisierung und sozialer Differenzierung. In: Lange, H. (Hg.), Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Opladen, S. 57-78.
- Weber, J. (2000):* Der Nische entwachsen? Trends im ethisch-ökologischen Investment. In: Politische Ökologie, Nr. 67/68, S. 12-15.
- Winter, G. (1981):* Umweltbewusstsein im Licht sozialpsychologischer Theorien. In: Fietkau, H.-J.; Kessel, H. (Hg.), Umweltlernen. Veränderungsmöglichkeiten des Umweltbewusstseins. Königstein/Ts.
- „Wohnen ohne Auto“ (Hg.) (1999):* Modell Riem. Dokumentation eines gemeinsamen Planungs- und Bauprozesses. München.
- Wolfrum, O. (1997):* Windkraft, eine Alternative, die keine ist. Frankfurt/M.
- Zapf, W. (1989):* Über soziale Innovationen. In: Soziale Welt, Jg. 40, Heft 1/2, S. 170-183.
- Zimmermann, H.; Otter, N.; Stahl, D.; Wohltmann, M. (1998):* Innovation jenseits des Marktes. Berlin.
- Zlonicky, P. (1997):* Geschichte und städtebauliche Zukunft autofreier Stadtquartiere. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Dortmund, S. 37-41.

In der Studie werden die Chancen und Grenzen selbstorganisierter Projekte im ökologischen Wandel der Gesellschaft untersucht.

Unter welchen Bedingungen kommt es zur Institutionalisierung der innovativen Leitideen und mit welchem Typus von Akteur haben wir es dabei zu tun? Wie verläuft die soziale Diffusion dieser Neuerungen im Spannungsfeld von Solidarhandeln und Marktorientierung? Inwieweit ist die „Zivilgesellschaft“ sowohl Nährboden als auch Hindernis der gesellschaftlichen Verbreitung sozialökologischer Innovationen?

ISBN 3-88431-003-8