

Inhaltsverzeichnis

Informationen zum Team und zur Hochschule Heilbronn

<u>0 Vorbemerkung</u>	Seite 4
<u>1 Die Projektidee</u>	Seite 5
1.1 Die Ausgangsfragestellungen (Landkreise mit „falschen“ Kennzeichen und Städte mit auslaufenden Kennzeichen, Die Reaktionen auf die Ansprache der potenziellen Interessierten)	Seite 5
1.2 Die Marketingfunktion von Kfz-Kennzeichen (Die produktpolitische Bedeutung, Die strategische Bedeutung, Weitere Differenzierungen)	Seite 7
1.3 Die Referenzfälle: Mehrere Kennzeichen in einem Landkreis (HU für die kreisangehörige Stadt Hanau im Main-Kinzig-Kreis MKK, IGB und VK im Saarland, BÜS im Landkreis Konstanz, RÜG/HGW/HST/HWI/NB, Bürgerwahlmodell)	Seite 9
1.4 Die beteiligten Städte (Schwerpunkte, Befragungsziel und Stichprobenauswahl)	Seite 12
1.5 Die Struktur des Projekts (Die Motive der beteiligten Städte, Die ersten öffentlichen Reaktionen)	Seite 17
<u>2 Die Befragung</u>	Seite 19
2.1 Ergebnisse für die Bewohner der betroffenen Städte (Gesamtergebnis, Das kollektive Gedächtnis, Die Bedeutung des Lebensalters, Geschlechtervergleich, Kfz- und Nicht-Kfz-Besitzer)	Seite 21
2.2 Die Altkreisbewohner (Gesamtergebnis, Relativierende Faktoren)	Seite 24
2.3 Vergleichende Betrachtungen (Ost-West-Vergleich und Ost-Ost-Vergleich, ausgewählte Bundesländer, Große und kleinere Städte, Besondere Landkreiskennzeichen)	Seite 26
2.4 Ergebnis der Befragungen nach Kennzeichenerhalt in Mecklenburg-Vorpommern (Ergebnisse der Befragungen, Wertung, Empfehlungen)	Seite 30
<u>3 Die Konsequenzen aus den Befragungsergebnissen</u>	Seite 34
3.1 Begründungen für das Ergebnis (Verortung und Identifikation/Modernität, Nostalgie, Ressentiments)	Seite 34
3.2 Konsequenzen für die beteiligten Städte (Die Vorteile eines eigenen Kennzeichens, Die Widerstände)	Seite 35
3.3 Übergeordnete Gebietskörperschaften (Die Interessen der Landkreise, Die Bundesländer und die Bundesebene)	Seite 37
<u>4 Schlusswort</u>	Seite 40
Anhang 1: Liste der auslaufenden Kennzeichen	Seite 41
Anhang 2: Ergänzende Daten	Seite 44
Anhang 3: Dokumentation Bürgerwahlmodell	Seite 49

Prof. Dr. Ralf Bochert (geb. 1961 in Bremen) ist Studiendekan für die Bachelorstudiengänge der Fakultät für Wirtschaft 2 mit knapp 1000 Studierenden an der Hochschule Heilbronn. Er lehrt Destinationsmanagement und Volkswirtschaftslehre vor allem in den tourismuswirtschaftlichen Programmen der Hochschule und berät seit Jahren touristische Zielgebiete in Marketing- und Planungsfragen. Prof. Dr. Bochert ist Verfasser mehrerer tourismuswirtschaftlicher Bücher und Herausgeber der Heilbronner Reihe Tourismuswirtschaft. Buchveröffentlichungen Bocherts: „Tourismus in der Marktwirtschaft“, München 2001; „Incomingtourismus“, Wiesbaden 2006; „Tourismuspolitik“, Berlin 2007; „Politik der Destination“, Berlin 2010

Christina Schimscha (geb. 1987 in Lichtenfels) ist Studentin an der Hochschule Heilbronn. Sie studiert im 7. Semester Tourismusbetriebswirtschaft mit den Schwerpunkten Incoming und Marketing. Frau Schimscha wird ihr Studium im Jahr 2010 mit Abgabe ihrer Bachelor Thesis mit dem Thema "Kfz-Kennzeichen als Marketinginstrument" abschließen.

Martin Zuber, M.A. (geb. 1979 in Ludwigsburg) studierte Soziologie und Politikwissenschaft an der Martin-Luther-Universität in Halle (Saale) und an der TU Dresden. Er wurde dann Mitarbeiter bei einem von der DFG finanzierten Forschungsprojekt an der TU Dresden. Heute lehrt und forscht er an der Hochschule Heilbronn im Bereich quantitative Methoden empirischer Forschung und Social Media. Martin Zuber promoviert an der Philosophischen Fakultät der TU Dresden. Der Arbeitstitel seiner Dissertation lautet: "Anschlusskommunikation in der Blogosphäre".

Hochschule Heilbronn – Kompetenz in Technik, Wirtschaft und Informatik

Mit nahezu 6000 Studierenden ist die staatliche Hochschule Heilbronn die größte der Region und gehört mit zu den führenden Fachhochschulen in Baden-Württemberg. 1961 als Ingenieurschule gegründet, liegt heute der Kompetenz-Schwerpunkt auf den Bereichen Technik, Wirtschaft und Informatik. Angeboten werden an den drei Standorten Heilbronn, Künzelsau und Schwäbisch Hall und in sieben Fakultäten insgesamt 42 Bachelor- und Masterstudiengänge. Die Hochschule fühlt sich dem Leistungsprinzip und Elitegedanken verpflichtet und fördert den wissenschaftlichen Nachwuchs.

Weitere Informationen zur Heilbronner Initiative: Prof. Dr. Ralf Bochert, Hochschule Heilbronn, Max-Planck-Str. 39, 74081 Heilbronn, Telefon: 07131-504-656, 0162 8232511, E-Mail: bochert@hs-heilbronn.de, Internet: www.hs-heilbronn.de

Administrative Leitung des Projektteams „Heilbronner Initiative“: Dipl.-Betriebswirtin (FH) Julia Mehrens, Hochschule Heilbronn, Max-Planck-Str. 39, 74081 Heilbronn, Telefon: 07131-504-540, E-Mail: mehrenst@hs-heilbronn.de, Internet: www.hs-heilbronn.de

Pressekontakt Hochschule Heilbronn: Dipl.-Betriebswirtin (FH) Heike Wesener (Kommunikation und Marketing), Max-Planck-Str. 39, 74081 Heilbronn, Telefon: 07131-504-499, Telefax: 07131-504-559, E-Mail: wesener@hs-heilbronn.de, Internet: www.hs-heilbronn.de

0 Vorbemerkung

Kfz-Kennzeichen ermöglichen in Deutschland die regionale Identifizierung eines Fahrzeugs und damit auch des Halters. Durch die standardisierte Form der Unterscheidungszeichen mit der an den Landkreis- oder Stadtnamen angelehnten Kurzform erhält die jeweils repräsentierte Gebietskörperschaft eine mehr oder weniger eingängige, in jedem Fall aber deutlich wahrnehmbare zusätzliche Wiedererkennung, da Automobile in großer Zahl unterwegs sind.

Es besteht zudem die Vermutung, dass viele Menschen der „Aufschrift“ auf ihrem Auto eine gewisse Identifikations- und „Adressen“-Funktion zuordnen. Der große Anteil an Wunsch Kennzeichen unterstützt diese These. Städte und Landkreise, die eine ihnen sinnvoll zuzuordnende Kennung haben, nutzen mit dem Kfz-Kennzeichen ein für sie kostenloses Marketingsymbol nach außen und innen.

Das Projekt „Heilbronner Initiative Kennzeichen liberalisierung“ widmet sich der Frage, inwieweit durch Änderungen eine Verbesserung der Möglichkeiten der Nutzung dieses Symbols denkbar und gewünscht ist.

*

Mein Dank geht an die Damen, Studentinnen des Studiengangs Tourismusmanagement oder Mitarbeiterinnen der Fakultät für Wirtschaft 2 der Hochschule Heilbronn, die im Jahr 2010 auf 81 Marktplätzen über 17.000 Menschen nach ihrer Meinung zu dem Thema befragten: Christin Zander, Béatrice Zinke, Arzu Aydin, Leonie Eßwein, Marianna Rath, Eva Biniek, Anja LaCombe, Christina Schimscha, Iris Steinmetz, Simone Vogt, Stefanie Gutschera, Julia Mehrens, Nancy Struzik, Mona Reinke, Annika Boy, Christina Reichelt, und Sabrina Juhas. Ich habe mich selbst in neun der Städte an den Befragungen beteiligt, um zu spüren und zu hören, was diese Arbeit und die Reaktionen bedeuten. Wir sind nach den Befragungen alle davon überzeugt, dass es eine wirkliche Relevanz der hier zu behandelnden Fragestellung gibt.

Außerdem bedanke ich mich bei der Hochschule Heilbronn dafür, dass sie das Projekt mit trägt – eine angesichts der Erklärungsbedürftigkeit der Projektidee gar nicht so selbstverständliche Haltung.

1 Die Projektidee

Immer wieder stößt man in Gesprächen mit Vertretern von Gebietskörperschaften auf Fragstellungen, Probleme, „alte Wunden“ und Ideen, die mit Landkreiszuständigkeiten und der Repräsentation durch Marketingmaßnahmen zu tun haben, wenn man sich mit der Vermarktung von Gebietskörperschaften befasst. Gleichzeitig hat praktisch jeder in Deutschland Lebende einen Bezug zu Landkreisen und kreisfreien Städten über das Kfz-Kennzeichen, weil dies das standardisierte und am mit Abstand häufigsten präsente Zeichen dafür ist. Außerdem gibt es sehr viele Verbindungen der Menschen zu auslaufenden Kennzeichen, weil viele der über 300 nicht mehr vergebenen Kfz-Kennzeichen für viele Menschen bekannt sind.

Viele Menschen spielen „Kennzeichenraten“, viele Menschen haben Wunsch Kennzeichen, es ist von einer ständigen unbewussten Wahrnehmung von Kfz-Kennzeichen und einer entsprechenden Zuordnung zu den Namensgebern auszugehen: Kfz-Kennzeichen sind in diesem Sinne wichtig.

Das Risiko in Kauf nehmend, mit diesem unbedeutend wirkenden Thema belächelt zu werden, entschloss ich mich Ende 2009 mich den Reformmöglichkeiten in diesem Bereich im Sinne eines modernen Marketings einmal so zu widmen, dass die Möglichkeit entsteht, für die aus meiner Sicht vielen betroffenen Gebietskörperschaften eine echte Chance zu einer Innovation zu bieten. Die bisherigen Versuche anderer scheiterten oft daran, dass einzelnes Vorpreschen als rückwärtsgewandte Schrulligkeit oder Witz interpretiert wurde und damit ergebnislos werden ließ.

1.1 Die Ausgangsfragestellungen

Das Projekt wurde zunächst bewusst mit zwei unterschiedlichen Zielgruppen, die angesprochen wurden, begonnen. Es besteht allerdings ein Zusammenhang zwischen den beiden Fragestellungen.

Landkreise mit „falschen“ Kennzeichen und Städte mit auslaufenden Kennzeichen

Viele Landkreise in Deutschland haben ein Kfz-Kennzeichen, das das Kürzel der Kreisstadt und nicht des Landkreisnamens ist. Hier hat es in den letzten Jahren in Westdeutschland einige Veränderungen gegeben, indem Landkreise das Kfz-Kennzeichen geändert haben. So wurden aus LU (Ludwigshafen) im Rheinpfalzkreis RP oder aus DT (Detmold) im Landkreis Lippe LIP. In Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hessen, Bayern oder Nordrhein-Westfalen sind jeweils ein paar Landkreise mit einer Kfz-Kennung versehen, die zum landschaftlich definierten Landkreisnamen passt.

In Ostdeutschland wurde dieser vermeintliche Vorteil für das Landkreisinnen- und -außenmarketing nach 1989 erkannt und insbesondere Brandenburg und Sachsen-Anhalt

haben im Rahmen der Kreisreformen konsequent Kfz-Kennzeichen, bei denen die Kreiskennung den Kreisnamen repräsentiert, eingeführt. In allen ostdeutschen Bundesländern überwiegen diese Kfz-Kennungen außerhalb der kreisfreien Städte.

Im Februar wurden etwa 100 Landkreise deutschlandweit angeschrieben mit dem Angebot, zu diesem Thema in ihrem Landkreis eine Untersuchung durchzuführen mit dem Ziel, die Akzeptanz der Bevölkerung zugunsten einer entsprechenden Änderung zu untersuchen. In den angeschriebenen Landkreisen besteht bisher kein erkennbarer Namenszusammenhang mit dem Kfz-Kennzeichen: Nach Ansicht des Verfassers ist dies eine falsche Symbolisierung des Landkreisnamens mit dem zusätzlichen negativen Nebeneffekt, dass die Kreisstadt mit ihren vermeintlichen Vorteilen im Landkreis oft negativ, weil alles dominierend, wahrgenommen wird. Von den 100 Landkreisen zeigten sich etwa 15 an einer generellen Diskussion des Themas interessiert. Eindeutiger Schwerpunkt der Rückmeldungen war Baden-Württemberg. Vereinzelt stieß das Thema in Bayern, Rheinland-Pfalz, Hessen und Niedersachsen auf Interesse.

Parallel zu den Landkreisen mit den „falschen“ Kennzeichen wurden gut 300 Städte angeschrieben, die ein auslaufendes Kfz-Kennzeichen „haben“. Damit ist in der Regel gemeint, dass es sich um ehemalige Kreisstädte handelt, denen ein „Altkennzeichen“ zuzuordnen ist. Es gibt zwar etwa 350 solcher Zeichen, aber es wurde in einigen Fällen darauf verzichtet, die entsprechenden Städte anzuschreiben, weil manche der Altkennzeichen offensichtlich nicht wieder reaktivierbar sind oder sein sollten. Von den gut 300 angeschriebenen Städten haben sich 180 (Stand 24. Januar 2011) mit einer Interessenbekundung zurück gemeldet. Die Reaktionen waren häufig recht eindeutig und zeigten oft schon im ersten Kontakt eine gewisse Ernsthaftigkeit auf.

Die Reaktionen auf die Ansprache der potenziell Interessierten

Schon wenige Tage nach den ersten Rückmeldungen wurde für das Projekt die Präferenz des Untersuchungsgegenstandes „Altkennzeichen“ definiert, weil dies auf mehr Resonanz stieß. Die Fragestellung der Landkreiskennzeichen jedoch bleibt im Hintergrund als eine damit verbundene bestehen, weil die Untersuchungen in Städten mit Altkennzeichen sich sowohl auf solche in Landkreisen mit einem Kfz-Kennzeichen, das die Kreisstadt repräsentiert, als auch auf solche, die durch ein landschaftlich geprägtes Kennzeichen dargestellt werden, beziehen.

Schlussendlich ist auch eine Kombination der Reformen möglich: Einführung eines landschaftsbezogenen Kennzeichens bei Erhalt des Kennzeichens der Kreisstadt nur für das Stadtgebiet dieser Stadt mit dem Ziel, deren Symbol nicht zu „zerstören“.

Es ist allerdings mit Sicherheit davon auszugehen, dass die (auslaufenden) Stadtsymbole aus mehreren Gründen wesentlich mehr Emotionen hervorrufen. Es gibt die Erinnerung und es ist von einem ausgeprägteren Verortungswunsch auf Stadt- als auf Landkreisebene auszugehen. Das geht einher mit den deutlicher artikulierten Kooperationswünschen der

Städte im Vergleich zu den Landkreisen, bei denen das Thema „Veränderung des Kennzeichens“ einen eher abstrakten, marketing-akademischen Anstrich hat.

1.2 Die Marketingfunktion von Kfz-Kennzeichen

Die Marketingfunktion von Kfz-Kennzeichen ist im Bereich der Produktpolitik zu untersuchen; es gibt jedoch auch einige strategische Aspekte.

Die produktpolitische Bedeutung

Im Rahmen der Produktpolitik werden bestehende Produkte gemanagt, Innovationen angeregt und das Markenmanagement durchgeführt. Kfz-Kennzeichen gehören für Gebietskörperschaften zum Markenmanagement, da sie Symbole für die Marken sind. Dabei ist die Marke der Name der Gebietskörperschaft, zum Beispiel der Stadt.

HL ist eines der Symbole für die Marke „Lübeck“, was zum Beispiel dadurch deutlich wird, dass man oft bei der Datumsangabe „HL, 30.6.10“ etc. schreibt. Durch die häufige Präsenz des Kfz-Kennzeichens und die bereits erwähnte (unter-)bewusste Wahrnehmung von Kfz-Kennzeichen kommt es zu einem hohen Bekanntheitsgrad und einer weiten Verbreitung des Symbols. Andere Symbole wie Fahnen oder Wappen sind in aller Regel wesentlich unbekannter.¹

Die strategische Bedeutung

Die Festlegung der Symbole im Marketing jedoch ist dem strategischen Marketing zuzuordnen, wie überhaupt die Akzeptanz dafür, dass Gebietskörperschaften „Marketing betreiben“ per se eine strategische Fragestellung ist. Insofern ist dies der Produktpolitik übergeordnet.

Marketing richtet sich nach innen und außen. „Innen“ bedeutet hier die Erfüllung von Bedürfnissen von Anspruchsgruppen innerhalb der Stadt, vor allem der Bürger, der ansässigen Unternehmen, aber auch der Bediensteten der Stadtverwaltungen und der politischen Mandatsträger. In seiner äußeren Funktion hat Gebietskörperschaftsmarketing die Ansiedlungs- und Tourismusmarketingfunktion. Darüber hinaus besteht ein allgemeines Interesse der inneren Anspruchsgruppen an einer Imagepflege nach außen. Generell kann man davon ausgehen, dass im Vergleich zum „normalen“ Konsumgüter- und Dienstleistungsmarketing die innere Marketingfunktion des Gebietskörperschaftsmarketings

¹ Ausnahmen stellen hier die Stadtstaaten dar, weil die häufige Präsenz der Fahnen und Wappensymbole, Bär, Tor zur Welt und Schlüssel, diese Symbole vergleichbar, wenn nicht sogar besser für das Außenmarketing der drei Städte sind. Aber schon die heraldischen Symbole anderer Großstädte sind wesentlich unbekannter – von Mittelstädten ganz zu schweigen. KL, DU, BO, N, DD, OS etc. können wahrscheinlich viele zuordnen, aber deren Wappen wird kaum jemand beschreiben können.

wichtiger ist. Dies wird schon durch die Tatsache deutlich, dass die meisten „Kunden“ der Städte die eigenen Einwohner sind. Daher haben die Bürger und Unternehmen in der Stadt eine Art Doppelfunktion: sie sind Teil der Marke, die ihnen gleichzeitig etwas anbietet. Zudem sind sie Financier und im demokratischen Sinne sogar die eigentlichen Träger der Marke.²

Sehr wichtig ist bei den strategischen Überlegungen zur Markensymbolisierung die Kostenfrage. Unter Kosten-Nutzen-Aspekten ist ein Kfz-Symbol unschlagbar günstig: die Träger des Symbols finanzieren die Verbreitung selbst. Der Gebietskörperschaft fällt der Effekt kostenlos zu. (Dies kann nur dann zu einem Nachteil werden, wenn mit dem Kürzel über Verballhornungen etwas Negatives verbunden wird, was in einzelnen Fällen tatsächlich anzunehmen ist.) Normalerweise wird mit dem Vorhandensein eines Kfz-Kennzeichens eine gewisse Größe assoziiert – vor allem aber erhöht sich der Bekanntheitsgrad. Oft hat allerdings diesen Nutzen, was als ungerecht anzusehen ist, allein die Kreisstadt. WES wird als „Wesel“ (eher nicht einmal als „Kreis Wesel“) identifiziert; dass Städte wie Moers oder Dinslaken sich auch hinter dem Kreis Wesel „verbergen“, nehmen Auswärtige in der Regel nicht wahr. Moers und Dinslaken verzichten dabei auch auf die innere Symbolisierung durch MO oder DIN. Hier besteht eine ungleiche Kosten-Nutzen-Zuordnung: Die Bürger Moers' oder Dinslakens finanzieren die Symbolisierung der Marke Wesel.

Weitere Differenzierungen

Nicht jedes Symbol bringt die gleichen Nutzungsmöglichkeiten für das Stadtmarketing. Man wird im Zuge der weiteren Behandlung des Themas die Kennzeichen differenzieren müssen. Dabei spielen Aspekte wie die Größe der Städte (und damit der Verbreitungsgrad des Kennzeichens), die touristische Bedeutung der jeweiligen Stadt, aber auch die „Tonalität“ und der Wiedererkennungsgrad des Kennzeichens eine Rolle.

Bestimmte Buchstabenfolgen sind besonders gut als Symbol geeignet; dazu gehören „aussprechbare“ Buchstabenfolgen wie HAL, KI, ERZ oder DO und doppelt vorkommende Konsonanten wie MM³ oder LWL. Generell ist es natürlich wichtig, dass das Symbol möglichst „nahe“ am Stadtnamen ist, dabei eignen sich entweder die ersten Buchstaben⁴ oder die ersten Buchstaben der Silben⁵ des Stadtnamens besonders gut. Ebenfalls recht gut nachvollziehbar sind erster und letzter Buchstabe des Stadtnamens wie bei HU oder HN oder eine Kombination aus den ersten beiden Buchstaben des Stadtnamens mit dem ersten Buchstaben der zweiten Silbe im Stadtnamen wie bei STD oder ESW. Außerdem gibt es einige besonders originelle Symbole, weil diese positive Assoziationen hervorrufen, wozu durchaus auch Verwechslungen gehören, die zu „Hinguckern“ werden können. Ungut sind Kennzeichen, die zu bösen Verballhornungen einladen wie OAL oder Symbole, die

² Nicht von ungefähr kommt der Ansatz der Bürgerbefragung in dieser Studie zustande: Der Bürgerwille sollte bei der Symbolisierung der Marke der Stadt unbedingt berücksichtigt werden.

³ Memmingen nutzt das Symbol MM sehr umfangreich im Rahmen seines Stadtmarketings.

⁴ Wie bei TUT, BO, MEI oder BI.

⁵ Wie bei DBR, DH, HDH, NMS oder MH.

problematische Assoziationen bedeuten.⁶ Es ist die Regelung zu beachten, dass auf deutschen Kfz-Kennzeichen maximal acht Zeichen stehen dürfen. Dadurch bewirken Unterscheidungszeichen mit drei Buchstaben, dass (was u. a. für bei Wunsch Kennzeichen nachgefragt wird) diese nicht mit zwei Buchstaben und vier Zahlen kombiniert werden können.

Natürlich ist, was die Befragungsergebnisse zeigen werden, die innere Akzeptanz, unabhängig von Tonalitäten für das Innenmarketing besonders wichtig: ein starker Identifikationswille macht etwaige andere Nachteile des Kennzeichens wett.

1.3 Die Referenzfälle: Mehrere Kennzeichen in einem Landkreis

In Deutschland werden derzeit in vier Landkreisen mehrere Kfz-Kennzeichen ausgegeben. Dabei kommt im Rahmen der Heilbronner Initiative Kennzeichenliberalisierung dem „Hanauer Fall“ eine besondere Bedeutung zu, weil hier eine kostenneutrale Lösung auf der Verwaltungsebene mit dem ausschließlichen Marketingmotiv einher geht. Daher eignet sich diese Lösung als Vorbild. Die weiteren Fälle sollen beschrieben werden; die für Büsingen gefundene Lösung ist zwar von der Begründung für zwei Kennzeichen im Landkreis Konstanz her irrelevant für die Zielsetzung, aber womöglich eignet sich die technische Durchführung als Anregung. Die beiden saarländischen Fälle zeigen die Motive auf, sind aber mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden.

HU für die kreisangehörige Stadt Hanau im Main-Kinzig-Kreis (MKK)

In Abbildung 1 ist die behördenrechtliche Regelung der Entscheidung zugunsten mehrerer Kfz-Kennzeichen im hessischen Main-Kinzig-Kreis nachzuvollziehen. Seit 2005 werden im Main-Kinzig-Kreis zwei Kfz-Kennzeichen vergeben – dem Druck der Stadt Hanau, für das eigene Innen- und Außenmarketing das HU verwenden zu können, das Symbol also nicht durch die Abschaffung zu stigmatisieren und damit der Marke Hanau zu schaden, wurde durch den Main-Kinzig-Kreis sowie durch Land und Bund entsprochen. Die Eintragung „HU Hanau“ in der (Bundes-)Fahrzeugzulassungsverordnung⁷ zeigt, dass es rechtlich möglich ist, als kreisangehörige Stadt eingetragen zu sein.

⁶ Nicht ohne Grund hat der Landkreis Cloppenburg nicht das Kennzeichen CLO erhalten, obwohl dies ursprünglich so geplant war. Münster, Oberhausen und früher Bühl haben bzw. hatten solche Kennzeichen.

⁷ Anhang 1 zu § 8 Abs. 1 Satz 3 der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV)

Abbildung 1: Behördenrechtliche Regelung des HU

Das Land Hessen hat beim BMVBS erfolgreich beantragt, für den Main-Kinzig-Kreis und die (kreisangehörige) Stadt Hanau unterschiedliche Kfz-Unterscheidungszeichen in der FZV einzuführen. Dazu wurde der folgende Weg gewählt:

Hanau und der Main-Kinzig-Kreis sind als zwei verschiedene Verwaltungsbezirke in der FZV, Anlage 1, eingetragen worden.

Das bedeutet: zwei Zulassungsbezirke, also (formal) zwei Zulassungsbehörden, die aber in einem gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk, deren Aufgaben im Rahmen der gemeinsamen Ordnungsbehörde durch den Landkreis erledigt werden, zusammen gefasst worden sind. (Also keine zusätzlichen Kosten durch mehrere Behördenleitungen.) Alle Zulassungsstellen im Landkreis (auch diejenige in der Stadt Hanau) sind dem gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk, der vom Landkreis geführt wird, zugeordnet. Alle Kosten und Einnahmen sind Sache des Landkreises.

Der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises und die Stadt Hanau haben der Gründung der gemeinsamen Ordnungsbehörde zugestimmt.

IGB und VK im Saarland

St. Ingbert (IGB) im Saar-Pfalz-Kreis (HOM) und Völklingen (VK) in der Region Saarbrücken (SB) sind ebenfalls als kreisangehörige Städte in der Kraftfahrzeugzulassungsverordnung aufgeführt; in Völklingen und St. Ingbert werden von der Kreiskennung abweichende Kennzeichen ausgegeben. Die Begründung ist die saarländische Besonderheit der Mittelstadtdefinition.⁸ Im Rahmen der Heilbronner Initiative wird das saarländische

⁸ Gemäß den §§ 4 und 7 des Kommunalselfverwaltungsgesetzes des Saarlandes (KSVG) - entspricht den Gemeindeordnungen in anderen Bundesländern - sind Mittelstädte „kreis- oder regionalverbandsangehörige Städte, denen diese Rechtsstellung auf Antrag durch Rechtsverordnung der Landesregierung zu verleihen ist, wenn sie mehr als 30.000 Einwohner haben und nicht Sitz der Landkreis- oder der Regionalverbandsverwaltung sind“. Sitz der Landkreisverwaltung des Saarpfalz-Kreises ist Homburg, das entsprechende Kennzeichen demnach "HOM". Der Saarpfalz-Kreis ist Rechtsnachfolger des ehemaligen Landkreises Sankt Ingbert. Mittelstädte erfüllen als Gebietskörperschaften im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden zusätzliche staatliche Aufgaben, die in der so genannten Mittelstädteverordnung festgelegt sind. Demnach werden den jeweiligen Verwaltungen landrätliche Aufgaben übertragen. Die Aufgabenübertragung erfasst über zwanzig

Vorgehen allerdings nur wegen der positiven Marketingwirkung für Völklingen und St. Ingbert heran gezogen; die Effizienz der behördenrechtliche Umsetzung soll nicht beurteilt werden.

BÜS im Landkreis Konstanz

Für die Gemeinde Büsingen ist das Kennzeichen BÜS in der FZV eingetragen.⁹ Der Grund ist, dass Büsingen eine Exklave in der Schweiz ist; das BÜS dient den Zöllnern zur Identifikation der den Transitweg Nutzenden, die in der Exklave wohnen. Daher kann das Motiv keine Begründung für Nachahmer sein. Allerdings ist auffällig, dass – im Gegensatz zu den sonstigen Gepflogenheiten – keine eigene Zulassungsbehörde für Büsingen erforderlich ist; der Zulassungsbehörde des Landkreises Konstanz sind beide im Landkreis zu vergebenden Kennzeichen KN und BÜS in der vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg geführten Liste zugeordnet. Das ist demnach möglich, was noch einfacher als die Hanauer Lösung ist; daher könnte der Fall Büsingen zwar nicht wegen seiner Begründung, womöglich aber wegen seiner Ausführung in der FZV eine Rolle bei weiteren Fällen mehrerer Kfz-Kennzeichen in einem Landkreis spielen.

RÜG, HST, HWI, HGW, NB

2010 hat Innenminister Caffier (Mecklenburg-Vorpommern) zugesichert, dass für die Insel Rügen nach der 2010 im Landtag verabschiedeten Gebietsreform das RÜG als Kennzeichen im Landkreis Nordvorpommern (NVP) erhalten bleibt.¹⁰ Im Februar 2010 wurde auch die Kreisverwaltung Rügens von uns auf das Thema aufmerksam gemacht mit dem Hinweis, es gebe Fälle (s.o.) mit mehreren Kfz-Kennzeichen in einem Landkreis. Auf Rügen wurde durch eine entsprechende Befragung nachgewiesen, dass die Bevölkerung ein deutliches Interesse am Kennzeichenerhalt hat.

Ebenfalls bereits zugesagt sind der Erhalt der Kennzeichen HGW (Greifswald), HST (Stralsund), HWI (Wismar) und NB (Neubrandenburg). In allen vier Städten hat die Heilbronner Initiative durch Befragungen den deutlichen Bürgerwunsch festgestellt, die Kennzeichen zu erhalten.

Die administrative Umsetzung des RÜG im Landkreis Nordvorpommern wird analog zur Regelung des eigenen Kennzeichens für die deutsche Exklave in der Schweiz Büsingen erfolgen. ES wurde bereits vom Landesverkehrsministerium des Landes Mecklenburg-

Einzelteil. Erwähnenswert ist die Einräumung von Befugnissen auf dem Gebiet des Waffenrechtes, Namensänderungsrechtes, Versammlungsrechtes, Gewerberechtes, Gaststättenrechtes, Personenbeförderungsrechtes und Unterbringungsrechtes. Auffälligste Aufgabe ist allerdings die KFZ-Zulassung. Beide Städte verfügen über eine eigene Straßenverkehrszulassungsstelle, so dass die KFZ-Kennzeichen "IGB" an die Einwohner von Sankt Ingbert und "VK" an die Einwohner von Völklingen vergeben werden. (Information der Stadt St. Ingbert)

⁹ „BÜS Konstanz, Gemeinde Büsingen am Hochrhein“, steht Anhang 1 zu § 8 Abs. 1 Satz 3 der FZV

¹⁰ Vgl. Ostseezeitung, 3. Mai 2010

Vorpommern angeboten, in Rügen eine Außenstelle der Zulassungsbehörde des neuen Großkreises Nordvorpommern einzurichten. Demnach würde der Zulassungsbehörde des Landkreises Nordvorpommern neben NVP mit RÜG ein weiteres Kennzeichen zugeordnet. Die Zuständigkeit verbleibt komplett beim Landkreis. (Keine zusätzliche Kosten gegenüber einem einzigen Kennzeichen pro Landkreis.) Lt. Auskunft des Verkehrsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern sollen in jeder Zulassungsstelle, die zu einer Zulassungsbehörde gehören, alle Kennzeichen mit eindeutiger geographischer Zuordnung ausgegeben werden. Dies entspricht auch der Handhabung im Landkreis Konstanz.

Die Reaktion des Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommerns zeigt, dass auch hier die wichtige Marketingfunktion des Unterscheidungsmerkmals erkannt wurde. Die Umsetzung in der FZV könnte für einige andere Altkreise, die sich auf ausgelaufene Kennzeichen besinnen, von Interesse sein.

Bürgerwahlmodell

In Anlehnung an die zwischen 1974 und 1979 im bayrischen Altkreis Laufen praktizierte freie Wahl der Bürger zwischen den Kennzeichen LF und REI (siehe Anlage A) wird als vierte Alternative ein „Bürgerwahlmodell“ vorgeschlagen. Eine Umsetzung würde bedeuten, dass der Zulassungsbehörde des jeweiligen Landkreises mehrere Kennzeichen zugeordnet werden, zwischen denen die Bürger frei wählen können. Das Bundesverkehrsministerium hat bei einer ersten Anfrage (siehe Anhang 3) darauf verwiesen, dass die Ausgestaltung der Kennzeichenvergabe Ländersache sei; grundsätzlich seien für eine solche Regelung keine bundesgesetzlichen Änderungen nötig; eine Plausibilitätsprüfung solle aber (auf Anfrage eines Bundeslandes) durchgeführt werden. Die Zuständigkeit verbleibt komplett beim Landkreis. (Keine zusätzliche Kosten gegenüber einem einzigen Kennzeichen pro Landkreis.) Der Referenzfall LF/REI wurde nicht in der Fahrzeugzulassungsverordnung hinterlegt, sondern ist lediglich in Bayern im Rahmen der Organisation des Zulassungsverfahrens umgesetzt worden.

Vorgeschlagen wird eine Zuordnung mehrerer Kennzeichen auf eine Zulassungsbehörde (= Verwaltungsbezirk)

1.4 Die beteiligten Städte

Am 10. Februar 2010 wurden deutschlandweit alle (Ober-)Bürgermeister derjenigen Städte angeschrieben, für die (oft als ehemalige Kreisstädte oder ehemals kreisfreie Städte) in der Fahrzeugzulassungsverordnung ein Kennzeichen nach der folgenden Definition aufgeführt ist: „Noch gültige Unterscheidungszeichen, die – bedingt durch Gebiets- und Verwaltungsreformen – nicht mehr zugeteilt werden und auslaufen“¹¹. Verzichtet wurde dabei auf einige „Fälle“, in denen inzwischen zu Stadtteilen gewordene ehemalige Städte wie

¹¹ Vgl. Fahrzeugzulassungsverordnung, Anlage 1; im Anhang dieser Kurzstudie ist die Liste aufgeführt.

Wattenscheid¹² oder Opladen, früher Kennzeichen führten. Außerdem wurde auf einige offensichtlich absurde Initiativen verzichtet wie ROH, WEM oder WIS.¹³

Parallel wurden die Landräte derjenigen Landkreise, die aus Sicht des Verfassers ein suboptimales Kennzeichen führen, ebenfalls kontaktiert.

Am 22. März 2010 wurde nur an die (Ober-)Bürgermeister der Städte ein Erinnerungsschreiben mit der Information, dass sich zu dem Zeitpunkt bereits 85 Städte für das Hanauer Modell interessierten, gesandt.

Schwerpunkte

Es lässt sich anhand der Anzahl der an der Heilbronner Initiative interessierten Städte eine gewisse Schwerpunktbildung darstellen.

Die Begründungen für gewisse Schwerpunkte liegen in drei Bereichen. Mit Sicherheit hängt die Anzahl der interessierten Städte von der Anzahl der Städte mit einem auslaufenden Kennzeichen in einem Bundesland ab. Im Saarland gibt es nur ein „Altkennzeichen“, in Bayern und Sachsen dagegen sehr viele. Zudem kann, so war jedenfalls die Vermutung vor der Studie, davon ausgegangen werden, dass mit zeitlichem Abstand zu den Gebietsreformen das Interesse am auslaufenden Kennzeichen nachlässt. Im Westen ist die Rückmeldungsquote geringer als in Ostdeutschland.

¹² In Wattenscheid wurde auf die Heilbronner Initiative dennoch reagiert. Auch das WEM könnte zukünftig wieder von Interesse sein, da im Altkreis Wesermünde eine neue Großgemeinde mit selbigem Namen geplant ist.

¹³ ROH steht für Rotenburg/Hannover, das inzwischen Rotenburg/Wümme ROW heißt. Eine Wiedereinführung des ROH wäre natürlich Unsinn; WEM stand für den ehemaligen Landkreis Wesermünde, der seinen Landkreissitz außerhalb des Bundeslandes Niedersachsen in Bremerhaven hatte – eine zwar einmalige Situation, zum Zeitpunkt des Versand des Briefes aber konnte kein potenzielles Interesse an einer Wiedereinführung ausgemacht werden, was sich freilich durch die geplante Gründung einer Großgemeinde Wesermünde im Süden des Landkreises Cuxhaven geändert haben könnte; WIS, das ehemalige Kennzeichen für die Hansestadt Wismar, wurde inzwischen in HWI geändert. Es gibt weitere vergleichbare Fälle.

Tabelle 1: An der Heilbronner Initiative interessierte Städte (Stand 23. Januar 2011)

Bundesland	Interessierte Städte	Stichprobenauswahl
Baden-Württemberg	23	7
Bayern	31	15
Brandenburg	8	1
Hessen	12	6
Mecklenburg-Vorp.	21	12
Niedersachsen	12	4
Nordrhein-Westfalen	14	10
Rheinland-Pfalz	5	2
Saarland	1	0
Sachsen	26	12
Sachsen-Anhalt	10	5
Schleswig-Holstein	2	0
Thüringen	15	7
Summe	180	81

Anmerkung: In zehn Städten in Mecklenburg-Vorpommern wurde die Frage des Wunsches für den Erhalt des bestehenden, aber im Rahmen der laufenden Gebietsreform gefährdeten Kennzeichens untersucht. Die Ergebnisse für diese zehn Städte sind in dieser Kurz-Studie unter 2.4 separat untersucht worden.

Außerdem wird eine gewisse Unterschiedlichkeit bei den Bemühungen in den Ländern, über den Landkreisnamen und das Kfz-Kennzeichen Verortung in Landkreisen auch außerhalb der Kreisstädte zu bewirken, wahrgenommen. Erwartungsgemäß sind die Rückmeldungen aus den hier besonders engagierten Bundesländern etwas geringer – allerdings ergeben sich weniger deutliche Unterschiede als erwartet, da speziell in diesen Bundesländern die Landkreise von denjenigen Städten, die sich für das Hanauer Modell interessieren, als „zu groß“ angesehen werden. Das führe, so die Begründung für das Interesse am Altkennzeichen, zu Situationen, die – trotz entsprechender Bemühungen – auch über landschaftsbezogene Landkreisnamen nicht zu einer Identifikation führen.

Es wird ein gewisses Nord-Süd-Gefälle ausgemacht. Die Vermutung ist, dass es regionalspezifisch ein besonderes Interesse an der Thematik gibt. In den Mittelgebirgsregionen, in Franken, Südsachsen, vor allem auch in einem großräumigen Gebiet zwischen dem südlichen Niedersachsen über Südwestfalen, Westhessen bis zum

Westerwald lassen sich relativ viele Städte ausmachen, in denen das Thema eine Bedeutung bekam.

Es ist vorgesehen, auch mit den 100 Städten, die nicht in der Stichprobe waren, weiterhin in Kontakt zu bleiben. Es erhalten alle inzwischen 180 Städte¹⁴ die Studie; auch mit deren Vorliegen können, da keine Eile besteht, weitere Befragungen durchgeführt werden.

Befragungsziel und Stichprobenauswahl

Da die Wiedereinführung ausgelaufener Kfz-Kennzeichen neben den damit verbundenen politischen Entscheidungen vor allem hinsichtlich der Akzeptanz derjenigen zu hinterfragen ist, die das Kennzeichen als Symbol „tragen“, soll in dieser Studie untersucht werden, wie die Bevölkerung zum Kennzeichenwechsel steht. Da es für eine Stadt selbst in der Regel von Vorteil sein wird, ein eigenes Kennzeichen zu „haben“, muss dies bei den Anspruchsgruppen untersucht werden. Neben den Bürgern betrifft dies auch die in den Städten ansässigen Unternehmen. Die Haltung dieser Gruppe wurde nicht untersucht. Im Rahmen der öffentlichen Diskussion kamen einige Unternehmensvertreter zu Wort, die sich regelmäßig für ein eigenes Kennzeichen der Stadt aussprachen, in der sie ansässig sind. Dies entspricht auch der Erwartung, allerdings bleibt es hier ausgeklammert.

Die zentralen Fragestellungen sind die Abhängigkeit der Zustimmung oder Ablehnung des auslaufenden Kennzeichens von Alter, Geschlecht und Kfz-Besitz in der Familie sowie natürlich die Gesamteinschätzung der jeweiligen Stadtbevölkerung zum potenziellen Wechsel.

Abgefragt wurde auch die Erinnerung im Bezug auf das Altkennzeichen.

Für die Stichprobe wurden große und kleinere Städte in verschiedenen Bundesländern mit einigen regionalen Schwerpunkten ausgewählt. Die Begründungen für die gewählten Befragungsschwerpunkte sind wie folgt. Es ist davon auszugehen, dass politisch die Landesebene eine gewisse Bedeutung hat. Sollte es zu politischen Aktivitäten kommen, so wäre es für die Städte hilfreich, wenn nicht nur auf der Bundesebene, sondern auch im eigenen Bundesland mehrere derartige Ansinnen zu verzeichnen sind. Die Chance dafür sollte durch die Befragung bewusst erhöht werden.

Als die größten Befragungsschwerpunkte wurden Sachsen, Bayern und Nordrhein-Westfalen, Thüringen, Baden-Württemberg und Mecklenburg-Vorpommern festgelegt. Die Begründungen dafür sind die vielen Rückmeldungen und in Nordrhein-Westfalen die besondere Größe der betroffenen Städte. Zudem finden sich in allen Ländern Beispiele für Landkreise, deren Namen und Kennzeichen von einer anderen Stadt im jeweiligen Landkreis abgeleitet wird, und solche mit einem landschaftsbezogenen Namen und Kennzeichen.

¹⁴ Stand 24. Januar 2010

Mecklenburg-Vorpommern wurde als Schwerpunkt ausgewählt, da sich durch die laufende Gebietsreform eine Sondersituation darstellt, die für die Idee der Einführung mehrerer Kennzeichen im Landkreis bessere Chancen erwarten ließ, was sich auch bewahrheitet hat.

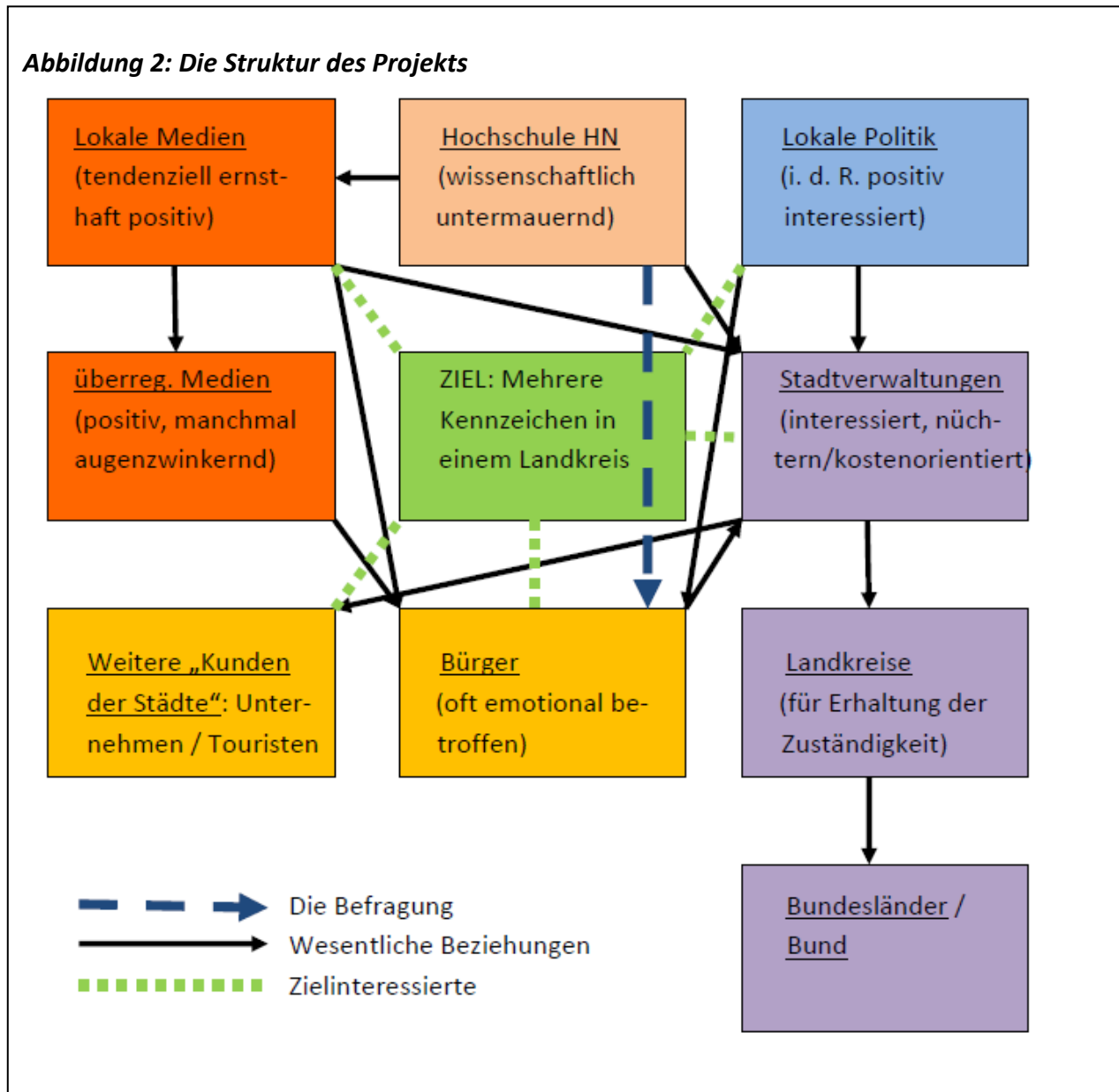
In Sachen „landschaftsbezogene Landkreisnamen und –kennzeichen“ gilt es über die Stichprobe insbesondere zu hinterfragen, ob es zwischen der Bundesländerebene (oder Teilen der Bundesländer wie Baden oder Franken) und der Stadtebene eine Identifikationsmöglichkeit auf der Landkreisebene geben kann.

Da die auslaufenden Kennzeichen früher für die (Alt-)Kreise galten, ergibt sich das Problem, dass die Heilbronner Initiative sich (zunächst) nur an die Städte richtet, die durch das Kennzeichen repräsentiert werden. In vielen Fällen jedoch wurde die Thematik auch in den diese Städte umgebenden Gemeinden wahrgenommen und nachgefragt, inwieweit eine mögliche Reform sich auch auf diese Gemeinden beziehen würde. In der Sprachregelung der Umfrage und des Projekts wird zwar nicht davon ausgegangen, weil das Vorbild Hanau sich auch nur auf die Stadt Hanau bezieht¹⁵, aber dennoch wurden auch die Meinungen derjenigen Bürger erfragt, die aus dem Altkreis, nicht aber der betroffenen Stadt stammen. Durch den Rügen-Fall, der sich auf einen (zukünftigen) Altkreis bezieht, bekommt diese Fragestellung womöglich zusätzliche Relevanz, weil hier eine entsprechende Lösung gefunden wurde.

¹⁵ Obwohl HU früher für den gesamten Landkreis galt.

1.5 Die Struktur des Projekts

In Abbildung 2 sind die Akteure des im Rahmen des Projekts, die Anspruchsgruppen sowie die politischen Entscheidungswege mit den zentralen Motiven dargestellt.



Die Motive der beteiligten Städte

Die beteiligten Städte sehen den Nutzen eines eigenen Kennzeichens. Die hohe Rückmeldequote ist dennoch überraschend, da man vor allem zu Beginn des Projekts nicht von einer hohen Erfolgswahrscheinlichkeit der Umsetzung der Idee ausgehen konnte. Dem generellen Interesse steht also die Problematik für die (Ober-)Bürgermeister und

Verwaltungen sowie ggfs. den Kommunalpolitikern, ungern mit nicht erfolgreichen Ideen identifiziert zu werden, gegenüber.

Von besonderer Bedeutung ist für die Stadtverwaltungen, nicht als Verschwender öffentlicher Mittel wahrgenommen zu werden. Daher ist es für die Städte wichtig, dass keine „Projektgelder“ an die Hochschule Heilbronn fließen. Außerdem ist der Wille erkennbar, das Projekt zwar positiv zu verfolgen, aber nicht den Eindruck zu vermitteln, das Kfz-Kennzeichen sei nun so etwas wie das wichtigste Projekt einer Stadt.

Die öffentlichen Reaktionen

Als die ersten Motoren des Ziels „Mehrere Kennzeichen in einem Landkreis“ lassen sich eindeutig die lokalen Medien, einige Stadtverwaltungen, die das Thema schnell öffentlich aufgriffen, und die Hochschule Heilbronn ausmachen. Darüber hinaus, das steht nach dieser Studie fest, sind auch die Bürger der betroffenen Städte potenzielle Anschieber. Positiv begleitend und daher auch unterstützend wirken auch die überregionalen Medien. Quasi die gesamte Berichterstattung war von Neugier, der Einsicht in den Marketinggedanken beim Kennzeichen sowie einer gewissen Ablehnung der als starr empfundenen Prinzipien der derzeitigen Lösungen beseelt.

Aus der Kommunalpolitik sind Unterstützungen ebenfalls deutlich zu hören. Es gibt gewisse Befürchtungen, dass es im Zuge der kommunalpolitischen Diskussion Konflikte geben wird – aber das ist bei politischen Ideen normal. Es wird in allen Städten, in denen das Thema weiter verfolgt wird, politisches Kalkül geben.

Sehr häufig haben die Stadtverwaltungen in einer frühen Phase der öffentlichen Wahrnehmung der Idee die geringen Kosten der Umstellungen und den Marketinggedanken im Identifikations- und Außenwerbungsinne hervorgehoben. Landkreise wurden politisch nicht angegriffen, sondern, wenn überhaupt, nur durch (wenige) Bürgerkommentare kritisiert.

2 Die Befragung

Die Befragungen fanden zwischen dem 7. April 2010 und dem 7. November 2010 statt. Insgesamt waren 17 Interviewerinnen sowie der Verfasser selbst an den Befragungen beteiligt. Die Befragungsorte waren:

Mi., 7.4.	Crailsheim (Baden-Württemberg)
Do., 8.4.	Wetzlar (Hessen)
Fr., 9.4.	Alsfeld (Hessen)
Sa., 10.4.	Dillenburg (Hessen)
Mo., 12.4.	Sangerhausen (Sachsen-Anhalt)
Di., 13.4.	Plauen (Sachsen)
Mi., 14.4.	Hoyerswerda (Sachsen)
Do., 15.4.	Niesky (Sachsen)
Fr., 16.4.	Zittau (Sachsen)
Sa., 17.4.	Mittweida (Sachsen)
Di., 20.4.	Wernigerode (Sachsen-Anhalt)
Mi., 21.4.	Einbeck (Niedersachsen)
Do., 22.4.	Bocholt (NRW)
Fr., 23.4.	Erkelenz (NRW)
Sa., 24.4.	Gladbeck (NRW)
Mo., 26.4	Rothenburg o. d. T. (Bayern) / Pegnitz (Bayern)
Di., 27.4.	Feuchtwangen (Bayern) / Sebnitz (Sachsen) / Leonberg (Baden-Württemberg)
Mi., 28.4.	Dinkelsbühl (Bayern) / Dippoldiswalde (Sachsen) / Schwäbisch Gmünd (Baden-Württemberg) / Hainichen (Sachsen)
Do., 29.4.	Sonthofen (Bayern) / Glauchau (Sachsen) / Nürtingen (Baden-Württemberg) / Mühlhausen (Thüringen)
Fr., 30.4.	Vilsbiburg (Bayern) / Riesa (Sachsen)
Do., 6.5.	Alzenau (Bayern)
Fr., 7.5.	Lüdinghausen (NRW)
Sa., 8.5.	Hofgeismar (Hessen)
Di., 11.5.	Diez (Rheinland-Pfalz)
Mi., 12.5.	Brilon (NRW)
Mo., 17.5.	Bad Reichenhall (Bayern) / Hohenstein-Ernstthal (Sachsen)
Di., 18.5.	Haldensleben (Sachsen-Anhalt) / Arnsberg (NRW) / Eggenfelden (Bayern)
Mi., 19.5.	Lippstadt (NRW) / Mainburg (Bayern) / Bad Berleburg (NRW) / Parchim (Mecklenburg-Vorpommern)
Do., 20.5.	Castrop-Rauxel (NRW) / Aschersleben (Sachsen-Anhalt) / Neubrandenburg (Mecklenburg-Vorpommern)
Fr., 21.5.	Neustadt a. Rbge. (Niedersachsen) / Werdau (Sachsen) / Neustadt bei Coburg (Bayern)
Sa., 22.5.	Syke (Niedersachsen) / Rehau (Bayern) / Tettngang (Baden-Württemberg)
Fr., 10.9.	Frankenberg/Eder (Hessen)

Di., 14.9.	Waren (MÜR, Mecklenburg-Vorpommern)
Mi., 15.9.	Demmin (Mecklenburg-Vorpommern)
Do., 16.9.	Ludwigslust (Mecklenburg-Vorpommern)
Fr., 17.9.	Bergen auf Rügen (RÜG, Mecklenburg-Vorpommern)
Sa., 18.9.	Stralsund (Mecklenburg-Vorpommern)
Di., 21.9.	Meiningen (Thüringen)
Mi., 22.9.	Bad Langensalza (Thüringen), Öhringen (Baden-Württemberg)
Do., 23.9.	Zeulenroda-Triebes (Thüringen)
Fr., 24.9.	Eisenhüttenstadt (Brandenburg)
Sa., 25.9.	Quedlinburg (Sachsen-Anhalt)
Mi., 29.9.	Bruchsal (Baden-Württemberg)
Di. 12.10.	Greifswald (Mecklenburg-Vorpommern)
Mi., 13.10.	Wolgast (Mecklenburg-Vorpommern)
Do., 14.10.	Bad Doberan (Mecklenburg-Vorpommern)
Fr., 15.10.	Teterow (Mecklenburg-Vorpommern)
Sa., 16.10.	Wismar (Mecklenburg-Vorpommern)
Mi., 20.10.	Rudolstadt (Thüringen)
Do., 21.10.	Schmölln (Thüringen)
Fr., 22.10.	Bad Lobenstein (Thüringen)
Di., 26.10.	Weilburg (Hessen)
Mi., 27.10.	Alfeld (Niedersachsen)
Do., 28.10.	Witten (Nordrhein-Westfalen)
Fr., 29.10.	Bingen (Rheinland-Pfalz)
Fr., 5.11.	Krumbach (Bayern)
Sa., 6.11.	Schrobenhausen (Bayern)
So., 7.11.	Friedberg (Bayern)

Die Befragungen wurden in der Regel in der örtlichen Presse angekündigt. Es wurde meist vormittags an einem zentralen Platz in der jeweiligen Stadt befragt. Die Interviewerinnen waren angewiesen, durch eine eigene Auswahl eine repräsentative Stichprobe im Bezug auf Alter und Geschlecht zu ziehen.

Es sind jeweils um die 10 % der Befragten auf die Interviewerinnen zugekommen. Diese wurden nicht aussortiert. Bei dieser Gruppe ist davon auszugehen, dass hier der Anteil der Neutralen geringer als in der Gesamtbevölkerung ist – aber Ja oder Nein gab es bei dieser Gruppe beidermaßen. Daher ist eine leichte Vergrößerung der „Ist-mir-egal“-Position anzunehmen. Da diese Gruppe aber insgesamt relativ gering ist, verändert diese Tatsache das Gesamtergebnis nicht wesentlich.

Den Interviewerinnen wurden Informationen zum Gesamtprojekt und Sprachregelungen mitgegeben. Es sollten keine Eindrücke über Ergebnisse weiter gegeben werden.

Die Befragungen wurden regelmäßig mit Medieninteresse verfolgt. Von praktisch allen Befragungen gibt Presseberichte. Häufig waren auch Radiomeldungen zu dem Thema. Mehrfach wurde im TV über die Befragung berichtet. Die öffentliche Wahrnehmung des Projekts vor allem im Zuge der Befragungen vor Ort war deutlich größer als erwartet.

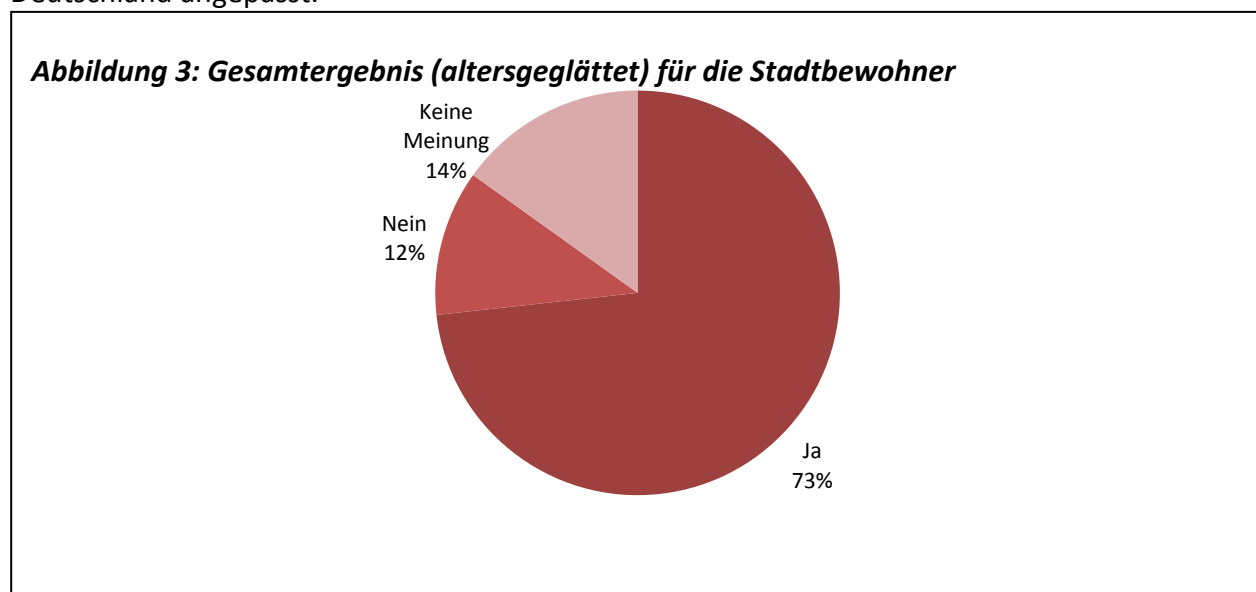
2.1 Ergebnisse für die Bewohner der betroffenen Städte

Die in 2.1 bis 2.3 diskutierten Ergebnisse beziehen sich nur auf die Situation der möglichen Wiedereinführung auslaufender Kennzeichen, was auf 71 der 81 Befragungsstandorte zutrifft. Hier werden nur zusammengefasste Daten dargestellt. Insgesamt wurden 15.775 Bürger in diesen 71 Städten in Deutschland befragt. Davon waren 13.246 Einwohner der Städte, 2.529 Bewohner der Altkreise außerhalb der Städte.

Gesamtergebnis

In der weit überwiegenden Zahl der Städte wünscht sich die Bevölkerung das auslaufende Kennzeichen als das wieder zu vergebende Kennzeichen zurück. Die Zahl der Befürworter einer solchen Reform überwiegt die Gegner bei weitem. Überraschend gering ist die Anzahl derjenigen, die sich neutral zeigen: Kfz-Kennzeichen spielen offensichtlich für viele Menschen eine Rolle.

73,4 % der Menschen der befragten Stadtbewohner (der ehemals „kennzeichenbestimmenden“ Stadt) wünschen sich das Kennzeichen zurück. 14,3 % der Befragten äußerten keine eindeutige Meinung; 12,3 % sind gegen eine Wiedereinführung. Diese Zahlen sind bereits an die durchschnittliche demographische Verteilung in Deutschland angepasst.¹⁶



¹⁶ Vgl. auch Tabelle 9 im Anhang

Das kollektive Gedächtnis

Über 96 % der Befragten kennen das zur Stadt gehörende Kennzeichen. Auch in den Städten, in denen das Kennzeichen schon seit den 70er Jahren ausläuft, kennen über 90 % der Menschen das Kennzeichen. (Bezug: 51 Städte, erste Jahreshälfte 2010) ¹⁷

Die Bedeutung des Lebensalters

Je älter die Befragten, umso größer ist die Zustimmung zur Wiedereinführung des Kennzeichens. Die Altersabhängigkeit der Bejahung ist jedoch nicht bedeutend. Es gibt es auch in den Altersgruppen 16 bis 30 und 31 bis 46 eine eindeutige Zustimmung für die Wiedereinführung. Überraschend ist, dass in der Gruppe der 16- bis 30-jährigen die Zustimmung für die Wiedereinführung größer ist als in der Gruppe der 31- bis 46-jährigen.

Tabelle 2: Altersdifferenzierte Zustimmung zur Wiedereinführung der auslaufenden Kennzeichen (nur Städte)

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	16-30 Jahre	72,9%	13,2%	14,0%	100,0%
	31-45 Jahre	68,3%	14,7%	17,0%	100,0%
	46-60 Jahre	75,5%	11,0%	13,4%	100,0%
	61 Jahre und älter	76,4%	10,8%	12,8%	100,0%

Dass die jüngste Altersgruppe dem Kennzeichenwechsel positiver gegenübersteht als die zweitjüngste, gilt vor allem für die westlichen Bundesländer, in denen diese beiden Gruppen aktiv das Kennzeichen nie genutzt haben bzw. sogar erst nach den Gebietsreformentscheidungen geboren sind.

¹⁷ Vgl. Tabelle 10 im Anhang

Tabelle 3: Altersdifferenzierte Zustimmung zur Wiedereinführung der auslaufenden Kennzeichen (nur Städte, Ost-West-Vergleich I), Grundlage 51 Städte im ersten Halbjahr 2010

Alte Bundesländer/West:

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	16-30 Jahre	69,0%	12,6%	18,4%	100,0%
	31-45 Jahre	62,9%	18,0%	19,1%	100,0%
	46-60 Jahre	69,5%	14,2%	16,3%	100,0%
	61 Jahre und älter	72,0%	14,0%	13,9%	100,0%

Tabelle 4: Altersdifferenzierte Zustimmung zur Wiedereinführung der auslaufenden Kennzeichen (nur Städte, Ost-West-Vergleich II) Grundlage: 51 Städte im ersten Halbjahr 2010

Neue Bundesländer/Ost:

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	16-30 Jahre	75,7%	9,5%	14,8%	100,0%
	31-45 Jahre	78,5%	6,7%	14,8%	100,0%
	46-60 Jahre	86,0%	4,5%	9,6%	100,0%
	61 Jahre und älter	84,9%	4,5%	10,6%	100,0%

In den östlichen Bundesländern fällt auf, dass die Altersgruppe der 46- bis 60-jährigen die Wiedereinführung deutlicher befürwortet als die älteste Altersgruppe. Bei den 46- bis 60-jährigen in Ostdeutschland ist zudem die Gruppe der Neutralen mit unter 10 % besonders klein.

Geschlechtervergleich

Offensichtlich ist das Thema Kfz-Kennzeichen tendenziell etwas, zu dem Männer häufiger eine Meinung haben als Frauen. Mit 16,3 % ist der Anteil der Frauen, die sich nicht festlegten, deutlich höher als dieser Anteil bei den Männern. Mit 72,1 % sind aber auch die Frauen (in den betroffenen Städten) eindeutig für die Wiedereinführung der auslaufenden Kfz-Kennzeichen.

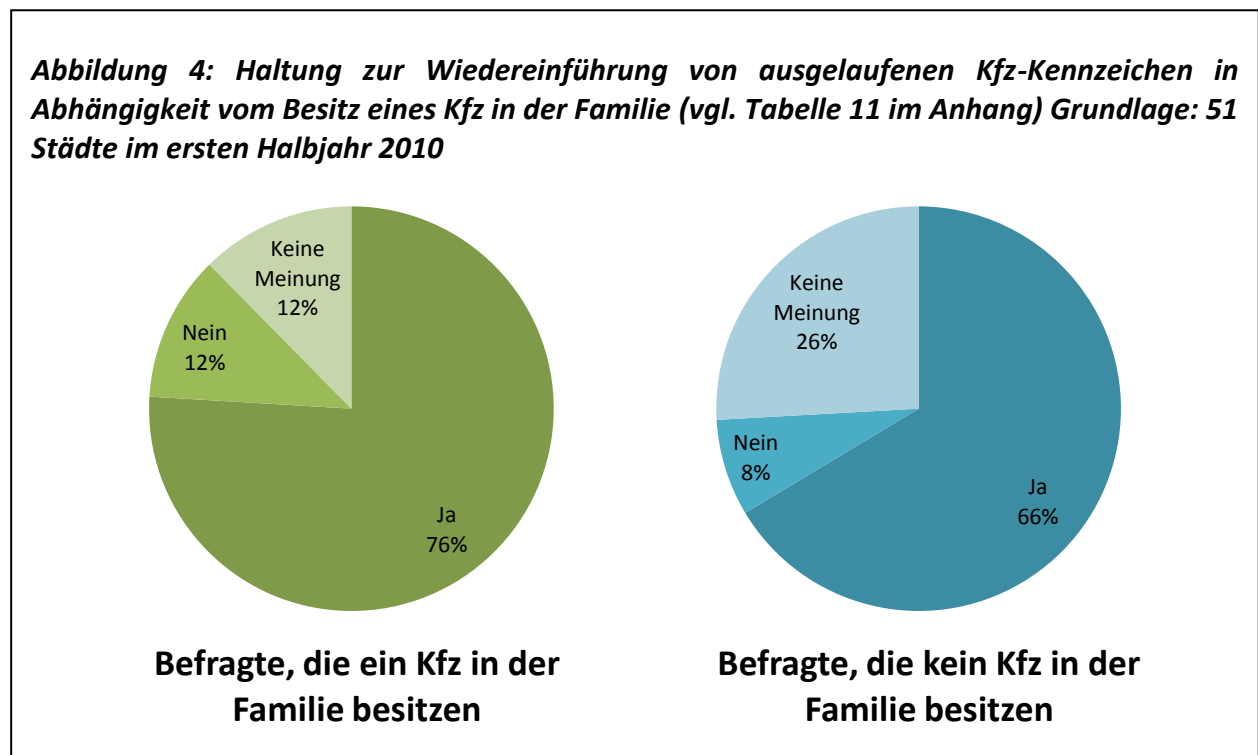
Tabelle 5: Zustimmung zur Wiedereinführung der auslaufenden Kennzeichen nach Geschlechtern (nur Städte)

	Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
	Ja	Nein	Keine Meinung	
männlich	77,3%	11,8%	10,8%	100,0%
weiblich	72,1%	11,6%	16,3%	100,0%

Kfz-Besitzer und Nicht-Kfz-Besitzer

Wenn ein Kfz in der Familie vorhanden ist, erhöht das die Zustimmungsbereitschaft; Menschen ohne Kfz sehen die die Frage der Wiedereinführung neutraler.

Abbildung 4: Haltung zur Wiedereinführung von ausgelaufenen Kfz-Kennzeichen in Abhängigkeit vom Besitz eines Kfz in der Familie (vgl. Tabelle 11 im Anhang) Grundlage: 51 Städte im ersten Halbjahr 2010



2.2 Die Altkreisbewohner

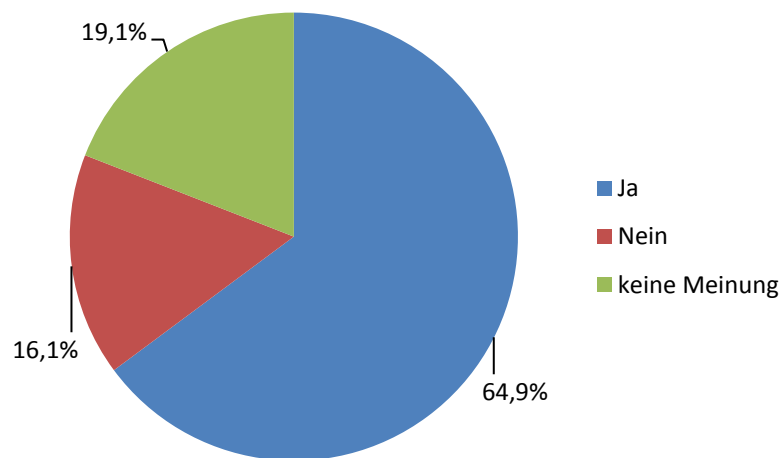
Auch die Altkreisbewohner sehen die Wiedereinführung der Kennzeichen positiv. Die Zustimmung zur Wiedereinführung ist jedoch etwas geringer als in den betroffenen Städten selber; hier muss mit dem nicht altersgeglätteten Gesamtergebnis verglichen werden.¹⁸

¹⁸ Die Interpretationsregelung für die Interviewer bei der Befragung war: Zunächst geht es bei der Wiedereinführung nur um die Stadt, in der befragt wird, selber. Es kann aber sein, dass es sich dann auch auf weitere Gemeinden ausdehnen lässt, die im Umfeld der Stadt sich befinden. Wenn also jemand aus einer Gemeinde im Umfeld der Stadt („Altkreis“) ist, dann muss man die Frage nach der Wiedereinführung

Gesamtergebnis

64,9 Prozent der Altkreisbewohner befürworten die Wiedereinführung der Kennzeichen auch für das Altkreisgebiet, während knapp 74,4 % der Stadtbewohner (nicht altersgeglättet) das Kennzeichen zurück haben möchten.¹⁹

Abbildung 5: Zustimmung zur Wiedereinführung der Altkennzeichen (Altkreis, nicht altersgeglättet), vgl. Tabelle 12 im Anhang



Relativierende Faktoren

Die Tatsache, dass die Altkreisbewohner in der Stadt befragt wurden, lässt allerdings darauf schließen, dass hier Menschen aus dem Altkreis angetroffen wurden, die eine Beziehung zur Stadt (in der Regel ehemalige Kreisstadt) haben. Das relativiert das Ergebnis. Zudem: das Hanauer Modell bezieht sich auf die Stadt selber. Da ein Altkreis aus heutiger Sicht nicht in

differenzieren: Es ist von „hier“ die Rede, also wird über die Stadt selber gesprochen. Fragen Sie also zunächst, ob die Person es selber haben will – dann auf jeden Fall ein „ja“ notieren, wenn die Person bejaht, denn dann gilt es für die Stadt ja auch mit. Wenn die Person „nein“ oder „unentschieden“ sagt, dann aber bitte nachfragen, ob sie es denn für die Stadt für sinnvoll hält. Wenn dann wieder ein „nein“ kommt oder ein „unentschieden“, dann bitte ein „nein“ oder „unentschieden“ notieren.

Wenn die Person aber da dann etwas anderes als bei der ersten Frage sagt, dann diese Antwort notieren. Die Untersuchung bezieht sich primär auf die Stadt. Solche Unterschiede aber bitte handschriftlich notieren auf dem Zettel. (Tatsächlich gab es keine einzige derartige Situation; die Antworten der Altkreisbewohner sind auf die Wiedereinführung im Altkreis zu beziehen. Das war das einhellige Verständnis der Altkreisbewohner.)

¹⁹ Vgl. Tabelle 9 im Anhang 2

die Fahrzeugzulassungsverordnung aufgenommen werden kann, ergibt sich keine realistische Vision für die Wiedereinführung des Altkennzeichens im Altkreis. Denkbar wäre freilich die Aufnahme einzelner Gemeinden des Altkreises. Insgesamt wird dieser Bereich jedoch aus mehreren Gründen als relativ unrealistisch einzuschätzen zu sein zumal sich vermutlich – was der Motivation der Initiative nicht entspräche – damit auch alte Kreisstrukturen wieder reaktivieren würden.

2.3 Vergleichende Bewertungen

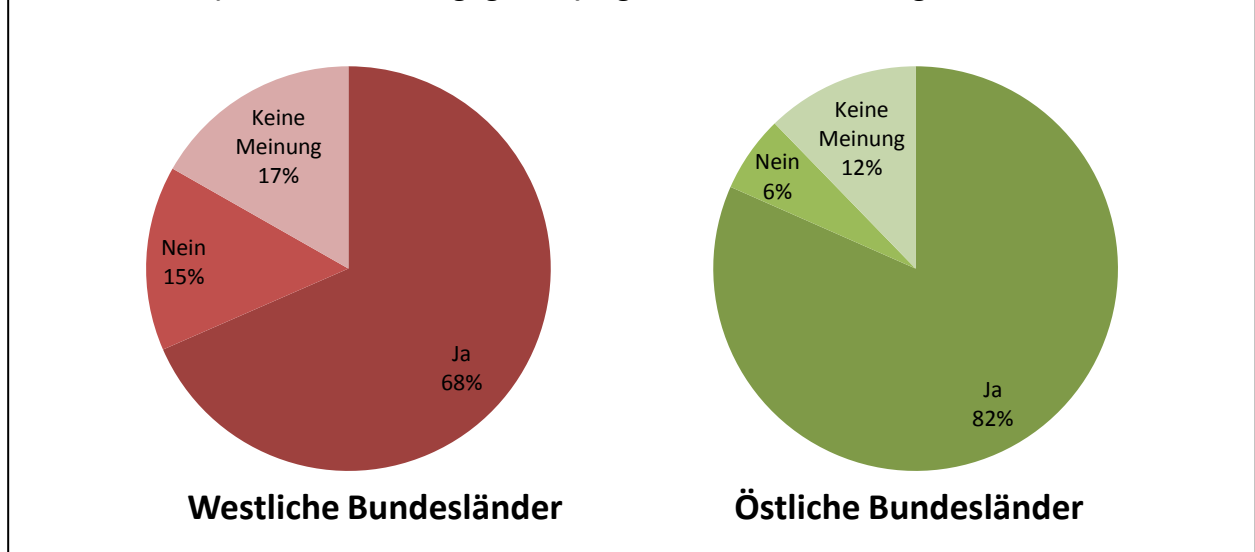
Aufgrund unterschiedlicher Bedingungen lassen sich eine Reihe von differenzierten Ergebnisbetrachtungen vornehmen, die in der Lage sind, wichtige Schlussfolgerungen zu begründen.

Ost-West-Vergleich und Ost-Ost-Vergleich

Von großer Bedeutung für die Begründung eines Wiedereinführungswunsches ist die Frage des Nachlassens des Wunsches, das auslaufende Kennzeichen wieder einzuführen, im Laufe der Zeit. Dazu eignet sich der Ost-West-Vergleich, weil die zur Abschaffung der Kennzeichen führenden Gebietsreformen in Westdeutschland in der Regel in den 70er Jahren, in Ostdeutschland in den 90er sowie den ersten Jahren des dritten Jahrtausends durchgeführt wurden. Im Laufe der Zeit nimmt der Wunsch, das Kennzeichen wieder aufleben zu lassen, ab. Allerdings ist die Zustimmung zum alten Kennzeichen offensichtlich sehr langlebig. In Westdeutschland stimmen auch dreißig bis vierzig Jahre nach den Gebietsreformen noch 68,4 % der Wiedereinführung zu. Nur 14,8 % der Menschen in den Städten der Befragung befürworteten 30 bis 40 Jahre nach der Einführung der neuen Kennzeichen deren Beibehaltung in Westdeutschland.

Wenn man diese Zustimmung mit den 6,1 % Befürwortern des neuen Kennzeichens in den ostdeutschen Bundesländern vergleicht, dann wird deutlich, dass es wohl noch viele Jahrzehnte dauern wird bzw. würde, bis eine Akzeptanz des neuen Kfz-Kennzeichens erreicht ist. Besonders gravierend ist dabei die Ablehnung des geltenden Kfz-Kennzeichens durch die jüngste Altersgruppe in den westdeutschen Städten mit einem auslaufenden Kennzeichen (vgl. Tabelle 3): diese Altersgruppe präferiert überraschend eindeutig den Bezug zur eigenen Stadt über das Kfz-Kennzeichen. Persönliche nostalgische Bezüge können hier nicht gelten; es muss sich um einen Identitätsbezug zur Heimatstadt handeln.

Abbildung 6: Ost-West-Vergleich der Zustimmung zur Wiedereinführung des auslaufenden Kennzeichens (nur Städte, altersgeglättet), vgl. Tabelle 8 im Anhang



Auch der Vergleich derjenigen Städte, die in Ostdeutschland bereits in den 90er Jahren das Symbol verloren haben, mit denjenigen Städten, die erst nach 2006 durch die Gebietsreformen betroffen waren, bestätigt diese Tendenz. Je frischer die Erinnerung ist, umso deutlicher zeigt sich der Wunsch, das Kennzeichen (wieder) zu erhalten.

Tabelle 6: Vergleich der Ergebnisse zur Zustimmung zur Wiedereinführung des auslaufenden Kennzeichens in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Gebietsreform, nur Ostdeutschland (nur Städte, altersgeglättet); Ergebnisbezug: 51 Städte der Befragung, nur erstes Halbjahr 2010

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Jahr der Reform	1994	76,2%	8,5%	15,3%	100,0%
	2007	81,4%	4,4%	14,2%	100,0%
	2008	90,1%	2,8%	7,1%	100,0%

Ausgewählte Bundesländer

Es werden nur Bundesländer differenziert aufgeführt, in denen in vier oder mehr Städten Befragungen durchgeführt wurden. In Sachsen und Sachsen-Anhalt ist die Zustimmung zur Wiedereinführung größer als in den westlichen Bundesländern. Es muss beim Vergleich der westlichen Bundesländer berücksichtigt werden, dass in Bayern die Bevölkerungszahl der Städte, in denen befragt wurde, im Durchschnitt deutlich unter 20.000 Einwohner ist, während vor allem in den in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg befragten

Städten im Durchschnitt mehr als 35.000 Einwohner leben. Zudem ist beim Vergleich der Bundesländer zu erwähnen, dass in den hier relevanten hessischen Landkreisen entweder eine große Stadt oder der Landkreis selber „kennzeichengebend“ ist, während in Baden-Württemberg jeweils eine andere Stadt das Kennzeichen „bestimmt“.

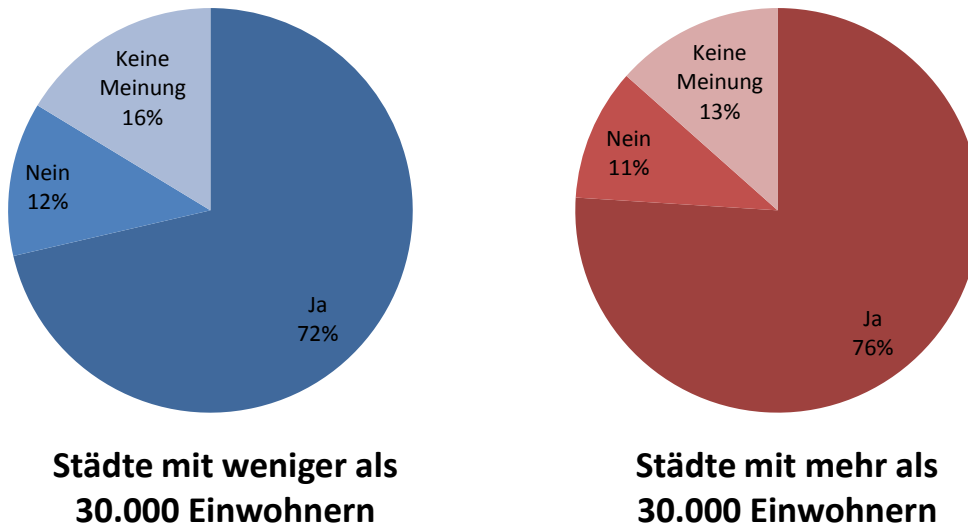
Tabelle 7: Zustimmung zum Kennzeichenwechsel im Bundesländervergleich (altersgeglättet)

	Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?		
	Ja	Nein	Keine Meinung
Baden-Württemberg	72,0%	13,7%	14,3%
Bayern	68,5%	16,3%	15,2%
Hessen	67,1%	16,7%	16,2%
Nordrhein-Westfalen	72,6%	11,8%	15,6%
Sachsen	85,2%	4,9%	9,9%
Sachsen-Anhalt	81,4%	5,5%	13,1%
Thüringen	70,5%	14,0%	15,4%

Große und kleinere Städte

In größeren Städten ist die Zustimmung zum Kennzeichenwechsel insgesamt ausgeprägter als in kleineren Städten. Die Städte mit über 30.000 Einwohnern, in denen (unter den ersten 51 Städten, auf die sich diese Betrachtung beschränkt) befragt wurde, waren Crailsheim, Nürtingen, Schwäbisch Gmünd, Erkelenz, Castrop-Rauxel, Gladbeck, Bocholt, Lippstadt, Arnsberg, Wetzlar, Neustadt am Rbge., Leonberg, Riesa, Wernigerode, Hoyerswerda, Mühlhausen und Plauen – also ein Ost-West-Mix, das der Gesamtproportion des Ost-West-Verhältnisses der Befragung entspricht.

Abbildung 7: Vergleich der Zustimmung zum Kennzeichenwechsel nach Städtegrößen (altersgeglättet), vgl. Tabelle 13 im Anhang (Bezug: 51 Städte, erstes Halbjahr 2010)



Besondere Landkreiskennzeichen

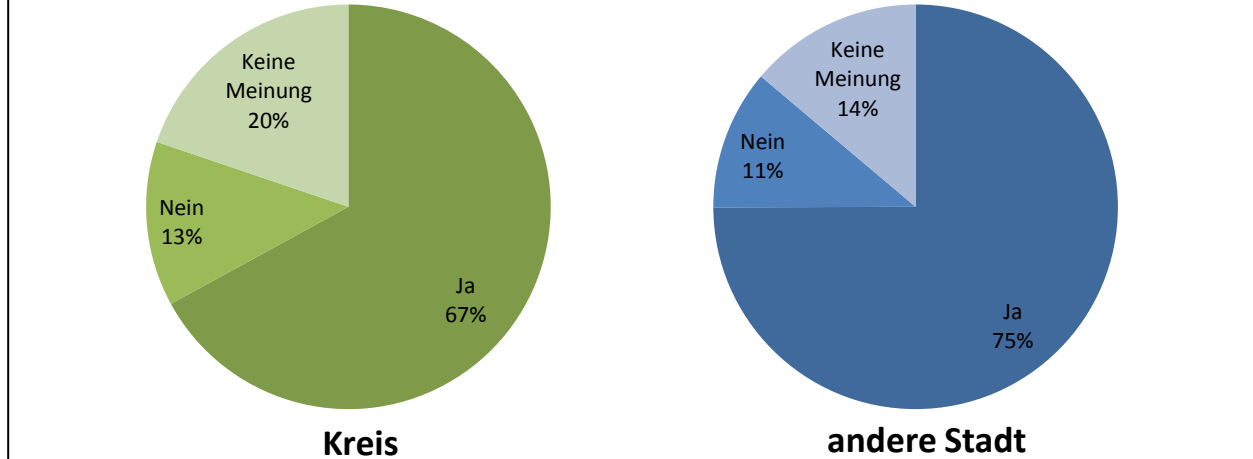
Die Vermutung ist, dass ein landschaftsbezogenes Kennzeichen die Bereitschaft der Bevölkerung, dies mitzutragen, erhöht. In denjenigen Städten, in denen die Kreisstadt das Kennzeichen bestimmt, war die Zustimmung der Befragten zum Kennzeichenwechsel höher als in denjenigen Städten, in denen das Kennzeichen durch die Landkreisnamen, der nicht der Kreisstadt entspricht, nachgebildet ist. Allerdings ist das durchschnittliche Verhältnis Zustimmung-Ablehnung auch in den letztgemeinten Städten mit 67 % zu 13 % überraschend deutlich.

Zu prüfen ist hier, inwieweit auch landschaftsbezogene Kennzeichen nach der Attraktivität zu differenzieren sind. Die Annahme ist, dass auch solche Kennzeichen eine unterschiedliche emotionale Gravitation auf die Bürger ausmachen – je nachdem wie künstlich diese Namen der Gebilde empfunden werden.

Wichtig für die politische Diskussion dürfte die Tatsache sein, dass auch mit einem möglichen Kennzeichenwechsel der Städte mit einem auslaufenden Kennzeichen das Landkreiskennzeichen erhalten bleibt, also weiterhin seine Marketingfunktion erfüllen kann. Das „Hanauer Modell“ ist in einem solchen Landkreis (Kreiskennzeichen MKK für Main-Kinzig-Kreis) zu finden.

In Abbildung 8 sind mit „andere Stadt“ diejenigen Fälle gemeint, in denen die Bürger der Städte mit Altkennzeichen das Symbol der Kreisstadt auf ihren Autos führen. In diesen Städten ist die Ablehnung des Kfz-Kennzeichens besonders groß.

Abbildung 8: Vergleich der Zustimmung zum Kennzeichenwechsel in Abhängigkeit von der Art des Landkreiskennzeichens (altersgeglättet), vgl. Tabelle 14 im Anhang / Bezug: 51 Städte, erstes Halbjahr 2010



2.4 Befragungen in Mecklenburg-Vorpommern

Befragt wurde nach dem Wunsch des Kennzeichenerhalts (das bedeutet nach derzeit noch vergebenen Kennzeichen) in Bad Doberan (DBR), Bergen (RÜG), Demmin (DM), Greifswald (HGW), Ludwigslust (LWL) Neubrandenburg (NB), Parchim (PCH), Stralsund (HST), Waren (MÜR) und Wismar (HWI). In der vorliegenden Auswertung der Befragung zum Erhalt der zehn Kennzeichen enthält diese Unterlage zunächst die konkreten Ergebnisse der Umfrage. Es wird eine Altersglättung vorgenommen. Neben diesem Gesamtüberblick über die Zustimmung der Befragten werden die Ergebnisse zudem spezifisch für die verschiedenen Altersgruppen und nach Geschlecht analysiert.

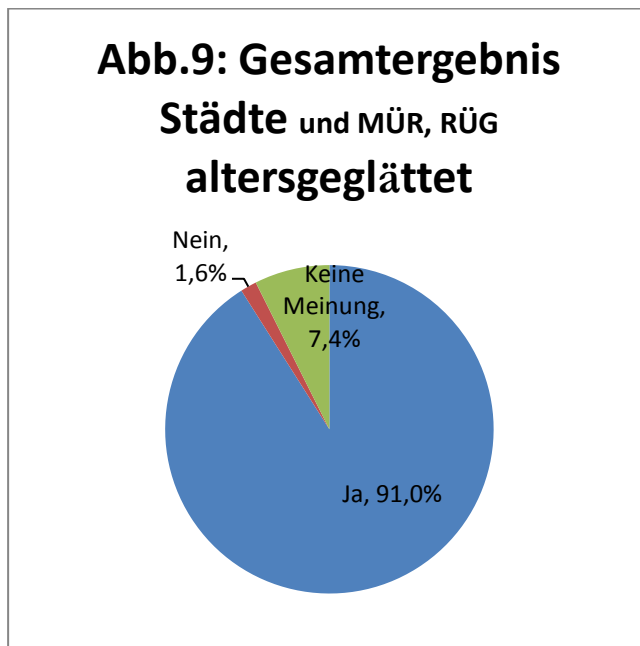
Anschließend wird eine Bewertung der Ergebnisse vorgenommen und der Handlungsbedarf anhand verschiedener Modelle aufgezeigt.

Die Ergebnisse werden wie folgt dargestellt:

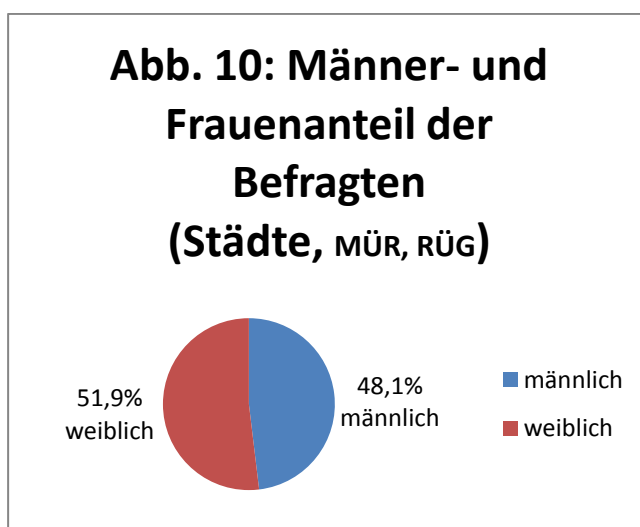
- Gesamtergebnis der Einwohner altersgeglättet
- Ergebnis der Einwohner nach Geschlecht
- Ergebnis der Einwohner altersdifferenziert
- Gesamtergebnis der Einwohner der Landkreise außerhalb der durch das Kennzeichen repräsentierten Städte (ohne MÜR und RÜG)

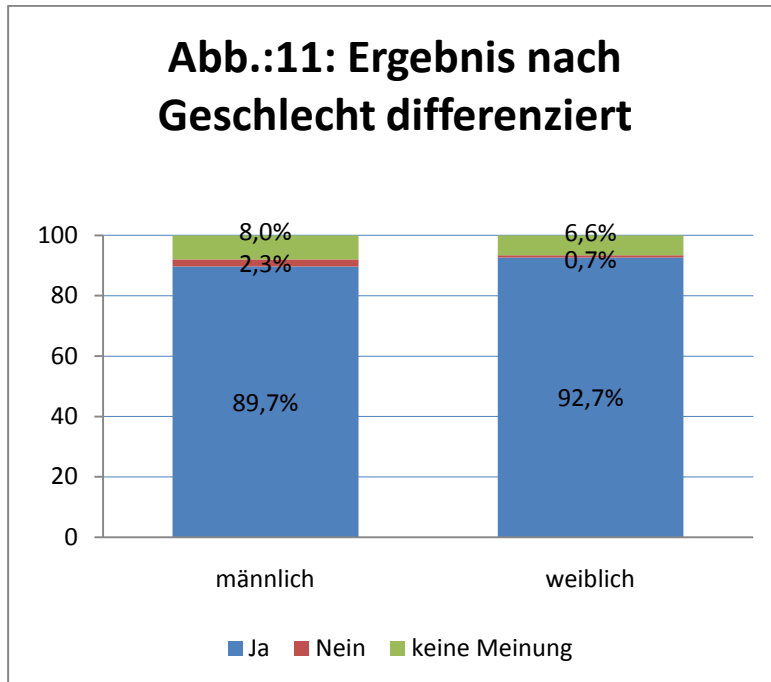
Die Ergebnisse

Insgesamt wurden in Mecklenburg- Vorpommern 2294 Personen befragt. Unter den Befragten waren 2125 Personen Einwohner der Städte/Regionen. Aus den Landkreisen (ohne RÜG, MÜR) wurden 169 Personen befragt. Die Befragung zeigt mit einem Anteil von 91% die Zustimmung der Einwohner zu einer Beibehaltung des Kennzeichens. Lediglich 1,6% lehnen die Beibehaltung des Kennzeichens ab. Dieses Ergebnis ist „altersgeglättet“, d.h. die Anteile der unterschiedlichen Altersgruppen in der Befragung sind an die tatsächliche Altersverteilung angepasst.

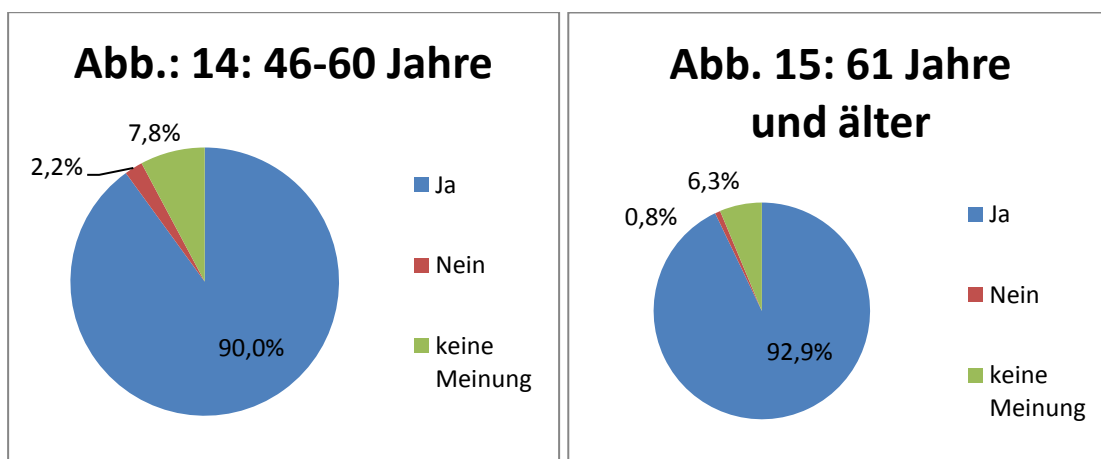
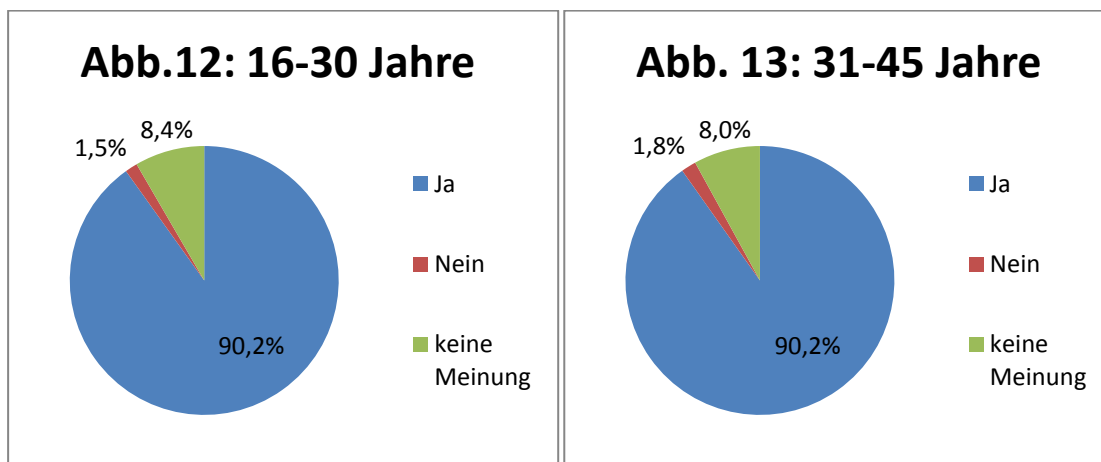


Unter den Befragten waren 48,1% Männer und 51,9% Frauen. Differenziert nach Geschlecht ergibt sich folgendes Verhältnis der Zustimmung.

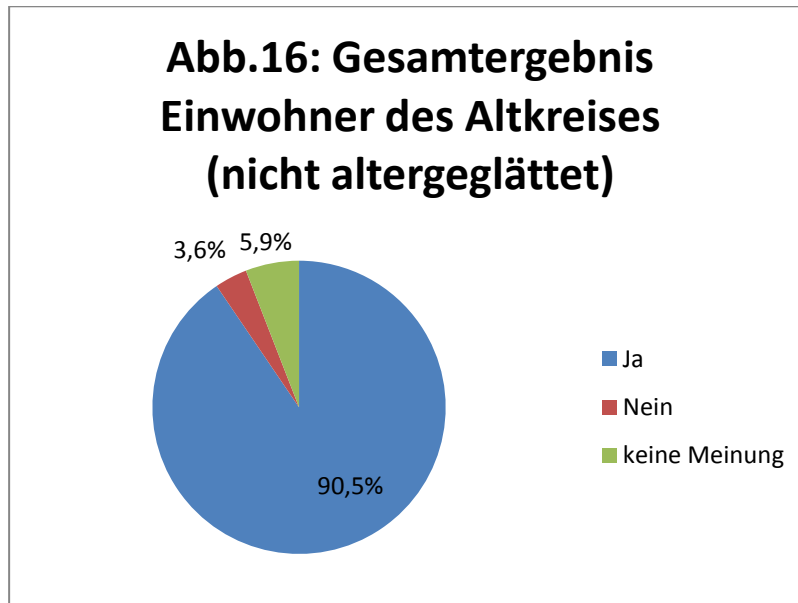




Bei einer Differenzierung nach Altersgruppen ergibt sich die prozentuale Zustimmung wie folgt:



Bei den Bewohnern der Landkreise außerhalb der durch das Kennzeichen repräsentierten Städte/Regionen lag die Zustimmung ohne Altersglättung bei 90,5%. Dies betrifft nur die Befragungen in Ludwigslust, Parchim, Demmin und Bad Doberan. Hier wurde keine Altersglättung durchgeführt. (Ohne Altersglättung lag die Zustimmung in den Städten sowie in Bergen und Waren bei 91,3%.)



Wertung der Ergebnisse

Die sehr eindeutigen Ergebnisse zeigen, wie wichtig den Menschen die Identifikation mittels Kfz-Kennzeichen in Mecklenburg-Vorpommern ist. Da in vielen Fällen die Alternative zum bestehenden Kennzeichen nicht eindeutig war, konnte zwar nicht mit einem hohen Ablehnungsanteil (klares Nein zum Kennzeichenerhalt) ausgegangen werden, aber der niedrige Anteil der Neutralen überrascht und zeigt den politischen Handlungsbedarf auf. Angesichts der auf den ersten Blick banalen Problematik („Zwei oder drei Buchstaben“) hätte ein wesentlich höherer Anteil von Menschen erwartet werden können, die keine Meinung zu dem Thema haben, denen es also egal ist, welche Ortskennung an ihrem Auto zu sehen ist.

Sehr auffällig ist, dass die deutliche Zustimmung mit beinahe exakter Übereinstimmung in allen Altersgruppen gleich ist.

Es kann nur gefolgert werden, dass es sich hier um eine Fragestellung handelt, die mit frappierender Gleichartigkeit der Ergebnisse durchweg eindeutig beantwortet wird: Die bestehenden Kfz-Kennzeichen, die eine gewisse kleinräumige Zuordnung gewährleisten, sollten nicht durch die Gebietsreform wegfallen, wenn es nach den Bürgerwünschen geht.

3 Die Konsequenzen aus den Befragungsergebnissen

Die Frage, inwieweit die Bevölkerung selber den für die Städte grundsätzlich sinnvollen Schritt hin zum auslaufenden Kennzeichen mittragen würde, wird deutlich geklärt. In der sehr überwiegenden Zahl der Städte, in denen Altkennzeichen vorhanden sind, gibt es eine zum Teil überwältigende Zustimmung für das auslaufende Unterscheidungszeichen – es besteht die deutliche Vermutung, dass das nicht allein für diejenigen Städte, in denen die Befragung durchgeführt wurde, gilt.

Es muss bei der Bewertung der Ergebnisse vor allem hervorgehoben werden, dass die Bevölkerung nach einer Veränderung befragt wurde – hier ist normalerweise mit einem Ablehnungsreflex zu rechnen. Zudem stellte sich bei den nachträglichen Gesprächen mit den Interviewerinnen heraus, dass der mit Abstand wichtigste Ablehnungsgrund vermutete Kosten der Umstellung und der mit der Veränderung identifizierte vermeintliche zusätzliche Verwaltungsaufwand waren. Es besteht in diesen Bereichen noch Aufklärungspotenzial.

Die offensive Zustimmung zum Landkreiskennzeichen war – von wenigen Ausnahmen abgesehen – sehr selten anzutreffen.

3.1 Begründungen für das Ergebnis

In einer immer großräumiger und multioptional empfundenen Welt gehen Trendforscher von einer Besinnung auf Überschaubares aus. Die Suche nach Authentizität im täglichen Tun geht einher mit der Hinwendung zum Näheren. Die Trends zum Wunsch nach Verlangsamungen und dem Wiedererkennen der nächsten Umgebung werden als zentrale Änderung in der Bedürfnisstruktur der Menschen zu definieren sein. Insbesondere im Vergleich zu den Aufbruchjahren in Westdeutschland, die mit den großen Gebietsreformen einhergingen, ist die positive Neigung zur Globalisierung deutlich geringer geworden.

Vergleichbar ist in Ost- und Westdeutschland, dass die ersten regionalbezogenen Kennzeichen nach einer von vielen als befreiend empfundenen politischen Veränderung in den betroffenen Städten wieder abgeschafft wurden. Die Annahme ist, dass dies bei denjenigen, die aktiv an der Nutzung beteiligt waren, eine tiefsitzende Neigung zu diesem Kennzeichen begründet.

Verortung und Identifikation/Modernität

Das Symbol für die eigene Stadt am Auto ist in der Lage, die Menschen zu verorten. Es wird dadurch, dass das Automobil für viele Menschen eine nicht geringe Bedeutung hat, ein „Link“ zwischen den Menschen und ihrer Stadt geschaffen, der von den Menschen unbedingt gewollt ist. Auch in den typischen auswärtigen Situationen auf Autobahnparkplätzen, im Urlaub oder auf Campingplätzen werden die Menschen gern mit

„ihrer eigenen Stadt“ identifiziert. Ein Nummernschild wird oft wie ein Namensschild an der Wohnung interpretiert, auf dem man ungern einen fremden Namen stehen hat.

Nach der umfangreichen Kommunikation auf 81 Plätzen in Deutschland mit über 17.000 Menschen zu diesem Thema besteht die absolute Überzeugung, dass die Frage des Kfz-Kennzeichens eine Relevanz für die Menschen hat, die für die emotionale Bindung an die eigene Stadt nicht zu unterschätzen ist.

Von zentraler Bedeutung ist, dass die jüngeren Befragten sich so positiv zu einer Wiedereinführung äußerten. Dies zeigt, dass es eine große Chance gibt, dem Vorhaben, dort, wo es ernsthaft verfolgt wird, ein modernes Gepräge zu geben.

Nostalgie

Offenkundig ist Nostalgie, die freilich ebenfalls als Trend einzuordnen ist, als Grund für die Zustimmung zu einem Kennzeichenwechsel zu nennen. Dabei gibt es jedoch die erstaunliche Tatsache zu erwähnen, dass gerade von Oldtimer-Fans manchmal auch Gegenstimmen zu hören waren, weil durch eine Wiedereinführung von Kennzeichen die Besonderheit der noch bestehenden auslaufenden Kennzeichen verloren ginge.

Strategisch sollte die Wiedereinführung nicht am nostalgischen Gedanken verhaftet werden, sondern die Möglichkeiten eines modernen Stadtmarketings durch das optimierte Branding der jeweiligen Stadt in den Vordergrund gerückt werden.

Ressentiments

Seltener war die Begründung für den Wunsch, zurück zum auslaufenden Kennzeichen zu wollen, in einer Abneigung insbesondere gegen die Kreisstadt (sofern diese Kennzeichenbestimmend ist) zu finden. Ganz überwiegend wurde die Neigung zur eigenen Stadt offensiv vertreten, während die Kreisstadt – dort, wo es ein durch die Kreisstadt gebildetes Kennzeichen gibt – relativ neutral (und „weit weg“) gesehen wurde. Die emotionale Bindung an die Kreisstadt *außerhalb der Kreisstadt* allerdings ist eine absolute Seltenheit. Kreisstädte werden als Stadt zu sehr als Vergleichbares wahrgenommen, als dass sie in der Lage wären, die Bindung zur Heimatstadt zu ersetzen.

3.2 Konsequenzen für die beteiligten Städte

Natürlich ist, trotz der Eindeutigkeit der Ergebnisse dieser Studie, das Thema Kfz-Kennzeichen, was jeden Einzelfall betrifft, kein großes, wirtschaftspolitisch richtungsweisendes. Die Tatsache jedoch, dass es relativ einfache Lösungen gibt, relativiert diese Diagnose: Es gibt einen klar festzustellenden Mangel, der einfach und ohne anderen zu schaden, behoben werden könnte. Daher geht an die meisten der betroffenen Städte, die

Empfehlung, das Thema in dem Sinne, das eigene Kennzeichen wieder anzustreben, weiter zu verfolgen.

Die Vorteile eines eigenen Kennzeichens

Die Außenmarketingfunktion (Tourismus, Wirtschaftsförderung, Image allgemein) eines eigenen Kennzeichens, das die Wahrnehmung erhöht und damit verbessert, ist unstrittig; wenn man eine solche Möglichkeit zu geringen Umstellungs- und ohne weitere Betriebskosten haben kann, dann sollte man diese anstreben, sofern dies von den Trägern des Mediums, den Autofahrern, auch getragen wird. Das ist ganz überwiegend der Fall.

Das Ergebnis der Befragungen bedeutet, dass das Kfz-Kennzeichen auch eine Binnenmarketingfunktion erfüllt. Die Menschen in den Städten wünschen sich diese Verbindung zu ihrer Stadt zurück.

Hinterfragt werden sollte das Interesse der ortsansässigen Unternehmen, weil diese Aussagen auch einen Eindruck über den wirtschaftsfördernden Aspekt bedeuten würden. Insgesamt besteht ein Aufklärungsbedarf im Inneren über das Prozedere und vor allem die Kosten der Umstellung. Die Städte werden, wenn sie die vorgeschlagene Zielrichtung verfolgen, deutlich machen müssen, dass dies „nicht das wichtigste Thema“ ihrer Arbeit ist – dass sie andererseits aber dem Bevölkerungswunsch gerecht werden wollen.

Die Widerstände

Im Rahmen der Befragungen wurden die Landkreiszuschnitte selber, die mit dem Kennzeichenwechsel zusammen hingen, sehr selten infrage gestellt. Der Sinn von Zentralisierungen und Effizienzsteigerungen der Verwaltungsarbeit wird von der Bevölkerung durchaus gesehen. Die von übergeordneten Gebietskörperschaften zu erwartende Skepsis kann durchaus relativiert werden, wenn deutlich wird, dass es nicht um Separatismus, sondern um die Erfüllung von Bürgerwünschen geht, die einer sinnvollen Kooperation auf Landkreisebene nicht im Wege stehen.

Innerhalb der Städte wird sich möglicherweise Widerstand an denselben Argumenten kenntlich machen, die auch bei der Befragung eine Rolle spielten: vermuteter bürokratischer Aufwand und die Ablehnung einer Abkehr vom Landkreis, die mit der Maßnahme identifiziert wird. In diesen Bereichen ist eine kommunikative Strategie dann zu entwickeln, wenn man ein Modell mehrerer Kfz-Kennzeichen in einem Landkreis anstrebt.

3.3 Übergeordnete Gebietskörperschaften

Als übergeordnete Gebietskörperschaften sind insbesondere die Landkreise sowie die Länder- und die Bundesebene zu nennen. Deren Interessen und Verknüpfungen miteinander sind zu beachten.

Die Interessen der Landkreise

Die spontanen Reaktionen aus den Verwaltungen der Landkreise auf das Projekt waren meist reserviert, manchmal neutral. Die Spanne reichte von dem anscheinend spontanen Bezug des Themas zu der Möglichkeit, mit mehreren Kennzeichen im Landkreis noch höhere Einnahmen für die Vergabe von Wunsch Kennzeichen zu erlangen, bis zu relativ abschätzigen Abwertungen, die sich sowohl auf die wissenschaftliche Fragestellung als auch die Nicht-Bedeutung des Kfz-Kennzeichens für die Identifikation bezogen. (Letzteres ist natürlich absurd: allein die Tatsache, dass die Länder sich über die größere und farbige Darstellung ihrer Wappen einen Teil der Wirkung der Kennzeichen sicherten, beweist die Bedeutung.)

Nicht selten wurde das Thema als zu minderwertig bewertet, um sich damit zu befassen; andererseits wurde an anderer Stelle die Bedeutung des Kfz-Kennzeichens für den Landkreis dann betont, wenn das Landkreiskennzeichen ein landschaftlich definiertes ist.²⁰

Aus Sicht der Landkreise ist der Wunsch nach Einheitlichkeit nachzuvollziehen. Die vorgebrachten technokratischen Argumente dagegen sind angesichts des Hanauer Modells zweitrangig. Es muss allerdings betont werden, dass es im Falle des vorgeschlagenen Vorgehens nicht zu einer Abschaffung des Landkreiskennzeichens und der damit einhergehenden Marketingprobleme kommen würde. Es würden lediglich mehrere Symbole im Landkreis geschaffen. Damit ist freilich keine Vermarktungsproblematik verbunden, da keine Gebietskörperschaft mit mehreren Marken agieren müsste: die Symbole wären klar zugeordnet. Die grundsätzliche Problematik von Landkreisen, im Rahmen ihres Marketings immer mehrere Städte und Gemeinden gemeinsam darstellen zu müssen (und die damit verbundenen konkurrierenden Interessen berücksichtigen zu müssen) bleibt so oder so erhalten.

Vielleicht ergeben sich für Landkreise sogar eher Vorteile durch erstarktes Marketing der größeren Städte im Landkreis, da dadurch die Möglichkeit der Konzentration auf das übrige Landkreisgebiet, oft ländlicher Raum, gestärkt wird. Außerdem würde die Rolle der Gravitation der größeren Städte im Landkreis gestärkt, die wiederum auf das gesamte Kreisgebiet abstrahlt.

Dass für die Landkreise die Einnahmen aus der Kennzeichenvergabe von großer Bedeutung sind, wird nicht geleugnet. Auch daher rühren natürlich die oft etwas gereizten Reaktionen

²⁰ Darin liegt ein Widerspruch – der sich allerdings auch auf die Kennzeichenliberalisierung bezieht: Wenn, wovon im Rahmen der Heilbronner Initiative ausgegangen wird, das Kennzeichen eine Marketingbedeutung hat, dann muss man auch die Folgen für den Landkreis bedenken.

auf Reformideen in diesem Bereich. Das Hanauer Modell hat den Vorteil, dass die Kennzeichenverwaltung komplett beim Landkreis verbleibt. Andere Vorstellungen, wie die Abschaffung des regionalen Bezugs der Kennzeichen nach dem Vorbild vieler Nationen oder die Zuordnung des Themas zu den Ländern, würden den Landkreisen dagegen eindeutig schaden.

Daher bedeutet eine stärkere Differenzierung der Regionalisierung mit mehreren Kennzeichen in einem Landkreis eher eine Chance für die Landkreise. Die Akzeptanz für das bestehende regionale Modell der Kennzeichenvergabe, das mehrere Unterscheidungszeichen in einem Landkreis ermöglicht, wird eher steigen, da die Bejahung zusätzlicher Kennzeichen dort, wo sie gewollt sind, unbedingt als bürgernahe Entscheidung wahrgenommen würde. Das ist mit Sicherheit im Interesse der Landkreise.

Grundsätzlich erscheint es nach den Erkenntnissen dieser Studie in Deutschland als schwer durchsetzbar, auf die regionale Differenzierung bei den Kfz-Kennzeichen zu verzichten. Der Eindruck ist, dass es für nur wenige Menschen gar keine Bedeutung hat, was auf den Nummernschildern steht.

Die Bedeutung der Symbolisierung des Landkreisnamens im Kennzeichen konnte in dieser Studie nachgewiesen werden; zudem besteht ein Zusammenhang dieser Thematik mit der zentralen Fragestellung dieser Studie, weil Veränderungen in diesem Bereich durch das „Hanauer Modell“ erleichtert werden könnten, indem man bei einem Wechsel nicht das bisherige Kennzeichen durch Abschaffung zerstört.²¹

Der Landrat des Vogtlandkreises hat im Oktober 2010 den ihm vorliegenden Antrag der Stadt Plauen auf ein eigenes Kennzeichen PL im Vogtlandkreis (V) zustimmend an das Sächsische Wirtschaftsministerium weiter gegeben.²²

Die Bundesländer und die Bundesebene

Die oben genannten Reformideen einer Zentralisierung der Kfz-Kennzeichenvergabe kommen meist von zentralen Einheiten. Insofern ist vor allem auf der Bundesebene von geringem Interesse an einer stärkeren regionalen Differenzierung auszugehen. Allerdings wurde bislang auf Bundesebene die Regionalisierung nicht blockiert, weil hier die Bundesratsebene relevant ist. Aus wahltaktischen Gründen erscheint es derzeit nicht vorstellbar, dass parteipolitisches Kalkül eine Abschaffung des derzeitigen Systems fördern könnte.

Auf der Ebene der Landesministerien wurde unterschiedlich reagiert. In Thüringen hat im Januar 2011 der Verkehrsminister Carius seine Unterstützung für die betroffenen Städte

²¹ Im Zuge der öffentlichen Diskussion dieses Projekts hat der Verfasser zum Beispiel vorgeschlagen, das Kfz-Kennzeichen des Rems-Murr-Kreises in Baden-Württemberg von WN (von der Kreisstadt Waiblingen) in RM (durch Übertragung des auslaufenden Kennzeichens der Stadt Röbel/Müritz) zu ändern, dabei aber das WN für die Stadt Waiblingen zu erhalten.

²² Freie Presse, 24.10.2010

zugesagt.²³ In Sachsen prüft das Wirtschaftsministerium, nachdem 14 sächsische Städte Anträge angekündigt haben. Der hessische Verkehrsminister Posch hat ebenfalls Unterstützung für diejenigen Städte zugesagt, die ihre Kennzeichen wiederhaben möchten.²⁴ Ähnlich äußerte sich der Verkehrsminister von Mecklenburg-Vorpommern.²⁵ Andere Bundesländer verweisen dagegen auf eine angebliche zunehmende Bürokratisierung und es wird die Minderwertigkeit des Themas hervorgehoben. Das Bild ist heterogen.

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde der Ministerialdirigent a. D. Jagow zitiert, der das Hanauer Modell als zwar „den Prinzipien“ nicht entsprechend, aber als „rechtlich möglich“ bezeichnet.²⁶ Im September 2011 zeigte sich dann das Bundesverkehrsministerium offen für eine Rückkehr alter Kennzeichen, warnte aber vor einem Wildwuchs. «Wir müssen sehen, was technisch machbar ist», sagte der Parlamentarische Staatssekretär Jan Mücke der Nachrichtenagentur dpa.²⁷

Auf konkretere Fragen hinsichtlich der Ausgestaltungen antwortete das Bundesverkehrsministerium: „Ihre Fragen betreffen die Organisation des Zulassungsverfahrens. Diese obliegt aufgrund der föderalen Aufgabenverteilung ausschließlich den Ländern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) richtet sich bei entsprechenden Änderungen nach den Vorschlägen der Länder, die zu dieser Thematik bislang noch nicht an das BMVBS herangetreten sind.“²⁸

Die übrigen, oft auf Landesebene diskutierten Ideen und Reformen wie die Mitnahme von Kennzeichen beim Umzug oder die Online-Beantragung von Kennzeichen widersprechen der generellen Idee mehrerer Kennzeichen in einem Landkreis dagegen nicht. Gerade die Mitnahme von Kennzeichen wird teilweise zu Unrecht gegen das Hanauer Modell argumentativ genannt, obwohl es Hessen war, das als erstes Land die Mitnahme ermöglichte – also auch die Mitnahme eines Hanauer Kennzeichens beim Umzug innerhalb des Landes Hessen.

²³ www.thueringen.de, 21. Januar 2011

²⁴ AutoBild, 23. Dezember 2010

²⁵ ebenda

²⁶ Münstersche Zeitung, 19. April 2010

²⁷ dpa, 23.9.10

²⁸ Information BNVBS, 10. November 2011

4 Schlusswort

Es gibt eine eindeutige Zustimmung der Menschen zur Wiedereinführung auslaufender Kfz-Kennzeichen in denjenigen Städten, die früher durch ein solches repräsentiert wurden. Es gibt zugleich mehrere Modelle, nach denen dies rechtlich möglich ist und das nach einer einmaligen Umstellung ohne zusätzliche Kosten funktioniert.

Die Tatsache, dass einerseits eine solche Wiedereinführung niemandem schadet und gleichzeitig ein großer Außen- und Innennutzen für die betroffenen Städte entstehen würde, ist der Anlass dafür, an die politisch zuständigen Instanzen insbesondere oberhalb der städtischen Ebene zu appellieren, den Städten, die eine solche Wiedereinführung wünschen, entgegen zu kommen. Dies würde mit Sicherheit durch eine wachsende Akzeptanz für die jeweilige politische Ebene in den betroffenen Städten honoriert. Es besteht die Chance für diese Instanzen, sich besonders innovativ und bürgerzugewandt zu positionieren. Vor allem der hohe Anteil der Zustimmung unter den jüngeren Bürgern in den betroffenen Städten zeigt, dass mit der Idee der Wiedereinführung etwas Modernes und den Trends Entsprechendes umgesetzt werden könnte.

Es geht, so jedenfalls sind alle bisherigen Äußerungen dazu zu interpretieren, den Städten nicht um eine separatistische Stellung im Landkreiszusammenhang, sondern lediglich um die verbesserte Möglichkeit des Marketings nach innen und außen. Landkreise profitieren von der regionalisierten Kfz-Kennzeichen-Zuordnung; ein besonders stark befürwortetes Modell, das die Vielfalt innerhalb der Landkreise und Länder repräsentieren kann und in den Städten mit Altkennzeichen eine besonders gute Akzeptanz hätte, kann auch den Landkreisen viel nützen und schlussendlich seinen Teil dazu beitragen, die Zuständigkeit für die Kennzeichenvergabe auch langfristig für die Landkreise zu erhalten.

Die im Laufe des ersten Jahres durch das Projekt angeregten Reaktionen zeigen auf, dass es eine Relevanz des Themas gibt. Zwar ist die Umsetzung der Ideen dort zu empfehlen, wo diese dem Bevölkerungswillen entsprechen, aber das Projekt „Heilbronner Initiative Kennzeichenliberalisierung“ versteht sich nicht als Kämpfer für diese Sache, sondern soll dazu dienen, bei diesem wissenschaftlich unterschätzten Thema Kompetenz zu erringen. Eine Durchsetzungsentention besteht ebenso wenig wie eine entsprechende Legitimation.

Anhang 1

Liste der auslaufenden Kennzeichen (in Klammern derzeitiges Kennzeichen)

AE Auerbach (Vogtl.) (V)	AR Arnsberg (MES, ab 1979 HSK)
AH Ahaus (BOR)	ARN Arnstadt (IK)
AIB Bad Aibling (RO)	ART Artern (KYF)
AL Altena (LÜD, ab 1975 LS, ab 1979 MK)	ASD Aschendorf (Landkreis Aschendorf-Hümmling) (EL)
ALF Alfeld (Leine) (HI)	ASL Aschersleben, ab 1994 Aschersleben-Staßfurt (SLK)
ALS Alsfeld, ab 1972 Vogelsbergkreis (VB)	ASZ Aue-Schwarzenberg (ERZ)
ALZ Alzenau in Unterfranken (AB)	AT Altentreptow (DM)
ANA Annaberg (ERZ)	AU Aue (ASZ, ab 2008 ERZ)
ANG Angermünde (UM)	AZE Anhalt-Zerbst (ABI)
ANK Anklam (OVP)	BOG Bogen (SR)
APD Apolda (AP)	BOH kreisfreie Stadt Bocholt (BOR)
BBG Bernburg (SLK)	BR Bruchsal (KA)
BCH Buchen (Odenwald) (MOS)	BRG Burg (JL)
BE Beckum (WAF)	BRI Brilon (MES, ab 1979 HSK)
BED Brand-Erbisdorf (FG)	BRK Bad Brückenau (KG)
BEI Beilngries (EIH, ab 1979 EI)	BRL Braunlage (Landkreis Blankenburg) (GS)
BEL Belzig (PM)	BRV Bremervörde (ROW)
BER Bernau (BAR)	BSB Bersenbrück (OS)
BF Burgsteinfurt (Kreis Steinfurt) (ST)	BSK Beeskow (LOS)
BG Bundesgrenzschutz (BP)	BTF Bitterfeld (ABI)
BGD Berchtesgaden (REI, ab 1979 BGL)	BU Burgdorf (H)
BH Bühl/Baden (RA)	BÜD Büdingen (FB)
BID Biedenkopf (MR)	BUL Burglengenfeld (SAD)
BIN Bingen/Rhein (MZ)	BÜR Büren (PB)
BIW Bischofswerda (BZ)	BÜZ Bützow (GÜ)
BK (1956) Backnang (WN)	BZA Bergzabern (LD, ab 1979 SÜW)
BKS Bernkastel-Kues (Landkreis Bernkastel) (WIL)	CLZ Clausthal-Zellerfeld (Landkreis Zellerfeld) (GS)
BLB Bad Berleburg (Kreis Wittgenstein) (SI)	CR Crailsheim (SHA)
BNA Borna (L)	DL Döbeln (FG)
BÖ Bördekreis (BK)	DS Donaueschingen (VS)
CA Calau (OSL)	DT Detmold, ab 1973 Lippe (LIP)
CAS kreisfreie Stadt Castrop-Rauxel (RE)	DUD Duderstadt (GÖ)
DB Deutsche Bundesbahn	DW Dippoldiswalde, ab 1994 Weißeritzkreis (PIR)
DI Dieburg (DA)	DZ Delitzsch (TDO)
DIL Dillenburg (Dillkreis) (L, ab 1990 LDK)	EIL Eisleben (ML, ab 2007 MSH)
DIN Dinslaken (WES)	EIN Einbeck (NOM)
DIZ Diez (Unterlahnkreis) (EMS)	EIS Eisenberg (SHK)
DKB Dinkelsbühl (AN)	ERK Erkelenz (HS)
EB Eilenburg (DZ, ab 2008 TDO)	ESA Eisenach (WAK, ab 1998 auch EA)
EBN Ebern (HAS)	
EBS Ebermannstadt (FO)	
ECK Eckernförde (RD)	
EG Eggenfelden (PAN)	

- EH** Stadtkreis Eisenhüttenstadt und Landkreis Eisenhüttenstadt (LOS)
EHI Ehingen (Donau) (UL)
EIH kreisfreie Stadt Eichstätt und Landkreis Eichstätt (EI)
FAL Fallingbostal, *ab 1977* Soltau-Fallingbostal (SFA)
FDB Friedberg (AIC)
FEU Feuchtwangen (AN)
FH Frankfurt-Höchst (Main-Taunus-Kreis) (MTK)
FI Finsterwalde (EE)
FKB Frankenberg (KB)
FLÖ Flöha (FG)
GA Gardelegen (SAW)
GAN Gandersheim (NOM)
GC Glauchau (Z)
GD Schwäbisch Gmünd (AA)
GDB Gadebusch (NWM)
GEL Geldern (KLE)
GEM Gemünden am Main (KAR, *ab 1979* MSP)
GEO Gerolzhofen (SW)
GHA Geithain (L)
GHC Gräfenhainichen (WB)
GK Geilenkirchen (Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg) (HS)
GLA kreisfreie Stadt Gladbeck (BOT, *ab 1976* RE)
GMN Grimmen (NVP)

HAB Hammelburg (KG)
HBS Halberstadt (HZ)
HC Hainichen (MW, *ab 2008* FG)
HCH Hechingen (BL)
HDL Haldensleben (OK, *ab 2007* BK)
HEB Hersbruck (LAU)
HET Hettstedt (ML, *ab 2007* MSH)
HGN Hagenow (LWL)
HHM Hohenmölsen (WSF, *ab 2007* BLK)
HIG Heiligenstadt (EIC)
HIP Hilpoltstein (RH)
HMÜ Hann. Münden (Landkreis Münden) (GÖ)

IL Ilmenau (IK)
ILL Illertissen (NU)
JB Jüterbog (TF)
JE Jessen (WB)
KAR Karlstadt, *ab 1974* Main-Spessart (MSP)
KEL Kehl (OG)
KEM Kemnath (TIR)
KK Kempen-Krefeld (VIE)
KLZ Klötze (SAW)
KM Kamenz (BZ)
L (*1977*) kreisfreie Stadt Lahn und Lahn-Dill-Kreis (GI/LDK)
LAN Landau an der Isar (DGF)

ESB Eschenbach/Oberpfalz (NEW)
EUT Eutin (OH)
EW Eberswalde (BAR)

FOR Forst (SPN)
FRW Bad Freienwalde (MOL)
FTL Freital (DW, *ab 2008* PIR)
FÜS Füssen (MOD, *ab 1979* OAL)
FW Fürstenwalde (LOS)
FZ Fritzlar (Landkreis Fritzlar-Homberg) (HR)

GN Gelnhausen (HU, *ab 2005* MKK)
GNT Genthin (JL)
GOA Sankt Goar (SIM)
GOH Sankt Goarshausen, *ab 1962* Loreleykreis (EMS)
GRA Grafenau (FRG)
GRH Großenhain (RG, *ab 2008* MEI)
GRI Griesbach im Rottal (PA)
GRM Grimma (MTL, *ab 2008* L)
GRS Gransee (OHV)
GUB Guben (SPN)
GUN Gunzenhausen (WUG)
GV Grevenbroich (NE)
GVM Grevesmühlen (NWM)
GW Greifswald (nur der Landkreis) (OVP)
HOG Hofgeismar (KS)
HOH Hofheim in Unterfranken (HAS)
HOR Horb (FDS)
HÖS Höchststadt an der Aisch (ER, *ab 1979* ERH)
HOT Hohenstein-Ernstthal (GC, *ab 2008* Z)
HÜN Hünfeld (FD)
HUS Husum (NF)
HV Havelberg (SDL)
HW Halle (Westfalen) (GT)
HY kreisfreie Stadt Hoyerswerda (BZ) und Landkreis Hoyerswerda (KM, *ab 2008* BZ)
HZ (*1991*) Herzberg (EE)
IS kreisfreie Stadt Iserlohn und Kreis Iserlohn (LS, *ab 1979* MK)
JEV Jever (Landkreis Friesland) (FRI)
JÜL Jülich (DN)
KÖN Königshofen im Grabfeld (NES)
KÖT Köthen (ABI)
KÖZ Kötzting (CHA)
KRU Krumbach (Schwabens) (GZ)
KW Königs Wusterhausen (LDS)
KY Kyritz (OPR)
LK Lübbecke (MI)
LN Lübben (LDS)
LÖB Löbau (ZI, *ab 2008* GR)

- LAT** Lauterbach, *ab 1972* Vogelsbergkreis (VB)
LBS Lobenstein (SOK)
LBZ Lübz (PCH)
LC Luckau (LDS)
LE Lemgo (DT, *ab 1990* LIP)
LEO Leonberg (BB)
LF Laufen (REI, *ab 1979* BGL)
LH Lüdinghausen (COE)
LIB Bad Liebenwerda (EE)
LIN Lingen (EL)

MAB Marienberg (MEK, *ab 2008* ERZ)
MAI Mainburg (KEH)
MAK kreisfreie Stadt Marktredwitz (WUN)
MAL Mallersdorf (SR)
MAR Markttheidenfeld (KAR, *ab 1979* MSP)
MC Malchin (DM)
MED Meldorf (Kreis Süderdithmarschen) (HEI)
MEG Melsungen (HR)
MEK Mittlerer Erzgebirgskreis (ERZ)
MEL Melle (OS)
MEP Meppen (EL)
MER Merseburg (MQ, *ab 2007* SK)
MES Meschede, *ab 1975* Hochsauerlandkreis (HSK)
MET Mellrichstadt (NES)
MGH Mergentheim (TBB)
MGN Meiningen (SM)

NAB Nabburg (SAD)
NAI Naila (HO)
NAU Nauen (HVL)
NEB Nebra (BLK)
NEC kreisfreie Stadt Neustadt bei Coburg (CO)
NEN Neunburg vorm Wald (SAD)
NEU Neustadt im Schwarzwald (Landkreis Hochschwarzwald) (FR)
NH (1956) kreisfreie Stadt Neustadt an der Haardt und Landkreis Neustadt an der Haardt (NW)
NH (1994) Neuhaus (SON)
NIB Niebüll (Kreis Südtondern) (NF)

OBB Obernburg am Main (MIL)
OBG Osterburg (SDL)
OC Oschersleben, *ab 1994* Bördekreis (BÖ, *ab 2007* BK)
OCH Ochsenfurt (WÜ)
ÖHR Öhringen (KÜN)
OK Ohrekreis (BK)
OLD Oldenburg in Holstein (OH)

PAR Parsberg (NM)
PEG Pegnitz (BT)
PER Perleberg (PR)
PK Pritzwalk (PR)
PL kreisfreie Stadt Plauen und Landkr. Plauen (V)

LOH Lohr am Main (KAR, *ab 1979* MSP)
LP Lippstadt (SO)
LR Lahr (OG)
LS Lüdenscheid (Märkischer Kreis) (MK)
LSZ Langensalza (UH)
LÜD kreisfreie Stadt Lüdenscheid, *ab 1969* Kreis Lüdenscheid (LS, *ab 1979* MK)
LUK Luckenwalde (TF)
LÜN kreisfreie Stadt Lünen (UN)

MHL Mühlhausen (Thüringen) (UH)
ML Mansfelder Land (MSH)
MO Moers (WES)
MOD Marktoberdorf, *ab 1973* Landkreis Ostallgäu (OAL)
MON Monschau (AC)
MQ Merseburg-Querfurt (SK)
MT Montabaur Unterwesterwaldkreis, *ab 1974* Westerwaldkreis (WW)
MTL Muldentalkreis (L)
MÜB Münchberg (HO)
MÜL Müllheim (Baden) (FR)
MÜN Münsingen (RT)
MW Mittweida (FG)
MY Mayen (KO, *ab 1979* MYK)

NMB Naumburg (BLK)
NÖ kreisfreie Stadt Nördlingen und Landkreis Nördlingen (DON)
NOL Niederschlesischer Oberlausitzkreis (GR)
NOR Norden (AUR)
NP Neuruppin (OPR)
NRÜ Neustadt am Rübenberge (H)
NT Nürtingen (ES)
NW (1956) Neuwied (NR)
NY Niesky (NOL, *ab 2008* GR)
NZ Neustrelitz (MST)

OP Opladen (Rhein-Wupper-Kreis) (GL)
OR Oranienburg (OHV)
OTT Otterndorf (Landkreis Land Hadeln) (CUX)
OTW Ottweiler (NK)
OVI Oberviechtach (SAD)
OVL Obervogtland (= Landkreis Klingenthal und Landkreis Oelsnitz) (V)
OZ Oschatz (TO, *ab 2008* TDO)

PN Pößneck (SOK)
PRÜ Prüm (BIT)
PW Pasewalk (UER)
PZ Prenzlau (UM)

- QFT** Querfurt (MQ, *ab 2007* SK)
RC Reichenbach (V)
RDG Ribnitz-Damgarten (NVP)
REH Rehau (HO)
REI kreisfreie Stadt Bad Reichenhall, *ab 1974*
 Landkreis Berchtesgadener Land (BGL)
RI Rinteln (Landkreis Grafschaft Schaumburg)
 (SHG)
RID Riedenburg (KEH)
RIE Riesa (RG, *ab 2008* MEI)
RG Riesa-Großenhain (MEI)
RL Rochlitz (MW, *ab 2008* FG)
RM Röbel/Müritz (MÜR)
RN Rathenow (HVL)
ROD Roding (CHA)
SAB Saaburg (TR)
SÄK Säckingen (WT)
SAN Stadtsteinach (KU)
SBG Strasburg (UER)
SBK Schönebeck (SLK)
SCZ Schleiz (SOK)
SDH Sondershausen (KYF)
SDT Stadtkreis Schwedt/Oder (UM)
SEB Sebnitz (PIR)
SEE Seelow (MOL)
SEF Scheinfeld (NEA)
SEL kreisfreie Stadt Selb (WUN)
SF Sonthofen, *ab 1972* Oberallgäu (OA)
SFB Senftenberg (OSL)
SFT Staßfurt (ASL, *ab 2007* SLK)
SGH Sangerhausen (MSH)
SLE Schleiden (EU)
SLG Saulgau (SIG)
SLN Schmölln (ABG)
SLÜ Schlüchtern (HU, *ab 2005* MKK)
SLZ Bad Salzungen (WAK)
TE Tecklenburg (ST)
TET Teterow (GÜ)
TG Torgau (TO, *ab 2008* TDO)
TO Torgau-Oschatz (TDO)
ÜB Überlingen (FN)
UEM Ueckermünde (UER)
VAI Vaihingen an der Enz (LB)
VIB Vilsbiburg (LA)
VIT Viechtach (REG)
WA Waldeck (KB)
WAN kreisfreie Stadt Wanne-Eickel (HER)
WAR Warburg (HX)
WAT kreisfreie Stadt Wattenscheid (BO)
WBS Worbis (EIC)
WD Wiedenbrück (GT)
WDA Werdau (Z)
WEB Westerburg (Oberwesterwaldkreis) (MT, *ab 1979* WW)
QLB Quedlinburg (HZ)
ROF Rotenburg an der Fulda (HEF)
ROH Rotenburg in Hannover (ROW)
ROK Rockenhausen (KIB)
ROL Rottenburg an der Laaber (LA)
ROS Rostock (nur der Landkreis) (DBR)
ROT kreisfreie Stadt Rothenburg ob der Tauber und Landkreis Rothenburg ob der Tauber (AN)
RSL Roßlau (AZE, *ab 2007* ABI)
RU Rudolstadt (SLF)
RY kreisfreie Stadt Rheydt (MG)
SMÜ Schwabmünchen (A)
SNH Sinsheim (HD)
SOB Schrobenhausen (ND)
SOG Schongau (WM)
SOL Soltau (FAL, *ab 1979* SFA)
SPB Spremberg (SPN)
SPR Springe (H)
SRB Strausberg (MOL)
SRO Stadtroda (SHK)
ST (1956) Stade (STD)
STB Sternberg (PCH)
STE Staffelstein (LIF)
STH Stadthagen (Landkreis Schaumburg-Lippe) (SHG)
STL Landkreis Stollberg (ERZ)
STO Stockach (Baden) (KN)
SUL Sulzbach-Rosenberg (AM, *ab 1979* AS)
SWA Bad Schwalbach (Untertaunuskreis), *ab 1977* Rheingau-Taunus-Kreis (RÜD)
SY Syke (Landkreis Grafschaft Hoya) (DH)
SZB Schwarzenberg (ASZ, *ab 2008* ERZ)
TÖN Tönning (Kreis Eiderstedt) (NF)
TP Templin (UM)
TT Tett nang (FN)
UFF Uffenheim (NEA)
USI Usingen (HG)
VL Villingen (VS)
VOF Vilshofen (PA)
VOH Vohenstrauß (NEW)
WK Wittstock (OPR)
WLG Wolgast (OVP)
WMS Wolmirstedt (OK, *ab 2007* BK)
WOH Wolfhagen (KS)
WOL Wolfach (OG)
WOR Wolfratshausen (TÖL)
WOS Wolfstein (FRG)
WR Wernigerode (HZ)
WRN Waren (MÜR)

WEG Wegscheid (PA)
WEL Weilburg (Oberlahnkreis) (LM)
WEM Wesermünde (CUX)
WER Wertingen (DLG)
WG Wangen (RV)
WIS Wismar (nur der Landkreis) (NWM)
WIT kreisfreie Stadt Witten (EN)
WIZ Witzenhausen (ESW)
ZE Zerbst (AZE, *ab 2007* ABI)
ZEL Zell (COC)
ZI Löbau-Zittau (GR)
ZIG Ziegenhain (HR)

WS Wasserburg am Inn (RO)
WSF Weißenfels (BLK)
WSW Weißwasser (NOL, *ab 2008* GR)
WTL Wittlage (OS)
WÜM Waldmünchen (CHA)
WUR Wurzen (MTL, *ab 2008* L)
WZ Wetzlar (L, *ab 1990* LDK)
WZL Wanzleben (BÖ, *ab 2007* BK)
ZP Zschopau (MEK, *ab 2008* ERZ)
ZR Zeulenroda (GRZ)
ZS Zossen (TF)
ZZ Zeitz (BLK)

Anhang 2

Ergänzende Daten

(Grundlage 51 bedeutet: Nur 51 Städte aus den Befragungen im ersten Halbjahr 2010)

Tabelle 8 (zu Abbildung 6): Zustimmung zur Wiedereinführung der auslaufenden Kennzeichen (nur Städte, Ost-West-Vergleich, altersgeglättet), Grundlage 51

	Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
	Ja	Nein	Keine Meinung	
Alte Bundesländer	68,4%	14,8%	16,8%	100,0%
Neue Bundesländer	81,6%	6,1%	12,3%	100,0%

Tabelle 9: Gesamtergebnis (altersgeglättet) für die Stadteinwohner

Zustimmung zur Wiedereinführung nach Altersgruppen (nur Städte, altersgeglättet)

% der Gesamtzahl der Befragten

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt (den bundes- durchschnitt- lichen Anteilen angeglichen)
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	16-30 Jahre	15,1%	2,7%	2,9%	20,7%
	31-45 Jahre	17,4%	3,7%	4,4%	25,5%
	46-60 Jahre	19,0%	2,8%	3,4%	25,2%
	61 Jahre und älter	21,9%	3,1%	3,6%	28,6%
Gesamt		73,4%	12,3%	14,3%	100,0%
Gesamt (vor Altersglättung)		74,4%	11,8%	13,8%	100,0%

Tabelle 10: Das kollektive Gedächtnis (Grundlage 51)

Kennen Sie das Kfz-Kennzeichen dieser Stadt, das galt, als sie noch Kreisstadt war? (nur Städte)

	Prozent
Ja	96,2%
Nein	3,8%
Gesamt	100,0%

Tabelle 11 (zu Abbildung 4): Kfz-Besitzer und Nicht-Kfz-Besitzer (Grundlage 51)

Zustimmung zur Wiedereinführung nach Kfz-Besitz (nur Städte)

% innerhalb von Kfz-Besitzern bzw. Nicht-Kfz-Besitzern

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Besitzen Sie mindestens ein PKW bzw. Motorrad in der Familie?	Ja	75,9%	11,7%	12,4%	100,0%
	Nein	66,4%	7,7%	25,9%	100,0%

Tabelle 12 (zu Abbildung 5): Altkreis

Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden? (Einwohner des Altkreises, nicht altersgeglättet)

	Prozent
Ja	64,9%
Nein	16,1%
Keine Meinung	19,1%
Gesamt	100,0%

Tabelle 13 (zu Abbildung 7): Ergebnis in Abhängigkeit von der Größe der Stadt (Grundlage 51)

Zustimmung zur Wiedereinführung nach Größe der Stadt (nur Städte, altersgeglättet)

% innerhalb von großen bzw. kleinen Städten

	Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
	Ja	Nein	Keine Meinung	
Weniger als 30.000 Einwohner	71,4%	12,3%	16,3%	100,0%
Mehr als 30.000 Einwohner	76,0%	10,6%	13,4%	100,0%

Tabelle 14 (zu Abbildung 8): Ergebnis in Abhängigkeit von der Art des Kennzeichens (Grundlage 51)

Zustimmung zur Wiedereinführung nach Art des Kennzeichens (nur Städte, altersgeglättet)

% innerhalb von Kennzeichen für den Kreis bzw. Kennzeichen einer anderen Stadt

		Sollte das Kennzeichen wieder eingeführt werden?			Gesamt
		Ja	Nein	Keine Meinung	
Kennzeichen	Kreis	67,0%	13,2%	19,8%	100,0%
	Andere Stadt	75,0%	11,2%	13,8%	100,0%

Anhang 3

Dokumentation Bürgerwahlmodell

Ausgabe von REI-Kennzeichen im Altkreis Laufen

Auch wenn alle drei alten Unterscheidungszeichen im Kreis Berchtesgadener Land, also BGD, REI und LF bis zum Frühjahr 1979 zugeteilt wurden, so bestand im Bereich des Altkreises Laufen ab etwa September 1974 die Möglichkeit, auf Wunsch sein Fahrzeug mit einem REI-Kennzeichen zuzulassen.

Diese Wahlmöglichkeit wird dokumentiert durch:

- das parallele Auftreten beider Unterscheidungszeichen in den Zulassungslisten der Dienststelle Laufen mit Wohnorten im Altkreises Laufen in beiden Fällen
- REI-Nachweise einer Sonderserie (Bundesverkehrsblätter usw.) aus dem Bereich des Altkreises Laufen
- den Angaben von Fahrzeughaltern einiger noch vorhandener REI-Fahrzeuge

Bei der übergangsweisen Ausgabe wurden erstmalig doppelbuchstabile REI-Nummer der Gruppe Ib zuteilt, beginnend mit der Serie REI-KA. Anfangs wurde nicht sonderlich rege hiervon Gebrauch gemacht, so dass nach zweieinhalb Jahren erst die Serie REI-KJ erreicht war, was etwa 600 Fahrzeugen entspricht.

...

Ab etwa 1977 nahm der Anteil derer zu, die sich im Kreisteil Laufen für eine REI-Nummer entschieden. So war Ende 1977 bereits die Serie REI-KS erreicht, zum Ende der Zuteilung der alten Unterscheidungszeichen Anfang März 1979 die REI-LM.

...

Der Anteil derer, die sich im Kreisteil Laufen für ein REI- und gegen ein LF-Kennzeichen entschieden, war – wie schon oben erwähnt – über den Zeitraum von viereinhalb Jahren unterschiedlich, nahm aber offensichtlich zu.

Für die geringe Rate von unter 5% in den ersten Jahren spricht, dass 1976 die Ausgabe der Übergangsnummern erst REI-KJ erreichte. Der doch relativ gesehen höhere Anteil der letztlich noch vorhanden Fahrzeuge mit REI-Übergangsnummer spricht dafür, dass dieser Wert deutlich anstieg.

(Quelle, Nitsche, 2010)