Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Multimodale Mobilität ohne eigenes Auto im urbanen Raum

Eine qualitative Studie in Berlin Prenzlauer Berg

Teilbericht des Projekt City 2.e zum Arbeitspaket 2:

Nutzer- und Akzeptanzanalyse

Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend

Autoren: Dipl.-Ing. Aline Delatte
Stefanie Kettner, M.A.
Dipl.-Ing. Eckart Schenk
Dipl.-Soz. Julia Schuppan

unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Uwe Böhme
Daniel Goldmann
Madeleine Schwadtke
Dipl.-Soz. tech. Jessica Stock
Raphael Wendt

Stand: April 2014
© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Abschlussbericht (Lange Fassung)

Zuwendungsempfänger: **Technische Universität Berlin**
FKZ: 16EM1080
Laufzeit des Vorhabens: 01.01.2013 – 28.02.2014
Vorhabenbezeichnung Gesamtvorhaben:
Elektromobilitätskonzepte für Laternenparker unter Berücksichtigung innerstädtischer Rahmenbedingungen - City2E
Arbeitspaket:
Nutzer- und Akzeptanzanalyse: Analyse der Zielgruppe „Laternenparker“ (AP2)
Projektleitung: Prof. Dr-Ing. Christine Ahrend

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

IKEM
Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität
Institute for Climate Protection, Energy and Mobility

SIEMENS

Berlin, August 2014

Vorwort

Das vom Bundeministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) geförderte Projekt City 2.e befasste sich mit der bedarfsgerechten Planung einer Ladeinfrastruktur, als Grundvoraussetzung für den flächendeckenden Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis einer einjährigen Studie, in der das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP) der TU Berlin die Bewältigung alltäglicher Mobilität im Berliner Teilbezirk Prenzlauer Berg untersucht hat. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf möglichen Einsatzpotentialen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in diesem stark verdichteten Stadtbezirk. Diese Studie ist als qualitativ-empirischer Teil der sozialwissenschaftliche Schwerpunkt des Forschungsprojektes City 2.e, in der das Fachgebiet als einer von drei Partnern im Rahmen einer Forschungskooperation mitgewirkt hat.

Das **erste Kapitel** dieses Berichts widmet sich dem Forschungsprojekt City 2.e. Das **zweite Kapitel** beschreibt den theoretischen Hintergrund und den derzeitigen Forschungsstand. Zunächst wird der verdichtete, innerstädtische Raum als Untersuchungsgebiet mit besonderen verkehrlichen Rahmenbedingungen betrachtet. Diese bestehen in einer Fülle von öffentlichen und halböffentlichen Mobilitätsangeboten, die sich wiederum durch zum Teil einschränkende und behindernde Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr auszeichnen (Berufsverkehr, Parkplatzsuche, Feinstaubbelastung etc.). Diese Mischung aus Push- und Pull-Faktoren führt dazu, dass Bewohner_innen verdichteter Innenstadtgebiete, selbst wenn sie ein eigenes Auto besitzen, mehrheitlich mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Im weiteren Verlauf richtet sich der Blick zunächst auf die allgemeinen äußeren Rahmenbedingungen, die zu einer bestimmten Verkehrsmittelwahl beitragen können, um sich danach den subjektiv-individuellen Motivlagen einer bestimmten Verkehrsmittelwahl zuzuwenden. Eine Betrachtung verkehrspolitischer Maßnahmen sowie deren Wirksamkeit bilden den Abschluss dieses Grundlagen-Kapitels. Im Anschluss widmet sich das **dritte Kapitel** den Forschungsfragen sowie dem methodischen Aufbau der Untersuchung. Das **vierte Kapitel** beschreibt das Forschungsfeld auf mehreren Ebenen: Zunächst stehen das Untersuchungsgebiet, seine Lage, räumliche Ausdehnung und innere Struktur im Fokus. Anschließend wird die Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet betrachtet bevor abschließend die konkrete Stichprobe der insgesamt 60 Proband_innen, auf der sich der vorliegende Bericht stützt, vorgestellt und eingeordnet wird.

Den zentralen Teil der Studie stellt das Kapitel fünf dar. Eine Herausforderung bei der Niederschrift dieses Kapitels war es, eine adäquate Form zu finden, in der die Fülle der Ergebnisse handhabbar strukturiert werden kann. Hier haben sich die Autor_innen für eine Art sich wiederholender, kapitelteil-übergreifender Matrixstruktur entschieden. Während dabei im ersten Teil des fünften Kapitels das tatsächliche Mobilitätsverhalten der 60 Proband_innen beleuchtet wird, beschreibt das zweite Teilkapitel detailliert die Gründe und Motive der Verkehrsmittelwahl. Dabei werden sechs Hauptnutzungsmotive vorgestellt, die eine maß-

gebliche Bedeutung für die Wahl der Verkehrsmittel haben. Zusätzlich wird die Gruppierung der Proband_innen in unterschiedliche Nutzungstypen vorgestellt, aus der sich mögliche Veränderungspotenziale ableiten lassen. Abschließend wird noch einmal gesondert auf die Aspekte eingegangen, welche im Zusammenhang mit dem Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen stehen.

Im **sechsten Kapitel** werden aus den Ergebnissen der Studie verschiedene Empfehlungen abgeleitet. Diese lassen sich in attraktivitätsverringernde Maßnahmen für Autobesitzer_innen in attraktivitätssteigernde Maßnahmen für Nutzer_innen des Umweltverbundes unterteilen. Aus den gewonnenen Forschungsergebnissen lässt sich abschließend der Bedarf der Ladeinfrastruktur und dessen Ausgestaltung ableiten.

Das **siebte Kapitel** fasst die gewonnenen Ergebnisse zusammen und leitet weiteren Forschungsbedarf ab. Die Untersuchung hat unter anderem gezeigt, dass die Motive „Urlaub“ und „Ausflüge“ ein wesentlicher Grund für die Beibehaltung eines eigenen Autos sind. Der innerstädtische Mobilitätsbedarf wird in den stark verdichteten Stadtquartieren oftmals multimodal abgedeckt. Hierbei zeigt sich das Potential von Carsharing Angeboten, welche in Verbindung mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen den noch vorhandenen Vorurteilen entgegenwirken können.

Inhalt

Vorwort I
Inhalt III
Abbildungen V
Tabellen V
Abkürzungen VI
1 Das Projekt City 2.e 1
2 Theoretischer Hintergrund und empirischer Forschungsstand 3
2.1 Mobilität in der Stadt als Untersuchungsfeld 3
2.1.1 Parken in der Stadt als Ansatz zur Verhaltensänderung 4
2.1.2 Mobilität ohne privates Auto 4
2.1.3 Multimodales Verkehrshandeln als Alternative 4
2.1.4 Elektromobilität 5
2.1.5 Ladepräferenzen bei der Nutzung von Elektroautos 7
2.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl 8
2.3 Subjektive Faktoren und Motive der Verkehrsmittelwahl 8
2.3.1 Einstellungen und subjektive Wahrnehmung 8
2.3.2 Verkehrsmittelnutzung als gewohnheitsmäßiges Verhalten 9
2.3.3 Mobilitätssozialisation und der Erwerb von Mobilitätskompetenz 9
2.3.4 Nutzungsmotive der Verkehrsmittelwahl 10
2.4 Ziele und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen 11
2.5 Resümee 12
3 Methodik 13
3.1 Allgemeines Vorgehen 13
3.2 Beschreibung der Stichprobe für die qualitative Analyse 14
4 Forschungsfeld 16
4.1 Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg 16
4.2 Sekundäranalyse: Tendenzen der Autonutzung in Prenzlauer Berg und gesamt Berlin 17
5 Ergebnisse der qualitativen Analyse 19
5.1 Mobilitätsverhalten der „Laternenparker“ und der „Multimodalen ohne Auto“ 19
5.1.1 Alltagsmobilität der Befragten 19
5.1.1.1 Autonutzung der „Laternenparker“ mit dem Hauptverkehrsmittel Auto 20
5.1.1.2 Soziodemografischer Vergleich der LP nach Hauptverkehrsmittel 21
5.1.1.3 Vergleich der MoA und LP mit dem Hauptverkehrsmittel ÖPNV und Rad 21
5.1.1.4 Formen der Autonutzung der MoA 22
5.1.2 Parksituation als Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten 23
5.1.2.1 Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf die Parksituation in der Wohnumgebung . 24
5.1.2.2 Parksituation als Einflussfaktor auf die Autonutzung 26
5.1.2.3 Potential des Parkraummanagements zur Förderung der Autoabschaffung 27

5.1.3 Die Bedeutung von Informationen, Erfahrungen und der Sozialisation bei der Verkehrsmittelwahl ... 28
5.1.3.1 Einfacher Informationszugang als Voraussetzung für Routinen ... 28
5.1.3.2 Bedeutung von Smartphones für die multimodale Mobilitätsorganisation ... 29
5.1.3.3 Umgang mit positiven und negativen Erfahrungen im Mobilitätsalltag ... 30
5.1.3.4 Mobilitätssozialisation als wichtige Voraussetzung multimodaler Kompetenzen ... 31
5.2 Motive der Autonutzung und Potential der Alternative Verkehrsmittel ... 31
5.2.1 Einstellungen gegenüber dem Auto ... 32
5.2.2 Hauptnutzungsmotive ... 33
5.2.2.1 Transport von Gütern und Beförderung von Personen ... 33
5.2.2.2 Erreichbarkeit – Ausflugs- und Urlaubsziele außerhalb der Stadt ... 40
5.2.2.3 Flexibilität – hinsichtlich Mobilitätsorganisation und Distanzüberwindung ... 44
5.2.2.4 Privatheit – Privatsphäre, emotionale Bindung und Sicherheit ... 52
5.2.2.5 Kostenersparnis – insbesondere gegenüber dem ÖPNV ... 57
5.2.2.6 Familienorganisation – Alltagsmobilität mit Kindern ... 62
5.2.3 Gruppierung der „Laternenparker“: Bereitschaft zur Autoabschaffung und zur verringerten Nutzung ... 67
5.2.3.1 Bereitschaft der Autoabschaffung: „Zwangsnutzer“ und „Vorhalter“ ... 67
5.2.3.2 Bereitschaft der Auto-Nutzungsreduktion: „Optionisten“ und „Priorisierer“ ... 70
5.2.3.3 Gesamtbetrachtung eines möglichen Veränderungsprozesses ... 71
5.2.4 Bedeutung der Ergebnisse für Elektroautos und die Ladeinfrastruktur ... 72
5.2.4.1 Wahrnehmung von Elektroautos ... 72
5.2.4.2 Ableitung des Parksuchverhaltens zur Identifizierung der Ladeanforderungen ... 75
5.3 Zwischenfazit der qualitativen Ergebnisse ... 75
6 Empfehlungen ... 79
6.1 Maßnahmen zur Förderung von Multimodalität – Anforderungen und Potential ... 79
6.1.1 Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität des Autobesitzes ... 79
6.1.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Alternativen des Umweltverbundes ... 80
6.2 Anforderungen der Ladeinfrastruktur ... 82
7 Fazit und weiterer Forschungsbedarf ... 84
Literaturverzeichnis ... 86
Anlagen ... 92

Abbildungen

Abbildung 1: Erschließung des Prenzlauer Bergs durch Öffentliche Verkehrsmittel 17
Abbildung 2: Hauptverkehrsmittelnutzung der beiden Untersuchungsgruppen (eigene Darstellung) 20
Abbildung 3: Parksituation in der Kolmarer Strasse, Berlin Prenzlauer Berg, am 03.05.2013 um 17 Uhr 24
Abbildung 4: Parkuhr in der Kollwitzstrasse, Berlin Prenzlauer Berg (Parkzone 42), 03.05.2013. 25
Abbildung 5: Aspekte von Privatheit als Motiv der Autonutzung (eigene Darstellung) 53
Abbildung 6: Fahrradfahrer in der Kollwitzer Strasse, 03.05.2013. 57
Abbildung 7: Motive der Autonutzung bei der Alltagsmobilität mit Kindern (eigene Darstellung)..... 63
Abbildung 8: Zusammenhang Verkehrsmittelnutzung und Bereitschaft zur Autoabschaffung ..... (eigene Darstellung) 68
Abbildung 9: Zusammenhang Verkehrsmittelnutzung und verringerter Autonutzung (eigene Darstellung) 70
Abbildung 10: Veränderungspotential der „Laternenparker“ (eigene Darstellung) 72
Abbildung 11: Fahrradanlage in der Kollwitzer Strasse, Berlin Prenzlauber Berg, 03.05.2013 81
Abbildung 12: Parksituation und Carsharing-Angebot in Prenzlauer Berg 94

Tabellen

Tabelle 1: Motive der Verkehrsmittelwahl (Schade/Schlag, 2007, S. 30) 11
Tabelle 2: Übersicht der verschiedenen Formen des privaten Autoteilens (eigene Darstellung) 92
Tabelle 3: Verkehrsmittelsteckbrief aus Nutzersicht (eigene Darstellung)..... 93

Abkürzungen

AP	Arbeitspaket
BMU	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
IVP	Integrierte Verkehrsplanung
LP	„Laternenparker_innen“
MiD 2008	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MoA	„Multimodale ohne Auto“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SrV 2008	System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2008
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr
UV	Umweltverbund

1 Das Projekt City 2.e

Ausgehend vom Ziel der Bundesregierung, dass bis zum Jahr 2020 eine Million am Stromnetz aufladbare Elektrofahrzeuge und so genannte Plugin-Hybrid-Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren sollen (vgl. Die Bundesregierung 2009), stellt sich die Frage, wo und wie diese Fahrzeuge mit Strom geladen werden sollen. Für den überwiegenden Teil der heutigen Elektroautofahrer_innen dient ein privater Pkw-Stellplatz, der mit einer eigenen Lademöglichkeit ausgestattet ist, als bevorzugter Ladeort.

In Deutschland verfügen ca. 30 % der Autobesitzer_innen über keinen privaten Stellplatz. Vor allem in stark verdichteten Stadtquartieren parken die meisten Pkw-Besitzer_innen im öffentlichen Straßenraum. Damit diese Gruppe für die Nutzung von Elektrofahrzeugen gewonnen werden kann, ist unter anderem eine zuverlässige, leistungsfähige und am Bedarf orientierte Ladeinfrastruktur notwendig. Die Planung einer solchen Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge als Baustein eines nachhaltigen Verkehrskonzepts stellt eine Herausforderung dar. Sie bildet den Ausgangspunkt für das im Folgenden beschriebene Verbundprojekt City 2.e. Das Projekt wurde im Rahmen des Programms „Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität“ durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) finanziert.

Ziel des Verbundprojektes City 2.e ist es, ein erstes Konzept für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum zu entwickeln. Die dabei berücksichtigte potentielle Nutzergruppe ist die Gruppe der so genannten „Laternenparker“ (im Folgenden LP). Als „Laternenparker“ wurden diejenigen Personen des Untersuchungsgebietes definiert, die in ihrem Haushalt Zugriff auf ein eigenes Auto haben, über 18 Jahre sind und nicht über einen eigenen Stellplatz für ihr Auto verfügen. Im Rahmen des Projektes wurden nicht nur die Themen „Parken“ und „Netzintegration von Elektrofahrzeugen“ kritisch beleuchtet, sondern auch eine Erweiterung des Konzeptes auf alternative und multimodale Mobilitätskonzepte vorbereitet. Neben der Betrachtung der technischen und rechtlichen Aspekte ist es ebenso wichtig, die künftigen quantitativen wie qualitativen Anforderungen an eine Ladeinfrastruktur abzuschätzen.

Realisiert haben das Projekt:

- Siemens AG,
- IKEM, Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität – Recht, Ökonomie und Politik e.V.,
- Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme, Institut für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin.

Im Rahmen des Kooperationsprojekts City 2.e hat das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP) die Nutzer_innen- und Akzeptanzanalyse durchgeführt. Das Fachgebiet erforscht die verkehrsträgerübergreifenden Aspekte des Verkehrswesens sowie deren Wechselwirkungen und Abhängigkeiten von den Themenfeldern Umwelt, Technik, Gesellschaft, Politik und Wirtschaft. Die Forschung der IVP ist von einer nachfrageorientierten Perspektive geleitet, welche die Nutzer_innen der Verkehrsmittel und -systeme als Motor für eine nachhaltige Entwicklung und als politische Akteur_innen in den Blick nimmt.

Im Rahmen der Nutzer_innen- und Akzeptanzanalyse wurde das Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens[1] von „Laternenparkern“ untersucht. Dabei wurden deren Einstellungen, Nutzungsmotive und Mobilitätsorganisation bei der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung betrachtet um ein differenziertes Bild über die Strategien dieser Gruppe bezüglich der Gestaltung ihrer Mobilität und der damit zusammenhängenden Einflussfaktoren zu erhalten. Die Betrachtung konzentriert sich hierbei auf den Stadtteil Prenzlauer Berg im Berliner Bezirk Pankow, der als hochverdichtetes Stadtquartier exemplarisch für andere Innenstädte Deutschlands steht.

Mit der Nutzer_innen- und Akzeptanzanalyse werden zwei Ziele verfolgt: Das erste Ziel ist die Ermittlung von Grundlagen für attraktive Verkehrskonzepte, die eine Mobilität ohne ein eigenes Auto ermöglichen, um so Anreizstrukturen und Handlungsoptionen zielgerichtet gestalten zu können. Dieses Ziel basiert auf der Vermutung, dass ein Teil der LP in urbanen Zentren das Auto bzw. den Stellplatz nur „hält“, häufig auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr zurückgreift und sich damit bereits „multimodal“ bewegt. Multimodalität wird im Kontext von Personenverkehr als ein Verkehrsverhalten definiert, welches sich durch die Nutzung von mehr als einem Verkehrsmittel innerhalb einer Woche auszeichnet (vgl. Nobis 2007, S. 4).[2]

Das zweite Ziel ist es, im Untersuchungsgebiet aus dem aktuellen Verkehrs- und Mobilitätsverhalten und den derzeitigen Nutzungsmotiven der LP die zukünftigen Anforderungen an eine notwendige Ladeinfrastruktur für private Elektroautos abzuleiten. Diesem zweiten Ziel liegt die Annahme zugrunde, dass der Elektroverkehr weiter zunimmt und ein Teil der LP auch in Zukunft auf das private Auto angewiesen sein wird oder dieses zumindest nicht abschaffen möchte.

Der zentrale Ansatz zur Erreichung der Ziele besteht darin, Motive, Rahmenbedingungen und Potentiale für die Bereitschaft zur Abschaffung des eigenen Autos innerhalb der Gruppe der LP zu analysieren. Zur Bestimmung der Optionen, die sich durch multimodales Verkehrsverhalten für LP ergeben, wurde eine Kontrastgruppe herangezogen, die sogenannten „Multimodalen ohne Auto“ (im Folgenden MoA). Diese gestalten bereits heute ihre Alltagsmobilität ohne eigenes Auto und können daher wichtige Hinweise für Maßnahmen und Rahmenbedingungen einer alternativen Verkehrsmittelwahlentscheidung liefern.

[1] Verkehr bezieht sich auf die auf die Fortbewegung in der physischen Umwelt. Verkehrsverhalten wird daher definiert als „die von Menschen unbewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) ausgeführten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern“ (Ahrend et al. 2013, S. 7). Mobilität bezieht sich auf den wahrgenommenen Möglichkeitsraum sich fortzubewegen. Mobilitätsverhalten wird daher definiert als „die von Menschen unbewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) antizipierten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern“ (Ahrend et al. 2013, S. 7).

[2] Dabei wird das zu Fuß gehen nicht mitgezählt.

2 Theoretischer Hintergrund und empirischer Forschungsstand

2.1 Mobilität in der Stadt als Untersuchungsfeld

Der Pkw ist in Deutschland nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel im Personenverkehr (Infas/DLR 2010) und seine Bedeutung nimmt voraussichtlich auch in Zukunft noch zu (Umweltbundesamt 2012). In der Europäischen Union besitzt statistisch fast jede_r zweite EU-Bürger_in einen Pkw.[3] Gründe hierfür sind vielfältig und stehen u. a. mit siedlungsstrukturellen Prozessen im Zusammenhang. Wachsende Pendler_innenverflechtungen mit Umlandgemeinden und die daraus resultierenden Personen- und Gütertransporte zu Arbeitsplätzen, Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufsstätten bilden die zentralen Triebkräfte eines ständig wachsenden Verkehrsaufkommens (vgl. u. a. Holz-Rau/Scheiner 2005; Kutter 2005). Steigende Einkommen, eine zunehmende Individualisierung, die Zunahme der Arbeitsteilung, die Ausdehnung und Trennung der Siedlungsgebiete (Suburbanisierung, Zersiedlung), geänderte Freizeitaktivitäten und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wirken zudem verkehrssteigernd (vgl. Schade/Schlag 2007). Die mit dieser gesellschaftlichen Entwicklung verbundenen Schlagworte wie „Flexibilität“ und „Unabhängigkeit“ wirken so auch auf die Mobilität zurück und bestärken damit die Rolle des Autos als individuelles Verkehrsmittel (vgl. Franke 2001). In Metropolenregionen entstehen aufgrund steigender Bevölkerungszahlen Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur (z. B. fehlende Parkplätze, Verkehrsstaus).

Die Folgen des hohen Autobesitzes und der intensiven Autonutzung sind in städtischen Kontexten gravierend. Flächenversiegelungen durch Verkehrsinfrastruktur, Lärm- und Feinstaubemissionen, die Gefährdung nicht-motorisierter Straßenverkehrsteilnehmer_innen sowie der Energieverbrauch sind nur einige der entstandenen Probleme (vgl. Umweltbundesamt 2012). Weltweit ist der Straßenverkehr zudem Hauptverursacher von CO_2-Emissionen (vgl. IEA 2009) und trägt damit maßgeblich zum Klimawandel bei (vgl. Stern 2007).

Viele Städte sind daher bestrebt, Strategien zu finden, um den individuellen Autoverkehr in der Stadt zu verringern. Zwei Lösungsansätze sollen an dieser Stelle vorgestellt werden. Zum einen werden technologische Lösungen wie der Elektroantrieb weiterentwickelt (vgl. Die Bundesregierung 2008; Hacker/Harthan et al. 2009). Diese durch technologische Innovationen erreichbaren CO_2-Einsparungen können signifikante Effekte haben, womöglich aber nicht schnell genug umgesetzt werden (vgl. Shell 2008). Darüber hinaus tragen sie nicht zur Lösung anderer, durch die Autonutzung induzierter Probleme wie den Flächenverbrauch und die Unfallgefahr bei. Eine weitere Maßnahme, um den Anteil des innerstädtischen Autoverkehrs zu reduzieren, sind Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen zielen. Diese Verhaltensänderungen zielen auf eine alternative und Mobilität im Sinne einer Mobilität ohne Autos in Privatbesitz. Grundlage hierfür ist ein entsprechend vorhandenes attraktives und vielfältiges Mobilitätsangebot des Umweltverbunds. Wirken zusätzlich restriktive Faktoren wie beispielsweise Parkraummanagement, die den privaten Autobesitz unattraktiv machen, kann sich in der Summe ein wirkungsvolles Maßnahmenbündel ergeben, um eine umweltverträgliche Mobilität in der Stadt zu fördern.

[3] Zwischen 2000 und 2010 nahm beispielsweise der Pkw-Besitz je 1000 Einwohner in der Europäischen Union von 417 Pkw auf 477 Pkw zu (Umweltbundesamt 2012, S. 57).

2.1.1 Parken in der Stadt als Ansatz zur Verhaltensänderung

Im städtischen Raum hat die Suche nach Parkraum weitreichende ökonomische Folgen (z. B. Zeit- und Energieverbrauch während des Suchens) und negative Umweltauswirkungen (z. B. Belastungen durch Lärm- und Abgasmissionen) (vgl. Kaplan/Bekhor 2011). Der durch das Parken in der Stadt beanspruchte öffentliche Raum bleibt anderen Nutzungen (z. B. als Erholungs- und Freiflächen) verwehrt. Die Einführung von Parkraummanagement hat Einfluss auf die Wahrnehmung von Verkehrsalternativen und die Veränderung der Tagesorganisation bzw. die Wahl neuer Zielorte (vgl. Shiftan/Burd-Eden 2001). Umgewidmete Parkflächen können beispielsweise als Radfahrstreifen, Radabstellplätze sowie Ladezonen ausgewiesen werden und damit die Zufriedenheit von Anwohner_innen und Gewerbetreibenden erhöhen (vgl. Website Stadtentwicklung Berlin 2014). Die Reduzierung oder Erhöhung des vorhandenen Parkraums oder Änderungen den Nutzungsbedingungen als Mittel zur Verhaltensänderung wurde in der Vergangenheit durch eine Reihe von Studien untersucht (vgl. u. a. Van der Waerden et al. 2006; Hensher/King 2001). Wichtige Voraussetzung für den Erfolg solcher Maßnahmen ist die öffentliche Akzeptanz. Diese fällt aufgrund der erhobenen Gebühren zumeist gering aus, unabhängig davon, in welcher Form diese zu entrichten sind (Schade/Schlag 2003).

2.1.2 Mobilität ohne privates Auto

Dass eine Mobilität ohne privates Auto möglich ist, haben bereits vor 20 Jahren durchgeführte Studien zu autoloser Lebensweise gezeigt (vgl. u. a. Reutter/Reutter 1996; Burwitz et al. 1992; Klöckner/Fliegner 2000; Preisendörfer/Rinn 2003)[4]. Eine autolose Mobilität ist hierbei nicht zu verstehen als völliger Verzicht auf die Nutzung eines Autos, sondern zielt auf die Veränderung der Besitzverhältnisse. Diese eher mit „Nutzen-statt-Besitzen“ (vgl. Franke 2001) oder auch „Besitzen oder Teilen“ (vgl. Harms 2003) beschriebene Automobilität soll so den „Sachzwang“ des Autokaufs in Frage stellen (vgl. Franke 2001). So besitzen zwar nur 18 % der deutschen Haushalte kein Auto (vgl. Infas/DLR 2010), schaut man jedoch auf den Großstadtkontext, verdoppelt sich diese Zahl für Berlin auf 41 % der Haushalte, die kein Auto besitzen. Bewusst verzichten hier ein Fünftel der Haushalte auf ein Auto (vgl. Infas/DLR 2010). Zudem ist in Deutschland für den städtischen Bereich zu beobachten, dass bei jüngeren Verkehrsteilnehmer_innen der Besitz eines Autos als „Lifestyle-Produkt“ von anderen Konsumgegenständen, insbesondere dem Handy und dem Internet, abgelöst worden ist (vgl. Bratzel et al. 2011). Dies trifft jedoch nur dann zu, wenn ein entsprechendes alternatives Mobilitätsangebot vorhanden ist, das ein breites Angebot von Carsharing-Produkten sowie privaten Gemeinschaftsnutzungen und Mietwagenangeboten beinhaltet (Umweltbundesamt 2012).

2.1.3 Multimodales Verkehrshandeln als Alternative

Verschiedene Untersuchungen beschreiben den allgemeinen Trend, dass multimodales Verhalten im Personenverkehr – also die Nutzung von mehr als einem Verkehrsmittel im Alltag innerhalb einer Woche – stetig zunimmt (vgl. Wojtysiak/Dziekan 2012). Multimodales Verhalten schließt die Festlegung auf ein bestimmtes Verkehrsmittel aus: Verkehrsteilnehmer_innen nutzen Verkehrsmittel zunehmend situationsspezifisch und variieren zwischen verschiedenen Angeboten. Mit der abnehmenden Bedeutung des Autos steigt das Potential der Multimodalität. Unterschieden wird zwischen Multimodalität als eine bewusste

[4] Studien zu autoloser Mobilität wurden seit den 1990er Jahren verstärkt durchgeführt und vor allem durch das Feldexperiment „Vier Wochen ohne Auto“ in Bremen begründet (vgl. Burwitz et al. 1992). Seitdem entwickeln sich stadtplanerische Modelllösungen bis hin zu autofreien Quartieren (z. B. das Quartier Vauban in Freiburg im Breisgau).

Optimierungsstrategie und Multimodalität aus Zwang, z. B. Kostendruck (vgl. von der Ruhren et al. 2005). Angesichts wachsender Car- und Bikesharing-Angebote in Städten und dem Bestreben verschiedener Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, diese organisatorisch (z. B. im Rahmen von Kombitickets) und serviceorientiert durch Informations- und Kommunikationstechnologien zu verbinden, wächst der Anteil ‚freiwilliger' multimodaler Verkehrsnutzer_innen, die zudem zunehmend auf den Besitz eines eigenen Autos verzichten. Diese auch als „neue Multimodale" (vgl. Franke 2004) bezeichneten Verkehrsteilnehmer_innen nutzen alternative Verkehrsmittel optimal und ohne Verzicht auf Komfort. Die Befriedigung von persönlichen Motiven durch die Autonutzung rückt dabei im Kontext eines bewussten Verzichts in den Hintergrund. Dies trifft insbesondere für die jüngeren Stadtbewohner_innen zu, bei denen eine abnehmende Motorisierungsrate zu verzeichnen ist. Diese Klientel nutzt ein breit gefächertes Verkehrsmittelangebot, wobei insbesondere der öffentliche Verkehr stärker als in der Vergangenheit genutzt wird. (vgl. Bratzel et al 2011; Infas/DLR 2010; Zumkeller 2011). Neben dem bereitzustellenden oder schon bestehenden Verkehrsmittelangebot ist es zudem wichtig, die Nutzungsmöglichkeiten den Nutzer_innen nahe zu bringen und als Information zur Verfügung zu stellen und damit „die physischen und psychischen Hemmschwellen zu ihrer Nutzung auf null abzusenken" (Beutler 2004). Beutler (2004) schlägt drei Kriterien vor, an denen sich diejenigen orientieren sollten, die ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützen wollen: (1) Nutzen ohne nachzudenken, so dass sich Nutzungsroutinen ausbilden können, (2) eine „One-way-Fähigkeit" der Verkehrsmittelnutzung sowie (3) ein der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung angepasstes Bezahlschema (als „Pay-as-you-go-Schema" bezeichnet). Franke (2004) betont vor allem die Bedeutung der Routinierbarkeit multimodaler integrierter Verkehrsangebote und ihrer hiervon bestimmten Attraktivität. Sie weist ebenso auf die Problematik der Schnittstellengestaltung und den hiermit verbundenen Planungs- und Organisationsaufwand hin. Dieser müsse maximal reduziert und zugleich müssen die subjektiven Vorteile der Nutzung (wie z. B. Entspannen und Lesen) betont werden. Während statistische Auswertungen zu Multimodalität in Deutschland auf Basis repräsentativer Befragungen vorliegen, gibt es kaum qualitative Untersuchungen, die das Verhalten und deren Motivation erklären (vgl. Wojtysiak/Dziekan 2012).

2.1.4 Elektromobilität

Der aktuelle öffentliche Diskurs um Elektromobilität ist stark auf das Auto in Eigenbesitz fokussiert (vgl. u. a. Schwedes et al. 2011). Betont wird, dass eine breite Akzeptanz des eigenen Elektroautos durch die im Vergleich zum herkömmlich betriebenen Auto beschränkte Reichweite und die höheren Anschaffungskosten verhindert wird. Damit wiederum wird eine Einschränkung der Mobilität assoziiert. Forschungen im Bereich der Elektromobilität werden in Deutschland schon seit über 20 Jahren von Seiten des Bundes und der Länder gefördert. Dabei richtete sich die Förderung vor allem auf die Subventionierung der Anschaffung der Fahrzeuge und Untersuchungen zu den Umweltentlastungen und der Alltagstauglichkeit der Technologie.

Die Pilotprojekte der 1990er Jahre, wie etwa der Pilotversuch auf Rügen mit 60 auf Elektroantrieb umgerüsteten Fahrzeugen als bis dato größten Flottenversuch in Deutschland zeigten, dass ein Großteil der Mobilitätsanforderungen der Nutzer_innen durch die Elektroautos bewältigt werden konnte. Die Diskussionen zum Thema Elektromobilität kamen nicht zuletzt wegen der geringen Bereitschaft der Akteur_innen, die Entwicklung der Technologie voranzutreiben, zum Erliegen. 2007 flammte die Debatte, stimuliert durch das Erscheinen des 4. Berichts des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) der Vereinten Nationen (UN) wieder auf. Im Gegensatz zu den 1990er Jahren wurde Elektromobilität nun im Kontext von erneuerbaren Energien und Erreichbarkeit der Klimaschutzziele diskutiert. Die Entwicklung der Elektromobilität

wird von der Bundesregierung seit der Einführung des Integrierten Energie- und Klimaprogramms (IEKP) 2007 als Schlüssel für eine klimafreundliche und nachhaltige Mobilität angestrebt. Im Jahr 2009 verabschiedeten Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität, der die Forschungs- und Entwicklungsstrategie im Bereich Elektromobilität festsetzt, wurde das stark wirtschaftspolitisch orientierte Ziel von einer Million Fahrzeuge bis 2020 vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise formuliert. Demnach soll im Jahr 2014 die Phase der Marktvorbereitung abgeschlossen werden. In dieser Phase finden seit 2011 eine Konzentration der Forschung und Entwicklung und die Einrichtung von Schaufenstern der Elektromobilität statt (vgl. GGEMO 2012). Zuvor wurde im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung zwischen 2009 und 2011 anwendungsorientierte Forschungen im Bereich der Elektromobilität in Modellregionen und einzelnen Projekten gefördert.[5]

Flottenversuche im privaten und betrieblichen Kontext seit 2009 haben gezeigt, dass die Reichweite von Elektroautos für den Alltag des durchschnittlichen Stadtbewohners bzw. -bewohnerin in Großstädten durchaus ausreicht und das Laden sich ohne großen Planungsaufwand in den Alltag integrieren lässt (vgl. u. a. Ahrend et al. 2011; Cocron et al. 2011; Krems 2011,). Die Studien zeigten zudem, dass die Nutzer_innenakzeptanz neuer Technologien von deren Erfahrbarkeit abhängt. Diese stellt neben weiteren Faktoren wie der Sichtbarkeit der Technologie, welche besonders auch durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum unterstützt wurde, ein zentrales Innovationsmerkmal dar.

Aktuell wird das Elektroauto für den Einsatz als privates Stadtauto, in Carsharing-Flotten und im Wirtschaftsverkehr erprobt. Die Bewertung des Elektroautos als ideales Stadtauto hat sich in den letzten Jahren etabliert und steht damit großstädtischen Bestrebungen entgegen, den innerstädtischen Autoverkehr zu reduzieren (vgl. Driscoll et al. 2012; SenStadt 2011). Im Ergebnis wird dadurch die Entwicklung einer besitzgebundenen Automobilität unterstützt. Im Gegensatz dazu wurde die Integration des Elektroautos in Carsharing-Flotten bislang nur in geringerem Maße thematisiert und praktisch umgesetzt Dabei eröffnet das e-Carsharing interessierten Nutzer_innen Alltagserfahrungen mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ohne große Nutzungsbarrieren zu machen, die zuvor nur wenigen „Auserwählten“ im Rahmen von Pilotversuchen vorbehalten waren.

Während die Verbreitung des Elektroautos hinter den Erwartungen von Politik und Wirtschaft zurückbleibt, konnte das Pedelec einen erfolgreich in den Markt eintreten. Es profitiert von der Wahrnehmung eines objektiven Vorteils einer höheren Nutzungsbereitschaft: Im Gegensatz zum Elektroauto, das im Vergleich zum herkömmlichen Auto als mobilitätseinschränkend erlebt wird, wird das Pedelec als ein Zugewinn zur persönlichen Mobilität wahrgenommen.

Die Entwicklung einer Ladeinfrastruktur ist eng mit der Förderung der Elektroautos verbunden. Sie wird verstärkt seit der Verabschiedung des Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität (vgl. die Bundesregierung 2009) vorangetrieben und ist stark von Akteur_innen der Stromindustrie getrieben, die sich damit ein neues Geschäftsfeld erschließen wollen. Das Ziel einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur wurde von Anfang an hinterfragt und stellte sich angesichts hoher Investitionskosten und konkurrierender Interessen von

[5] Dazu gehörten bundesweit sieben Pilotprojekte der Elektromobilität des Förderprogramms IKT für Elektromobilität, gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft, und acht Modellregionen der Elektromobilität, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert wurden. Innerhalb dieser Modellregionen wurden verschiedene Praxisprojekte zusammengefasst.

Industrie und Kommunen zur Gestaltung des öffentlichen Raums als keine tragfähige Option heraus.[6] Wie eine den Nutzer_innenbedürfnissen angepasste Ladeinfrastruktur künftig aussehen kann, muss daher weiter erforscht werden.

2.1.5 Ladepräferenzen bei der Nutzung von Elektroautos

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur wird in Deutschland stetig vorangetrieben. Die aktuell am weitesten verbreitete Lademöglichkeit ist das Laden per Stromkabel an einer Steckdose bzw. einer Ladesäule (konduktives Laden). Alternativen wie induktives Laden (Laden über Magnetfelder, die sich meist im Boden befinden) oder das Batterietauschsystem konnten sich bislang nicht etablieren. Sogenannte Schnellladestationen befinden sich aktuell im Aufbau. Die Akzeptanz der Lademöglichkeiten und der damit verbundenen Ladedauer wird bei dem Großteil der bisherigen Nutzer_innen stärker gewichtet als die Reichweite. Durch geringe Ladezeiten lassen sich – mit kurzen Unterbrechungen zum Laden – ebenso weite Strecken zurücklegen wie mit herkömmlich betriebenen Fahrzeugen (vgl. Ahrend et al. 2011).

Geladen wird vorwiegend dort, wo lange Verweilzeiten bestehen, wie nachts zu Hause oder tagsüber am Arbeitsort. Das Laden eines Elektroautos wird überwiegend mit Standzeiten von mehreren Stunden assoziiert und daher mit dem Parken gleichgesetzt (vgl. u. a. Ahrend et al. 2011; Krems 2011; Papendick 2011). Ist das Laden leicht in den Alltag integrierbar, wird es sogar als angenehmer als die herkömmliche Fahrt zur Tankstelle bewertet (vgl. Cocron et.al. 2011). Somit ist die Standzeit das wichtigste Kriterium für die Ladeentscheidung und entscheidet über präferierte Ladeorte.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur hat eine wichtige Bedeutung für die Nutzer_innenakzeptanz hinsichtlich der Sichtbarkeit der Elektromobilität als ein wichtiges Innovationsmerkmal und übernimmt die Funktion eines „Sicherheitsankers“(vgl. Ahrend et al 2011), den man im Notfall bzw. bei Bedarf verwenden kann. Dies gilt dann, wenn andere Lademöglichkeiten mit gesichertem Zugang, insbesondere am Arbeitsplatz, vorhanden sind, die einen geringeren Planungsaufwand beanspruchen. Das Zwischenladen an öffentlichen Ladestationen innerhalb alltäglicher Wegeketten wird, sobald andere Optionen verfügbar sind, kaum praktiziert (vgl. Peters/Dütschke 2010).

Der Großteil der Nutzer_innen fordert keine flächendeckende Ladeinfrastruktur, wünscht sich aber dennoch einen hohen Grad an Flexibilität in Bezug auf die Erreichbarkeit von Zielen. Untersuchungsgruppen, die auf die öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, weil sie nicht über eine private Lademöglichkeit verfügen, also sogenannte „Laternenparker“, bewerten ihre Flexibilität aufgrund des Ladebedarfs (hinsichtlich der Ladedauer) als stärker eingeschränkt. Wünsche nach einer dichteren Ladeinfrastruktur beziehen sich vorwiegend auf Gebiete außerhalb des Stadtareals (vgl. Krems et al. 2011; Fraunhofer IAO/PWC 2010). Eine starke Nutzungsbarriere ist bei den Privatnutzer_innen die Inkompatibilität bzw. schwierige Handhabung der verschiedenen Ladetechnologien (vgl. Krems 2011; Ahrend 2011; BMVBS 2012).

Zeitersparnisse beim Laden, große Reichweiten und Minderungen in der Schadstoffbelastung sind Faktoren, die zu einer höhere Zahlungsbereitschaft beitragen (vgl. Hidrue et al. 2011). Hinsichtlich der Ladetechnologien werden sowohl das Laden per Stromkabel als auch induktives Laden positiv bewertet. Eine höhere Zahlungsbereitschaft besteht dabei beim induktiven Laden, da dies mit einem geringeren Planungsaufwand assoziiert wird (vgl. u. a. Papendick 2011). Im Zusammenhang mit Carsharing könnte das Schnellladen an

[6] Zum Genehmigungsprozess im Rahmen eines Projekts des Förderschwerpunkts Elektromobilität (vgl. Ahrend et al. 2011)

Bedeutung gewinnen, welches aktuell technologisch vorangetrieben wird (vgl. Deutsches Dialog Institut 2013).

Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen betrachtet, unter denen Nutzer_innen konventioneller Fahrzeuge bereit sind, auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug umzusteigen oder auf ein eigenes Fahrzeug ganz zu verzichten.

2.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl

Die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels ist Weber (1999) zufolge das Ergebnis eines dreistufigen Entscheidungsprozesses, welcher neben subjektiven auch objektive Entscheidungsfaktoren einbezieht (vgl. Bamberg et al. 2002). Bedeutsam sind hierbei die Unterschiede der Wirkungstiefe und Langfristigkeit bestimmter Entscheidungen sowie die Verknüpfungen der Ebenen untereinander. Besonders langfristigen Einfluss haben Entscheidungen, die den weiteren Lebensverlauf nachhaltig prägen. Hierzu zählen Berufswahl, Lebensform (z. B. Familie, Partnerschaft) und räumliche Entscheidungen, wie die Entscheidung für einen Wohn- sowie Arbeitsort (vgl. ebd.). Die zweite Stufe bildet das vorhandene Infrastrukturangebot und die damit zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel für eine mögliche Verkehrsmittelwahl. Vor allem die Entscheidung für einen Wohnstandort im Verhältnis zum Arbeits- und Ausbildungsort (z. B. suburbaner Raum mit wenig öffentlichem Verkehrsangebot oder Innenstadt mit einem hohen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel sowie Carsharing-Angeboten) ist für den Besitz eines (oder mehrerer) privaten Autos entscheidend. Welches Verkehrsmittel oder welche Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln letztlich genutzt wird ist somit vor allem von den eng zusammenhängenden ersten beiden Stufen – dem Wohnstandort sowie dem vorhandenen Verkehrsmittelangebot – maßgeblich beeinflusst. Auf der dritten Stufe wirken zudem eine Reihe subjektiver Faktoren, wie Einstellungen, Normen, wahrgenommene Eigenschaften von, das Wissen über sowie die Fähigkeit zur Nutzung dieser Verkehrsmittel. Diese subjektiven Faktoren können zudem abhängig vom Wegezweck, Nutzungsmotiv des Verkehrsmittels, dem Start- und Zielort sowie Zeitpunkt der Verkehrsmittelnutzung variieren (vgl. ebd.). Zudem sind sie langfristig beeinflusst im Rahmen von Mobilitätssozialisationsprozessen.

2.3 Subjektive Faktoren und Motive der Verkehrsmittelwahl

Die Erkenntnisse über subjektive Faktoren, die neben dem langfristigen Wohn- und Arbeitsort sowie dem vorhandenen Verkehrsmittelangebot auf das aktuelle Mobilitätsverhalten wirken, werden im folgenden Abschnitt dargestellt. Es wird auf die Rolle von Einstellungen und subjektiver Wahrnehmung, auf die Wahrnehmung von Informationen und Handlungsalternativen sowie den routinierten Charakter alltäglicher Verkehrsmittelnutzung eingegangen. Weiterhin werden die Prozesse der Mobilitätssozialisation und Ausbildung von Mobilitätskompetenzen aufgezeigt, um abschließend die für die folgende Auswertung einbezogenen Nutzungsmotive aufzuzeigen, die zusammen mit den subjektiven Faktoren Verkehrsverhalten erklären können.

2.3.1 Einstellungen und subjektive Wahrnehmung

In handlungstheoretischen Erklärungsansätzen spielen zur Erklärung individuellen Handelns sozialpsychologische Konstrukte eine wesentliche Rolle. So betonen sie beispielsweise die Rolle von Einstellungen. Als Einstellung wird die Bereitschaft verstanden, auf einen bestimmten Gegenstand, eine Person, soziale Gruppe oder Situation mit einer Wertung zu reagieren, die sich in Ablehnung oder Zustimmung ausdrücken kann

(vgl. Eagly/Chaiken 1993). Diese Wertung kann sich emotional, kognitiv oder im Verhalten äußern (vgl. ebd.). Von Einstellungen direkt auf das Verhalten zu schließen ist demnach nicht möglich (vgl. auch Fujii/Gärling 2003 für den Bereich der Autonutzung). Neben Einstellungen wirken eine Reihe weiterer Faktoren, wie beispielsweise soziale Normen, moralische Verpflichtungen oder die wahrgenommene Möglichkeit, ein Verhalten auch ausführen zu können, auf das Verhalten (vgl. Ajzen 1991). Untersuchungen zeigen, dass zudem die subjektive Wahrnehmung der Umwelt einen hohen Einfluss auf das Verkehrsverhalten ausübt, indem Alternativen ausgeblendet werden. So stellen beispielsweise Brög und Erl (2004) fest, dass Alternativen zum Auto deutlich schlechter wahrgenommen werden als sie tatsächlich sind und Reisezeit und Fahrkosten erheblich überschätzt werden, weil der Informationsstand der Verkehrsnutzer_innen nicht ausreichend zur Beurteilung der Sachlage ist (vgl. auch Bamberg/Schmidt 2001). Die Bereitstellung von Informationen und die Rolle von Wissen spielt demnach eine wesentliche Rolle für Entscheidungen und Einstellungsbildung sowie für die Abwägung zwischen verschiedenen Verkehrsalternativen. Sie zielen darauf, Personen zu motivieren bzw. zu überzeugen, ihre Einstellungen zu Verkehrsmitteln und ihr Verhalten in eine bestimmte Richtung zu verändern bzw. langfristig ausgeführte Verkehrsmittelwahlen aufrecht zu erhalten. Informationen stehen jedoch in vielfältiger Weise und Zugänglichkeit bereits zur Verfügung (Internet, Smartphone, Papierbroschüren usw.). Problematisch ist hierbei vor allem ihre fehlende Wahrnehmung sowie deren Einbezug in die aktive Entscheidungsfindung. Das hat mehrere Ursachen. So werden Informationen entsprechend den subjektiven Einstellungen „selektiert“ und eine Wahrnehmung und Verarbeitung neuer nicht-einstellungsadäquater Informationen vermieden (vgl. auch die Dissonanztheorie von Festinger 1957). Ebenso hindern Verhaltensroutinen die Aufnahme neuer Informationen.

2.3.2 Verkehrsmittelnutzung als gewohnheitsmäßiges Verhalten

Eine mögliche Ursache für die geringe Verhaltenswirksamkeit informativer Maßnahmen findet sich in der Betrachtung der individuellen Verkehrsmittelwahl. Diese ist zumeist durch Routinen geprägt, die als „ein Verhalten, das sich im Laufe der Zeit als Mittel zur Erreichung sehr unterschiedlicher Ziele bewährt hat und wiederholt ausgeführt wurde“ (Harms 2003, S. 164) beschrieben werden kann (vgl. auch Ahrend et al. 2013, S. 10). In der Verkehrsmittelwahl hat sich gezeigt, dass auf bestimmten, regelmäßig durchgeführten Wegen Handlungen unbewusst ablaufen und Entscheidungen oftmals nicht bewusst getroffen werden (vgl. Oulette/Wood 1998). Die gewohnheitsmäßige Nutzung bestimmter Verkehrsmittel für bestimmte Zwecke ist hierbei eine effektive Strategie, um die sonst womöglich überfordernde Informationsflut und den damit verbundenen kognitiven Aufwand zu reduzieren (vgl. Gärling et al. 2009). Auf der anderen Seite wirken Routinen jedoch für die Aufnahme neuer Informationen behindernd, indem neue Produkte und Dienstleistungen durch starke Routinen nicht wahrgenommen oder bewertet werden (Henk et al. 1997; Fujii et al. 2001; Harms 2003).

2.3.3 Mobilitätssozialisation und der Erwerb von Mobilitätskompetenz

Mobilitätssozialisation wird nach Tully und Baier (2006) als Prozess definiert, „in dessen Verlauf ein Individuum zum Teilnehmer der Mobilitätsgesellschaft wird. Das wesentliche Ergebnis dieses Prozesses ist ein mobilitätsbezogener Lebensstil, in dem ein eigenwilliger Umgang mit Mobilität längerfristig festgelegt ist“ (ebd.). Tully und Baier beschreiben, ähnlich wie in anderen Sozialisationsprozessen, auch hier die Beteiligung dreier Ebenen am gesamten Prozess. Hierzu zählen sie die gesellschaftlichen Bedingungen (z. B. Normen, Infrastruktur, räumliche und soziale Differenzierung), die mesosozialen Bedingungen (Einstellungen

und Verhaltensweisen von Familie, Schule und Freunden) sowie die persönlichen Bedingungen (Einstellungen, Werte, Alter, Geschlecht, Einkommen, Bildungsstand).

Damit sind sowohl „explizite Lern- und Wissensbestandteile“ (Tully/Baier 2011) als auch „'beiläufig' erworbene Einstellungen und Verhaltensweisen“ (ebd.) Resultate der Mobilitätssozialisation. Da die Familie diejenigen Personen umfasst, mit deren Einstellungen und Verhalten Kinder lebensgeschichtlich zuerst in Berührung kommen, wird ihnen eine wichtige Rolle zugeschrieben (vgl. ebd.). Der Wissenserwerb sowie der Umgang mit Mobilitätserfahrungen, -kompetenzen und -fähigkeiten ist ein lebenslanger Prozess, dessen Grundsteine in der Kindheit gelegt werden. Die Vermittlung von Wissensbestandteilen über Handlungsmöglichkeiten und deren Überblick über diese objektiv zur Verfügung stehenden Möglichkeiten bezeichnet Flade (2013) als Erwerb von Mobilitätskompetenz. Diese Kompetenz zeichnet sich dadurch aus, dass situationsspezifisch Verkehrsmittel routiniert und kompetent genutzt oder kombiniert werden. Diese Fähigkeit ist besonders für ein multimodales Verkehrsverhalten notwendig und lässt sich durch „konkrete Erfahrungen und […] die Vermittlung von Wissen über Optionen fördern“ (ebd.). Praktische und vor allem positive Erfahrungen sind dabei wichtig, um ein bestehendes Verkehrsmittelwahlverhalten in seiner Nutzung zu stützen und langfristig zu etablieren, gerade wenn neben dem aktuell genutzten Hauptverkehrsmittel Alternativen bestehen, die eventuell bequemer und schneller umsetzbar sind.

2.3.4 Nutzungsmotive der Verkehrsmittelwahl

Die oben genannten subjektiven Faktoren (Einstellungen, subjektive Wahrnehmung, Routinen, Normen) können in Abhängigkeit von Wegezweck, Nutzungsmotiv, Start- und Zielort sowie Zeitpunkt der Verkehrsmittelnutzung auf das tatsächliche Verkehrsverhalten wirken. Im Folgenden werden die Motive der Verkehrsmittelwahl im Detail dargestellt. Schade und Schlag (2007) geben drei Motivgruppen für die Verkehrsmittelwahl an, die zusammen mit dem verfügbaren Verkehrsmittelangebot, subjektiven Einstellungen, Erwartungen und Normen sowie individuellen Fähigkeiten ein bestimmtes Mobilitätsverhalten erklären können und oft in unterschiedlichen Varianten kombiniert auftreten (siehe Tabelle 1).

Ein Verkehrsmittel und seine Nutzung setzt sich demzufolge zusammen aus den Funktionen Mittel zum Zweck (instrumentelle Motive), symbolische Bedeutung (sozial expressive Motive) und Selbstzweck (emotionale, intrinsische Motive). Dem Auto werden hierbei eine Reihe von „Extra-Motiven“ zugeschrieben, die bei anderen Verkehrsmitteln weniger vorhanden sind[7]. Diese Extra-Motive, die oft intrinsisch motiviert sind, müssen bei der Förderung alternativer Verkehrsmittel berücksichtigt und durch entsprechende Maßnahmen adressiert werden.

[7] Schlag und Schade (2007, S. 31) nennen insgesamt sieben Extra-Motive wie beispielsweise das Auto als soziales Signal, das Auto als Kostüm, das Auto und Sicherheit und die Abhängigkeit vom Auto als psychische Bindung.

Instrumentelle Motive	Symbolische, sozial-expressive Motive	Emotionale, intrinsische Motive
• Transport • räumliche Verfügbarkeit • Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des VM und der Reiseziele (accessibility) • Verfügbarkeit zu jeder Zeit • Zeitgewinn, geringer Zeitaufwand für Zugang und Umsteigen, keine Wartezeiten (Verkehrsstaus) • Mobilität am Zielort • niedrige Fahrtkosten • Zuverlässigkeit • Komfort/Bequemlichkeit • Wetterschutz • Sauberkeit • Sicherheit • Schutz vor Belästigung und Kriminalität • Verfügbarkeit von Hilfe/Unterstützung • Ermöglichung von Nebentätigkeit • ökologischer, gesundheitlicher, sozialer Nutzen	• Kommunikation von Status, Prestige, Überlegenheit, Macht • soziale Distinktheit, komparative Vorteile • positive Identität demonstrieren • Erfüllung sozialer Normen bzw. Erwartungen anderer • soziale Teilhabe, Kontakt • Privatheit (persönlicher Raum, kein Engegefühl) bzw. Wahlfreiheit über Privatheit und Kontakt • Chancengleichheit im sozialen Vergleich, keine Benachteiligungsgefühl • Kommunikation von ökologisch, gesundheitlich, sozial nützlichem verhalten	• Wahlfreiheit • Gefühl der Unabhängigkeit • Kontrollerleben, Planbarkeit und Orientierung • Flexibilität und Spontanität (auch während der Fahrt) • Freude an der Fahrt • flow-Erleben • Anregungswert, Risikofreude • Eigenaktivität (Aktivationswert) • „streaming“, das entspannt betrachtete Vorbeiziehen der Landschaft • optimale (mentale, visuelle, motorische) Beanspruchung während der Fahrt beim Ticketerwerb • kein Distress/Ärger • Selbstdarstellung und Selbstwertgefühl • Belohnungsmacht (anderen Gutes tun können) • persönliches Wachstum • Selbstkongruenz/Identifikation mit dem Verkehrsmittel

Tabelle 1: Motive der Verkehrsmittelwahl (Schade/Schlag, 2007, S. 30)

2.4 Ziele und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen

In Städten werden zunehmend Strategien zur Minderung der Verkehrszunahme angewendet, die sich allgemein als „travel demand management“ (vgl. Gärling et al. 2002; Bamberg et al. 2011) bezeichnen lassen und vor allem zwei Kategorien zuzuordnen sind. Zum einen wirken anreizbezogene (pull-)Maßnahmen, die durch die Schaffung neuer und attraktiver Angebote sowie informatorischer Maßnahmen die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote steigern sollen. Andererseits gibt es restriktiv eingesetzte (push-)Maßnahmen, die die Autonutzung unattraktiv werden lassen. In der Literatur sind einige Klassifikationen verkehrspolitischer Maßnahmentypen zu finden (vgl. u. a. Vlek/Michon 1992; Kaufmann-Hayoz et al. 2001).

Anreizbezogene Maßnahmen werden dem Mobilitätsmanagement zugeordnet und setzen dabei auf Information, Kommunikation und Verhaltensanreize um Mobilitätsalternativen zum privaten Auto zu fördern (z. B. kostenfreie Tickets, Einsatz einer neuen Buslinie). Sie zielen damit auf die Beeinflussung von Wissen, Einstellungen und schließlich die freiwillige Veränderung aktuellen Verhaltens. Untersuchungen zeigen, dass Kampagnen es schaffen, den Wissensstand zu erhöhen und die Einstellungen gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln positiv zu beeinflussen. Auf eine tatsächliche Verhaltensänderung können sie jedoch meist nicht verweisen (vgl. Schäfer et al. 2012). Dies hängt stark mit der inhaltlichen und zeitlichen Konzeption

der Maßnahmen und Defiziten in der Evaluation der Wirksamkeit zusammen. So werden kaum Vorerhebungen zu den Zielgruppen der Maßnahmen durchgeführt und damit das Potential verwirkt, die Maßnahmen nutzer_innenorientiert auszugestalten, deren Wirksamkeit dadurch zu erhöhen und eine Basis für deren Evaluation zu legen (vgl. Dziekan/O'Conell 2012). Ein großer Vorteil informativer Maßnahmen ist indes, dass diese durch ihren unverbindlicheren Charakter weithin von der Bevölkerung akzeptiert werden. Im Vergleich zu restriktiven Maßnahmen sind sie zudem schnell umsetzbar und kosten vergleichsweise wenig, was häufig dazu führt, dass sie dazu verwendet werden, um politische Akzeptanz zu erlangen und schnell auf anstehenden Handlungsbedarf zu reagieren (vgl. ebd.).

Maßnahmen, die restriktiv ("push") auf das Verhalten wirken indem sie bestimmte Verhaltensweisen unterbinden (z. B. durch Straßensperrungen; Einführung von Umweltzonen) oder dysfunktional werden lassen (z. B. Parkraummanagement, das zu einer deutlichen Verteuerung der Autonutzung führt und damit eine Kosten-Akzeptanzgrenze übersteigt) (vgl. Harms/Probst 2008). Die Wirksamkeit von restriktiven Maßnahmen wird von den Bürgerinnen und Bürgern ungern akzeptiert. Vielmehr werden restriktive Maßnahmen oft als freiheitseinschränkend und unfair erlebt (vgl. Jakobsson et al. 2000). Politiker_innen wiederum scheuen sich vor der Umsetzung dieser unpopulären Maßnahmen (vgl. Schade/Schlag 2003). Sie werden jedoch nicht allgemein abgelehnt sondern ihre Akzeptanz hängt zum einen von der wahrgenommenen Effektivität, sowie von den individuellen Erwartungen über den Einfluss der Maßnahme auf das eigene Verhalten ab (vgl. Schuitema/Steg 2005).

Um die Wirksamkeit der für politische Entscheidungsträger bevorzugten pull-Maßnahmen zu erhöhen, zeigen Untersuchungen den möglichen Einsatz in spezifischen Lebensmomenten, die als „window of opportunity" für Verhaltensänderungen fungieren (vgl. Franke 2001). Für Umzüge haben eine Reihe von Studien bereits die Wirksamkeit von Informationspaketen auf Verhaltensänderungen untersucht (vgl. u. a. Bamberg et al. 2002; Loose 2004; Wappelhorst 2011)[8]. Eine Möglichkeit, die Vorteile von push- und pull-Maßnahmen zu verstärken und die wahrgenommenen Nachteile auszugleichen, ist die kombinierte und parallele Anwendung beider Maßnahmentypen (vgl. Möser/Bamberg 2008)[9].

2.5 Resümee

Bisherige Forschungen betonen die zunehmende Bedeutung der Multimodalität. Qualitative Untersuchungen zu den relevanten Einflussfaktoren, die ein multimodales Verkehrsverhalten begünstigen, gibt es bisher jedoch kaum. Zudem stellen Untersuchungen die Alltagstauglichkeit von Elektroautos für einen Großteil der Einsatzsituationen im städtischen Kontext heraus. Welche Anforderungen an die Ladeinfrastruktur im Rahmen einer zunehmenden Multimodalität, auch ohne eigenes Auto bestehen, wurde bisher jedoch ebenfalls nur wenig beforscht.

Im Folgenden werden die objektiven und subjektiven Faktoren untersucht, die relevant sind um Maßnahmen zu entwickeln, die einen multimodalen Alltag mit reduziertem Anteil privater Automobilität unterstützen. Dabei wird der Fokus auf die Wirkung des kombinierten Einsatzes von pull- und push-Maßnahmen gelegt.

---

8 Für eine Übersicht über die Effektivität und Güte durchgeführter Interventionsstudien zur Reduktion der Autonutzung siehe Graham-Rowe/Skippon et al. 2011.

9 Bamberg und Möser führten eine Meta-Analyse von 141 Studien zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements durch. Die Evaluation der Maßnahmen konnte einen signifikanten Anstieg der Nutzung von Alternativen zum Auto nachweisen.

3 Methodik

Unter der Annahme, dass der Elektroverkehr zukünftig zunehmen wird, ist es ein Ziel des Projektes City 2.e, ein Konzeptes für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu erstellen. Notwendige Voraussetzung hierfür ist die Identifikation der Anforderungen an eine solche Ladeinfrastruktur, die sich wiederum aus den Mobilitätsbedürfnissen ergeben. Daher stellt sich die zentrale Frage, wie „Laternenparker“ (LP) und die Kontrastgruppe der „Multimodalen ohne Auto“ (MoA) ihre spezifischen Mobilitätsanforderungen erfüllen und welche Nutzungsstrategien und Rahmenbedingungen Potentiale bieten, um den Übergang zu einem multimodalen Verhalten ohne eigenes Auto zu fördern?

3.1 Allgemeines Vorgehen

Zur Beantwortung dieser Forschungsfrage wurde zunächst der in Kapitel 2 vorgestellte Forschungsstand rekapituliert. Dies dient als Basis für die Ausgestaltung der qualitativen Untersuchung von LP und ihrer Kontrastgruppe (MoA). Im Fokus dabei standen die Themen Autonutzung, Parken, Ladepräferenzen, Verkehrsmittelnutzung und Multimodalität.

Für eine erste Abschätzung und Charakterisierung der Untersuchungsgruppen wurden quantitative Verkehrserhebungen ausgewertet. Hierbei wurde zunächst auf den Datensatz der Querschnitts-Erhebung „System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen“ (2008), kurz SrV, zurückgegriffen um die Mobilität von LP quantitativ zu beschreiben.[10] Zusätzlich wurde der Datensatz „Mobilität in Deutschland – MiD 2008“ ausgewertet, um die Mobilität der MoA quantitativ zu erfassen.[11] Im Gegensatz zur SrV 2008 können mit der MiD jedoch keine Aussagen auf Bezirksebene gemacht werden. Innerhalb dieser Sekundäranalyse sind offene Fragen für die qualitative Analyse abgeleitet worden. Eine Analyse der Alltagsmobilität kann aufgrund ihrer Komplexität und Vielschichtigkeit allein über standardisierte Daten nicht adäquat erfolgen. Eine strenge Vorgabe von standardisierten Antwortmöglichkeiten etwa, wie es in der quantitativen Forschung üblich ist, würde den Blick für individuelle wie kontextspezifische Aspekte versperren.

Im Rahmen des dann folgenden qualitativen Forschungsschritt wurden 60 problemzentrierte, leitfadengestützte Einzelinterviews durchgeführt. Ziel dieser qualitativen Erhebung war es, spezifische Mobilitätsanforderungen der heterogenen Zielgruppe der LP zu identifizieren und zu verstehen. Diese Interviews erfolgten in zwei Untersuchungsgruppen von jeweils 30 Proband_innen, die aus der Gruppe der LP und der MoA rekrutiert wurden (vgl. Kapitel 3.2). Durch den Vergleich mit der MoA-Kontrastgruppe wurden zusätzliche Handlungsoption aufgezeigt, mit denen die Erkenntnisse über die Anforderungen der LP vervollständigt werden konnten. Der Interviewleitfaden wurde auf Grundlage des oben dargelegten Forschungsstands entwickelt. Er berücksichtigt Fragestellungen zu Einstellungen und Motiven der Verkehrsmittelnutzung, zur Mobilitätsorganisation im Alltag und zu denkbaren Verhaltensänderungen der Untersuchungsgruppen. Die

[10] Hierbei handelt es sich um eine Erhebung, die im Abstand von ca. fünf Jahren durchgeführt wird und bei der in mehreren Städten in Deutschland (u. a. in Berlin) Haushalte und ihre Bewohner zu ihrem Verkehrsverhalten an einem bestimmten Stichtag befragt werden.

[11] Diese Erhebung, die in mehrjährigen Abständen durchgeführt wird, erlaubt Aussagen über längerfristiges Verkehrsverhalten über einen Stichtag hinaus. Ähnliche Umfragen fanden bereits 1976, 1982 und 1989 unter dem Namen "KONTIV" (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) statt. Die erste MiD-Erhebung wurde 2002 durchgeführt

Interviews wurden im Zeitraum von Juni bis August 2013 durchgeführt und anschließend nach vorher festgelegten Regeln transkribiert.

Die Auswertung des umfangreichen Materials basiert auf einer qualitativen Inhaltsanalyse. Das in diesem Zusammenhang erhobene Material wurde thematisch nach Hopf kodiert (vgl. Kuckartz 2010). Dabei wurden aus der Literaturanalyse konkrete Analysefragen abgeleitet und während der Auswertung weiter ausdifferenziert. Die Auswertung liefert aggregierte Erkenntnisse zu den jeweiligen Analysefragen und ermöglicht Bezüge zwischen den gewonnen Erkenntnissen. Diese Bezüge lassen eine vergleichende Betrachtung der LP und MoA zu und eröffnen neue Sichtweisen auf notwendige Rahmenbedingungen einer alternativen Verkehrsmittelwahlentscheidung. Im Anschluss wurde eine Gruppierung der LP gebildet. Grundlage hierfür sind die aktuelle Verkehrsmittelnutzung, die Einstellung gegenüber alternativen Nutzungskonzepten und die Bereitschaft das Auto abzuschaffen bzw. weniger einzusetzen. Dies ist die Basis für die Formulierung von Maßnahmen und Anforderungen für spezifische Zielgruppen und stellt deren Effizienz sicher (vgl. Bamberg 2013).

3.2 Beschreibung der Stichprobe für die qualitative Analyse

Als Basis für die qualitative Befragung der beiden Gruppen (LP und MoA) dient eine Stichprobe aus insgesamt 60 Proband_innen (je 30 pro Untersuchungsgruppe), ausgewählt in einem zweistufigen Verfahren. Zunächst wurden 1.980 Haushalte zufällig ausgewählt und angeschrieben. Zu diesem Zweck wurde auf eine Zufalls-Adressauswahl, bestehend aus einem Random-Address- und einem Random-Route-Verfahren, zurückgegriffen. Aus diesen 1.980 Haushalten haben sich 98 Bewohner_innen (knapp 5 %) zurückgemeldet. In einem zweiten Schritt wurden aus diesen 98 Rückmeldungen nach den Anforderungen der beiden Untersuchungsgruppen (LP und MoA) und den theoretischen Vorannahmen, die aus der Sekundäranalyse abgeleitet worden waren, 60 Proband_innen ausgewählt. Als Orientierung diente die soziodemografische Verteilung der Bevölkerung in Prenzlauer Berg, ohne dass eine repräsentative Stichprobe angestrebt wurde. Damit ist, anders als in der qualitativen Forschung, kein theoretisches Sampling sondern eine aus dem quantitativen Methodenspektrum herstammende Stichprobenziehung durchgeführt worden. Dieses Zufallsverfahren wurde gewählt, um ungewollte Effekte zu vermeiden, die sich aus dem Verhältnis der relativ kleinen Stichprobe in Bezug zu dem großen Untersuchungsgebiet ergeben könnten. Zudem wurden störende Effekte vermieden, die sich über das klassische „Schneeballprinzip“ einstellen können. Dies kann auftreten, wenn sich die Proband_innen gegenseitig empfehlen und es dadurch zu großen Ähnlichkeiten bezüglich der Einstellungen kommt. Bei der Datenerhebung selbst wurde flexibel mit der Reihenfolge und der konkreten Ausgestaltung der Leitfragen umgegangen, um die Antworten der Proband_innen nicht zu beschränken und eine thesengenerierende Analyse zu ermöglichen. Die Stichprobe umfasst 32 Männer und 28 Frauen. Das Alter der Befragten liegt zwischen 21 und 73 Jahren. Die Proband_innen haben zu 65 % einen Fachhochschul- oder Hochschulabschluss. Etwa die Hälfte der Befragten ist vollzeitbeschäftigt, acht Befragte sind arbeitssuchend, studieren oder sind in Teilzeitbeschäftigung tätig, sechs der Interviewpartner_innen befinden sich bereits im Ruhestand und einer in Elternzeit. Während knapp die Hälfte der Stichprobe alleinlebend ist, leben etwa jeweils ein Viertel in Paarbeziehungen oder in Familien (davon drei Alleinerziehend). Analog zu der Sekundäranalyse, mit der die soziodemografischen Merkmale von LP und MoA auf Ebene Berlins verglichen wurden, sind auch die beiden Teilgruppen der Stichprobe auf Bezirksebene in ihrer soziodemografischen Zusammensetzung sehr ähnlich. In unserer Stichprobe befinden sich Proband_innen sowohl aus Ein- wie aus Mehrpersonenhaushalten, wobei die Haushaltsgröße von ein bis sechs Personen

reicht. Eine weitere Gemeinsamkeit zu den gesamtberliner Verhältnissen zeigt sich bei der Verteilung der Haushaltsgrößen zwischen den LP und den MoA, die auch im Berliner Teilbezirk Prenzlauer Berg sehr unterschiedlich ausfallen. Während von den 30 befragten LP nur sieben in einem Einpersonenhaushalt leben und 23 in Mehrpersonenhaushalten sind es bei den MoA 17 Einpersonenhaushalte und 13 Mehrpersonenhaushalte. Weitere soziodemografische Merkmale der Proband_innen und Informationen über ihr alltägliches Mobilitätsverhalten werden wo nötig in Kapitel 5.1.1 vorgestellt.

4 Forschungsfeld

4.1 Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg

Die Kontextspezifität und die hohe Abhängigkeit von individuellen Bedingungen der Alltagsmobilität macht eine Begrenzung des Untersuchungsgebietes notwendig, um effiziente Maßnahmen ableiten zu können. Im Rahmen des Gesamtprojektes hat man sich dazu für den im Berliner Bezirk Pankow gelegenen Teilbezirk Prenzlauer Berg entschieden, weil in diesem hoch verdichteten Bezirk mit im Vergleich zu anderen Berliner Bezirken besonders geringem Autobesitz ein besonderes Potential für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten vermutet wurde.

Das Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg bildet den südlichen Teil des Berliner Stadtbezirks Pankow. Dort leben 148.878 Einwohner_innen und die Einwohner_innendichte ist mit 13.534 EW/m^2 eine der höchsten in Berlin (Stand: 31.12.2011, Statistikamt Berlin-Brandenburg). Der Entwicklungsindex von Prenzlauer Berg lag 2010 laut „Monitoring Soziale Stadt“ auf einem mittleren Niveau.[12]

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist in Prenzlauer Berg vielseitig. Durch den öffentlichen Schienennahverkehr ist das Untersuchgebiet gut erschlossen. Im nördlichen Teil gibt es eine Anbindung über die S-Bahn-Linien S41/S42, S8 und S9, westlich quert die U-Bahn-Linie U2 von Norden nach Süden. Zusammen mit zehn Straßenbahnlinien bilden sie in Prenzlauer Berg ein dichtes Schienennetz. Zusätzlich erschließen drei Buslinien den Osten und den Norden des Untersuchungsgebiets. Durch die zahlreichen öffentlichen Verkehrsmittel ist der Prenzlauer Berg gut mit den angrenzenden Nachbargebieten vernetzt. Breite Hauptverkehrsstraßen bündeln den motorisierten Individualverkehr und gewährleisten somit schnelle Verbindungen in andere Stadtgebiete (siehe Abbildung 1).

Alle stationsgebundenen und stationsungebundenen Carsharing-Unternehmen in Berlin sind im Teilbezirk Prenzlauer Berg präsent, darunter car2go, DriveNow, DB Flinkster, multicity und stadtmobil. Hier, wie auch in den anderen Bezirken, ist bisher keine flächendeckende Ladesäuleninfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorhanden. Darüber hinaus sind Bikesharing-Angebote im Stadtteil verfügbar.

Im Jahr 2010 wurde im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt (Parkzone 41,42 und 43), die im April 2013 um zwei Zonen (Parkzone 44 und 45) erweitert wurde (siehe Abbildung als Anlage 3).[13] Ziel der Parkraumbewirtschaftung war es, Anwohner_innen in kurzer fußläufiger Entfernung einen freien Parkplatz zur Verfügung zu stellen und gebietsfremde Langzeitparker_innen auf private Sammelanlagen oder den Umweltverbund zu verlagern (vgl. LK Argus GmbH 2011). Die Einwohner können für eine Gebühr von 20 € eine Parkvignette für ihre Parkzone erwerben, die für zwei Jahre gültig ist.

[12] Der Entwicklungsindex „Soziale Stadtentwicklung“ wird aus der Summe des Status- und des Dynamik-Index ermittelt. Ein hoher Wert beim Entwicklungsindex entspricht einer hohen Problemdichte. Zum Statusindex gehören Indikatoren wie Arbeitslosigkeit oder der Anteil ausländischer Jugendliche unter 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung, zum Dynamik-Index zählen das Wanderungsvolumen der Einwohner und Einwohnerinnen oder der Anteil deutscher Existenzsicherungsempfänger (Dohnke 2008, S. 7-12).

[13] Der überwiegende Anteil der Befragten lebt in einer parkraumbewirtschafteten Zone.

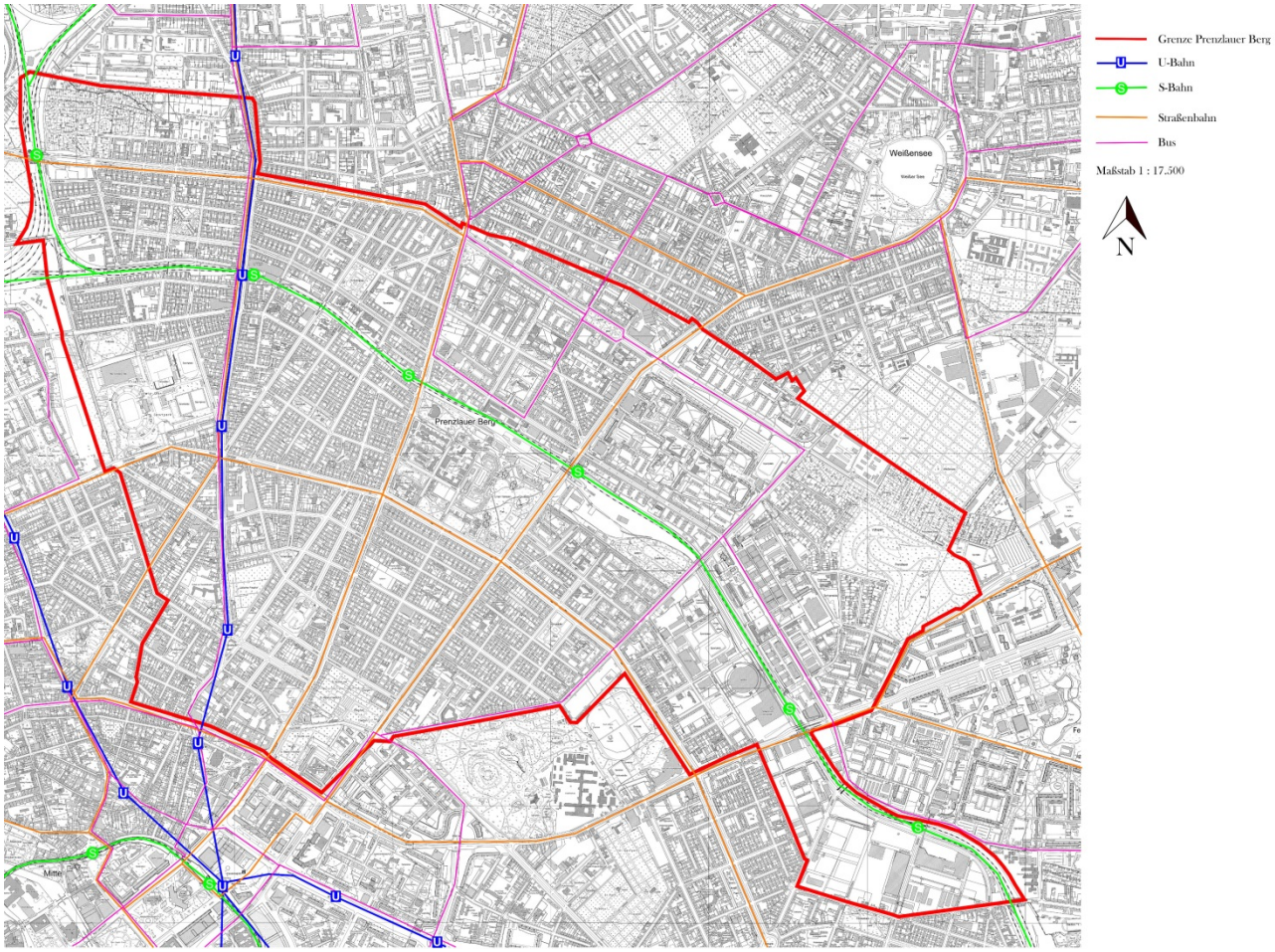

Abbildung 1: Erschließung des Prenzlauer Bergs durch Öffentliche Verkehrsmittel[14]

4.2 Sekundäranalyse: Tendenzen der Autonutzung in Prenzlauer Berg und gesamt Berlin

Im Rahmen des Projekts City 2.e wurde eine Sekundäranalyse zur Alltagsmobilität der „Laternenparker“ (LP) in Prenzlauer Berg durchgeführt (Datenquelle SrV 2008), zudem wurden die „Multimodalen ohne Auto“ (MoA) in Berlin insgesamt untersucht (Datenquelle MiD 2008).[15] Diese Betrachtungen dienen weniger dem Vergleich als vielmehr einer unabhängigen Charakterisierung beider Gruppen. Die dadurch gewonnen Ergebnisse zur soziodemografischen Charakterisierung und zum Verkehrsverhalten beider Gruppen werden im Folgenden zusammengefasst.

Bezogen auf die LP und die MoA hat sich auf Bundesebene bestätigt, dass Haushalte ohne Auto in urbanen Ballungszentren häufiger vorzufinden sind als in dünn besiedelten Regionen. Außerdem hat sich gezeigt, dass in Gemeinden über 500.000 Einwohner_innen über die Hälfte der Befragten multimodal unterwegs sind. Dennoch besitzen 70 % der Haushalte ein Auto, lediglich 12 % lassen sich gemäß den MoA unserer

[14] Quelle: Karte von Berlin 1 : 5000 (K5), Blatt 423B. Veröffentlicht mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt.III, April 2008.

[15] Wie in Kapitel 3 dargestellt, ist es aufgrund der Datenlage nicht möglich, Multimodalität auf Bezirks- bzw. Stadtteilebene zu untersuchen.

Definition zuordnen.[16] Das Untersuchungsgebiet Berlin Prenzlauer Berg nimmt als hochverdichtetes Innenstadtgebiet mit einem Anteil von 43 % an Haushalten mit einem eigenen Auto eine besondere Stellung ein. Von diesen Autobesitzer_innen parkt der weitaus überwiegende Teil (über 80 %) das Auto im öffentlichen Straßenraum. Das bedeutet, dass etwa ein Drittel der Haushalte in Prenzlauer Berg zur Untersuchungsgruppe der LP gehören. In gesamt Berlin beträgt der Anteil der MoA 16 % (54 % der Haushalte besitzen ein Auto, 20 % sind monomodal ohne Auto unterwegs). Über den Anteil der MoA in Prenzlauer Berg können auf Basis der vorliegenden Datenlage keine Aussagen getroffen werden.

Eine Analyse der soziodemografischen Daten auf der Ebene von gesamt Berlin zeigt, dass sich MoA und Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen (LP), bezüglich des Einkommens und des Bildungsabschlusses nur unwesentlich unterscheiden. Lediglich bei der Haushaltgröße ist ein deutlicher Unterschied festzustellen: Nur ein Viertel der MoA in Berlin leben in Mehrpersonenhaushalten. Im Teilbezirk Prenzlauer Berg lebt hingegen die Hälfte der LP in Mehrpersonenhaushalten.

Bei den LP in Prenzlauer Berg hat sich gezeigt, dass das Auto insgesamt wenig genutzt wird.[17] Einsatzbereiche mit hohem MIV-Anteil bilden dienstliche Wege (54 %), Fahrten zur Arbeit (42 %) sowie Freizeitwege (36 %). Hinweise auf ein multimodales Verkehrsverhalten liefert auch die Erkenntnis, dass zwei Drittel aller Wege von LP in Prenzlauer Berg mit dem Umweltverbund[18] (UV) zurückgelegt werden. Dies lässt auf ein multimodales Verkehrsverhalten der LP, wobei auf das Auto zugunsten anderer Verkehrsmittel verzichtet wird.

Der Analyse des Mobilitätsverhaltens der MoA in Berlin zufolge legen 13 % ihre Wege mit einem MIV zurück, ohne ein eigenes Auto zu besitzen. Eine differenzierte Betrachtung unter Berücksichtigung der Wegelängen zeigt allerdings, dass sie das Auto vor allem für weite Wege nutzen, insbesondere für längere Freizeitwege.

Die soziodemografischen Merkmale der MoA und LP sowie die quantitative Auswertung ihres Mobilitätsverhaltens werfen weiterführende Fragen auf, die mit den vorliegenden quantitativen Erhebungen nicht beantwortet werden können. Es stellen sich Fragen, welche Motive und Einstellungen hinter dem mit dem eigenen Pkw zurückgelegten geringen Wegeanteilen liegen und welche Bedeutung hierbei der Parksituation in Prenzlauer Berg zukommt. Für ein besseres Verständnis der Alltagsorganisation ohne Auto wird der Mobilitätsalltag der MoA im Vergleich zur Mobilität der LP besonders relevant. Welche Form der Autonutzung verwenden die LP und die MoA und wie bewältigen sie ihre Wege ohne Auto und? Es ist auch zu untersuchen, ob ein Zusammenhang zwischen dem multimodalen Verhalten der LP in Prenzlauer Berg und ihrer Bereitschaft der Abschaffung ihres Autos bzw. einer reduzierten Nutzung gezogen werden kann.

[16] Als MoA sind diejenigen Personen des Untersuchungsgebietes definiert, die in ihrem Haushalt keine Zugriff auf ein eigenes Auto haben, über 18 Jahre sind und mehr als ein Verkehrsmittel innerhalb einer Woche verwenden, wobei der Fußweg nicht mitgezählt wird.

[17] Der Ausnutzungskoeffizient gibt an, ob der jeweilige „Laternenparker“ am Erhebungstag das eigene Auto genutzt hat. Nur 40 % der „Laternenparker“ nutzten am Erhebungstag das eigene Auto. (Definition nach eigenen Berechnungen).

[18] ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß, Carsharing

5 Ergebnisse der qualitativen Analyse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Analyse in drei Teilen vorgestellt. Eine Herausforderung bei der Niederschrift dieses Kapitels war es, eine adäquate Form zu finden, in der die Fülle der Ergebnisse handhabbar strukturiert werden kann. Hier haben sich die Autor_innen für eine Art sich wiederholender Matrixstruktur entschieden. Dabei bildet eine Dimension der Matrix das von den Proband_innen genutzte Hauptverkehrsmittel während die zweite Dimension den Reisezweck, also das primäre Mobilitätsmotiv wiedergibt.

Zunächst stehen die äußeren Bedingungen im Zentrum. Danach werden die subjektiven Aspekte der Nutzer_innen betrachtet, im dritten Teil des Kapitels wird der Bezug zwischen den Ergebnissen und dem Forschungsstand hergestellt.

5.1 Mobilitätsverhalten der „Laternenparker“ und der „Multimodalen ohne Auto“

Im ersten Teil des Kapitels wird der Frage nachgegangen, wie sich die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung der Interviewpartner_innen gestaltet und welchen Einfluss infrastrukturelle und soziodemografische Faktoren auf das Mobilitätsverhalten der befragten LP und MoA haben. Dazu richtet sich der Blick zunächst auf die Alltagsmobilität der Proband_innen und setzt diese in Bezug zu soziodemografischen Einflussfaktoren wie Haushaltsgröße, Familienstand, Alter oder Geschlecht. Daraufhin wird das Mobilitätsverhalten der LP vor dem Hintergrund der Parksituation im Untersuchungsgebiet betrachtet. Schließlich wird der Einfluss unterschiedlicher Faktoren auf die jeweilige Wahl des Hauptverkehrsmittels untersucht. Dazu zählen:

- persönliche (Vor-) Erfahrungen der Proband_innen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln,
- die Zugänglichkeit zu Informationen für die multimodale Verkehrsmittelwahl,
- der Einfluss der Mobilitätssozialisation auf die Verkehrsmittelwahl.

5.1.1 Alltagsmobilität der Befragten

Im Rahmen der Einzelinterviews haben die 60 Proband_innen ihre Alltagsmobilität umfassend beschrieben. Im Zuge der qualitativen Auswertung der Interviews konnte den Proband_innen jeweils ein hauptsächlich und bevorzugt genutztes Verkehrsmittel – das sogenannte Hauptverkehrsmittel – zugeordnet werden.[19] Ziel der Analyse der genutzten Hauptverkehrsmittel ist vor allem die Nutzung des privaten Autos der LP im Vergleich zu einem gemeinschaftlich genutzten Auto der MoA.

Betrachtet man die beiden Untersuchungsgruppen, so stellt sich die Verteilung der genutzten Hauptverkehrsmittel wie in Abbildung 2 dar. Nur knapp die Hälfte der LP nutzt hauptsächlich das private Auto (n=13) bzw. ein LP das Motorrad. Die andere Hälfte nutzt vorwiegend das Fahrrad oder den ÖPNV. „Multimodale ohne Auto“ nutzen hauptsächlich das Fahrrad (n=17), gefolgt von Nutzer_innen des ÖPNV (n=11). In beiden Gruppen gibt es jeweils eine Person, die sich hauptsächlich zu Fuß sowie eine Person, die sich vorwiegend mit dem Motorrad fortbewegt.

[19] Die angegebenen Zahlen stehen stellvertretend für die Proband_innen und entsprechen der Reihenfolge der Interviews.

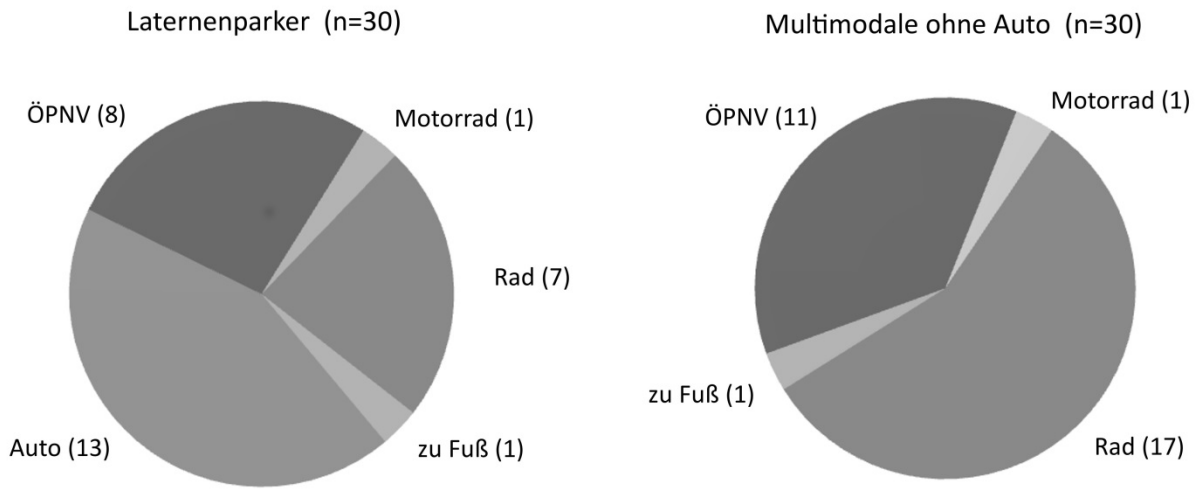

Abbildung 2: Hauptverkehrsmittelnutzung der beiden Untersuchungsgruppen (eigene Darstellung)

5.1.1.1 Autonutzung der „Laternenparker" mit dem Hauptverkehrsmittel Auto

Insgesamt 13 LP nutzen hauptsächlich das private Auto für tägliche Wege. Die Gründe für diesen Einsatz unterscheiden sich jedoch deutlich und es werden nachfolgend insgesamt vier Formen einer hauptsächlichen Autonutzung im Alltag beschrieben.

„*Auto zuerst*" (10, 19, 28[20]): Diese Befragten nutzen das Auto als erste Wahl, meistens ohne über Alternativen nachzudenken. Für sie ist die Autonutzung flexibel, individuell und bequem. Zwei der drei Nutzer_innen sind Rentner_innen und leben mit ihren Partner_innen zusammen. Sie können ihren Alltag relativ frei organisieren und haben somit beispielsweise die Möglichkeit, hohe Verkehrslastzeiten zu umgehen. Sie reisen zudem viel und können mit zunehmendem Alter weniger Gepäck tragen. Der dritte Befragte ist alleinlebend und Vollzeit beschäftigt. Alle drei Nutzer_innen fahren wenig bis gar kein Fahrrad, da dies in der Stadt als zu gefährlich bzw. als zu konfliktreich mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen bewertet wird.

„*Familienabhängige Autonutzung*" (12, 18): Diese zwei Befragten benötigen das Auto, um im Alltag Beruf und Familienorganisation schnell und einfach zu gestalten. Für beide Befragten ist es belastend und anstrengend das Auto in der Stadt zu nutzen, jedoch stellen der ÖPNV sowie das Fahrrad für sie keine Alternativen dar. Sie fahren sehr ungern mit dem ÖPNV und geben dafür Sicherheitsbedenken, Familienunfreundlichkeit, Unzuverlässigkeit und mangelnde Sauberkeit an. Fahrradfahren wird gemeinsam mit den Kindern im Berliner Straßenverkehr als zu gefährlich und zu anstrengend gesehen und daher im Alltag wenig praktiziert.

„*Jobbedingte Autonutzung*" (02, 13, 23, 29): Diese vier Nutzer_innen setzen das Auto vor allem aufgrund von Anforderungen ein, die sich aus ihrer beruflichen Tätigkeit ergeben. Sie leben entweder allein oder mit einem Partner oder einer Partnerin zusammen. Aus der familiären Situation ergeben sich keine regelmäßigen Autonutzungsbedürfnisse. Zwei Befragte pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort und zwei weitere Befragte haben für ihren selbständigen Job regelmäßig größere Entfernungen zurückzulegen sowie Transporte zu wechselnden Arbeitsstätten zu erledigen.

[20] Die angegebenen Zahlen stehen stellvertretend für die Proband_innen und entsprechen der Reihenfolge der Interviews.

„Autonutzung aus Bequemlichkeit“ (03, 08, 25, 30): Vier Nutzer_innen nutzen das Auto vor allem aus Bequemlichkeit. Sie leben mit einem Partner bzw. einer Partnerin zusammen oder allein und es gibt keine Kinder (mehr) in ihrem Haushalt. Autofahren ist für ihren Alltag nicht zwingend notwendig, bedeutet für sie aber Freiheit und Flexibilität und wird für bestimmte Zwecke, wie beispielsweise zum Einkaufen genutzt oder als Fahrradersatz, wenn es regnet.

5.1.1.2 Soziodemografischer Vergleich der LP nach Hauptverkehrsmittel

Diejenigen LP, die ihr privates Auto nicht als hauptsächliches Verkehrsmittel im Alltag nutzen, bewältigen ihre täglichen Mobilitätserfordernisse stattdessen vornehmlich mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder sind zu Fuß unterwegs und somit ähneln sie in ihrem Verhalten den MoA.

Nur in wenigen soziodemografischen Punkten unterscheiden sich die Befragten, die hauptsächlich das private Auto in ihrem Alltag nutzen von denjenigen, die vornehmlich ihren Alltag mit dem Fahrrad oder ÖPNV gestalten. So sind die hauptsächlichen Autonutzer_innen vor allem männlich (11 Männer, zwei Frauen) und leben zum überwiegenden Teil allein (vier Befragte) oder als Paar ohne Kinder (sechs Befragte), und sind zudem überwiegend Vollzeit oder Teilzeit berufstätig (neun Befragte).

Im Vergleich dazu unterscheiden sich Befragte mit dem Hauptverkehrsmittel ÖPNV vor allem dadurch, dass sie fast zu gleichen Teilen männlich (fünf Befragte) oder weiblich (drei Befragte) sind und alle Haushaltsformen umfassen. Demgegenüber sind Personen, die im Alltag hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs sind, ausschließlich weiblich. Diese Verkehrsteilnehmerinnen treten, ebenso wie diejenigen mit dem Hauptverkehrsmittel ÖPNV, in allen Haushaltsformen auf. Auffallend für diese Gruppe ist jedoch das Alter. So sind in dieser Gruppe vorwiegend junge Befragte zu finden.

Das im Haushalt vorhandene Auto derjenigen, die sich im Alltag hauptsächlich mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad fortbewegen, wird im Allgemeinen eher wenig genutzt, sondern aus Bequemlichkeit oder in ganz bestimmten Kontexten, wie beispielsweise für Ausflüge am Wochenende ins Berliner Umland sowie für Urlaube, eingesetzt.

5.1.1.3 Vergleich der MoA und LP mit dem Hauptverkehrsmittel ÖPNV und Rad

Wie eben beschrieben, nimmt nur für 13 LP das Auto im Alltag eine Vorrangstellung aus unterschiedlichen Gründen ein. Alle anderen LP nutzen vorrangig den ÖV und das Fahrrad für ihre alltägliche Mobilitätsorganisation und sind damit der zweiten Untersuchungsgruppe ähnlich – den „Multimodalen ohne Auto“. Der größte Teil der Autobesitzer_innen kann den Alltag offensichtlich auch ohne Auto bewältigen. Angesichts der Bedeutung von multimodalem Verhalten nimmt das private Auto für sie nur eine relativ geringe, auf bestimmte Verwendungskontexte beschränkte Bedeutung ein.

Im Folgenden sollen einige markante soziodemografische Unterschiede zwischen den Hauptverkehrsmittelnutzern sowie den Gruppen der LP und MoA dargestellt werden. Die Betrachtung der Befragten LP und MoA, die hauptsächlich das Fahrrad in ihrem Alltag nutzen, zeigt, dass sich diese beiden Gruppen soziodemografisch sehr ähnlich sind. LP, die hauptsächlich das Fahrrad in ihrem Alltag verwenden, sind in dieser Befragung ausschließlich weiblich und auch bei den befragten MoA dominieren die weiblichen Befragten (elf Frauen, sechs Männer). In beiden Gruppen befinden sich Haushalte mit kleinen und erwachsenen Kindern sowie allein und in Partnerschaft lebende Befragte. Markant ist der Beschäftigungsstatus. Unter denjenigen, die hauptsächlich Fahrrad fahren, befinden sich mehr Arbeitssuchende als unter den anderen Ver-

kehrsmittenutzern. Sie legen keine regelmäßigen weiten Arbeitswege zurück, wofür sie sonst den ÖV nutzen würden und müssen grundsätzlich auf die Mobilitätskosten achten. Es sind zudem keine Rentner_innen in dieser Gruppe zu finden. Für sie ist das regelmäßige Fahrradfahren im Berliner Verkehr zu stressig und zu gefährlich. Sie sind vornehmlich in der zweiten Gruppe derjenigen Befragten zu finden, die hauptsächlich den ÖPNV nutzen. Berliner Rentner_innen können zudem auf ein spezielles günstigeres ÖV-Ticket ("VBB-Abo 65plus“ des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg) zurückgreifen, ebenso wie Studierende mit einem entsprechenden Semesterticket. Sie sind ebenfalls in dieser Gruppe der ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer, sowohl bei den LP als auch MoA, vermehrt zu finden. Auffallend aus den eben genannten Gründen in dieser Gruppe ist die im Vergleich zu den Gruppen der Rad- und Autonutzenden geringe Anzahl an Familien mit Kindern. Hierdurch entfallen regelmäßige Bring- und Holwege, die mit einem individuellen Verkehrsmittel wie dem Fahrrad oder dem Auto von den Befragten oftmals wegen ihres flexiblen Einsatzes bevorzugt werden.

5.1.1.4 Formen der Autonutzung der MoA

Die Befragung hat gezeigt, dass auch MoA ihren Alltag nicht ohne Automobilität bewältigen. Die Hälfte der MoA nutzt ein Auto im Alltag zum Einkauf, für Transporte, Dienstwege, Ausflüge und Urlaube. Das Auto wird jedoch gemeinschaftlich genutzt. Die Befragten MoA verwenden beispielsweise regelmäßig Carsharing-Fahrzeuge (sechs Befragte), ein Taxi (drei Befragte), leihen sich ein Auto von Personen aus dem näheren sozialen Umfeld (vier Befragte), oder teilen es sich mit ihnen (zwei Befragte).

Carsharing: Insgesamt sechs MoA nutzen regelmäßig ein Carsharing-Fahrzeug. Soziodemografisch sind diese MoA sowohl Männer (vier Befragte) als auch Frauen (zwei Befragte) und greifen im Alltag bevorzugt auf das Fahrrad zurück (bis auf einen Studenten mit Semesterticket, der hauptsächlich den ÖV nutzt). Ihnen ist die flexible Nutzungsmöglichkeit eines Verkehrsmittels besonders wichtig. Sie verwenden es ergänzend für eine spontane und räumlich flexible Nutzung, um z. B. bei schlechtem Wetter statt des Fahrrads ein alternatives Verkehrsmittel einsetzen zu können. Auch wird es gern für Abendstunden eingesetzt, in denen der ÖV längere Taktzeiten aufweist. Ein Nutzer verwendet Carsharing im Zuge der Abschaffung seines eigenen Pkw, um bewusst seine individuelle Autonutzung in einen Entscheidungsprozess zu überführen und nicht routinemäßig darauf zurückgreifen zu können. Ein weiterer Befragter setzt das Carsharing-Fahrzeug für dienstliche unregelmäßige Termine ein und betont die Flexibilität und Erreichbarkeit von (innerstädtischen) Zielen, die das Carsharing ihm bietet.

Bezogen auf den Familienstatus sind alle Familienformen vertreten und es wird sowohl von allein als auch in Partnerschaft lebenden Befragten sowie Familien genutzt. Eine Befragte nutzt das Carsharing-Fahrzeug beispielsweise vorrangig, um mit ihren Kindern Ausflüge ins Umland zu unternehmen oder in den Urlaub zu fahren.

Privates Auto leihen und teilen: Voraussetzungen für das private Autoteilen und -leihen[21] zwischen potentiellen Nutzer_innen sind eine gewisse räumliche Nähe zwischen den teilenden Parteien und eine klar strukturierte Organisation hinsichtlich der Nutzung und Finanzierung des Autos. Da dies in der Regel nicht vertraglich fixiert ist, setzt es ein großes Maß an Vertrauen zwischen den Teilenden voraus, welches unter Familienangehörigen, intensiven Freundschaften oder bei guten Nachbarschaftsverhältnissen bestehen

[21] Im Folgenden wird unterschieden zwischen dem Leihen – einem sporadischen Nutzen – und dem Teilen – einem regelmäßigen Nutzen eines Autos.

kann. Zwei Befragte teilen sich regelmäßig ein Auto, wobei eine Befragte das Auto mit ihren Nachbar_innen teilt. Die Familie hat vier Kinder und benötigt damit ein Fahrzeug mit sieben Sitzen, das von Carsharing-Unternehmen nur selten angeboten wird. Sie nutzen das Fahrzeug um einzukaufen, für Transporte und vor allem benötigen sie es für regelmäßige Wege zu ihrem Wochenendhaus außerhalb Berlins. Die zweite Befragte lebt allein und teilt sich ein Fahrzeug mit ihrer ebenfalls in Berlin lebenden Mutter. Das Auto nutzt sie vor allem für Ausflüge und Transporte.

Insgesamt vier Befragte teilen sich ein Fahrzeug mit Familienangehörigen – hier vornehmlich mit den Eltern – oder können in einem Fall bei Bedarf das Fahrzeug von Freunden ausleihen. Sie leben allein oder in einer Partnerschaft und nutzen ebenfalls vorwiegend das Fahrrad. Für große Einkäufe und Transporte oder spontane Nutzungen am Abend bzw. nachts (z. B. Konzertbesuch) für die die ÖPNV-Nutzung als zu unsicher und das Ziel für das Fahrrad als zu weit entfernt eingeschätzt wird, leihen sie ein Fahrzeug aus. Diese Nutzung entspricht einem sporadischen, dem Carsharing ähnlichen Nutzungsbedarf, der jedoch durch verwandtschaftliche und weitere private Bindungen organisiert ist.

Taxi: Das Taxi wird von insgesamt drei MoA für besondere, d. h. überwiegend nicht-alltägliche Kontexte eingesetzt und als Fortbewegungsmittel für kürzere Strecken innerhalb der Stadt sehr positiv wahrgenommen. Auffallend ist, dass alle drei MoA, die regelmäßig das Taxi nutzen, keinen Führerschein besitzen und daher nicht auf die zuvor genannten Möglichkeiten zurückgreifen können.[22] Zwei Nutzer_innen greifen hauptsächlich auf das Fahrrad im Alltag zurück und nutzen das Taxi entweder jobbedingt für Transporte, die nicht mit dem Fahrrad zu bewältigen sind oder für spontane Nutzungen am späten Abend. Der dritte Befragte befindet sich im Ruhestand und bewältigt seinen Alltag vornehmlich mit dem ÖV. Aus gesundheitlichen Gründen greift er für Arztbesuche auf das Taxi zurück.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diejenigen LP, die vornehmlich das Fahrrad oder den ÖV im Alltag verwenden, entsprechend ihres genutzten Verkehrsmittels mit der Gruppe der MoA vergleichbar sind. Im Gegensatz zu den MoA haben sie jedoch die Möglichkeit, im Bedarfsfall auf ein privates Auto zurückzugreifen und nutzen es für bestimmte Situationen (Transporte, Einkäufe, Bringen und Holen, Ausflüge), insgesamt jedoch wenig. MoA haben die gleichen Bedarfe für die gelegentliche Nutzung eines Autos und es konnte gezeigt werden, dass die Hälfte der MoA regelmäßig auf verschiedene Formen der gemeinschaftlichen Autonutzung zurückgreift und ebenso wie die LP mit dem Hauptverkehrsmittel Fahrrad und ÖV automobil ist. Für diejenigen Befragten, die hauptsächlich das Fahrrad oder den ÖV im Alltag verwenden, jedoch ein privates Auto vorhalten, besteht eine realistische Option, das Fahrzeug bei entsprechenden alternativen Angeboten zukünftig abzuschaffen. Diese Möglichkeiten werden im Abschnitt 0 beschrieben.

5.1.2 Parksituation als Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der Interviews wurde spezifisch nach den Parksuchstrategien der LP sowie nach der Wahrnehmung zur Parksituation in und außerhalb ihrer Wohnumgebung gefragt. Dabei zeigte sich, dass das Thema „Parken“ oft von den LP sowie von den MoA im Laufe der Interviews von selbst angesprochen wurde. Das „Parken“ spielt im Mobilitätsalltag sowohl der LP wie auch der MoA eine zentrale Rolle. Als bedeutsame Nachteile der Autonutzung haben die LP die hohen Parkkosten und die langen Stellplatzsuchzeiten außerhalb der Wohnumgebung sowie in den Abendstunden innerhalb der Wohnumgebung erwähnt. Zwei Befragte beschreiben dies wie folgt:

[22] Insgesamt besitzen zehn der befragten MoA keinen Führerschein.

Abbildung 3: Parksituation in der Kolmarer Strasse, Berlin Prenzlauer Berg, am 03.05.2013 um 17 Uhr

„meist auch sehr frustrierend, einen Parkplatz zu finden und das dann noch irgendwo, ja, rechtzeitig zu machen“ (LP_2/80)

„Ja, und wenn ich jetzt doch mal das Auto nutzen muss und in eine andere Parkzone komme, […] dann empfinde ich das schon sehr teuer, weil man dann für eine Stunde durchaus zwei Euro zahlen muss und dann jede angeschnittene Stunden […] Dann muss man da schnell mal vier Euro zahlen. Och, das finde ich dann zu teuer.“ (LP_15/148)

Im Folgenden werden die Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in drei Abschnitten erläutert. Zunächst werden die Auswirkungen auf die Parksituation in der Wohnumgebung dargestellt, anschließend die Folgen für die Autonutzung der Befragten identifiziert und abschließend das Potential für eine mögliche Förderung der Autoabschaffung aufgezeigt.

5.1.2.1 Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf die Parksituation in der Wohnumgebung

In Prenzlauer Berg wurde 2010 in den am stärksten vom Parkdruck betroffenen Quartieren eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die im Jahr 2013 auf zwei zusätzliche Parkzonen erweitert wurde (siehe Kapitel 4.1). Den Befragten zufolge haben sich die Parkverhältnisse nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch die Verdrängung gebietsfremder Autos entspannt. Zwei Proband_innen der 30 LP wohnen außerhalb einer Parkraumbewirtschaftungszone. Sie bewerten die Parksituation in ihrer Umgebung überraschend gut und sind durch eine zunächst vermutete Verdrängung von Parkstandsuchenden aus den benachbarten Parkraumbewirtschaftungszonen nicht betroffen:

> *„Es wäre jetzt höchstens zu erwarten, dass Leute, die jetzt hier zwei Autos haben oder irgendwie noch ein Firmenauto haben oder so, die dann; die keine Plakette haben, hier rüberdrücken und diese Parkplatzsituation hier schwerer; schwieriger gestalten. Aber das ist noch nicht zu beobachten.“ (LP_3/80)*

Zwei Drittel der LP bewerten die Parksituation in Ihrer Wohnumgebung jetzt als gut, da sich durch Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Parkbedingungen für die Proband_innen zumeist ins Positive verändert haben. Das vorrangige Argument war eine entspannte Parksituation und die damit verbundene Weg- und Zeiteinsparung beim Erreichen des Parkstands. Aufgefallen ist, dass einige LP eine Verdrängung von touristischem Parken (entlang der Buslinie 200) und des Parkens von Gewerbetreibenden und Arbeitnehmer_innen (Nähe zum Alexanderplatz) bemerkten und als positiven Effekt erwähnten.

> *„Das ist auch sehr positiv. Seit [der Einführung der Parkraumbewirtschaftung] parken die ganzen Büros nicht mehr auf dem Parkplatz. Als die noch hier frei geparkt haben, da war ja gar kein Parkplatz zu kriegen. Hab mich gar nicht getraut mit dem Auto wegzufahren. […] Durch die Parkplatzbewirtschaftun; ist das sehr entspannt geworden.“ (LP_27/92-94)*

> *„Also meistens suchen wir jetzt […] höchstens fünf Minuten, höchstens. Und vorher waren dann schon zehn Minuten oder eine Viertelstunde häufiger, also ja, würde ich sagen.“ (LP_01/190)*

Im Zuge der begleitenden regelmäßigen Parkraumüberwachung durch das Ordnungsamt nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde zudem die Anzahl von widerrechtlich geparkten Autos reduziert. Dies führte zu einer Entlastung des öffentlichen Raums zu Gunsten der Fußgänger:

> *„Die Fußwegüberquerungen sind nicht mehr so zugeparkt wie früher. Also früh am Morgen geht es ja, aber; also die Kinder können besser queren, ich kann besser queren. Müssen nicht so um die Autos rumgehen. Extrem hat sich hier diese Situation verbessert.“ (LP_20/126)*

Abbildung 4: Parkuhr in der Kollwitzstrasse, Berlin Prenzlauer Berg (Parkzone 42), 03.05.2013.

Die Proband_innen beschreiben zudem tageszeitliche Unterschiede bezüglich des Parkdrucks. In der Zeit zwischen 8 und 18 Uhr wird die Parksituation überwiegend gut bewertet. Ab ca. 18 Uhr steigt aufgrund der zurückkehrenden Berufspendler der Parkdruck wieder an. Durch die allgemein reduzierten Parkflächen im Zuge des Parkraummanagements erhöht sich der Parkdruck hier zusätzlich.

> *„Also zwischen 9 und 18 Uhr ist es eigentlich unproblematisch sozusagen. Davor und danach ist es total problematisch.“ (LP_8/230)*

> *„Abends hat sich nicht viel geändert, weil früher so halb illegal auch geparkt wurde. Aber dadurch, dass das Personal jetzt da regelmäßig durchläuft, fallen diese halb illegalen Parkplätze weg und deswegen ist es abends auch knapp.“ (LP_20/82)*

Dennoch greifen einige Proband_innen trotz der Parkraumüberwachung nach wie vor auf nicht zulässige Parkplätze zurück, um die Parksuchzeit und die Entfernung zum Wohnort zu reduzieren.

> *„Es bedeutet dann meistens, dass ich mich irgendwo ins Parkverbot stelle, weil ich die Schnauze voll habe. Und dann irgendwo den Strafzettel akzeptiere.“ (LP_2/80)*

> *„Also ich bin jetzt mal abends spät von Staaken nach Hause gekommen. Da hab ich keinen gefunden […] Alles voll. Da bin ich dann hier drin irgendwo so in der einer Ecke auf dem Fußweg gefahren. Und nächsten Morgen relativ zeitig, also vor neun Uhr, war ich dann unten, hab das Auto genommen und hab es irgendwo hingestellt, wo was frei ist.“ (LP_10/188)*

Einige Proband_innen sind jedoch negativ gegenüber der Einführung der Parkraumbewirtschaftung eingestellt. Diese Befragten sahen sich in ihrer nahräumlichen Mobilität eingeschränkt, da sie in benachbarten Parkzonen einen Parkschein lösen müssen.

> *„Und jetzt, wo sie ja noch Parkraumbewirtschaftung eingeführt haben, die schrecklichste Erfindung überhaupt, muss ich ja noch mehr plötzlich zahlen. Und mir ist noch nicht mal garantiert, dass ich einen Parkplatz kriege. Ich finde, es soll überall wieder abgeschafft werden“ (LP_22/312)*

Als nachteilig wird die Parkplatzsuche bei bestehender Parkraumbewirtschaftung für Besucher_innen gesehen, die mit dem eigenen Auto anreisen.

> *„Und in dem Moment nervt es natürlich dann sozusagen, finde ich, mit dieser Besuchseinschränkung. Also das ist auf jeden Fall auch so ein Ding, ja? Dass es, wenn man als Anwohner Gäste hat und selber kei-*

nen Anwohnerausweis haben kann, weil der immer an ein Auto gebunden ist, dass es da auf jeden Fall einfachere oder kulantere Regelungen gäbe." (MoA_59/334)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass einerseits die Entlastung in den Zeiten zwischen 9 und 18 Uhr als positiv angesehen werden, der zusätzliche Parkdruck am Abend durch die weitere Reduzierung der Parkflächen dagegen negativ auffällt. Ebenfalls schwierig gestaltet sich die Situation beim Verlassen der eigenen Parkzone, da hier der Kauf eines Parkscheins als einschränkend empfunden wird, und die Tatsache, dass Besucher_innen von dem Parkraummanagement ebenfalls beeinträchtigt sind.

5.1.2.2 Parksituation als Einflussfaktor auf die Autonutzung

Auf diese beschriebene negative Wahrnehmung der Parksituation und den damit verbundenen Kosten am Wohn- und Zielort reagieren die Befragten mit zwei Strategien: Ein Teil der LP orientiert sich um und nutzt stattdessen ein anderes Verkehrsmittel. Der andere Teil reagiert mit einer Neuorganisation des Tagesablaufs, der es ihnen ermöglicht, zu einer Zeit mit geringerem Parkdruck einen Parkplatz in der Wohnumgebung zu finden.

Um den Parkplatz am Wohnort nicht aufzugeben, lässt ein Proband sein Auto dauerhaft stehen:

„Weil wir haben ein großes Auto, es ist ein Van und einen Parkplatz zu finden ist immer ein Problem. Und deswegen lassen wir jetzt eigentlich das Auto größtenteils stehen." (LP_06/33)

Um Zeit und Geld zu sparen verzichten einige LP auch auf die Autonutzung, wenn sie wissen, dass am Zielort die Parksituation ungünstig und die Parkgebühr hoch ist:

„ich fahre seit Jahren nur mit der Straßenbahn zum Arzt, nicht? Also erstens […] man müsste ja einen Parkplatz suchen. Dann fahre ich dort dreimal ums Karree. […] müsste ich dort also auch jetzt hier am Automaten einen Parkschein nutzen, nicht? Und mit der Straßenbahn bin ich schneller und so was. Ja, also das ist eine Frage der Zeitökonomie, wenn man so will, ja? Ich bin beim Arzt mit der Straßenbahn innerhalb von zehn Minuten dort. Mit dem Auto wäre ich in 20 Minuten dort. Würde Sprit verbrauchen und würde mehr Aufwand haben." (LP_05/47)

„Man fährt nicht mit dem Auto zur Arbeit und lässt das Auto da irgendwo in; mitten in der Stadt für teures Parkgeld stehen. Also das mache ich nicht. Dann fahre ich mit den Öffentlichen." (LP_12/104)

Einige Proband_innen bevorzugen statt des Autos das Kraftrad oder Kleinkraftrad, um eine lange Parkplatzsuche zu vermeiden:

„Wie gesagt, Tür auf, Motorrad auf den Hof, bumm, Ende. Also ich hab eine Fahrzeit zur Arbeit, 25 Minuten, und stehe auf dem Hof. Wo beim Auto; wie gesagt, ich bin auch schon hier 25 Minuten oder 30 Minuten im Kreis gefahren." (19/12)

„Mein Mann ist jetzt auf die Vespa umgestiegen. Weil es ihm Spaß macht und weil die Parkplatzsituation dort, wo er arbeitet, am Ku'Damm, eben noch angespannter ist als hier. Und er dadurch eine halbe Stunde früher zu Hause ist und später wegfahren kann." (LP_20/216)

Bei der zweiten Strategie, die Alltagsorganisation der Verkehrssituation anzupassen, planen einige LP ihre Rückfahrten zur Wohnumgebung so, dass die Chance möglichst groß ist, einen Stellplatz zu bekommen:

„Also auf den Rücktouren achte ich darauf, dass ich zu einer Zeit ankomme, zu der ich wahrscheinlich einen Stellplatz bekomme." (LP_08/38)

„Das geht mittlerweile, […] weil ich immer vormittags oder jetzt am Nachmittag fahre, wo noch nicht die ganzen Berufsheimkehrer zurückkommen […] Also Probleme gibt es abends, und da fahre ich auch nicht mehr. Also das stresst mich meistens.“ (LP_20/72)

Für einige Proband_innen hingegen ist die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Zielort ein Argument, das Auto zu nutzen. So werden zum Beispiel die Gebühren für ein Parkhaus mit den Kosten für ÖPNV-Fahrscheinen verglichen und als günstiger wahrgenommen, wenn mehrere Personen gemeinsam fahren. Dies führt letztlich zur Nutzung des Autos.

„Wir sind sonst ab und zu mal so am Wochenende also zum Alex gefahren, ne? So ein bisschen Shopping und so. Und da sind wir immer ins Parkhaus reingefahren. Da sind wir eben halt mit dem Auto gefahren, weil die Parkgebühren billiger waren wie zu dritt ein Tram-Gutschein“ (LP_04/244)

5.1.2.3 Potential des Parkraummanagements zur Förderung der Autoabschaffung

Es zeigt sich, dass die Ziele der seit 2010 eingeführten Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet und in anderen Teilen Berlins (siehe Kapitel 4.1) nur zum Teil erfüllt wurden: Zum einen ist in der Wahrnehmung der Proband_innen die Parksituation am Tage entspannter geworden. Zum anderen ist die Situation in den Abendstunden jedoch nach wie vor angespannt. Eine positiv wahrgenommene Nebenwirkung ist die Entlastung des öffentlichen Raums durch die Reduzierung der widerrechtlich genutzten öffentlichen Flächen als Parkplatz. Im Rahmen der Auswertung wurde vermutet, dass die Entspannung der Parksituation in der Wohnumgebung Auswirkungen auf die individuelle Autonutzung hat. So greifen einige Proband_innen, die früher lieber das Auto stehen ließen, um ihre Parkplätze nicht zu verlieren, nun öfter auf das Auto zurück. Sie nutzen alternative Verkehrsmittel damit weniger als vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Im Ergebnis macht die Parkraumbewirtschaftung somit die Parksituation für Anwohner_innen attraktiver und fördert damit eine verstärkte Autonutzung und indirekt den Autobesitz.

„Was ich natürlich aber auch gut finde; zumal hier viele Straßen neu organisiert werden und dadurch eben Parkplätze wegfallen. Aber leider ist es ja nicht so, dass die Autos weniger werden, ja? Also ich weiß jetzt nicht statistisch gesehen, wie viele pro Kopf hier ein Auto hat, aber es sind immer noch eine ganze Menge.“ (LP_20/110)

So erklärt auch ein Proband deutlich, dass er sein Auto beispielsweise nicht auf Grund von höheren Parkgebühren abschaffen würde:

„Also ich könnte jetzt nicht auf ein Auto verzichten, wenn ich mehr fürs Parken bezahle. Also das müsste dann halt so sein, ne? Es könnten auch 50 Euro sein. Ja, es würde mir nicht gefallen, aber das wäre dann halt so.“ (LP_2/132-134)

Betrifft die Einführung der Parkraumbewirtschaftung jedoch den Arbeitsort, so zeigte sich, dass ein Teil der Proband_innen private Alltagsmobilität auf den Umweltverbund verlagert, um die Parkgebühr und Parksuchzeit am Arbeitsort zu vermeiden. Somit hat das Parkraummanagement, besonders am Arbeitsort, in der Gesamtbetrachtung ein großes Potential, um die Autonutzung in der Stadt zu reduzieren oder sogar über eine Autoabschaffung nachzudenken.

„Und da war es dann einfach, ja, mehr oder weniger eine leichte Entscheidung, wir hatten damals noch kein Kind, kein Auto zu kaufen, weil hier einen Parkplatz zu finden, ist ja fast unmöglich, ja? Und den Stress bzw. … Im Nachgang war es auch eine gute Entscheidung. Ich hatte dann mal zwei Wochen lang

das Auto von meinem Bruder und hab das genutzt. Und das war sozusagen die Hölle für mich, hier mal einen Parkplatz zu finden. Ich war froh, als ich es ihm wieder abgeben konnte." (LP_6/155)

„Die sind genervt, glaube ich, nicht von der Parkplatzsuche, sondern von der Zeit. Also das ist eine Zeit, die ich eigentlich mit anderen Sachen verbringen kann, ja? Und ich sage mal, wenn ich acht Minuten laufe, ja? Und noch was für mich tue, und da ganz relaxt hingehen kann, aber zehn Minuten für den Autoprozess brauche, dann ist es einfach, ja, dumm, finde ich." (MoA_53/88)

„Man findet überhaupt keinen Parkplatz. Also ich hab auch […] wirklich einen halben Kilometer entfernt geparkt. Und da macht es dann auch keinen Sinn mehr, dass man die Sachen im Auto; […] man muss sie nicht schleppen. Man muss sie ja doch dann ewig schleppen, ja?" (MoA_45/191)

„Aber ansonsten hat die Kombination öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad eigentlich nur Vorteile. (…) Man braucht keinen Parkplatz. Man kann die Zeit besser kalkulieren." (MoA_42/56-58)

Eine weitere Möglichkeit, die das Parkraummanagement bietet, ist die Möglichkeit Parkplätze gezielt für Carsharing-Fahrzeuge zu reservieren. Dies unterstützt das Teilen des Autos und verringert dadurch gleichzeitig den Bedarf des individuellen Autobesitzes:

„Also was mich total nervt, ist Parkplatz suchen. Und dann so illegal da stehen und dann morgens dran denken, das umzuparken usw. Und mit Cambio fand ich gut, dass; das ist, weil direkt bei mir gegenüber, also sagen wir mal, 50 Meter ist ein Parkplatz." (MoA_50/48)

5.1.3 Die Bedeutung von Informationen, Erfahrungen und der Sozialisation bei der Verkehrsmittelwahl

Die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels, das Vorhandensein von wesentlichen Informationen sowie die persönlichen Nutzungserfahrungen spielen eine entscheidende Rolle bei der Erklärung individuellen Verkehrsverhaltens. Im Alltag gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, Informationen zu erhalten – oftmals wird auch von Informationsüberflutung gesprochen. Welche Art der Informationsgewinnung für eine multimodale Mobilitätsorganisation notwendig ist, wird im Folgenden erläutert.

5.1.3.1 Einfacher Informationszugang als Voraussetzung für Routinen

Die Auswertung der Untersuchungsergebnisse hat bestätigt, dass eine schnelle und einfache Verfügbarkeit von Informationen eine wichtige Grundlage bildet, ein mit mehreren Verkehrsmitteln organisiertes Verkehrsverhalten auch routiniert ausführen zu können. So ist die Suche nach Informationen vor allem beeinflusst von den hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln und den damit verbunden Nutzungserfahrungen und Routinen, die Vertrauen in die Nutzung selber schaffen. Personen, die in ihrer Verkehrsmittelwahl hauptsächlich monomodal (d. h. Auto-, Rad und ÖPNV-Nutzer_innen gleichermaßen) unterwegs sind, greifen in Alltagssituationen auf bereits bekannte Lösungen zurück und suchen ihren Routinen entsprechend weniger häufig nach Informationen. Werden jedoch unbekannte Ziele aufgesucht, sind alle Befragten schnell in der Lage, die relevanten Informationen zu beschaffen. Unterschiedlich sind hierbei nur die Informationsquellen entsprechend des genutzten Verkehrsmittels. So nutzen alle Befragten hauptsächlich das Internet und verschiedene Smartphone-Apps sowie Stadtpläne und, wenn keine Internetaffinität vorliegt, auch das soziale Umfeld (Familienmitglieder und Freund_innen).

ÖPNV: „Und das sind so meine Standardverbindungen, die ich im Kopf habe. Und; genau. Und wenn ich jetzt irgendwo Kompliziertes hin will, wenn ich es nicht weiß, dann lasse ich mir das hier übers Internet anzeigen." (MoA_36/42)

ÖPNV: „[…] Also wenn ich z. B. dort nach Schöneberg fahre […] Ach so, da hat mein Sohn mir dann mal die Anschlüsse aus dem Internet geholt, und dann weiß ich genau, welche Bahn ich nehmen muss und wie es beim Umsteigen am Nollendorfplatz dort klappt, ne?“ (MoA_57/158)

Rad: „Und dann eben dadurch, dass ich dieses BBBike da kennengelernt hab … Ich weiß gar nicht mehr, wer mir das beigebracht hat. Hab ich mir darüber dann oft … Strecken, die ich noch nicht kenne, die gucke ich mir dann dort an. Und meistens drucke ich mir das aus. Das ist immer ganz schön. Das kann man sich so längs auch ausdrucken und dann mache ich mir das so zurecht und dann kann ich das so immer mir angucken in der Hand.“ (MoA_48/173)

ÖPNV-Nutzer_innen greifen darüber hinaus auch auf Aushänge und Fahrpläne zurück, um ihre ÖPNV-Verbindung herauszusuchen und die Planungssicherheit zu erhöhen:

ÖPNV: „Ah, wenn ich das Ziel nicht kenne, gucke ich ins Internet. Und da ich mich aber ganz gut auskenne, gucke ich hier auf so einen kleinen Plan, den hab ich immer bei mir. […] Der ist sehr gut, sehr übersichtlich.“ (MoA_45/107)

Für regelmäßige Autonutzer_innen sind hingegen vor allem Informationen über die verfügbaren Stellplätze am Zielort und die damit verbundenen Kosten (Suchzeit, Stress und Parkgebühr), Wegezeiten, anstehende Wegeketten und Entfernungen sowie die Staugefahr entsprechend der Tageszeit (Berufsverkehr o. ä.) und Baustellen/Umleitungen wichtig und werden bei Bedarf eingeholt.

„Na ja, ich fahre manchmal nach der Arbeit z. B. noch irgendwo anders hin. Also zum Sport oder zum Training, und das ist relativ weit weg. Und da könnte ich z. B. nicht mit dem Fahrrad hinfahren. Und wenn ich das also weiß, dass ich da noch hin will, dann fahre ich auch mit dem Auto zur Arbeit und fahre nach der Arbeit dann mit dem Auto dort gleich zum Training.“ (LP_21/40)

„Ja, sobald ein Stau ist, sinkt die Laune. Man muss immer gerade aufpassen. Also wir informieren uns auch manchmal vorher: Wo könnte wieder irgendeine Veranstaltung sein oder was umfährt man besser, oder welche der tausend Möglichkeiten für den Weg nutze ich jetzt?“ (LP_17/164)

Für regelmäßige Fahrrad- und ÖPNV-Nutzer_innen werden bei der Abwägung zwischen Verkehrsmitteln für bestimmte Nutzungsmotive vor allem drei Arten spezifischer Informationen eingeholt. So entscheiden sich beispielsweise viele Radfahrer_innen bei Wetteränderungen entsprechend des vorhandenen Verkehrsmittels stattdessen ein Auto oder den ÖPNV zu nutzen. Werden bestimmte Strecken zurückgelegt, die über einer bestimmten persönlichen Grenze liegen (in Bezug auf Entfernung und/oder Zeit), setzen MoA den ÖPNV, ein Taxi oder auch ein Carsharing-Fahrzeug ein und LP greifen oftmals auf das private Auto zurück. Schließlich werden Meldungen zu Staus und Umleitungen eingeholt, um die notwendige Fahrzeit und den damit verbundenen Stress abschätzen zu können.

5.1.3.2 Bedeutung von Smartphones für die multimodale Mobilitätsorganisation

Um eine größtmögliche Flexibilität zu ermöglichen und schnellstmöglich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln entsprechend der vorliegenden Nutzungsmotive auszuwählen, kann auf Smartphones immer weniger verzichtet werden. Die Nutzung von Echtzeitinformationen mit dem Smartphone spielt auch bei den Befragten eine zunehmende Rolle. Es besitzen insgesamt 20 Befragte (10 LP und 10 MoA) ein Smartphone. Es bietet vor allem bei Unsicherheiten und unvorhergesehenen Änderungen (Straßensperrungen, Ausfall einer Bahn, Umleitungen) die Möglichkeit, schnell Informationen zur Umplanung der Routen zu erhalten. So wird es flexibel als Teil einer alltäglichen routinierten Verkehrsmittelnutzung eingesetzt, aber

auch, um Verkehrsmittel zur Erreichung bestimmter Ziele überhaupt als Option wahrzunehmen, die sonst nicht in Betracht gezogen worden wären. So berichtet eine Radfahrerin, dass sie sich dank Smartphone in Gegenden mit dem Fahrrad „traut“, die sie sonst wegen fehlender Ortskenntnis gemieden hätte:

> *„Wenn ich mich einfach nicht so auskenne, hab ich vorher geguckt und so: Ja, ein Weg so. Und da sehe ich so: Oh Gott, merkst du dir das? Und wo musst du da lang? Und überlegst so: Kennst du das alles, so die Straßen? Und dann denkst du so: Nee, machst du nicht. […] Also ich meine, gut, heute ist das einfacher mit; wenn man im Handy gucken kann, wo man lang muss. [...] (MoA_47/128)*

Zwei befragte MoA nutzen regelmäßig das Smartphone, um aktuelle Informationen für den ÖPNV, das Fahrrad oder Carsharing abzurufen (v. a. Wegezeit bzw. Entfernung, Kosten und Erreichbarkeit der nächsten Station). Ein Proband gab an, dass er das Smartphone routinemäßig bei der Abwägung zwischen ÖPNV und Carsharing nutzen würde:

> *„(…) Und dann hab ich kurz überlegt: Also nehme ich jetzt Car2Go oder nehme ich BVG, ja? Und dann hab ich schon gecheckt, ja? Dann hab ich mir (…) das angeguckt in der App. So wie (…) unbequem es ist: Wie oft muss ich umsteigen, ja? Und da musste ich; musste ich zum Glück nur einmal umsteigen. (…) Bei zweimal hätte ich wahrscheinlich das Auto genommen“ (MoA_53/264).*

Einige Befragte berichteten von einer geplanten Anschaffung eines Smartphones, um die Mobilitätsorganisation[23] flexibler und unabhängiger zu gestalten. Es gibt jedoch auch einzelne MoA, die kein Smartphone besitzen und sich trotzdem hochgradig multimodal fortbewegen.

5.1.3.3 Umgang mit positiven und negativen Erfahrungen im Mobilitätsalltag

Das Verhalten derjenigen Befragten, die sich multimodal fortbewegen, ist von positiven Erfahrungen mit allen Verkehrsmitteln in bestimmten Einsatzsituationen geprägt. Diese Nutzungserfahrungen sind notwendig für die routinierte multimodale Mobilitätsorganisation.

Proband_innen, die hauptsächlich das Auto nutzen, haben geringe Nutzungserfahrungen mit dem Rad oder den ÖPNV, die sich dann in der Bewertung dieser Optionen widerspiegelt. Diese beruhen zum Teil auf wenigen negativen Erfahrungen, Vorurteilen oder Annahmen und fehlendem Nutzungswissen und dadurch erzeugten negativen Einstellungen.

So beschreibt eine LP zurückliegende negative Erfahrungen mit dem ÖV, die ihre Einstellungen und Verhaltensentscheidungen nachhaltig geprägt haben:

> *„Aber die Erfahrung lehrt uns, es ist eine Katastrophe. Und deswegen möchte ich das soweit es geht vermeiden, besonders mit den Kindern. Es ist schmutzig, es ist voll, es ist immer voll, es ist; egal, wann man fährt. Man hat immer den Eindruck, es sind zu wenig Wagen angespannt. Weiß ich nicht, ob man das so sagen kann. Und es hat sich in den letzten – seit wann sind wir in Berlin, seit 2001 –; so derart verschlechtert, dass ich das eigentlich versuche zu vermeiden.“ (LP_12/86)*

Alternative Informationen über Verkehrsmittel nachzusuchen oder Erfahrungen wahrzunehmen, werden oft aktiv ausgeblendet, wenn sie den eigenen aktuellen Einstellungen nicht entsprechen (Vermeidung „kognitiver Dissonanz“). So kann beispielsweise bei MoA beobachtet werden, dass diese ihre eigene ÖV-Nutzung unbewusst durch eine positive Hervorhebung aufwerten, um die Nutzung eines Autos in ihren

[23] Die Mobilitätsorganisation wird als Koordination des Mobilitätsalltags und den damit verbundenen Entscheidungen oder routinemäßigen Nutzungen von Verkehrsmitteln verstanden.

Augen unnötig erscheinen zu lassen. Umgekehrt rechtfertigen einige LP ihre Autopräferenz, die nach eigenen Aussagen vor allem aus Bequemlichkeitsgründen erfolgt, durch die Betonung der unzuverlässigen, teuren und aufwändigen ÖV-Nutzung:

> *„Ansonsten sage ich mal, zum Thema Infrastruktur des Verkehrs sind sehr viele talentfreie Leute am Arbeiten. Von S-Bahn bis U-Bahn bis sonstigen. Und da bin ich mit dem Auto eigentlich zuverlässiger noch" (LP_28/42).*

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass diese Bewertung zumeist aus Erzählungen anderer Personen oder aus Medienberichten resultiert und kaum auf eigenen Erfahrungen beruht.

5.1.3.4 Mobilitätssozialisation als wichtige Voraussetzung multimodaler Kompetenzen

Die Interviews weisen darauf hin, dass der Prozess der Mobilitätssozialisation maßgeblich darüber entscheidet, ob Grundlagen für Wissen und Kompetenzen vermittelt werden, die für die praktische Umsetzung einer multimodalen Mobilitätsorganisation notwendig sind. Um diese weiterzugeben haben sechs Befragte (zwei MoA und vier LP) die Bedeutung der Weitergabe von Wissen und den Umgang mit dem ÖV (z. B. Lesen von Liniennetzplänen, Umsteigen) sowie dem Fahrradfahren im Berliner Straßenverkehr an ihre Kinder betont. So nutzt eine LP für bestimmte alltägliche Strecken mit den Kindern bewusst den ÖV, auch wenn sie die Nutzung des Autos als einfacher wahrnimmt:

> *„[…] Und wir sind aber viel; irgendwie auch irgendwelche Sachen unternommen, deswegen waren sie einfach immer mit dabei so. Und, weiß ich, irgendwelche Tickets kaufen haben wir oft zusammen dann auch gemacht. Das kennen sie. Und wie man die entwertet oder wo man irgendwie liest, wann die nächste Bahn fährt und auf was man achten muss. […] Und wie man umsteigt. (Pause) Ja, also die können sich da gut orientieren. […] Und die jüngere Schwester, die wird jetzt zehn, die hat neulich erzählt, das fand ich ganz gut, sie ist aus Versehen in die falsche Straßenbahn, […] eingestiegen und […] hat sich erinnert, dass die Haltestellen nicht immer parallel sind so. [..] Und dann hat sie in der laufenden Bahn immer geguckt […], und ist dann eben so lange gefahren, bis sie gesehen hat: Jetzt kann sie einfach wieder auf die andere Seite umsteigen. So was finde ich … Also das ist dann sehr souverän." (MoA_51/98)*

Andere berichten davon, dass auch in der Kindertagesstätte sowie in der Schule mit den Eltern und Kindern über praktisches Verkehrshandeln gesprochen und über Schulungen eingeübt wird. Diese Vermittlung von Wissen und Kompetenz im Sinne einer erfolgreichen Mobilitätssozialisation spielt für eine Förderung nachhaltiger Mobilität eine entscheidende Rolle und sollte zukünftig eine stärkere Beachtung finden.

5.2 Motive der Autonutzung und Potential der Alternative Verkehrsmittel

Während im vorangegangenen Teil des Kapitels äußere Faktoren und strukturelle Rahmenbedingungen im Zentrum standen, konzentriert sich dieses Teilkapitel auf die Darstellung der persönlichen Einstellungen und subjektiven Wahrnehmungen der befragten Personen. Aus diesen ergeben sich unterschiedliche, individuelle Nutzungsmotive. Auch wenn diese nicht immer objektivierbar sind, können sie dennoch erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Proband_innen haben und sind und daher geeignet, Ziele von Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsangebote zu werden.

Der erste Abschnitt ist auf die Autonutzung gerichtet. Im zweiten Abschnitt werden dann die einzelnen Nutzungsmotive nacheinander und in Bezug zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln betrachtet. Im dritten Abschnitt wird eine Gruppierung der LP vorgestellt. Vor dem Hintergrund Ihrer aktuellen Autonutzung

und der Bereitschaft das Auto abzuschaffen bzw. ihre Autonutzung zu reduzieren konnten vier verschiedene Nutzertypen identifiziert werden. Der vierte Abschnitt schließlich beschäftigt sich mit den Einstellungen der Proband_innen zum Themenfeld Elektromobilität.

5.2.1 Einstellungen gegenüber dem Auto

In einer Übersicht der Forschung zur Wahrnehmung des Autos und des öffentlichen Verkehrs der letzten 20 Jahre, kommt Flade (2013) zu dem Ergebnis, dass die positive Bewertung des Autos bis heute überwiegt. Dabei sind räumliche und zeitliche Unabhängigkeit, Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit die dominierenden Nutzungsmotive (ebd., S. 63 f.). Nur hinsichtlich der Stresserzeugung und der Umweltwirkung schneidet das Auto negativ ab.

Die Ergebnisse dieses Projekts zeigen, dass die genannten Motive im innerstädtischen Raum nur unter bestimmten Voraussetzungen stimmig sind, nämlich dann, wenn sie die Nutzung des Autos für Strecken mit Zielen außerhalb Berlins (Urlaub und Ausflüge), für Transporte in der Stadt und abends bzw. nachts betreffen. Die Autonutzung wird dabei gegenüber dem ÖPNV und dem Fahrrad teils als flexibler, bequemer und von einigen auch als sicherer und privater bewertet.

Viele LP teilen die Einstellung, dass ein eigenes Auto in der Stadt nicht unbedingt notwendig sei und in Bezug auf ein hohes Verkehrsaufkommen, erlebten Stress beim Fahren sowie bei der Parkplatzsuche eher mit negativen Konnotationen und Gefühlen bei der alltäglichen Nutzung in der Stadt verbunden ist. Zentrales Argument ist das gute ÖPNV-System in Berlin, so dass mit ÖPNV und Fahrrad eine gute Erreichbarkeit von Zielen innerhalb der Stadt gegeben ist. In dieser Einstellung ähneln sich LP und MoA stark.

> *„Wer nur in Berlin unterwegs ist, braucht eigentlich kein Auto, weil ja; das Nahverkehrsnetz ist derartig gut.“ (LP_27/140)*

> *„Ich fahre nicht in der City Auto. Das ergibt keinen Sinn. Also irgendwie nicht wirklich für mich. […] du suchst länger einen Parkplatz, als du unterwegs bist, ja? Und Spaß macht es auch nicht wirklich, das Autofahren.“ (LP_11/206)*

Diese Sichtweise teilen die LP mit den meisten MoA, die diese Einstellung erklärend für ihre Alltagmobilität ohne eigenes Auto hinzuziehen:

> *„Also ich brauche es eigentlich nicht. In einer Stadt wie Berlin, […] wo man wirklich überall hinkommt mit den Öffentlichen, finde ich, es muss nicht sein.“ (MoA_35/104)*

> *„Also die Verkehrsmittel sind so gut miteinander verbunden und es gibt keine Notwendigkeit für [ein] Auto in der Stadt. Das Gegenteil, das Auto ist ein Problem.“ (MoA_32/116)*

Das Auto wird bei fast der Hälfte der LP vor allem als Gebrauchsgegenstand betrachtet und nicht als Statussymbol gewertet:

> *„Das ist ein Gebrauchsgegenstand. Da weine ich nicht, wenn mir jemand einen Kratzer reingemacht hat, wenn ich es abgestellt habe.“ (LP_16/80)*

Insgesamt konnten aus dem Material sechs Motivfelder abgeleitet werden, die sich für die Autonutzung der LP als sehr bedeutsam herausgestellt haben. Dafür wurden ähnliche Motive der Klassifikation von Schade (2007) zusammenfassend ausgewertet (vgl. Kapitel 2.3.4):[24]

- Transport von Gütern und Beförderung von Personen ..... (Kapitel 5.2.2.1)
- Erreichbarkeit – Ausflugs- und Urlaubsziele außerhalb der Stadt ..... (Kapitel 5.2.2.2)
- Flexibilität – hinsichtlich Mobilitätsorganisation und Distanzüberwindung ..... (Kapitel 5.2.2.3)
- Privatheit – Privatsphäre, emotionale Bindung und Sicherheit ..... (Kapitel 5.2.2.4)
- Kostenersparnis – insbesondere gegenüber dem ÖPNV ..... (Kapitel 5.2.2.5)
- Familienorganisation – Alltagsmobilität mit Kindern ..... (Kapitel 5.2.2.6)

Diese Hauptmotive treten in Situationen auf, in denen das eigene Auto klar präferiert wird und sie werden überlagert oder kombiniert mit weiteren Motiven wie Bequemlichkeit und Fahrspaß. Diese Motive sind im Kapital 5.2.2 – jeweils als eigenes Unterkapitel – ausführlich beschrieben. Bei den MoA sind für die Autonutzung grundsätzlich die gleichen Motive relevant wie bei den LP. Die MoA akzeptieren dabei eine geringere Flexibilität als die LP, da die Autonutzung der MoA zumeist mit einem größeren Planungs- bzw. Organisationsaufwand verknüpft ist, der von ihnen teilweise als nachteilig bewertet wird und eine höhere Mobilitätskompetenz erfordert. Die Ergebnisse des Projekts bestätigen, dass die positive Bewertung des eigenen Autos hinterfragt wird, sobald das Verkehrsaufkommen deutlich zunimmt, da dies mit Stress und erhöhtem Konfliktpotential verbunden ist (vgl. Harris/Houston 2010). Eine negative Einstellung zum Auto wird durch den Organisationsaufwand und die finanziellen Kosten, die der Besitz und die Nutzung des Autos mit sich bringen, noch verstärkt.

Die Nachteile der Autonutzung wirken den Nutzungsmotiven, die zum Autoeinsatz führen, entgegen. Dies trifft besonders stark auf diejenigen Proband_innen zu, die alternative Hauptverkehrsmittel (Rad oder ÖPNV) nutzen (der Großteil der LP und alle MoA), die ihre Verkehrsmittelnutzung einzelfallbezogen überdenken und bemüht sind, diese unter den gegebenen innerstädtischen Bedingungen optimal zu gestalten. Nicht zutreffend ist dies für diejenigen Autonutzer_innen, die das Auto aus einem individuell wahrgenommenen Zwang (regelmäßige Pendlerstrecken, finanzielle Zwänge und gesundheitliche Gründe sowie jobbedingte Transportbedarfe) nutzen.

Im Folgenden werden die sechs Hauptnutzungsmotive für die Autonutzung ausführlich dargestellt und aufgezeigt, wie diese im multimodalen Alltag verkehrsmittelübergreifend umgesetzt werden und wo die Grenzen alternativer Verkehrsmittel liegen.

5.2.2 Hauptnutzungsmotive

5.2.2.1 Transport von Gütern und Beförderung von Personen

Fast alle LP haben erwähnt, das eigene Auto für Transporte von Gütern sowie zur Beförderung von Personen aus dem näheren sozialen Umfeld einzusetzen. Ebenso erwähnt fast die Hälfte der MoA, ein Auto für den Transport einzusetzen, teils auch für den regelmäßigen dienstlichen Einsatz. Die Transportkapazität von Verkehrsmitteln ist sehr bedeutsam für die Verkehrsmittelnutzung der Proband_innen, was auch die Äuße-

[24] So integriert das Hauptnutzungsmotiv Flexibilität und Spontaneität beispielsweise instrumentelle und emotionale Motive: Erreichbarkeit von Zielen, ein Auto jederzeit zur Verfügung zu haben, Unabhängigkeit und Freiheit sowie Kontrollerleben und Planbarkeit und Orientierung.

rungen zum idealen Verkehrsmittel zeigen: Die Größe des idealen Verkehrsmittels selbst und damit einhergehende Transportmöglichkeiten wurden stark thematisiert. Das ideale Verkehrsmittel soll geräumig genug sein, um jedem genügend Platz zur Verfügung zu stellen. Außerdem – und das ist besonders vielen wichtig – soll das ideale Verkehrsmittel die Möglichkeit bieten, Dinge problemlos transportieren zu können.

> *„Aber auch eben etwas größer, sodass man dann halt zur Not auch mal zu zweit fahren kann oder; oder eine Kiste Bier oder was auch immer … Dass man einfach da einen größeren Spielraum hat." (LP_9/287)*

Ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl ist aus Sicht der Proband_innen besonders die Größe und Schwere des Transportguts, daher wird nachfolgend zwischen kleinen (z. B. kleineren Einkäufen), und großen (größere Möbel-/Gepäckstücke) Transportgütern unterschieden. Die Autonutzung wird bei den LP und MoA unterschiedlich organisiert. Ein erhöhter Transportbedarf, insbesondere aus beruflichen Gründen oder für den Transport der eigenen Kinder, macht ein Auto aus Sicht des überwiegenden Anteils der MoA notwendig, es muss jedoch kein Auto im eigenen Besitz sein. Die LP hingegen benennen das Motiv, privat Gegenstände zu transportieren, nicht explizit als Anschaffungsgrund für das Auto. Jedoch wird letztendlich das Transportieren in der Regel als Grund mit angeführt, das Auto trotz geringer Alltagsnutzung nicht mehr abschaffen zu wollen.

Es konnten drei wesentliche Arten von Transporten identifiziert werden, die im Folgenden ausdifferenziert zusammengefasst werden: (1) private Transporte innerhalb der Stadt, (2) dienstliche Transportbedarfe innerhalb der Stadtregion und (3) Transporte außerhalb Berlins für Freizeitbedarf, Urlaub oder Ausflüge. Ein Zwischenfazit mit Umsetzungspotentialen im Hinblick auf die Transportbedarfe schließt dieses Unterkapitel ab.

(1) Private Transporte innerhalb der Stadt

Unterschieden werden hier alltägliche Transporte von Einkäufen des täglichen Bedarfs, Freizeitbedarf o. ä. und nicht-alltägliche Transporte von Großeinkäufen sowie einzelnen Sperrgütern, z. B. für die Wohnungseinrichtung oder im Rahmen eines Umzugs.

Der größere Teil der LP in Prenzlauer Berg erledigt, wie die MoA, kleinere bis mittlere Einkäufe in der Umgebung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV, auch in Kombination mit dem täglichen Arbeitsweg.

Die LP wählen je nach Größe des erwarteten Einkaufs das Verkehrsmittel:

> *„Einmal gibt es ja die Pflicht, man muss einkaufen. So, mache ich mit dem Fahrrad. Ist es ein großer Einkauf, mache ich es mit dem Auto. Oder es sind Kleinigkeiten, dann gehen wir zu Fuß." (LP_30/193)*

Auffällig dabei ist, dass fast alle LP als Hauptverkehrsmittel das Fahrrad für Einkäufe einsetzen(siehe Kapitel 5.1.1.3). Einige von den LP mit Hauptverkehrsmittel Rad oder ÖPNV betonen explizit, das Auto für die nahräumliche Versorgung bewusst nicht einzusetzen:

> *„Weil ich so viel in der Nähe zum Einkaufen hab, ich kann eine Station vorher aussteigen, kann zum Supermarkt gehen und kann nach Hause laufen. Also deswegen brauche ich nicht Einkaufen mit dem Auto, das brauche ich eigentlich nicht." (LP_11/16)*

Ein Drittel der LP und die Hälfte der MoA nutzen das Rad gewohnheitsmäßig für den Transport von Dingen des täglichen Bedarfs, um zeitsparender und bequemer unterwegs zu sein. Entscheidend ist, dass Wege und körperliche Anstrengung eingespart und die einfache Zugänglichkeit und direkte Verbindung zum Ziel,

die das Rad als individuelles Verkehrsmittel bietet, wahrgenommen werden. Fahrradtaschen und -körbe erleichtern dabei den Transport:

> *„Also da hängt so eine Fahrradtasche am Gepäckträger und die kann man dann vollladen. Also die Supermärkte liegen auf dem Weg von der Arbeit nach Hause und da kann man dann bequem ranfahren, parken vor dem Supermarkt und einkaufen." (LP_3/24)*

Eine Probandin verdeutlicht, wie der Vorteil der Zugänglichkeit des Rads gegenüber planungsaufwändigeren Lösungen entscheidend ist:

> *„Da hatte ich halt viel zu transportieren (…) Und da hab ich auch überlegt, ob ich das anders regele. Aber das ist die Nahverkehrsverbindung ein bisschen doof. Und dann hätte ich ein Taxi bestellen müssen und dachte ich: Nee, also das ist jetzt; nimmst das Rad." (MoA_59/80)*

Einige MoA und LP präferieren für Transporte auch den ÖPNV gegenüber dem Rad, wenn das Transportieren mit dem Fahrrad als unbequem erlebt wird:

> *„Ja, na, häufig ist es auch so, dass ich dann doch mehr kaufen möchte und mit dem Fahrrad das schlecht irgendwie unterbekomme, um dann mit dem Fahrrad wieder nach Hause zu fahren, ne? Und dann bin ich dann mit den Öffentlichen sicherer. Ich kann es tragen und ich kaufe nur das, was ich tragen kann." (LP_15/78)*

Die Hälfte der LP führt regelmäßige Transporte wie größere und/oder schwerere Einkäufe des täglichen Bedarfs wie auch insbesondere den Kauf von Getränken mit dem privaten Auto durch. Die Nutzung des eigenen Autos mache dann „das Leben leichter" (LP_13/77) und bediene für den größten Teil der Befragten einen weniger emotionalen denn „praktischen Aspekt" (LP_25/176). Der Transport von Großeinkäufen oder Getränken, größeren und sperrigen oder schweren Gegenständen wie Möbel- oder Gepäckstücke wird bei einem großen Teil der LP vorwiegend mit dem Auto bewältigt, das als bequemer und bei kombinierten Wegen als zeitsparender gegenüber dem ÖPNV erlebt wird.

> *„Also ich gehe einmal in der Woche eigentlich Einkaufen und dann mache ich das eigentlich mit dem Auto, um, ja, Wasserkästen oder praktisch alles halt bequem herzukriegen." (LP_13/74-75)*

Die Autonutzung für Transportzwecke wird durch die LP dann präferiert, wenn die Möglichkeit besteht, nah am Zielort zu parken:

> *„Aber eigentlich, wie gesagt, innerhalb von Berlin nur Großeinkäufe oder ich weiß, da gibt es einen Parkplatz, wo ich gut parken kann, da fahre ich dann auch mit dem Auto hin. Ansonsten ist das eher … Weil ich muss ja hier auch noch mal einen Parkplatz finden und schleppen oder so. Also es ist ja auch alles … Ich kann ja nicht auf dem Hof parken." (LP_15/148)*

Die MoA hingegen führen keine wöchentlichen Großeinkäufe durch. Bei mittleren bis größeren Transportbedarfen wird die Autonutzung auch bei den MoA grundsätzlich nicht hinterfragt und ein Auto auch tatsächlich genutzt. Das gilt auch für diejenigen, deren Einstellung gegenüber dem Auto eher negativ geprägt ist bzw. die es als sinnlos für den städtischen Mobilitätsalltag erachten.

Von den MoA wird das geliehene Auto für Transporte teilweise gegenüber dem ÖPNV bevorzugt, sofern ein einfacher Zugang möglich ist. Dies drückt sich in den kommunizierten Vergleichen aus, z. B.

> *„das ist schon auf jeden Fall entspannter in so einem Auto, als jetzt in so einem übervollen Bus, der irgendwie durch Neukölln und Kreuzberg muss (MoA_31/173)".*

Ein MoA setzt das Rad in Kombination mit einem Radanhänger, den er zum Transport seines Sohnes angeschafft hat, auch für größere Transporte ein. Hier wird auch direkt das Potential des Rads mit Radanhänger betont, ein Auto einsparen zu können:

> *„Ja, das; also dieser Anhänger ist auch ein wichtiger Bestandteil meines Lebens geworden. Also ich hab auch viel damit gemacht sozusagen. Und halt da eben auch viel; oft ein Auto quasi eingespart." (MoA_60/120)*

Ein weiterer MoA und ein LP erwähnen dabei auch das Potential einer Leihmöglichkeit von Lastenrädern in der direkten Wohnumgebung, um eine höhere Flexibilität und Unabhängigkeit bei auftretenden Transportbedarfen zu erreichen. Erfahrungen mit solchen Leihrädern liegen jedoch nicht vor.

> *„Ich hatte einen Beitrag darüber gesehen (…) im Fernsehen. Und da hab ich gedacht: Ah ja, interessant. Also das war übers Lastenradbauen. (…) Na, das müsste man doch eigentlich auch leihen können, wenn man jetzt halt mal irgendwie was Größeres transportieren muss. Also ich hab auch Freunde z. B. mit einem Fahrradanhänger. Da hatte ich das Gleiche überlegt. Aber dann dachte ich so: Na ja, also ein Lastenrad ist für den Zweck vielleicht günstiger." (MoA_59/154)*

Im Gegensatz zum MoA schränkt der LP das Potential von Lastenrädern jedoch ein und betont die Zeitvorteile des Autos und den Nachteil des zusätzlichen Platzbedarfs eines Lastenrads:

> *„Also für mich ist eigentlich das Hauptargument, was mich ein Auto benutzen lässt in der Stadt, wie gesagt, dass ich was zu transportieren hab. (…) das wiederum in Verbindung mit der Entfernung. Also weil, ich sage mal, man könnte natürlich, was ich jetzt nicht habe, aber was ich oft sehe, dass Leute; oder was ja auch eine große Mode ist, gerade hier, so Transporträder in der Stadt zu haben. (…) Aber wenn ich z. B. eben, wie gesagt, was Spezielles in einem anderen Stadtbezirk kaufen will aus irgendeinem Spezialgeschäft, also nützt mir nicht … Dann fahre ich da nicht mit so einer Kiste hin, also mit so einem Spezialfahrrad. Die sind meistens langsam und auch; nehmen Platz usw. Das wäre nicht die Lösung. Insofern ist eigentlich … Das pro-Auto-Argument ist die Transportmöglichkeit." (LP_8/200)*

Auch die intermodale Nutzung des Fahrrads (samt Radanhänger) und dem ÖPNV (S-Bahn) wird als Alternative von dem soeben erwähnten MoA benannt, der diese Variante bei größeren Transporten anwendet, um körperliche Anstrengung zu reduzieren, Zeit zu sparen und größere Entfernungen zu überwinden:

> *„Und ich kann natürlich auch Distanzen, die ich vielleicht zu Fuß zurücklegen könnte, in einer größeren Geschwindigkeit zurücklegen und halt auch die Kombination [Kombination ÖPNV und Fahrrad]. Also, ja, die Schnelligkeit und der Zeitgewinn ist auf jeden Fall ein weiterer Faktor. Und halt eben, dass ich viel Gepäck transportieren kann. Also mit meinen Fahrradtaschen oder so, ja, kann ich schon auch mal 10, 20 Kilogramm transportieren. Auch ein großes Volumen, das ist auch gut (…) das Krasseste mit dem Anhänger, wenn er schwer beladen ist, ist bergauf. So, das ist halt hier Prenzlauer Berg; das ist manchmal dann heftig. Und da komme ich; also da hab ich einfach bemerkt, ist es schön, auch wirklich Fahrradanhänger und Öffentliche zu benutzen." (MoA_60/54 und 172)*

Besondere, d. h. seltene, unregelmäßige und größere, Transporte, für die das Auto unverzichtbar erscheint, finden bei den MoA oft mit Unterstützung des sozialen Umfelds statt, insofern kein Mietwagen oder Carsharing eingesetzt wird. Die private Nutzung ist abhängig von der Verfügbarkeit eines Führerscheins und dem Zugriff auf einen Pkw, z. B. bei getrennt lebenden Partnern, Freunden oder Familienangehörigen mit Pkw. Dabei wird häufig erwähnt, dass man auf diese Möglichkeit nur im Ausnahmefall und nur explizit für Transporte, die nicht allein zu bewältigen sind, zurückgreift.

„Ich frage einfach jemand. Also es kommt sehr selten vor, aber ich frage einfach Freunde oder Freundinnen, ob ich mir mal das Auto leihen kann (…) Das ist aber wirklich rein Transport. Ich glaube, ich hab mir; nee, ich hab mir für Wochenende oder Urlaub noch kein Auto geborgt." (MoA_45/193)

Speziell MoA ohne Führerschein benötigen in jedem Fall auch jemanden aus dem, i. d. R. näheren, sozialen Umfeld, der den geliehenen Wagen (Auto oder Transporter) auch fährt. Die einzelnen, unregelmäßig auftretenden größeren Transportbedarfe stehen jedoch nicht zwangsweise mit dem Bedarf eines eigenen Pkws in Zusammenhang, wie mehrere MoA hervorheben. Ein geliehener oder gemieteter Wagen (Privatfahrzeug oder Carsharing) und Lieferdienste werden als Alternativen angeführt.

„Wenn man sich Möbel bestellt, kriegt man die geliefert. Waschmaschine ebenfalls. Also ich finde, ich brauche es einfach nicht so unbedingt. (…) Was bedeutet das Auto? Also es ist ein Transportmittel, was, wenn man wirklich was transportieren will, wirklich nützlich sein kann. Aber das kann man sich auch ausleihen." (MoA_35/128 und 138)

Auf die Frage, welche Transportalternativen zum eigenen Auto in Frage kämen, erwähnt auch ein LP Lieferdienste:

„Das ist relativ schwer zu sagen. (…) Na gut, wenn man; wenn man den Lieferverkehr mehr nutzen würde. Also wenn man sich solche Sachen vom Kaufhaus sozusagen nach Hause liefern lassen könnte, dann könnte ich mir schon vorstellen, dass man ganz und gar auf das Auto verzichten kann in der Innenstadt." (LP_16/88)

Die MoA nutzen in einzelnen Situationen, in denen private Transporte notwendig sind, auch Carsharing. Auch bei einigen LP wird das Carsharing als Alternative für innerstädtische Transporte wahrgenommen:

„Also sagen wir, auf dem Land hat es wirklich eine Funktion, also Transportmittel. (…) auch das Fahren ist schön, draußen und so. Also meine Idealvorstellung ist eigentlich, das Auto auf dem Land zu lassen und in die Stadt zu pendeln. Und hier, wie gehabt, plus Carsharing vielleicht, mich zu bewegen. So, das wäre meine persönliche Idealvorstellung sozusagen." (LP_8/308)

Ein weiterer Aspekt, der aus Sicht einiger LP für das Autospricht, ist die Nutzung als privates Zwischenlager im öffentlichen Raum, welches die Mobilitätsorganisation von alltäglichen Wegeketten flexibel und spontan gestaltbar macht und den gleichzeitig auftretenden Transportbedarf von Gegenständen erleichtert:

„Also das Auto für mich persönlich hat noch die Bedeutung, dass ich da irgendwelche Sachen lagern kann. Dass ich einen Punkt habe auf der Straße zu ebener Erde, ja, den ich einfach nutzen kann als, ich sage mal, nicht Wohnraum, aber als Nutzraum sozusagen. Also ohne dass es fährt auch. Beispielsweise wenn ich ja, Lebensmittel oder leere Flaschen wegbringe oder so. Dann kann ich die dort aufbewahren und muss die nicht in meiner Wohnung stapeln und hab die dann auch immer dabei, wenn ich so Einkaufen bin sozusagen, ja. (…) Also, ja, vielleicht so ein paar kleine Sportartikel. Also z. B. das Waveboard von meinem Sohn oder so Federball. So kleine Sachen, die man, egal wo man hinfährt, immer so gern dabei hat oder so." (LP_26/68-72)

Diese Zwischenlagerung erspart Transportwege und bietet Bequemlichkeits- und Flexibilitätsvorteile, die das Carsharing nicht bietet. Ein MoA erwähnt, dass er ein eigenes Auto bevorzugen würde, weil er damit „auch wirklich flexibel entscheiden" könne:

„Na, wenn es keine Kostenfrage wäre, würde ich lieber ein Auto haben wollen, weil ich damit auch wirklich flexibel entscheiden kann. Packe meine Sportsachen rein und entscheide nach dem Vorlesungsende,

ob ich jetzt spontan zum Fitnessstudio fahre oder ob ich doch lieber nach Hause fahre. Ich hab die Sachen schon mal im Auto. (MoA_46/349)"

Der Transport von Kindern ist teilweise mit besonderen Anforderungen verbunden, die für die Nutzung des Autos entscheidend sind, da es insbesondere bei außerörtlichen Zielen und abends als bequemer erlebt wird. Dennoch wird der tägliche Transport von Kindern im Alltag bei den meisten Familien nicht als Motiv angeführt, da die Zielorte nahräumlich durch andere Verkehrsmodi erschlossen werden (vgl. Kapitel 5.2.2.6).

(2) Dienstliche Transportbedarfe innerhalb der Stadtregion

Fünf LP verwenden das Auto, um dienstliche Transporte von täglich benötigtem Arbeitsmaterial durchzuführen und betrachten das Auto dafür als unverzichtbar. Auffällig ist, dass diese fünf LP das Auto als Hauptverkehrsmittel einsetzen. Wenn kein Transportbedarf besteht greifen sie jedoch auch auf andere Verkehrsmittel zurück:

„Also das ist z. B. aufgrund meiner Tätigkeit. Was bedeutet, dass wenn ich irgendwohin zum Arbeiten fahre, ich nicht nur eine Aktentasche dabei hab, sondern jede Menge Equipment, sprich Kamera, Licht und alles Mögliche (…) Mit Bahn wäre nicht gegangen, also nicht alleine. Das heißt also, ich war da auch wirklich auf das Auto angewiesen (…) Wenn es kleinere Aufträge sind oder wie auch immer, nehme ich durchaus auch ab und zu die Bahn." (LP_13/21)

Hingegen zeigen die MoA, dass ein solcher dienstlicher Transportbedarf auch anders bewältigt werden kann: mit dem Carsharing, dem Taxi, dem ÖPNV oder intermodal in Kombination von Rad und S-Bahn. Die MoA verwenden das Carsharing für dienstliche, nicht-tägliche Transportbedarfe, wobei sie dies optional nutzen und manchmal auch Alternativen wie den ÖPNV oder das Taxi wählen. Die anstehenden Wegeketten sind dabei für die Verkehrsmittelwahl entscheidend. Ein Proband, der mehrmals in der Woche Arbeitsmaterial zu Kund_innenterminen transportieren muss, plant manchmal auch ein Carsharing-Auto ein, wenn die Zielorte zu weit auseinander liegen und der ÖPNV mehr Zeit beanspruchen würde.

Er nutzt ansonsten gewohnheitsmäßig, neben einem weiteren MoA, den Transportvorteil des Fahrrads kombiniert mit dem ÖPNV, um weitere Ziele zu erschließen (dienstliche und private Radmitnahme). Präferiert wird die Radmitnahme, damit er seine schwere Tasche bequem zu seinen Kunden mitnehmen kann und sich somit Stellplatzsuche und körperliche Anstrengung beim händischen Tragen der Tasche erspart.

„Ich hab eine Werkzeugtasche. Die ist ziemlich groß und schwer. Die kommt auf den Gepäckträger, wird da festgeschnallt." (MoA_42/154)

Ein MoA bevorzugt das Carsharing gegenüber dem Rad bei wöchentlichen Transporten von Arbeitsmitteln, da die anstehenden Wegeketten und Entfernungen mit dem Rad nicht zurückgelegt werden können.

„Und für den Freitag, die Auftritte, hatte ich mir ein Cambio reserviert, wo ganz viele (Instrumente) reinpassen" (MoA_50/18)

Eine andere MoA verwendet den ÖPNV gegenüber dem Rad zur Anfahrt zur Arbeitsstelle, da sie mehrtägige Einsätze hat und der ÖPNV hinsichtlich Zugänglichkeit und Flexibilität für sie die beste Lösung ist:

„Weil dann hab ich auch meinen Koffer dabei und auch meine Uniform an. Da ist gar keine Frage, da kann ich gar nicht mit dem Fahrrad." (MoA_55/48).

(3) Transporte außerhalb Berlins für Freizeitbedarf, Urlaub oder Ausflüge

Für den Urlaub setzen LP wie auch MoA das Auto ein, um vor Ort flexibler zu sein und bequemer zu reisen. Das Motiv Bequemlichkeit hat hier eine große Bedeutung, da häufig Gepäck und Personen transportiert werden, so dass sich das Auto aus Nutzersicht im Vergleich zum ÖV als optimales Verkehrsmittel herausstellt. Neben dem Transport- und dem Bequemlichkeitsmotiv spielen bei Urlauben und Ausflügen immer auch weitere Nutzungsmotive eine Rolle, so bspw. die Erreichbarkeit von Reisezielen und die Mobilität am Zielort, sowie eine höhere Flexibilität bei der Organisation (siehe Kapitel 5.2.2.2).

Wie auch bei den Transporten in der Stadt ist hier die direkte Verbindung eines individuellen Verkehrsmittels entscheidend, um Anstrengungen zu vermeiden und flexibel planen zu können. So bietet das Auto „individuelle Losfahrmöglichkeiten".

> *„(…) sich nicht über den Transport des Gepäcks von A nach B irgendwie noch Gedanken machen muss, sondern schmeißt das einfach ins Auto rein." (LP_3/130)*

Auch der Transport von Kindern bei Ausflügen mit den zugehörigen Utensilien spricht aus Sicht einer LP für das Auto (siehe Kapitel 5.2.2.6).

Bei gemeinsamen Ausflügen oder Urlauben verwenden die MoA teilweise das Auto von Personen aus dem sozialen Umfeld. Weiterhin bestehen bei den MoA Erfahrungen mit Mietwagen, die die gleichen Transportvorteile bieten, jedoch hinsichtlich des Planungsaufwands schlechter bewertet werden.

Bei Fahrten mit Zielen außerhalb der Stadt wird der ÖV im Vergleich zum Auto als nachteilig dargestellt, da er den flexiblen und direkten Transport von mitgeführten Gegenständen nicht gleichermaßen wie das Auto ermöglicht.

> *„Wenn Sie jetzt rausfahren, fahren Sie ja nicht für eine Stunde nur ins Grüne, sondern Sie fahren ja dann, um zu übernachten und haben da beide Hände voll mit irgendwelchen Nahrungsmitteln oder anderen Gegenständen. Und die dann tragen, ist also über die Strecke der Zugfahrt schon ungünstig." (LP_30/42)*

(4) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale – Transporte

Die Ergebnisse zeigen, dass die LP für Transporte nicht automatisch das Auto einsetzen, sondern je nach Transportbedarf, Entfernung und Tagesorganisation das passende Verkehrsmittel auswählen. Die MoA zeigen eine größere Bandbreite in der Verkehrsmittelnutzung, was die Organisation von Transporten angeht, da sie mehr Erfahrungen mit Alternativen haben und sich der Zugang zu einem Auto als bequeme Lösung schwieriger gestaltet. Insbesondere bei kleineren bis mittleren, alltäglichen Transporten zeigt sich, dass auch die LP bei ihrer Entscheidung für ein Verkehrsmittel flexibel agieren.

Da die Parkplätze am Einkaufzentrum die Autonutzung der LP unterstützen, könnte man an dieser Stelle Restriktionen beim Neubau von Parkplätzen an Supermärkten einführen, um nahräumliche Entlastungen des Autoverkehrs herbeizuführen. Gleichzeitig würde der verpflichtende Bau von Radabstellanlagen an Supermärkten die Radnutzung als individuelle Tür-zu-Tür-Lösung stärken.

Nicht-alltägliche, seltene, meist größere Transportbedarfe werden bei den LP zumeist direkt mit dem eigenen Auto verbunden. Da diese in den meisten Fällen nicht plötzlich auftreten, können sie auch bequem mit einem Mietwagen oder einem Lieferdienst bewältigt werden. Letzterer spart auch Zeit und Anstrengung. Wie der Mobilitätsalltag der MoA zeigt, kann der Transport in der Stadt grundsätzlich mit anderen Ver-

kehrsmitteln bewältigt werden. Dazu zählen ein breites, nahräumliches, flexibel nutzbares Angebot von Transporträdern, Carsharing, das privat geteilte Autos, Mietwagen und das Taxi.

5.2.2.2 Erreichbarkeit – Ausflugs- und Urlaubsziele außerhalb der Stadt

Die Interviewten betonen die Relevanz der hohen Flexibilität und des einfachen Zugangs, die das Auto für die Urlaubs- und Ausflugsgestaltung bietet. Unterschieden wird im Folgenden zwischen Tagesausflügen und Kurztrips innerhalb der Stadtregion, von denen viele Proband_innen berichteten und Urlaubsfahrten, die eine mehrtägige Abwesenheit vom Wohnort bedeuten. Die Vorteile des Autos werden insbesondere im Vergleich zum ÖV herausgestellt, aber auch Mietwagen- und Carsharing-Angebote werden als alternative Lösungen angeführt. Bei Ausflügen und Wochenendtrips spielen für den bevorzugten Einsatz des Autos gegenüber dem ÖV die Motive Erreichbarkeit, Entfernung, Zeitersparnis, Flexibilität und Bequemlichkeit eine Rolle.

Die Motive Bequemlichkeit und Transport werden in Kombination mit dem Motiv Erreichbarkeit besonders hervorgehoben, weil häufig Gepäck und Personen transportiert werden. So ist man z. B. hinsichtlich der spontanen Mitnahme von Utensilien für Haus und Garten weniger flexibel und das Auto wird als praktikable Lösung betrachtet (siehe Kapitel 5.2.2.1). Das Nutzungsmotiv Erreichbarkeit wird aus folgenden Blickwinkeln betrachtet: (1) Tagesausflüge und Kurztrips innerhalb der Stadtregion und (2) Urlaubsreisen. Ein Zwischenfazit, welches die Umsetzungspotentiale beleuchtet, schließt dieses Unterkapitel ab.

(1) Tagesausflüge und Kurztrips innerhalb der Stadtregion

Es zeigt sich eine stark regionale Ausrichtung der Freizeitgestaltung durch Ausflüge und Besuche im Berliner Umland, vorzugsweise an den Wochenenden. Die Ausflugsfahrten und Kurztrips innerhalb der Stadtregion lassen sich unterscheiden nach:

- Freizeitzielen mit festem Bezugspunkt, die eher regelmäßig angesteuert werden (z. B. Fahrten zu Wochenend-/Gartengrundstücken und
- eher unregelmäßig stattfindenden Fahrten mit unterschiedlichen Tagesausflugszielen in den umliegenden Regionen, bei denen Aktivitäten wie Wandern, Rad fahren, Baden oder der Besuch kultureller Veranstaltungen im Vordergrund stehen.

Für beide Arten von Freizeitaktivitäten gaben LP an, das Auto einzusetzen, sowohl um zum Garten am Stadtrand, zum Wochenendgrundstück oder zu Verwandten im Umland zu gelangen als auch für unregelmäßige Ausflugsziele. Dabei kann festgestellt werden, dass die Entscheidung für den Erwerb eines Gartens am Stadtrand oder eines Zweitgrundstücks im Grünen stark an die Verfügbarkeit eines Autos gekoppelt ist und dem Autoerwerb folgt. Teils war der Wunsch nach einer stärker ans Umland orientieren Freizeitgestaltung – ob nun mit festem Bezugspunkt oder nicht – ein wesentlicher Grund, sich ein Auto überhaupt anzuschaffen und stellt dann einen starken Hinderungsgrund dar, das Auto wieder abzuschaffen. Das Auto wird dabei, insbesondere bei festen Zielen, gewohnheitsmäßig eingesetzt und als optimale Lösung für diesen Zweck kaum hinterfragt.

> *„Na ja […] weil wir ja immer was mitzuschleppen haben. Also rein transporttechnisch gesehen ist das natürlich bequemer alles. Das ist natürlich eine bequemere Sache. Ja, und dann muss man ja; im Garten hat man ja auch mal was zu tun […]. Und dann braucht man da eben halt auch ein Auto. Ohne Auto geht das nicht, könnte man das gar nicht machen.“ (LP_4/135)*

Bei spontanen Entscheidungen für einen Ausflug, an dem Aktivitäten draußen stattfinden sollen und somit wetterabhängig sind, spielen Flexibilität und Spontaneität eine große Rolle, die meist in erster Linie direkt mit dem Auto assoziiert werden:

> *„Man ist nicht an irgendwelche Bahnverbindungen gebunden oder wie auch immer, sondern kann die Stadt jederzeit verlassen, wann man möchte." (LP_13/77)*

Die Strecken mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere des ÖV zurückzulegen, wird als umständlich, teuer, zeitaufwändig oder unmöglich beschrieben und stellt damit aus Nutzersicht keine akzeptable Lösung dar. Begründet wird dies damit, dass die ÖV-Nutzung oft mit längeren Fußwegen vom Bahnhof zum Zielort verbunden sei oder Anschlussverbindungen zum Zielpunkt fehlen bzw. als nicht ausreichend empfunden werden. Das ÖV-Angebot für weiter entfernt liegende Ziele ist im Vergleich zum ÖPNV-Angebot, an das man in der Stadt gewöhnt ist „zu umständlich":

> *„Doch, da musste ich mit dem Auto fahren, es war [...] zu kompliziert. Das war auch zu weit vom Bahnhof und da […] hätte man mit der Regionalbahn fahren müssen, das wäre also preislich auch nicht wesentlich günstiger gewesen und da waren dann einfach zu wenig Bahnen. […] wenn ich die eine nicht schaffe, dann geht die nächste erst in zwei Stunden. Das ist nicht akzeptabel. Da fahre ich dann auf jeden Fall mit dem Auto." (LP_16/146)*

Da es sich bei den Zielorten um weniger verdichtete Gebiete im Umland handelt, wird das Auto auch für die Mobilität vor Ort als wichtig eingeschätzt, obwohl von einigen auch hervorgehoben wird, dort in erster Linie mit dem Rad unterwegs zu sein.

Insgesamt ist festzuhalten, dass ca. ein Drittel der LP das Auto vor allem für Ausflüge und Besuche am Wochenende einsetzt und es darüber hinaus kaum nutzt. Die Freizeitmobilität über die Stadtgrenzen hinaus entscheidet somit über den Autobesitz, auch wenn Ausflüge nur unregelmäßig, selten oder nur saisonal ausgeübt werden:

> *„Also für längere Strecken hab ich eben dann auch noch ein Auto zur Verfügung. Aber das ist mehr so, na, ich sage mal, ein Spiel- und Spaß-Auto, so fürs Wochenende zum weiter Wegfahren." (LP_7/56)*

Das Mobilitätsverhalten der MoA bestätigt, dass sich der Autobesitz auf das Ausflugsverhalten auswirkt. So sehen sich einige MoA durch die fehlende Option des eigenen Pkw in ihrer Ausflugsmobilität beschränkt:

> *„Vielleicht macht man dadurch dann doch ein bisschen mehr Ausflüge ins Grüne oder so (…) Und wenn jemand ein Auto hätte oder ein Auto hat und es mir anbietet, dann ist es auch oft so, dann fahre ich gerne mit. Aber so sich selbst zu motivieren … Da wäre die Motivation vielleicht ein bisschen höher, z. B. Ausflüge zu machen." (MoA_48/191)*

Die Autonutzung der MoA für Ausflüge und Wochenendtrips ist stark von der Verfügbarkeit eines Autos im engeren sozialen Umfeld abhängig. Diese Fahrten werden größtenteils zusammen mit dem Partner, Freunden oder Familienmitgliedern (außerhalb des eigenen Haushalts) unternommen, denen ein Auto zur Verfügung steht oder das Auto wird ausgeliehen. Das Auto wird für gemeinsame Freizeitbeschäftigungen an weiter entfernt liegenden Zielen eingesetzt (an den See fahren, Kurzurlaub etc.). Wie intensiv die gemeinsame oder geteilte Autonutzung ist, hängt somit stark von der Autonutzung und -einstellung sowie des Freizeitverhaltens des engeren sozialen Umfelds der MoA ab.

„Freizeitmäßig bin ich meistens mit ihm, mit meinem Freund, unterwegs, und der ist eine Person, die sehr gern Auto fährt. Und ich glaube, deswegen … Also, und wir fahren auch dahin, wo es schwierig wäre, mit der S-Bahn zu kommen." (MoA_32/54)

Die alternativen Autoangebote jenseits des eigenen Pkw werden sowohl von MoA als auch LP als die Freizeitmobilität einschränkend erlebt, da gerade für die Freizeit die Bedeutung von spontanen Ausflugsfahrten und Besuchen, die zeitlich und räumlich flexibel gestaltet werden können, hervorgehoben werden. Einige Proband_innen erwähnten von sich aus zwar einen Mietwagen als Alternative, als Barriere dazu stellen sich jedoch die Kosten und der erhöhte Planungsaufwand dar, die sie oft nicht bereit sind, auf sich zu nehmen.

Einige LP und MoA berichten von Erfahrungen mit der intermodalen Nutzung von ÖPNV und Rad bei Ausflügen ins Umland und sehen damit die Vorteile der Kombination eines öffentlichen und eines individuell nutzbaren Verkehrsmittels für Ausflüge.

„[Wir] hatten Anfang Mai so eine Radtour gemacht, dann sind wir mit dem Regionalexpress erst mal irgendwie weiter rausgefahren und dann von dort aus […] die Strecke gefahren und an einer anderen Station dann wieder eingestiegen. Also die sind doch recht komfortabel, diese Regionalexpresse." (LP_3/106)

Die Proband_innen berichten jedoch auch von vollen Zügen zu beliebten Ausflugszeiten, wodurch keine Planungssicherheit für die Hin- oder Rückfahrt gewährleistet sei. Daher wird die Radmitnahme bei vielen nur im Ausnahmefall gewählt, um regelmäßige Freizeitziele außerhalb der Stadt zu erreichen. Darüber hinaus werden mögliche Konflikte zu Stoßzeiten, defekte Rolltreppen und Aufzüge, die zusätzlichen Kosten für die Mitnahme des Rads sowie die Belastungen, die beim Tragen des Rads anfallen, als Gründe genannt, das Rad weder außerhalb noch innerhalb der Stadt intermodal einzusetzen.

Aber auch im Fall der Radmitnahme gibt die gewohnheitsmäßige Nutzung des Autos nicht selten den Ausschlag gegenüber dem Transport im ÖPNV, da sie, wie im Falle eines LP, trotz Aufwand durch die Nutzung des Dachgepäckträgers, einfacher erscheint:

„Also […] man könnte eigentlich beides nutzen [entweder Fahrräder auf Autogepäcksträger oder Mitnahme der Fahrräder im ÖPNV]. Und es ist wieder die Frage der Gewohnheit. […] Aber ich würde sagen, in 80 Prozent der Fälle mache ich das [Fahrräder auf Autogepäcksträger]. […] Das sind so einfach die Reflexe, das ist alles so internalisiert, ja?" (LP_28/285-288)

(2) Urlaubsreisen

Das eigene Auto wird von den LP für Urlaubsreisen im In- wie im Ausland bevorzugt. Herausgestellt werden dabei die Vorteile gegenüber dem ÖV. Das Auto sei praktischer und schneller für die Zielerreichung und ermögliche die bequeme Mitnahme von Gepäck und Personen:

„So, wir fahren also in Urlaub mit dem Auto. Da würden wir also mit öffentlichen Verkehrsmitteln, also auch mit dem Zug oder wie auch immer, schlecht hinkommen. Zum Beispiel an die Nordsee kommt man dann, weil man doch mehr Sachen mitnehmen muss, nicht? Also dies und jenes und so, nicht? Da ist das Auto schon ein gutes Verkehrsmittel, ja?" (LP_5/89)

Darüber hinaus wird die Autoreise auch als kostengünstiger herausgestellt, was auch bei einer MoA als Motivation, das Auto einer Freundin zu nutzen, als Entscheidungskriterium genannt wird. Nur wenige LP haben erwähnt, dass sie für den Urlaub manchmal die Bahn oder den Reisebus wählen. Entscheidende Nutzungsmotive sind dann, dass das Reisen entspannter sei als mit dem Auto und trotzdem bequem. In einen

Fall wird sogar erwähnt, dass die Mobilität am Urlaubsort dadurch erleichtert werde, da man sich nicht um das Auto sorgen müsse.

> *„Ja, also es war eher entspannt […] Der Zug war nicht voll. (…) dann konnte ich lesen oder so, was ich als notorischer Autofahrer immer als sehr entspannend finde, also Zugfahren mag ich eigentlich sehr, wenngleich ich es auch selten mache." (LP_2/40)*

Einige LP erwägen für den Urlaubsort auch einen Mietwagen als ernstzunehmende Alternative zum eigenen Auto und relativieren dabei ihren eigenen Autobesitz:

> *„Ja, im Urlaub, wenn man in Urlaub fährt, ist das schon … Man könnte sich ja auch eins mieten (…). Es wäre, glaube ich, auch kostengünstiger, wenn man das so machen würde, aber … So weit bin ich nicht." (LP_27/141-142)*

Die LP berichten auch über den Einsatz von Mietwagen, um das eigene Auto zu schützen oder Kosten einzusparen.

> *„Das sind ja dann auch, keine Ahnung, hin und zurück knapp 2.000 Kilometer. Das muss man ja eben auch rechnen, weil das dann auch am Auto abgenutzt wird. Und bevor mir da eine Panne mit meinem eigenen Auto auf der Autobahn passiert, hab ich dann halt doch; doch lieber einen Mietwagen geschrottet." (LP_9/278-281)*

Die Autonutzung für den Urlaub dient nicht nur einer bequemen Anreise, sondern wird auch durchgeführt, um Ausflüge und Einkäufe vor Ort flexibler und einfacher zu gestalten:

> *„Oder im Urlaub z. B. finde ich es häufig auch ziemlich praktisch, ein Auto zu haben. Dann kann man einfach noch ganz andere Sachen machen, wo man halt anders nicht gut hinkommt." (MoA_52/252)*

> *„Nehmen uns eine zentrale Stelle, meistens eine Ferienwohnung oder ein kleines Hotel. Und dann machen wir fast jeden Tag einen Ausflug […]. Und da muss man sich dann nicht mehr orientieren: Fährt ein Bus, fährt ein Zug? Man hat das Auto. Man ist unabhängig, wann man morgens losfährt. Man ist jetzt in dem Alter, hat keine Kinder mehr. Man kann abends nach Hause kommen, wann man möchte. Also da ist das Auto für mich ein riesiger Vorteil. Und man hat seine Bequemlichkeit. Man kommt, setzt sich rein, man hat einen Platz und alles. Also finde ich sehr gut." (LP_10/96)*

Zur Erreichbarkeit von Urlaubs- und Ausflugszielen außerhalb der Stadt bevorzugen also sowohl die LP als auch ein Großteil der MoA das Auto. Grundsätzlich wird das Ausflugsverhalten deutlich intensiver bewertet, wenn ein eigenes Auto verfügbar ist.

(3) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale: Erreichbarkeit

Für eine vom eigenen Auto unabhängige Freizeitgestaltung sind flexible und günstige Angebote notwendig, da bestätigt werden konnte, dass die LP hier besonders wenig bereit sind auf ihr Auto zu verzichten und die MoA ebenso bevorzugt auf das Auto zurückgreifen. Da der Alltagsverkehr (Arbeits- und Freizeitwege) eines Großteils der Menschen einen starken regionalen Bezug hat und selten an den Stadtgrenzen Halt macht, muss in der Planung verstärkt eine stadtregionale Perspektive eingenommen werden. Die innerstädtischen Carsharing-Konzepte, die teils streckenflexible Angebote beinhalten, sind bisher noch zu sehr als auf den städtischen Kontext begrenzt.

Um eine nutzerorientierte Ausflugsmobilität zu schaffen, müssen ÖV-Angebote verstärkt in Kombination mit unterschiedlichen, zielgruppenorientierten Angeboten der individuellen Verkehrsmittel (Fahrrad, Pede-

lec, Mietwagen, privates Autoteilen) kombiniert angeboten werden, um auch vor Ort außerhalb der Stadt im geringer verdichteten Raum bei der Ausübung von Freizeitaktivitäten eine möglichst hohe Unabhängigkeit zu bieten.

Ein besonderes Potential für alternative Autonutzungen stellen mehrtägige Urlaubsfahrten dar, da sie zeitlich oft langfristiger geplant werden als Ausflüge. Für Tagesausflüge wiederum ist es bedeutsam, den ÖPNV mit Zusatznutzen zu verbinden, also insbesondere bei Familienausflügen den Erlebnischarakter des ÖPNV zu stärken und familienfreundliche Bahnhöfe und Züge zu gestalten. Für die Ausflugs- und Urlaubsgestaltung ist ein verlässiges und flexibles ÖPNV- Angebot vor Ort notwendig, welches gegenüber den LP als auch den MoA so kommuniziert werden muss, dass die Entscheidung für die Vor-Ort Mobilität mit dem ÖPNV schon vor der Abreise mit einem guten Gefühl getroffen werden kann.

Wenn intermodale Angebote von Rad und Bahn bequemer gestaltet werden und die Akzeptanz von Radfahrer_innen und ihren Rädern in den Zügen erhöht wird, können Erreichbarkeitsvorteile gegenüber der separaten Nutzung von ÖPNV für außerhalb der Stadt liegende Ziele geschaffen werden. Die Nutzungssicherheit stellt ein Ansatzpunkt dar, der sich aus den Interviews ergibt. So müssen die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit von Rolltreppen und Aufzügen auf typischen Ausflugsstrecken gewährleistet sein und das Diebstahlrisiko für Fahrräder und vermehrt auch Pedelecs durch spezielle Radabstellanlagen am Bahnhof reduziert werden. Somit haben flexible Carsharing und Mietangebote, bequemere Rahmenbedingungen für die ÖV-Nutzung sowie die intermodale Nutzung von Rad und ÖPNV das Potential die Motive Erreichbarkeit in Kombination mit den Motiven Flexibilität und Bequemlichkeit stärker zu adressieren.

5.2.2.3 Flexibilität – hinsichtlich Mobilitätsorganisation und Distanzüberwindung

Flexibilität stellt ein zentrales Motiv für die multimodale Nutzung der Verkehrsmittel dar. Sie besitzt aus Nutzersicht eine räumliche, eine zeitliche und eine emotionale Dimension individuell und unabhängig mobil zu sein, die bisher primär mit Automobilität assoziiert wird. In diesem Abschnitt werden daher die Motive individuelle Unabhängigkeit und Zeitersparnis unter dem Stichwort Flexibilität zusammenfassend betrachtet.

Die räumliche Flexibilität, die einem Verkehrsmittel zugeschrieben wird ist abhängig von der Entfernung des Zielorts und der Möglichkeit einer direkte Verbindung. So kann die Flexibilität beispielsweise eingeschränkt erlebt werden, wenn das Ziel nicht unmittelbar von „Tür zu Tür“ erreicht werden kann.

Die emotionale Komponente von Flexibilität bezieht sich auf das mit der Unabhängigkeit verbundene Freiheitsgefühl, das durch die Abhängigkeit von anderen Personen oder von Taktzeiten einschränkt werden kann.

Unter zeitlicher Flexibilität wird eine zeitlich unabhängige, spontane, einfach umzusetzende Mobilität verstanden. Die Proband_innen betonen die zeitliche Flexibilität als bedeutsam im Hinblick auf die wahrgenommenen Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Dabei werden vorrangig die Faktoren Zeitgewinn, Planungsaufwand, Planungssicherheit, der Zeitaufwand für den Zugang zu den Verkehrsmitteln und die Schnittstellenbewältigung beim Wechsel zu einem anderen Verkehrsmittel berücksichtigt.

Die Ergebnisse bestätigen, dass je nach Lebenssituation und anderen Rahmenbedingungen die Flexibilität als Motiv eine unterschiedlich starke Rolle bei der Verkehrsmittelwahl einnimmt. Rentner, Arbeitssuchende und Studierende beispielsweise können im Allgemeinen flexibler mit ihrer Zeit umgehen als Vollzeit-

Erwerbstätige mit Kindern im Haushalt. Sie können es sich aus zeitökonomischer Sicht „leisten“, zu Fuß zu gehen, Stoßzeiten zu vermeiden oder Wartezeiten beim ÖPNV in Kauf zu nehmen.

> *„Also ich bin ja nicht gezwungen, in der Zeit von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr zu fahren, wo also doch gerade Berufsverkehr ist, ja? Da ist die Straßenbahn sehr voll, und abends dann auch zu bestimmten Zeiten. Ich kann ja mir jetzt aussuchen, wann ich welchen Termin lege. Und da bekomme ich auch einen Platz, brauche nicht stehen. (LP_5/59)*

Nachfolgend wird gezeigt, inwiefern das Motiv Flexibilität aus der Perspektive der Proband_innen bedient wird. Hierbei wird zunächst nach einzelnen Verkehrsmitteln differenziert: (1) das eigene Auto, (2) das Fahrrad, (3) die intermodale Nutzung von Rad und ÖPNV, (4) der ÖPNV, (5) Carsharing, (6) Mietwagen, (7) Taxi. Abschließend wird ein themenzentriertes Zwischenfazit gezogen:

(1) Das eigene Auto

Die Möglichkeit, ein privates Auto jeder Zeit zur Verfügung zu haben, und das damit verbundene Gefühl, den Tagesablauf unabhängig und selbstbestimmt zu gestalten ist für die LP, insbesondere diejenigen die es im Alltag hauptsächlich verwenden, sehr wichtig. Die zeitliche, räumliche und emotionale Komponente von Flexibilität überlagern sich dabei stark:

> *„Was dabei eine Rolle spielt, ist Unabhängigkeit. Ja, einfach dieser Radius, der sich erweitert, dass man in Raum und Zeit eigentlich freier ist, ne? Man kann eben auch nachts beschließen, irgendwo hinzufahren und kommt tatsächlich an.“ (LP_8/98)*

Dies spielt bei Entscheidungen für Ziele inner- und außerhalb der Stadt eine Rolle. Wenn regelmäßig weite Strecken oder viele Wege am Tag zurückzulegen sind und dabei etwas transportiert werden muss (Personen, Arbeitsmaterial, Gepäck), stellen die LP die Flexibilität des Autos als sehr bedeutsam für ihre Mobilität heraus.

> *„Tatsächlich eine große Freiheit, überall hinfahren zu können, wo ich will. Auch spontan losfahren zu können ins Umland; Ausflug zu machen. In der Stadt brauche ich es gar nicht so oft. Gerne natürlich als Transportmittel. Ich hab immer komische Sachen hin- und herzutragen.“ (LP_23/118)*

> *„Da war das teilweise so, dass ich mit dem Fahrrad fahren konnte, weil die Entfernungen das hergaben. Und da fing ich dann teilweise an, mit dem Auto zu fahren, (…) da kam dann der Zeitfaktor dazu. Mit den Kindern und der Arbeit kommt der Zeitfaktor.“ (LP_12/108)*

Die emotionale Komponente des Motivs Flexibilität wird dabei teilweise bewusst als subjektiv „eingebildet“ dargestellt und als solches nicht hinterfragt:

> *„Wie gesagt, es ist halt echt wirklich ein Stückchen Freiheit und Flexibilität, zumindest meine eingebildete, die ich einfach nicht missen möchte so.“ (LP_13/205)*

Auch die Hälfte der MoA, die regelmäßig ein Auto einsetzt, legt Wert auf eine flexible und spontane Nutzung ohne großen Planungsaufwand, setzen dafür Autos jedoch anders ein. Nur einzelne MoA, die aus gesundheitlichen und finanziellen Zwängen aktuell kein Auto mehr besitzen, erleben die fehlende Option als großen Verlust, der ihre Mobilität einschränkt:

> *„Und so muss man immer irgendwo mitfahren oder, oder … Also das ist eben immer … (…) Es ist nicht so einfach.“(MoA_40/602)*

Ein Großteil der MoA schätzt seine Autonutzung (Carsharing, privates Autoteilen etc.) als bessere Lösung in der Stadt ein, die zusammen mit anderen Verkehrsmitteln ihre hauptsächlichen Mobilitätsanforderungen im Alltag erfüllt und verzichtet bewusst auf das eigene Auto. Den Nicht-Besitz eines eigenen Autos erleben die meisten MoA nur in spezifischen nicht-alltäglichen Situationen, in denen ein eigenes Auto als die bequemere Lösung wahrgenommen wird, als Verlust. Diese Situationen sind Planung und Durchführung eines Inlandurlaubs, Planung von Ausflugszielen, die als unzureichend an den ÖV angebunden erlebt werden und anstehende größere Transporte (vgl. Kapitel 5.2.2.1).

> *„Nur ab und zu mal im Sommer, wenn man mal einen Ausflug machen will. Dann finde ich es schon nett einen Wagen zu haben." (MoA_56/59)*

> *„Wie gesagt, innerhalb der Stadt alles schön, alles super. Aber außerhalb, da ist man natürlich auf ein; auf ein Auto angewiesen und da ist natürlich; ist es; ist es halt immer angenehmer, doch mal ein Auto zu haben, wenn man mal halt wirklich rausfahren kann (…) Dann ist es schon schön." (MoA_44/97).*

Bei der Autonutzung in der Stadt wird die Flexibilität sowohl von LP als auch MoA aufgrund der Abhängigkeit von verfügbaren Parkplätzen und erhöhtem Verkehrsaufkommen als eingeschränkt erlebt.

> *„In Berlin aufgrund der Parkplatzsituation, aufgrund der steigenden Spritpreise und natürlich auch ein bisschen bewussteres Umweltbewusstsein so halt eben dahin begeben, dass ich das Auto wirklich nur noch für spezielle Sachen nehme. Eben wenn ich halt weite Strecken oder Sachen zu transportieren habe. Ansonsten nehme ich halt öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad." (LP_13/157)*

Hier bieten das Rad, das Motorrad und der ÖPNV aus Nutzersicht Flexibilität, die sich klar vom eigenen Auto unterscheiden. Auch andere Autonutzungen wie das Taxi und Carsharing können diese Bedürfnisse zum Teil besser ermöglichen. Durch das Motorrad und das Mofa lassen sich aus Sicht der Proband_innen beispielsweise eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Parkplatzsuche und des Ausweichens von Staus erreichen (vgl. Kapitel 5.1.2.2):

> *„Also ich bin; mit diesem; Auto-Motorrad-Set fühle ich mich schon ideal. Ich bin wie gesagt, bin flexibel, ich bin individuell, ich kann hinfahren, wo ich will. Ich kann fahren, wann ich will, bin auf nichts angewiesen." (LP_19/166)*

(2) Das Fahrrad

Das Fahrrad bietet als individuelles Verkehrsmittel aus Sicht ca. der Hälfte der LP und MoA die gewünschte zeitliche und räumliche Flexibilität um einen Teil ihrer Alltagswege zurückzulegen. Das Unabhängigkeitsgefühl (individuell unterwegs sein, unabhängig vom ÖPNV und Auto) spielen neben zusätzlichen Motiven wie körperliche Bewegung, Fahrspaß und Kosten- und Zeitersparnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln bei Zielen in näherer bis mittlerer Entfernung eine Rolle.

> *„Also nur Fahrradfahren ist natürlich immer unschlagbar, weil man auf gar nichts (…) Rücksicht nehmen muss. Ich steige auf mein Fahrrad an der Haustür und fahre los und weiß, wenn ich die Strecke kenne, in 20, 30 Minuten bin ich da. Ich muss keine Abfahrtszeiten der S- oder Straßenbahn beachten. Ja, Ampeln und so muss man einrechnen, aber das ist relativ einfach und unkompliziert." (39/72)*

Die Vermeidung von Stress bei der Autonutzung in der Stadt und die Vermeidung von Wartezeiten bei der ÖPNV-Nutzung sind dabei wichtige Faktoren. Auch wird eine höhere Planungssicherheit der individuellen Mobilität des Rads gegenüber dem ÖPNV hervorgehoben:

„Und dann; selbst wenn man sich im Internet das rausguckt, dann läuft auch wieder was schief und dann fährt sie gerade einem vor der Nase weg oder kommt dann doch erst, warum auch immer, in sieben Minuten, was irgendwie ja gar nicht geht, laut Anzeige. Aber laut Internet dann… Ja, so was. Und da, wenn ich dann weiß, okay, ist mir jetzt alles zu heikel, dann nehme ich auf jeden Fall das Fahrrad." (MoA_31/101)

Allerdings wird die Flexibilität des Fahrrads in seiner Alltagsnutzung durch das Wetter (in höherem Maße bei den LP), die Entfernung des Zielortes, körperliche Anstrengung und Erfahrungen mit Konflikten beim Radfahren als begrenzt wahrgenommen. Anders als bei den LP, die sich sensibel gegenüber schlechtem Wetter zeigen, wird bei den MoA, die das Rad verwenden, Regen kaum als Argument gegen die Radnutzung angeführt, sondern eher starke Kälte in Kombination mit Glättegefahr.

„Wenn es jetzt, wenn es nicht unglaublich stark regnet, dann hab ich; nehme ich eben eine Regenhose mit oder so. Na ja, also Wetter ist tatsächlich eine Variable. Oder ich fahre z. B. nicht bei Schnee oder Glatteis. Da habe ich zu viel Angst." (MoA_51/132)

(3) Die intermodale Nutzung von Rad & ÖPNV

Die zwei MoA, die als einzige die Radmitnahme im ÖPNV gewohnheitsmäßig im Alltag praktizieren, empfinden diese Form als äußerst positive Erweiterung ihrer Mobilität. Der Transport gegenüber der alleinigen ÖPNV- oder Fahrradnutzung (auch in Kombination mit einem Fahrradanhänger) und die Überwindung größerer Distanzen werden als bequemer und zeitlich und räumlich flexibel bewertet (vgl. Kapitel 5.2.2.1).

„Und ich bin auch unabhängig. Also mit dem Fahrrad kann ich jederzeit, ja, irgendwo anders langfahren […]. Die S-Bahn ist gesperrt, und jetzt kann ich nur noch mit dem Taxi fahren oder laufen oder so. Sondern ich kann halt auch mit dem Fahrrad fahren. Und ich kann natürlich auch Distanzen, die ich vielleicht zu Fuß zurücklegen könnte, in einer größeren Geschwindigkeit zurücklegen und halt auch die Kombination. Also, ja, die Schnelligkeit und der Zeitgewinn ist auf jeden Fall ein weiterer Faktor. Und halt eben, dass ich viel Gepäck transportieren kann." (MoA_60/54)

Statt einer regelmäßigen Verwendung der Kombination von Rad und ÖPNV im Alltag der LP und MoA liegen bei den meisten Personen persönliche Erfahrungen in der Freizeitnutzung vor, die zeigen, dass die Fahrradmitnahme im ÖPNV als unflexibel für den Alltag bewertet wird, weshalb diese Art der Fortbewegung im Alltag vermieden wird. Die Flexibilität des Radfahrens wird durch die im Zug entstehenden Konflikte mit anderen Fahrgästen zu Tageszeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommens und durch Belastungen, die beim Tragen des Rades anfallen, besonders im Fall von defekten Rolltreppen und Aufzügen eingeschränkt.

„Eigentlich wäre es nicht schlecht, wenn man ein Fahrrad hätte, weil […]; also das sind dann noch mal fünf Minuten mindestens zu laufen. Aber da ist ja dieser Krieg in dieser Bahn drinne. Und den hab ich halt nicht vor mitzumachen." (LP_4/398)

Nur wenige Personen, die trotz erhöhtem Fahrgastaufkommen das Rad mitnehmen, scheuen sich offensichtlich nicht vor dem „psychischem Gegendruck" (08/134) anderer Fahrgäste oder sind körperlich in der Lage, das Rad bei defekten Rolltreppen oder Fahrstühlen zu tragen.

Soll das Rad am Bahnhof verbleiben, stellt auch das Diebstahlrisiko und die eingeschränkte Flexibilität eine Barriere zur Alltagsnutzung dar.

„Das Fahrrad abstellen an der Bahn. Nee. Hab ich noch nie gemacht. Also da würde ich dann, glaube ich, auch immer nachdenken, genau, weil man lässt ja immer ungerne irgendwo stehen." (MoA_47/286-288).

(4) Der ÖPNV

Das Motiv Flexibilität wird im Hinblick auf die ÖPNV-Nutzung von einigen LP und MoA explizit genannt und bezieht sich vordergründig auf eine als positiv erlebte hohe Taktdichte und die erlebte Vielfalt an öffentlichen Verkehrsmitteln in einer Großstadt wie Berlin.

„Na ja, also in Berlin kommt man eigentlich fast überall hin. Also echt ein ganz gutes Netz, was auch; auch ein gutes Nachtnetz. Da muss man eigentlich nie Angst haben, dass man irgendwo völlig strandet." (MoA_52/82)

Die regulären Wartezeiten vor dem Zustieg zum ÖPNV und beim Umsteigen werden zwar als ein Nachteil des ÖPNV erlebt, der jedoch als in Berlin in Bezug auf die Taktdichte des ÖV weitestgehend als „okay" empfunden wird und zumindest tagsüber akzeptabel ist. Einige, die den ÖPNV hauptsächlich verwenden, sehen gegenüber dem eigenen Auto einen geringeren Organisationsaufwand:

„Ach, wäre das nicht schön, wenn man bloß morgens in die Bahn springen müsste und sich um nichts kümmern müsste ansonsten?" (LP_16/154)

Sowohl von den LP als auch von den MoA werden im Vergleich zu individuellen Verkehrsmitteln wie dem Rad oder dem Auto der Zeitaufwand für Zugang, Warten und Umsteigen sowie die damit verbundene Planungsunsicherheit, als Einschränkung der Flexibilität der Alltagsmobilität benannt. Auch wird der Einsatz des ÖPNVs in den Abend- und Nachtstunden vom Großteil der Proband_innen gegenüber dem Einsatz am Tage als nachteilig erlebt. Gründe dafür sind ausgedünnte Taktzeiten und vom Tag abweichende Streckenführungen, die teils mit längeren Fahr- und Wartezeiten und höherer Planungsunsicherheit und höherem Planungsaufwand, sowie teilweise auch mit einem größeren Unsicherheitsgefühl verbunden werden (siehe Kapitel 5.2.2.4).

„[…] haben wir, glaube ich, zwei Stunden gebraucht. Also es war ewig lange zurück. […] dann haben wir den Bus verpasst, dann haben wir eine halbe Stunde gewartet. […] Dann haben wir die U-Bahn verpasst. Dann sind wir halt mit der U-Bahn bis Tempelhof gefahren und von Tempelhof dann mit dem Ring zur Greifswalder. Also ich hab zwei Stunden ungefähr gebraucht nach Hause […]." (MoA_43/11)

Ein Grund für die erlebte Planungsunsicherheit sind geringe Kenntnisse des Nachtnetzes, wenn dies nur in Ausnahmefällen in Anspruch genommen wird. Demgegenüber verläuft die ÖV-Nutzung bei regelmäßigen Strecken stark routiniert und ist durch hohes Nutzungswissen und Handlungskompetenzen geprägt. So wissen tägliche ÖV-Nutzer, welche Bahn/welcher Bus genommen werden muss um den Anschluss zu einem anschließenden öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen (siehe Kapitel 2.3.2). Dadurch kann jedoch die zeitliche Flexibilität insbesondere bei der Abhängigkeit von Umsteigeverbindungen eingeschränkt werden:

„Aber der Haken an der Sache ist eben, ich muss dann immer ganz genau hier eine konkrete Bahn nehmen; U2, um dann da eben auch den richtigen Bus zu bekommen, ansonsten muss ich halt 20 Minuten warten." (MoA_31/37)

Planungsunsicherheiten im ÖPNV werden auch mit schwierig kalkulierbaren Wartezeiten aufgrund von Verspätungen (u. a. durch technische Probleme) begründet. Die Erfahrungen mit Verspätungen wirken sich vorrangig negativ auf die Einstellung der Proband_innen gegenüber dem ÖPNV aus, da die Nutzungsmotive

Zeitgewinn, Erholung und Ermöglichung von Nebenaktivitäten nicht mehr bedient werden. Nur einzelne MoA betonen, dass Verspätungen nur bei Zeitdruck problematisch sind und haben ansonsten einen gelassenen Umgang damit:

> *„Also wenn ich sehe, die fährt weg. Die nächste Bahn kommt auch. Also wenn ich dann keinen Zeitdruck hinter mir habe, dann ist mir das auch egal." (MoA_41/120)*

Während gegenüber der Straßenbahn eine positive Einstellung der Zuverlässigkeit bei den Proband_innen vorherrscht (Taktdichte, Nähe der Haltestelle) wird dem Bus, der auf der Straße fährt und damit keine Vorteile bei erhöhtem Straßenverkehr gegenüber dem Auto bietet, eine höhere Unzuverlässigkeit zugeschrieben. Diejenigen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, bauen einen zeitlichen Puffer ein, wenn es auf ihren täglich genutzten Strecken erfahrungsgemäß öfter zu Verspätungen (bei der S-Bahn, beim Bus und bei Pendlerverbindungen mit der Regionalbahn ins Umland) kommt. Alternativ weichen sie, wenn sie nicht bereit sind einen Puffer einzuplanen, auf andere ÖPNV-Angebote oder verfügbare, individuelle Verkehrsmittel aus.

> *„Ich lasse z. B. mir immer noch ein, zwei Bahnen dazwischen Luft für den Fall, dass mal eine ausfällt […]" (MoA_55/88)*

Wartezeiten werden unter den Proband_innen differenziert wahrgenommen: Während einige sie als „weitestgehend verlorene Zeit" (MoA_37/42) bewerten, überbrücken andere sie durch Strategien, die das reguläre und ungeplante Warten ausgleichen (z. B.: Lesen, das fußläufige Zurücklegen des Weges bis zur Station, alternative Streckenwahl).

Für einige Proband_innen ist der ÖPNV, unabhängig von ihrem Hauptverkehrsmittel, schneller als das Auto, da keine Staus und kein Parksuchverkehr entstehen. Andere bewerten in Situationen, in denen sich die Planungssicherheit gegenüber dem Auto verringert – bei weiteren Strecken und festen Terminen oder wenn die ÖV Verbindung mit mehrmaligem Umsteigen verbunden ist – das Auto als zeitlich flexibler und schneller.

> *„Und das Auto nehme ich dann eben gerne auch, wenn ich nicht so wirklich genau weiß […] Also ich möchte nicht dreimal umsteigen z. B. Das macht auch keinen Sinn. Bis man da irgendwo auf den Bus wartet dann … Dann verspätet man sich bei Kunden." (LP_23/58)*

(5) Carsharing

Diejenigen MoA, die mit der Nutzung von (insbesondere stationsungebundenem) Carsharing vertraut sind, legen starken Wert auf das Motiv der spontanen und zeitlich flexiblen Nutzung.[25] Zeitlich und räumlich flexibel und unabhängig zu sein, wird positiv hervorgehoben. Das bedeutet, dass die Flexibilitätseinbußen eines individuellen Verkehrsmittels wie Rad oder Auto, welches man wieder mitnehmen oder abholen muss, entfallen und trotzdem flexibler als mit dem ÖPNV ist. So beschreibt es ein LP, der das Carsharing ab und zu ergänzend zum ÖPNV und dem eigenen Fahrzeug einsetzt, um in der Stadt mobiler zu sein:

> *„Und wenn man dann irgendwo angekommen ist, auf der letzten Veranstaltung auch was trinken kann, und, ja, sich keine Gedanken machen muss: Okay, wenn es mein eigenes Auto ist, fahre ich jetzt noch o-*

[25] Unter den sieben Personen befinden sich vorwiegend MoA. Ein LP nutzt Carsharing, um seine Mobilität in der Stadt zu erhöhen, wenn das eigene Fahrzeug nicht zur Verfügung steht.

der fahre ich nicht Lasse ich es hier stehen? Wie hole ich es wieder ab? Das ist der große Vorteil." (LP_6/95)

„Ja, da war z. B. abends eine Party. Ich fahre dann im Auto hin und dann mit mehreren Leuten mit dem Taxi zurück." (MoA_46/69)

Auch selbstständig tätige MoA, die das Carsharing innerhalb der Stadt für dienstliche Termine einsetzen, betonen die Flexibilität und Erreichbarkeit von (innerstädtischen) Zielen. Somit wird ihnen ermöglicht, spontan in Situationen darauf zurückzugreifen, in denen die Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln überwiegen. Überdies auch, wenn besondere dienstliche Wegeketten in der Stadt anliegen, die aufgrund ihrer Entfernungen insgesamt schneller und bequemer als mit dem ÖPNV bewältigt werden können.

„Aber es kann auch; ich hab es also auch einmal schon gehabt, da hatte ich wirklich vier Termine, die waren so weit auseinander und auch so weit draußen, dass ich auch wusste: Wenn ich das alles hier mit S-Bahn und Fahrrad machen will, dann muss ich; da fahre ich da also dreimal. Und wenn ich einmal einen Tag mit dem Auto fahre, dann kann ich die alle verbinden." (MoA_42/170)

Bei denjenigen, die das stationsbasierte Carsharing verwenden, sind speziell die langfristige Planungssicherheit und die Vermeidung der Stellplatzsuche durch die dem Carsharing vorbehaltenen Parkflächen ausschlaggebend, wobei hier Abstriche hinsichtlich der Flexibilität in Kauf genommen werden. Bei der Carsharing-Nutzung werden gegenüber dem eigenen Auto Abstriche bei der Spontaneität oder Privatsphäre akzeptiert:

„Das ist der Nachteil. Ich kann jetzt nicht spontan mir ein Auto … Da muss ich … Manchmal ist dann kein Auto mehr da. Also Krisenzeiten sind natürlich Wochenende, gutes Wetter oder Ostern, irgendwelche Feiertage, wo alle ein Auto haben wollen. Das muss man langfristig anmelden. Dann, dass man immer wissen muss, wie lange man braucht, und dann, dass man nicht so Zeit vergehen lassen kann und spontan: Ach, ich fahre jetzt mal los, ich muss da was besorgen (...) und dann: Ach, da könnte ich auch noch (…). Das kann man nicht machen. Ich muss dann schnell nach Hause, das Auto wieder abgeben." (MoA_50/100)

Trotz einer positiven Einstellung gegenüber der Grundidee des Carsharing, haben die meisten Proband_innen keine Nutzungserfahrungen und bewerten das Konzept aus unterschiedlichen Gründen als unpassend für ihre eigene Lebenssituation.[26] Der spontane Zugriff ist jedoch zentral für die Nutzungsbereitschaft des Carsharings:

„[…]) Ich würde erwarten, […] dass man da eigentlich auch spontan irgendwas machen kann. Dass man sagt: Okay, jetzt ist schönes Wetter, wir wollen irgendwie rausfahren und da wollen wir jetzt auch mit dem Auto hin. Dass man, sagen wir mal, in zehn Minuten da irgendwas organisiert kriegt." (LP_1/152)

Die Proband_innen erwarten, dass ihre Flexibilität in Bezug auf Platzverhältnisse, Kindersitze, der spontanen Nutzung, eingeschränkt wird.

(6) Mietwagen

Mietwagen gelten sowohl bei LP als auch bei MoA hinsichtlich des Planungsaufwands und der Planungsunsicherheit im Vergleich zum eigenen Auto als unflexibel und ermöglichen kaum eine spontane Nutzung.

[26] Allen Interviewten ist die Grundidee des Carsharing bekannt und sie sind dem Konzept gegenüber grundsätzlich aufgeschlossen. Etwa ein Drittel der Interviewten ohne Nutzungserfahrung wären bereit, Carsharing auszuprobieren.

> *„Also haben wir; haben es eingeplant, dann entsprechend abzuholen. Man hat ja dann auch bestimmte Zeiten, wo man gebunden ist, wo die Leute dann da sind, [...] also man muss dann halt wirklich gucken. Wenn man jetzt auf den Sonntag ganz schnell mal ein Auto braucht, dann hat man ein Problem [...]." (MoA_44/131)*

Dennoch werden sie als praktisch für den Urlaub und für Transporte und im Vergleich zum ÖV teilweise günstiger bewertet.

(7) Taxi

Das Taxi wird unregelmäßig in besonderen Alltagssituationen verwendet, wobei spontane Entscheidungen, in denen zeitliche und räumliche Flexibilität als Motiv entscheidend sind, überwiegen.

> *„Entweder, ja, ich laufe noch eine Station oder zwei oder, ja, ich nehme das Taxi. Das sind wirklich so meist spontane Entscheidungen so." (MoA_48/135)*

Das Taxi wird für kürzere Strecken innerhalb der Stadt eingesetzt und wird bis auf den Preis als äußerst positiv wahrgenommen (vgl. Kapitel 5.2.2.5). Wenn die wahrgenommenen Vorteile überwiegen wird diese flexible – von Haustür zur Haustür – Lösung bevorzugt, wobei aus reiner Bequemlichkeit kaum ein Taxi eingesetzt wird.

(8) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale für alternative Verkehrsmittel: Flexibilität

Innerhalb der Stadt wird das Motiv Flexibilität stark durch das Fahrrad als individuelles Verkehrsmittel bedient, welches zu Stoßzeiten zeitliche und räumliche Flexibilitätsvorteile gegenüber dem Auto für radtaugliche Distanzen bietet. Zur Überwindung größerer Distanzen und Bewältigung größerer Transporte überwiegen die Flexibilitätsvorteile des Autos, die insbesondere auch gegenüber dem ÖV bestehen.

Bezüglich einer multimodalen Nutzung weisen die Befunde auf Nutzungsbarrieren hin, die überwunden werden müssen, um die Multimodalität weiter zu fördern und so den Umweltverbund zu stärken.

Wartezeiten und der mit der ÖPNV-Nutzung verbundene Planungsaufwand schränken aus Nutzersicht die zeitliche Flexibilität des ÖPNV ein, insbesondere wenn sie auf Umsteigeverbindungen angewiesen sind. Das Motiv Flexibilität steht im Vergleich zur Nutzung individueller Verkehrsmittel bei der ÖPNV-Nutzung eher im Hintergrund. Der ÖPNV kann aber in Kombination mit dem eigenen Fahrrad und Mietangeboten individueller Verkehrsmittel eine attraktive Option darstellen.

Um die Radnutzung weiter zu fördern, müssen Barrieren wie eine unzureichende Radwegeinfrastruktur und nachteilige Verkehrsführung beseitigt werden, die sonst weiterhin Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern provozieren. Um eine gesteigerte Radnutzung der LP zu erreichen sind daher insbesondere Infrastrukturverbesserungen erforderlich, die die Konflikte mit dem Auto- und Fußverkehr reduzieren. Der erlebte Zeitvorteil und die höhere Planungssicherheit bieten Entwicklungspotential für das Radfahren. Auch das Pedelec bietet das Potential, die Attraktivität des Radfahrens zu steigern und die Bedeutung des Autos zu reduzieren, indem auch die Erreichbarkeit entfernter Ziele ohne große körperliche Anstrengung ermöglicht wird. Dies lässt sich insbesondere für den Arbeitsweg und für Ausflüge als Alternative vermarkten, wenn die Sicherheit von Abstellanlagen erhöht würde.

Die intermodale Kombination von ÖPNV und Rad stellt sich auch als geeignete Verkehrsmittelkombination in der Stadt dar, die das Portfolio innerhalb eines multimodalen Alltags sinnvoll ergänzt. Wenn die Schnitt-

stellen einfacher, bequemer und sicherer gestaltet werden, können die Motive Erreichbarkeit, (kleiner bis mittelgroßer) Transportbedarf, Flexibilität und Bequemlichkeit verstärkt adressiert werden. Hier gilt es aber eine Lösung für die Konflikte innerhalb der Züge, besonders bei stark frequentierten Strecken bzw. Zeiten, zu finden.

Der Planungs- und Organisationsaufwand sowie die Kosten in Bezug auf Zeit und Geld werden im Rahmen der beschriebenen Nutzungskontexte als entscheidende Faktoren angeführt, die darüber entscheiden, auf welche Alternative zum eigenen Auto zurückgegriffen wird: privates Autoteilen, Taxi, Mietwagen und Mitfahrgelegenheit. Für besondere Situationen, in denen Flexibilität und Spontaneität von großer Bedeutung sind, sind die Proband_innen bereit, mehr zu investieren: Dies trifft neben dem eigenen Fahrzeug insbesondere auf die Taxinutzung zu.

Forschungsergebnisse, die besagen, dass das Carsharing aus Sicht potentieller Nutzer_innen ihren Flexibilitätsanforderungen nicht gerecht wird, werden durch die vorliegenden Ergebnisse bestätigt (vgl. Harms 2003, S. 116). Dabei herrschen Vorurteile, die aufgrund fehlender Nutzungsbereitschaft nicht durch Praxiserfahrungen revidiert werden können. Ein großes Verbesserungspotential besteht jedoch bezüglich der Informationsvermittlung der Carsharing-Angebote, die gegenwärtig noch schlecht aufbereitet und unübersichtlich ist. Eine wesentliche Voraussetzung für einen Modal Shift vom eigenen Auto zum Carsharing wie zum E-Carsharing ist somit ein einfacherer Zugang zu (vergleichenden) Anbieterinformationen sowie Informationen, die übersichtlicher und nutzerbezogener gestaltet sind. So können über die Motive Flexibilität und Spontaneität, Privatheit, Transport und Erreichbarkeit verstärkt Nutzer_innen mit eigenem Auto angesprochen werden. Da die Flexibilität einen sehr hohen Stellenwert für die Carsharing-Nutzer_innen hat, ist es wichtig, diese auch bei der Umsetzung von E-Carsharing zu berücksichtigen. Stationsungebundene Konzepte ermöglichen gegenüber dem Mietwagen und stationsgebundenen Carsharing-Angeboten eine höhere zeitliche Flexibilität, da vor einer Fahrt keine Reservierung durchgeführt und somit kein Zeitpunkt für den Beginn oder das Ende der Fahrzeugmiete abgeschätzt werden müssen.

Um eine Alternative für das eigene Auto darzustellen, müssen auch die Mietwagen-Angebote aus Nutzer_innensicht zeitlich und räumlich flexibler und einfach nutzbar sein. Ein kombiniertes Angebot von Carsharing- und Mietwagenangeboten ist eine denkbare Lösung.

Insgesamt sollte einerseits die Botschaft vermittelt werden, dass man in einem multimodalen Verkehrssystem ohne eigenem Auto ungebundener und unabhängiger ist und dadurch zeitlich und räumlich flexibler agieren kann, während andererseits die Einschränkungen der Flexibilität und die Belastungen durch das eigene Autos öffentlich adressiert werden müssen.

5.2.2.4 Privatheit – Privatsphäre, emotionale Bindung und Sicherheit

Das Motiv Privatheit bei der Autonutzung fasst aus Proband_innensicht die Bedürfnisse zusammen, einen eigenen Raum in der Öffentlichkeit zur Verfügung zu haben, der es ermöglicht sich sicher und geschützt zu fühlen und der ein „zu Hause-Gefühl“, Entspannung und einen persönlichen Raum zur Lagerung persönli-

cher Gegenstände bietet.[27] Dieser Abschnitt zeigt, wie sich Elemente des Motivs Privatheit, Sicherheit und emotionale Bindung bei anderen Verkehrsmitteln wiederfinden lassen (siehe Abbildung 5).

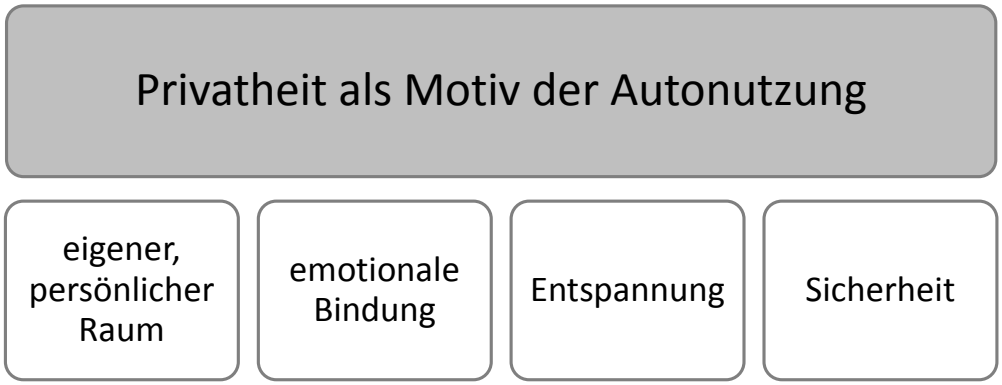

Abbildung 5: Aspekte von Privatheit als Motiv der Autonutzung (eigene Darstellung)

In diesem Unterkapitel, in dem der Schwerpunkt auf dem Nutzungsmotiv der Privatheit liegt, werden drei Verkehrsträger in den Blick genommen, das (1) Auto und Carsharing, (2) Fahrrad und (3) ÖPNV. Ein Zwischenfazit schließt das Kapitel ab.

(1) Auto und Carsharing

Eine emotionale Bindung an das eigene Auto lässt sich nur bei einzelnen Proband_innen nachvollziehen, die das Auto dabei gewohnheitsmäßig für solche Einsatzsituationen nutzen, in denen sie sich kaum vorstellen können, auf das Auto zu verzichten.

Die meisten LP verbinden mit dem Autofahren in der Stadt jedoch eher negative Gefühle wie Stress und bewerten das Auto als „nicht notwendig". Diejenigen, die dem Auto stärker verbunden sind, betonen das Gefühl, sich zu Hause, familiär und entspannt zu fühlen, wenn man mit seinem eigenen Pkw unterwegs ist, worin sich eine starke Vertrautheit ausdrückt:

> *„Ein Auto ist ja irgendwie so ein verlängertes Wohnzimmer, wo es ja auch irgendwie gemütlich ist irgendwie und warm schnell und so. Also diesen Fall hat man ja, wenn man in der Bahn ist und dann möglicherweise mehrfach umsteigen muss, ja nicht. Also ist dann relativ nah auch mit anderen Leuten zusammen. Also da ist natürlich ein Auto eher so ein; so eine private Box. Und es hat schon seine Bequemlichkeiten." (LP_3/142)*

> *„Also ich finde es praktisch und ich finde es auch als Familie insofern ganz schön, weil man so; ja, wie in so einer eigenen Kapsel unterwegs ist. […] Ja, man ist mehr zusammen unterwegs, als wenn man irgendwo in einer S-Bahn sitzt so, oder auf eine andere Art." (MoA_51/60)*

Diese Vertrautheit wird in einem Fall dem Carsharing gegenübergestellt, was eher mit etwas „Neuem", „Spannenden" assoziiert wird, was aber auch seinen Reiz hätte:

> *„Wenn es so ein Carsharing wäre, das wäre halt nicht das Auto, was man immer hat, wo man alles kennt, wo man … Was aber vielleicht nicht so schlimm wäre, weil man auch noch was Neues entdecken*

[27] Damit werden die Nutzungsmotive Privatheit (persönlicher Raum, kein Engegefühl) bzw. Wahlfreiheit über Privatheit und Kontakt, Sicherheit, Schutz vor Belästigung und Kriminalität, Kommunikation von Status, Ermöglichung von Nebentätigkeit und Entspannung bzw. Vermeidung von Distress nach Schade zusammen betrachtet (vgl. 2.3.4).

kann an anderen Autos, also… Ist wie, wenn man einen Leihwagen hat. Ist ja auch irgendwie spannend." (LP_25/390)

Dieser vertraute und eigene Raum wird auch zur Zwischenlagerung von Gegenständen genutzt (siehe 5.2.2.1). So wird das Auto sowohl während der Fahrt für das Verstauen von beispielsweise unterwegs erledigten Einkäufen genutzt, als auch stehend als zusätzlicher Stauraum eingesetzt, um in der Wohnung Platz zu schaffen:

„Das ist ja wie ein Zimmer. Ich hab auch immer Sachen in meinem Auto gehabt. Da lagen immer so viele Sachen. Das war auch praktisch, das fehlt mir jetzt auch. So auf der Straße hatte ich wie noch einen Raum." (LP_24/154)

Eine starke emotionale Bindung zum Auto zeigt sich in Fällen, in denen es um den möglichen Verlust des Autos oder den Zugewinn an Mobilität geht, die mit der Anschaffung des Autos wahrgenommen wird. So lässt sich bei mehreren Proband_innen (LP wie auch MoA), die früher ein Auto besaßen, zeigen, dass zu dem ersten eigenen Auto eine stärkere emotionale Bindung bestand und das heutige Verhältnis zum Auto eher sachlich geprägt ist:

„Und, ja, früher war halt ein Auto für mich auch eine viel größere Rolle gespielt. Das hatte irgendwie so ein bisschen einen Touch von Freiheit." (LP_14/136)

Ein Proband, der seit längerem Carsharing nutzt, zeigt, dass emotionale Begeisterung nicht an den Besitz gekoppelt sein muss, sondern sich auch beim Carsharing entwickeln kann:

„Ehrlicherweise, ich liebe Carsharing, ich empfehle es jedem, ja? Und finde das super (…) Viele Leute könnten echt ihre Autos abschaffen." (MoA_53/96).

(2) Fahrrad

Eine starke Bindung an das Rad kann auch bei wenigen Proband_innen identifiziert werden:

„Das Fahrrad ist wie angewachsen. Das ist meine Grundhaltung." (LP_17/230)

Die meisten Radnutzer, betonen jedoch auch, dass ihr Rad ein bloßes Verkehrsmittel ist. Generell lässt sich sowohl bei den LP wie den MoA eine sinkende emotionale Bindung zu (individuellen) Verkehrsmitteln erkennen. Dies zeigt auch die Idealvorstellung von Verkehrsmitteln. So wünschen sich die meisten Proband_innen, selbst wenn sie nur ein einzelnes Verkehrsmittel als ideal benennen, insgesamt eher ein individualisiertes bzw. individualisierbares Massenverkehrsmittel. Letzteres entspricht einem prinzipiell jedem zugänglichen Verkehrsmittel, das individuell nutzbar ist, aber nicht individuell besessen wird (z. B. Carsharing).

Der ÖV wird überwiegend positiv bewertet, teils auch mit Begeisterung erlebt, jedoch stellen sich die Emotionen nicht vertraut dar. Die Privatheit im öffentlichen Raum kann, unabhängig von der emotionalen Bindung an das Verkehrsmittel, bedeutsam sein. So ist es für die LP wichtig, in einer eigenen Sphäre unterwegs zu sein, ohne das Auto dabei emotional aufzuladen. Hier wird zudem die Individualität betont, die auch dem Rad als individuell und flexibel nutzbares Verkehrsmittel zugeschrieben wird (siehe Kapitel 5.2.2.3). Einzelne Radfahrer empfinden in gleicher Weise ihr Fahrrad als sicherer gegenüber dem ÖPNV und das Rad wird teils auch insgesamt als sicheres Fortbewegungsmittel empfunden:

„Also es gibt viel große, gute Fahrradwege, besonders auf den großen Straßen, was es relativ sicher macht, Fahrrad zu fahren." (MoA_39/72)

Auffällig ist, dass sich LP und auch MoA als Radfahrer durch alltägliche Nutzungskonflikte mit anderen Radnutzer_innen, Autofahrer_innen und Fußgänger_innen stark belastet fühlen. Dies schränkt den Einsatz des Rads in Zeiten höheren Verkehrsaufkommens ein und begünstigt die Entscheidung für andere Verkehrsmittel.

> *„Wenn ich Fahrrad fahre, fahre ich gerne schnell. Und in der Stadt schnell zu fahren mit dem Fahrrad, führt ziemlich schnell zu Konflikten mit Autofahrern. Und da hab ich auch keine Lust drauf. Ist mir zu anstrengend." (LP_1/28)*

> *„Fahre ich mit dem Fahrrad? Fahre ich auf dieser Riesenstraße, wo tausend Autos an mir vorbeirasen? Oder fahre ich auch mit dem Auto, ja? Weil es dann irgendwie für mich sicherer ist." (LP_14/234)*

(3) ÖPNV

Einige LP, insbesondere diejenigen, die Aspekte der Privatheit beim eigenen Auto herausstellen, empfinden die unkontrollierbare, soziale Nähe in den Verkehrsmitteln des ÖPNV teilweise als unangenehm oder störend. Individualverkehrsmittel wie Rad und Auto werden daher bevorzugt.

> *„Wenn man keine Lust auf Menschen hat, dann kann man auch mit dem Auto fahren und ist alleine sozusagen. Dann, dass es warm und trocken ist, ja. Man kann Musik hören." (LP_25/166)*

> *„Also ich fahre nicht besonders gern S-Bahn, […] wegen der Enge und auch bestimmten sozialen Begegnungen, die einen manchmal deprimieren oder irgendwie … Also ich gehe dem gern aus dem Weg. Ich bin gern lieber allein auf dem Fahrrad und bin dem nicht so ausgesetzt sozusagen." (LP_8/56)*

Andere empfinden die soziale Nähe im ÖPNV hingegen auch als Vorteil, den sie genießen:

> *„Manchmal hab ich den gegen Abend, dann sind die Leute; kommen die von der Arbeit, dann ist es voll. Und dann gucke ich manchmal gern die Leute an." (MoA_48/71)*

Insbesondere die gewohnheitsmäßigen ÖPNV-Nutzer_innen, die den ÖV als Hauptverkehrsmittel nutzen, haben Strategien entwickelt, mit der stressenden Nähe im ÖPNV umzugehen:

> *„Ich schalte mich dann so auf Stand-by, dass ich einfach nicht so viel mitkriege. Damit ich mich nicht so […] aufregen muss." (MoA_50/148)*

In anderen Fällen wird die Nähe gar nicht erst als stressig empfunden und einfach ausgeblendet, die Proband_innen fühlen sich dabei „ungestört" und „einfach wohl":

> *„Das geht so fix, da lese ich meistens entweder E-Mails auf dem Telefon oder lese mal eine Zeitung oder hab ein Buch bei. Aber da nehme ich die Umwelt oder was um mich herum passiert, gar nicht so wahr. Also da bin ich dann mit mir selbst beschäftigt und erwarte entspannt den Tag im Büro." (LP_6/59)*

In diesem Fall wird die Fahrt auch „zum Runterkommen" nach dem Arbeitstag beschrieben, d. h. die Nutzung des ÖPNV geht mit Entspannung einher, so wie es einige dem Auto nach der Arbeit im Kontext von Vertrautheit mit dem eigenen Auto zuschreiben (s. o.). Auch im ÖPNV könne man „einfach abschalten, entspannen und nichts tun", während die Autonutzung ein hohes Maß an Konzentration erfordert, was gewohnheitsmäßige Autofahrer_innen jedoch weniger wahrnehmen. Entspannung beim Radfahren ist aus Nutzer_innensicht wiederum eng mit dem Motiv körperliche Bewegung verknüpft, was einen Ausgleich zur Arbeit und zugleich ein anderes Stadterleben ermöglicht als beim Autofahren.

„Also Vorteile finde ich erst mal, dass man draußen ist und sich bewegt. Und ich mag halt gerne Fahrradfahren, weil ich auch entspannen kann dabei." (MoA_43/39)

„Die Vorteile vom Radfahren, (Pause) man; man hat halt körperliche Beschäftigung und man nimmt einfach viel mehr auf, als wenn man nur mit dem Auto oder mit der Bahn fährt." (MoA_46/299)

Im Vergleich zum ÖPNV, der insbesondere nachts von einigen als unsicheres Verkehrsmittel erlebt wird, ist bei der Autonutzung das Sicherheitsmotiv bedeutsam, da man sich in einem privaten, geschützten Raum fortbewegt.

„Also es ist ein flexibler, praktischer Gegenstand, weil ich häufig auch nach dem Spätdienst zu meinen Eltern fahre. Und da würde ich ungern mit der Bahn fahren. Das wäre mir dann doch unsicher. Da; man möchte nichts irgendwie provozieren. Also warum sollte mir was passieren, aber man muss immer mit rechnen, und deswegen bin ich lieber mit dem Auto unterwegs. Fühle ich mich sicherer." (LP_15/90)

Die MoA sprechen den Sicherheitsaspekt darüber hinaus in Bezug auf das Carsharing und das Taxi an, insbesondere dann, wenn man allein unterwegs ist in Kombination mit den Vorteilen einer direkten, bequemen Verbindung. So lässt es sich durch die direkte Verbindung mit dem Taxi vermeiden, Schnittstellen bewältigen zu müssen, die mit einem Unsicherheitsgefühl verbunden sind (lange Fußwege vom Bahnhof/von der Haltestelle nach Hause, nächtliches Umsteigen und Warten).

„Und ist halt auch so manchmal nachts, dass dann komische Typen unterwegs sind. Bin ich einmal gefahren, ist schon ein bisschen was vorgekommen, was ziemlich unangenehm ist. Da entscheide ich mich manchmal auch eher für Carsharing." (…)

Die MoA berichten hingegen auch von erlebten Unsicherheiten, die beim (Mit-)Fahren mit einem Auto entstanden sind und sich aufgrund geringer Autonutzung oder beim Fahren eines fremden Wagens ergaben. Eine autoaffine MoA ohne Führerschein beobachtet eine sinkende Fahrkompetenz und steigende Unsicherheit im Straßenraum. Dies begründet sie mit der geringen Fahrpraxis mit fremden, nicht-eigenen Fahrzeugen (Carsharing, Mietwagen). Hier schaffen aus ihrer Sicht professionelle Fahrer (Taxifahrer, Busfahrer) Vertrauen in das (Mit-)Fahren.

„Die Kenntnis, die Autofahrkompetenz, lässt halt total nach. In bestimmten Stadtteilen vor allem. Also das merke ich immer, wenn ich jetzt halt so nach Wedding fahre. Und es gibt halt in Berlin auch so viele Leute, die ja tatsächlich nur so freizeitmäßig fahren oder sich ab und zu mal so ein Auto ausleihen und aber gar keine Praxis haben. Und das z. B. schränkt auch mein Sicherheitsgefühl ein so. Und da denke ich mir dann, also so ein Taxifahrer, der macht halt nichts anderes als das. Oder ein Busfahrer oder ein Straßenbahnfahrer so, das ist deren Job. Das ist deren Job, jemanden von A nach B zu bringen. Das finde ich gut. Also ich hab halt einen an-deren Job, ja? Und mache den ja auch entsprechend." (MoA_59/410)

(4) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale: Privatheit

Die Auswertung hat gezeigt, dass bei einem Teil der LP keine emotionale Bindung an das Auto besteht und diese somit offener gegenüber Alternativen jenseits des „verlängerten Wohnzimmers" sind, wodurch der Trend „Nutzen statt Besitzen" unterstützt wird. Die klassischen Extramotive des Autos wie Fahrspaß und das Auto als Statussymbol scheinen in der Stadt für einen Großteil der LP eine eher geringe Bedeutung zu haben, da die Vorteile des Autos in der Stadt nur eingeschränkt gelten. Diejenigen, die in früheren Lebensphasen Emotionen hinsichtlich der Autonutzung herausstellen, schätzen die Bedeutung des Autos in ihrer aktuellen Lebenssituation deutlich sachlicher ein.

Elemente des Motivs Privatheit gelten nur für einen Teil der ein privates Auto besitzenden LP und werden teilweise auch auf andere Verkehrsmittel bezogen. Dies zeigt insbesondere die Auswertung der MoA. Um diese Einstellung zu fördern, müssen die Alternativen ihren Mehrwert explizit und verstärkt heraus-stellen, z. B. den Gesundheitsaspekt durch den körperlichen Ausgleich und die Entspannung beim Fahrradfahren und das „gemeinsame Erlebnis“ bei der ÖPNV-Nutzung.

Abbildung 6: Fahrradfahrer in der Kollwitzer Strasse, 03.05.2013.

Mit der Unterstützung des städtischen Radfahrtrends und des Carsharing besteht die Möglichkeit, dass sich Aspekte von Privatheit künftig mehr auf das individuelle Fortkommen ohne Auto beziehen. Dabei hat Carsharing das Potential, insbesondere mit technisch innovativen und neuen Fahrzeugen Interesse zu wecken, und kann durch gute Erfahrungen mit positiven Gefühlen verbunden werden. Wenn sich die Nutzung für bestimmte Nutzungssituationen routiniert, könnte die Art der Mobilität, die Carsharing bietet, auch eine Art von emotionaler Bindung erzeugen, die mehr auf Bequemlichkeit, Sicherheit und Flexibilität setzt anstatt auf Besitz und permanente Verfügbarkeit.

5.2.2.5 Kostenersparnis – insbesondere gegenüber dem ÖPNV

Das Motiv Kosten einzusparen nimmt eine bedeutsame Rolle bei der Verkehrsmittelnutzung ein. Die wahrgenommenen Kosten für die anstehenden Fahrten stellen ein Entscheidungskriterium zur multimodalen Verkehrsmittelwahl bei den LP und MoA dar. Meist werden zwei zur Verfügung stehende Optionen preislich gegenübergestellt, wobei weitere Varianten aufgrund von Erfahrungen oder Vorurteilen bereits vorher ausgeschlossen scheinen, um die Komplexität der Entscheidung zu reduzieren. Während die LP die ÖPNV-Kosten vor allem mit den Kosten des Autos vergleichen, stellen die MoA, entsprechend ihrer Alltagsmobilität, den ÖPNV vorwiegend der Radnutzung gegenüber und nur in einzelnen Situationen dem Auto (Carsharing, Taxi etc.)

Wie schon in anderen Untersuchungen zuvor bestätigt sich erneut, dass der subjektive Kostenvergleich zwischen der ÖPNV- und der Autonutzung bei den LP, als Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung wirkt, da die Total Costs of Ownership (Steuern, Versicherung, Reparaturkosten, etc.) des Autos in aller Regel nicht berücksichtigt werden. Der Aufwand und Kosten der Fahrradunterhaltung stellen sich im Vergleich zum Auto als geringer und leichter zu überschauen dar.

Nur wenige LP zeigten sich gegenüber besitzungebundenen Autoangeboten so offen, dass sie Preisinformationen nachsuchten und ihre tatsächlichen Autokosten bereits dem Carsharing oder Taxi gegenüberstellen. Während die LP also dazu tendieren, den Kostenfaktor des ÖPNV als nachteilig zu bewerten, stellen die MoA eher den Kostenfaktor des eigenen Autos als nachteilig heraus und benennen diesen als einen Hauptgrund dafür, kein eigenes Auto zu besitzen.

Die Autokosten sind ein entscheidender Faktor für eine mögliche Autoabschaffung. So spielten Kosten-Nutzen-Abwägungen sowohl bei denjenigen MoA eine Rolle, die früher ein Auto besaßen und dann abschafften, als auch bei denjenigen LP, die bereits einmal ein Auto abgeschafft, dann aber wieder angeschafft haben. Diese Proband_innen sahen bei der Entscheidung gegen das eigene Auto keine Notwendigkeit mehr, ein Auto selbst zu besitzen und äußerten eine verringerte Bereitschaft, die laufenden Autokosten länger hinzunehmen:

> *„Und bei ihm war es eben so, dass der tatsächlich eben ein halbes Jahr auch stand im Winter. Das war eine Entscheidung. Ich muss aber weiter Steuern zahlen. Das war mir dann zu unökonomisch." (MoA_45/201)*

> *„Ich wollte es nicht abschaffen. Aber es ist halt alt. Und die Reparaturen waren zu teuer. Das hat sich nicht mehr gelohnt. Und auf der anderen Seite wollte ich es schon abschaffen, weil ich eben festgestellt hab, dass ich es in der Stadt nicht brauche." (LP_24/150)*[28]

Steigende Kosten der Autonutzung (Parkkosten, Benzinpreise) machen andere Optionen attraktiver. Alternativen werden dann einbezogen um die Mobilitätskosten zu reduzieren:

> *„Wenn diese Benzinpreise sich anders noch entwickeln. Also, wenn solche Summen kommen, was man manchmal so; übertrieben gesagt […] einfach mal so überspitzt, fünf Euro kosten würde, ja, dann würde ich wahrscheinlich sogar überlegen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. […] um Geld zu sparen, […]." (LP_19/122)*

Einige MoA berücksichtigen in ihren Kosten-Nutzen-Abwägungen offen, dass sie sich ein eigenes Auto nicht leisten könnten und schätzen es gleichzeitig als „nicht zwingend notwendig" ein:

> *„Na ja, nee, ich hab ja nicht das nötige Kleingeld für ein Auto. Und eigentlich braucht man es ja hier in Berlin auch nicht." (MoA_38/141)*

Bei den MoA wird die Kostenersparnis der Rad- gegenüber der Autonutzung vermehrt als ein Nutzungsmotiv der Radnutzung mit angeführt, während LP für Situationen, in denen sie das Auto einsetzen, das Rad kaum als Alternative zum Kostensparen wahrnehmen. Nur wenige MoA kommunizieren die Kostenersparnis als Hauptmotiv der Radnutzung. Auffällig ist, dass diese Proband_innen das Radfahren als erlebten Zwang schildern:

> *„Und der natürliche Sparinstinkt in mir zwingt mich dann, Fahrrad zu fahren." (MoA_50/45)*

LP und MoA mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel beschreiben den ÖPNV als zu teuer und greifen bevorzugt auf das Rad zurück, um Mobilitätskosten einzusparen:

> *„Und das hat natürlich auch finanzielle Aspekte, weil es, ja, auf jeden Fall weniger kostet als die öffentlichen Verkehrsmittel und natürlich auch ein Auto." (LP_26/44)*

Beim Thema Kostenersparnis geht es um die Relation der Kosten, die sich durch den Besitz und Unterhalt eines Autos ergeben im Vergleich zu den Kosten, die durch die Nutzung alternativer Angebote entstehen. Hier wird zum einen das Verhältnis zum (1) ÖPNV und zum (2) Carsharing betrachtet. Anschließend folgt das thematische Zwischenfazit:

[28] Die Probandin hat das Auto einen Tag vor dem Interview abgeschafft, wurde jedoch zur Gruppe der LP gerechnet, da sie in ihrem Alltag bis zum Vortag ein eigenes Auto als Option zur Verfügung hatte.

(1) Kostenvergleich ÖPNV und Auto

Innerhalb der Interviews trat das Motiv der Kostenersparnis bei der Auto- und ÖPNV-Nutzung oft kombiniert mit anderen Nutzungsmotiven auf. So vergleichen etwa einige Proband_innen den ÖPNV-Tarif mit den Benzin- und Parkkosten, um die für sie günstigere finanzielle Option für ihre regelmäßigen Alltagsstrecken zu erschließen.

> *„Es gab mehrere Gründe. Der erste war schon mal der, dass es deutlich günstiger ist, also deutlich billiger, weil so ein Monatsticket dahin kostete eben 100 Euro ungefähr […]. Und wenn ich da jeden Tag mit dem Auto nach Berlin gefahren wäre, hätten wir schon mal 300 Euro alleine für Benzin ausgegeben." (LP_1/104)*

> *„Also ich sage Ihnen ganz ehrlich, ich hatte auch zwischenzeitlich schon mal überlegt, weil; mit diesem Parkplatzsuchen, also wo es noch nicht so war, auf die Bahn umzusteigen. Und dann […] Ist [es] also eine Kosten-Nutzen-Rechnung. Also ich bin mit dem Benzin immer noch billiger, also bei meinem Verkehrsverhalten." (LP_19/64)*

Dieser Kostenvergleich tritt darüber hinaus bei LP oft in Kombination mit dem Motiv auf, Stress vermeiden zu wollen. Mit der ÖPNV-Nutzung entfallen Stresssituationen, die mit der Autonutzung einhergehen können, z. B. im Stau zu stehen, einen Parkplatz zu suchen oder Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen einzugehen. Bei innerstädtischen Zielen nehmen einige Proband_innen oftmals dennoch lieber die Parkgebühren für einige Stunden in Kauf anstatt den ÖPNV zu nutzen:

> *„Wobei, die Öffentlichen finde ich so teuer, in Anführungsstrichen. Besonders wenn man zu zweit unterwegs ist, würde man ja auch noch acht Euro; neun Euro sechzig zahlen. Und dann kann man auch mit dem Auto hin-fahren und für fünf Euro parken. Oder es eben drauf ankommen lassen." (LP_9/84)*

Bei weiteren Strecken, etwa bei Urlauben oder Ausflügen, aber auch bei kürzeren Strecken innerhalb der Stadt wird das Auto in Kombination mit anderen Motiven (bspw. geringerer Planungsaufwand) von den LP und auch von einigen MoA meist als günstigere Option bewertet, besonders dann, wenn mehrere Personen gemeinsam unterwegs sind:

> *„(…) wenn wir jetzt zu zweit irgendwie an die Ostsee fahren, muss man sich schon überlegen, ob ich jetzt […] sage ich mal, mit 50 Euro hinkomme oder mit der Bahn, sage ich mal, das Doppelte zahle oder irgendwie so. (MoA_36/138)*

Die MoA wiederum führen die monetären Kosten neben dem Zeit- sowie Planungs- und Organisationsaufwand im Rahmen der beschriebenen Nutzungskontexte als entscheidende Faktoren an, die darüber entscheiden, auf welche Alternative zum ÖPNV zurückgegriffen wird: privates Autoteilen, Taxi, Mietwagen und Mitfahrgelegenheit. Die Autonutzung ist meist auf einzelne Alltagssituationen beschränkt. In diesen Situationen aber nutzen die MoA das Auto dann vorwiegend gewohnheitsmäßig anstelle des Fahrrads oder des ÖPNV. Diejenigen Proband_innen (MoA und LP), die Erfahrungen mit dem privaten Autoteilen haben, bezeichnen dieses als überwiegend positiv, da der Kostenvorteil mit weiteren Vorteilen wie Verringerung des Verkehrsaufkommens, weniger Umweltbelastung oder auch die soziale Komponente des „Gemeinsamfahrens" gegenüber den Nachteilen (Probleme bei der Organisation des Autoteilens, kein ständiger Zugriff) überwiegen.

> *„Es war eine Frage von den Nachbarn, ob wir nicht mit ihnen das Auto teilen wollen, weil sie eben ein größeres Auto hatten. Und es ging auch […] um Kostenersparnis der anderen. Und tatsächlich die Idee;*

[…] man braucht kein eigenes Auto unbedingt. Dann hatten wir uns das überlegt, ein bisschen gerechnet, wie teuer es wird."(MoA_51/50)

Das Taxi wird als teure Option wahrgenommen. In Situationen, in denen es zur Taxinutzung kommt, werden die hohen Kosten durch andere Motive (Bequemlichkeit, Schnelligkeit gegenüber dem ÖPNV abends oder nachts, Zuverlässigkeit, direkte Verbindung, geringer Planungsaufwand) ausgeglichen. Eine Strategie um Kosten zu sparen, ist bei Unternehmungen auch die geteilte Nutzung des Taxis auf dem Rückweg:

„Und mit mehreren Leuten zurückgefahren, weil das Taxi teurer ist als Carsharing. Und deshalb haben wir die Kosten dann geteilt. Das heißt, wenn wir jetzt alleine zu zweit zurückgefahren wären, dann hätten wir auch die BVG benutzt." (MoA_46/79)

In einem Fall bevorzugt ein MoA bei regelmäßigen weiten Strecken einen Mietwagen gegenüber dem ÖV, da er diesen zusätzlich als Mitfahrgelegenheit anbieten kann und sich auf diese Weise für diese Fahrten teils eine vollständige Refinanzierung ermöglicht:

„Und es ist auch manchmal so vorgekommen, wenn die Nachfrage sehr hoch ist, dass man sogar nichts bezahlen muss. Obwohl man noch Mitfahrer hat. Manchmal zahle ich dafür gar nichts. Weil die Kosten alleine nur durch die Mitfahrer abgedeckt werden." (MoA_46/237)

Wie bei der Entscheidung zwischen eigenem Auto und ÖPNV spielt auch bei der Entscheidung zwischen Carsharing und ÖPNV der Preis eine wichtige Rolle:

„Hat halt bei mir dann immer so ein Abwägen zwischen Kosten und Nutzen. Und wenn ich merke, dass es doch zu teuer wird vielleicht … Zum Beispiel, von Tempelhof nach Hause zu fahren mit Carsharing kostet 15 Euro teilweise, dann fahre ich doch lieber mit der Ringbahn." (MoA_46/153)

Mit der Ausnahme eines LP, der die ÖPNV-Tarife als „noch halbwegs erschwinglich" (LP_3/235) bewertet, befinden andere LP die Tarife in Berlin als ungeeignet für ein multimodales Mobilitätsverhalten: Kurzstrecken- und Einzelfahrtticket sowie die Monatskarte sind zu teuer. Erst der Besitz eines Abonnements (Semesterticket und Jahresabonnement) oder die Anschaffung eines Tagestickets fördert die weitere Nutzung des ÖPNVs im Gültigkeitszeitraum. Die meisten LP äußern sich gegenüber der Anschaffung eines Abonnements jedoch sehr zurückhaltend und begründen dies mit den aus ihrer Sicht unattraktiven ÖPNV-Tarifen.

Die Anschaffung eines Abonnements ist eine Entscheidung, die die Proband_innen im Rahmen ihres Mobilitätsverhaltens stark abwägen, da die laufenden Mobilitätskosten damit erhöht werden. Die Abonnementangebote für den ÖPNV stellen für viele LP mit einem multimodalen Mobilitätsverhalten inklusive eigenem Auto keine attraktive Option dar. Demgegenüber stellen insbesondere die MoA, aber auch einige LP den Kostenvorteil des ÖPNV-Abos in der Stadt, aber auch den bedachten Einsatz von Einzeltickets als positiv und „fair" heraus, der die Mobilität positiv erweitert und flexibel gestaltbar macht (vgl. Kapitel 5.2.2.3).

„Ich hatte immer eine Monatskarte für 60 Euro. […] Kann man also alle Verkehrsmittel und so nehmen und jederzeit. Und wenn man das mal ausrechnet, dann geht das; ist das schon verträglich. Fair, sage ich mal." (MoA_44/188)

(2) Vergleich der Kosten des eigenen Autos mit Carsharing

Als Alternative für das eigene Auto wird hinsichtlich der Kosten neben dem Umweltverbund auch das Carsharing thematisiert. In einem Beispiel, wo das eigene Auto durch die schwierige Parkplatzsuche als hohe

Belastung empfunden wurde, rechnete der einstige LP die Gesamtkosten für das Auto zusammen und fühlte sich darin motiviert, diesen Betrag durch den Umstieg auf das Carsharing zu unterbieten.

> *"Das war mal mit dem Auto so eine interessante Überlegung […]: Was kostet mich so ein Auto? […] Und dann hab ich das zusammengezählt, was ich alles für das Auto zahle[…] Irgendwie 180 Euro, 200 Euro im Monat – maximal. Und hab gedacht: Okay, das will ich nicht überschreiten mit Cambio. Und das würde ich überschreiten, wenn ich so Auto fahren würde wie davor, nämlich alle Wege mit Auto, völlig ohne nachzudenken. Und der natürliche Sparinstinkt in mir zwingt mich dann, Fahrrad zu fahren oder dann solche Überlegungen anzustellen. Und genau diesen Effekt wollte ich irgendwie bezwecken." (MoA_50/44)*

Die meisten LP vertreten jedoch die Anspruchshaltung, dass die Angebote einsatzfähig wie das eigene Auto und preislich „tragbar" sein müssen (vgl. Kapitel 5.2.2.3).

> *„Ich glaube, wenn es eine Alternative im Carsharing-Bereich geben würde, mit eben solchen großen Autos. Dass man ohne Probleme, wenn man jetzt in ein verlängertes Wochenende fährt […] und das von den Kosten her tragbar wäre. Also da geht es allein nur um die Kosten." (LP_6/227)*

Ein MoA verdeutlicht seinen Vergleich von Carsharing und Taxi, bei dem die Kosten eine geringe Rolle spielen. In Fällen, in denen es schnell gehen muss oder der Zusatzaufwand, der mit dem Carsharing verbunden ist als zu hoch eingeschätzt wird oder man Nebentätigkeiten (lesen oder telefonieren) erledigen möchte, bevorzugt er das Taxi. Diese Aktivitäten sind dann für die Entscheidung bedeutsamer als die Preisdifferenz.

> *„Das ist echt momentabhängig. Wenn ich z. B. […] noch Sachen erledigen muss, telefonisch, ist es einfach ökonomischer, ein Taxi zu nehmen und in der Zeit zu arbeiten, als ein Car2Go zu nehmen, irgendwie 60 Prozent zu sparen, aber eben nicht telefonieren zu können." (MoA_53/64)*

Dies zeigt, dass wenn kein eigenes Auto verfügbar ist, andere Optionen an Bedeutung gewinnen und Preisvorurteile sich relativieren. Dabei ist der sich ergebene Zusatznutzen, wie beispielsweise paralleles Arbeiten, entscheidender.

(3) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale der alternativen Verkehrsmittel: Mobilitätskosten

Kostenersparnis ist ein wichtiges Motiv für die Verkehrsmittelwahl. Die Nutzungskosten bilden damit einen wichtigen Einflussfaktor innerhalb eines multimodalen Verkehrsverhaltens ab. Kostengestaltung und -transparenz bieten somit wichtige Ansatzpunkte, die eine multimodale Verkehrsmittelnutzung unterstützen.

Die Kostenhöhe und die fehlende Kostentransparenz stellen wichtige Nutzungsbarrieren für die Mitnahme des Rades im ÖPNV und für die Carsharing-Nutzung dar. Auch das Taxi wird als Alternative, die man über den Ausnahmefall hinaus als eine Option im Alltag nutzt, aus Kostengründen abgelehnt. Da sowohl das Taxi wie auch das Carsharing als bequemes und höchst flexibel einsetzbares Verkehrsmittel betrachtet werden, können diese von einer kostentransparenten Gegenüberstellung zum eigenen Auto profitieren. Die Kostenersparnis beim Radfahren (gegenüber ÖPNV und dem Auto) sowie die erlebten Zeitvorteile gegenüber dem ÖPNV und dem Auto und zu Fuß gehen auf kürzeren Strecken bieten weiteres Entwicklungspotential für das Radfahren.

Die Ergebnisse zeigen die Diskrepanz in der Kostenwahrnehmung zwischen dem eigenen Auto und Alternativen wie dem ÖPNV und anderen Autoangeboten (siehe Kapitel 2.3.1). Damit die tatsächlichen Autokosten stärker in das Bewusstsein rücken und Optionen des Umweltverbunds damit attraktiver werden, müssen

Möglichkeiten geschaffen werden, einen einfachen und schnellen Kostenvergleich durchführen zu können, z. B. mittels einer übergreifenden App oder einer unkomplizierten Mobilitätsberatung. Die Kosten, die eingespart werden können, sollten dann als attraktiver Mehrwert herausgestellt werden, der für andere Lebensbereiche verwendet werden kann. Die Angebote von Carsharing- und Mietwagenanbietern müssen sich konkurrenzfähig zum eigenen Auto darstellen.

Sowohl eine mit der Nutzung verbundene Kostenersparnis als auch ein Flexibilitätsgewinn gegenüber dem eigenen Auto muss innerhalb einer multimodalen Mobilitätsorganisation hervorgehoben werden. Daneben bietet auch die parallele Erhöhung der mit der Autonutzung verbundenen Kosten die Möglichkeit, den Umweltverbund zu stärken (siehe Kapitel 2.4), da die Ergebnisse gezeigt haben, dass Parkkosten und Parksuchverkehr eine Autoabschaffung motivieren können.

5.2.2.6 Familienorganisation – Alltagsmobilität mit Kindern

Das Motiv, die eigenen Kinder im Alltag zu transportieren, wird oft mit der Notwendigkeit eines Autos in Verbindung gebracht (siehe Kapitel 5.2.2.1).[29] Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass Familien (inkl. Alleinerziehende) innerhalb der Stichprobe (neun LP und fünf MoA) die Verkehrsmittel durchaus multimodal einsetzen, wenn sie mit ihren Kindern unterwegs sind. Das eigene Auto nimmt bei der täglichen Mobilitätorganisation oftmals nur eine untergeordnete Rolle ein. Sieben von neun LP und alle MoA-Proband_innen, die mit Kindern zusammenleben, haben das Rad oder den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel (vgl. Kapitel 5.1.1.3).

Im folgenden Teil wird beschrieben, welchen Stellenwert familiär induzierte Mobilitätsanforderungen auf die Entscheidung zum eigenen Autobesitz haben (1). Anschließend werden die Möglichkeiten der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote betrachtet (2). Ein weiterer Unterpunkt behandelt die Rolle der Mobilitätserziehung als Motiv der Verkehrsmittelwahl (3), bevor mit einem Zwischenfazit abgeschlossen wird (4).

(1) Autonutzung und Familie

Die Familiengründung und der damit einhergehende Organisationsaufwand stellen ein wichtiges Motiv für die Autoanschaffung in einigen Haushalten der LP-Proband_innen dar.

Bei höheren Entfernungen, wie beispielsweise bei Ausflügen, bildet das Auto für einige Proband_innen das bevorzugte Fortbewegungsmittel, um mit Kindern unterwegs zu sein. Für die tägliche Mobilitätsorganisation hingegen werden überwiegend andere Verkehrsmittel bevorzugt.

> *„Und wie gesagt; und jetzt die Anschaffung hat wirklich nur damit zu tun, dass wir ein Kind haben und mit; damit einfach mal rausfahren, oder zur Ostsee, dass wir ihm andere Sachen zeigen.“ (LP_6/157)*

> *„Ich nutze für mich das Fahrrad eben eigentlich am liebsten. Und mit den Kindern zum Teil die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn das gut geht. Und für weitere Strecken oder wenn wir alle unterwegs sind, oder je nach dem, aus Komfortgründen auch das Auto.“ (MoA_41/16)*

Insgesamt wird das Auto, auf das man flexibel zurückgreifen kann, als praktisch für einen Mobilitätsalltag mit Kindern im Haushalt angesehen. Das gilt auch für die MoA, die ein Auto als nicht notwendig für ihre jetzige Lebenssituation erachten:

[29] Bei der Auswertung zu diesem Motiv werden nur Haushalte mit Kindern bis 14 Jahre berücksichtigt, wobei der Transport von Kindern in den Interviews vorrangig bei jüngeren Kindern thematisiert wurde.

„Aber ansonsten würde ich für mich gar nicht wirklich einen Grund wissen, warum ich ein Auto bräuchte. Also hätte ich jetzt eine Familie und Kinder […] dann ist das vielleicht noch mal was anderes. Aber selbst, wie gesagt, hier in diesem Stadtteil in Berlin halte ich das nicht für notwendig so." (MoA_48/191)

Bei erhöhtem Aufwand der alltäglichen Mobilitätsorganisation, beispielsweise im Falle von dienstlichen Transporten oder der Betreuung von älteren Familienangehörigen, wird das Auto als zwingend notwendig im Alltag betrachtet, ist aber nicht primär an den Transport des Kindes geknüpft.

„Auto brauche ich, weil ich eben; meine Eltern sind jetzt 66 beide. Oma im Altersheim, also meine Oma im Altersheim. Meine Eltern beide 66, und ein Kind, was noch nicht fahren kann. Für alle muss ich einkaufen, für alle muss ich da sein, für alle muss ich; hin und her fahren und machen und tun. Einer braucht ein Auto. Das da stellt sich gar nicht die Frage, ob man sich das; ob man möchte oder nicht, sondern ich muss. Ich muss." (LP_11/274)

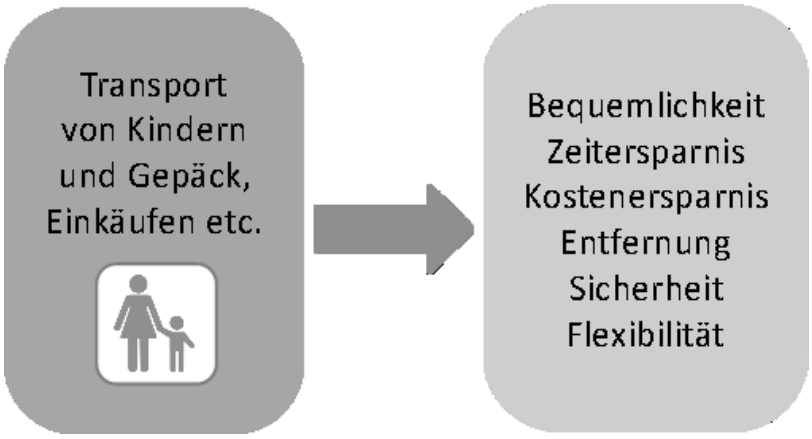

Abbildung 7: Motive der Autonutzung bei der Alltagsmobilität mit Kindern (eigene Darstellung)

Um die Alltagsmobilität mit Kindern zu bewältigen, setzt der Großteil der Proband_innen das Auto nur in bestimmten Situationen und gar nicht jeden Tag ein. Für solche Situationen sind die Motive Bequemlichkeit, Flexibilität, Zeitersparnis, Kosten oder Sicherheit neben Transport jeweils in unterschiedlichem Maße mitentscheidend. So dient das Auto beispielsweise dazu, den Transport von Kindern und Gegenständen zu erleichtern und flexibel zu gestalten:

„[…] die Bibliothek, ist ja eigentlich auch fußläufig zu erreichen, fahre ich auch, weil wir so viel Bücher mitschleppen, dass mir das auch einfach zu anstrengend ist, auf die Kinder zu achten und ein Rucksack voller Bücher. Deswegen, einfach aus Bequemlichkeit." (LP_12/28)

Wege mit dem Auto zurückzulegen wird als einfacher und sicherer im Vergleich zum zu-Fuß-Gehen empfunden, ebenso wird teilweise der Zeitgewinn und Bequemlichkeitsvorteil gegenüber dem Rad hervorgehoben:

„Und es ist dann auch noch so, dass es natürlich mit dem Auto momentan für die Kinder; also für mich einfacher ist, weil ich nicht so aufpassen muss: Vorsicht hier; und rote Ampel und … Die Ampelphasen sind nicht so super in Berlin, dass man mit den Kindern komplett über eine Straße … Man muss immer im Mittelstreifen anhalten, weil sie es nicht schaffen. […] Na ja, der einzige Vorteil ist, es ist zeitlich momentan besser in unserer jetzigen Situation. Und es ist momentan sicherer[…] einfach die Kinder zu transportieren." (LP_12/24 und 12/82)

Thematisiert wird die Autonutzung auch als Vorteil für die Kinder, die dann etwas länger schlafen könnten oder sich nicht bei Müdigkeit mit der S-Bahn quälen müssten:

„Und mit meiner Autofahrt waren es sechs, sieben Minuten. Und das war dann ein Zeitfaktor dann einfach morgens auch, weil ich dachte, es ist besser, wenn er ein bisschen länger schlafen kann als ein bisschen weniger." (LP_26/238)

„Wenn das Kind müde ist, […] muss ich sie nicht quälen, mit der S-Bahn zu fahren, sondern kann ich sie ins Auto setzen und sie kann pennen auf dem Weg nach Hause." (LP_11/212)

(2) Einsatz von Alternativen

Alternative Verkehrsmittel werden für die Situationen, in denen gegenwärtig das Auto präferiert wird, aus verschiedenen Gründen als nicht geeignet betrachtet. So wird der ÖPNV für die Wochenendfreizeit wegen des Transportbedarfs und der fehlenden Sicherheit bzw. des höheren Aufmerksamkeitsaufwands für die Kinder abgelehnt (siehe Kapitel 5.2.2.1).

„Da hat man immer was mitzunehmen, wenn man ein Kind hat und wenn ich mir da angucke, manchmal in der Bahn sieht man das ja, wenn die Mütter da oder Väter ankommen und dann der halbe Wagen vollgeladen mit irgendwelchem Kram, was immer dabei sein muss halt. Das ist dann natürlich im Auto schnell hingeschmissen und fertig." (LP_4/456-458)

„Weil wieder dieser Aspekt Sicherheit, zwei Kinder [beim] Busfahren, eins festhalten, das andere festhalten. Das war dann einfach nur Sicherheits- und Bequemlichkeitsaspekt" (LP_12/192)

Die Nutzung des ÖPNV, insbesondere die Ausstattung am Bahnhof und im Zug, wird, unabhängig vom verwendeten Hauptverkehrsmittel, als wenig familienfreundlich und zu teuer herausgestellt:

„Es ist nicht familienfreundlich einfach. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind nicht familienfreundlich." (LP_12/100)

„Ich hab das ja schon mit dem Kinderwagen erlebt, dass das nicht einfach ist, auch gerade auch in der Straßenbahn, dass da immer viel zu wenig Platz für so was ist." (LP_14/86)

Eine MoA-Probandin führt hingegen an, dass erst bei mehreren Kleinkindern ein eigenes Auto nötig sei, um den Alltag zu bewältigen, da sich erst dann die Fortbewegung mit dem ÖPNV unübersichtlich gestalte:

„Aber dann wahrscheinlich auch erst ab zwei Kindern oder drei. Weil ich denke, da ist es halt eben wirklich schwierig, wenn die dann mit Öffentlichen fahren, die dann im Blick zu behalten, dann zu gucken. Nicht, dass die da irgendwie auf die Gleise fallen oder was weiß ich." (MoA_58/172)

Eine weitere LP befürwortet hingegen die ÖPNV-Nutzung mit Kleinkindern sogar, da man sich den Kindern so besser widmen könne und es sich für die Kinder spannender gestalte als angeschnallt im Auto zu sitzen:

„Also ich meine, […] ich hab in der Woche […] wenn das Auto weg war und ich mit den Öffentlichen musste, hab ich wenige Situationen gehabt. Und wenn ich einen Arzttermin hatte; der war recht weit weg. Wie war denn das? Nee, da bin ich auch mit den Öffentlichen hin. […] Das war eigentlich besser, weil also wenn die dann ganz klein waren; ich konnte dann, wenn sie genölt haben,[…] in der U-Bahn auch stillen oder so. Von daher war das eigentlich besser. Alleine mit den Kindern im Auto fand ich nicht so prickelnd. […] Dann war auch U-Bahn, Busfahren war einfach spannender für die Kinder auch, als angeschnallt im Auto zu sitzen." (LP_20/328)

Die MoA mit Kindern im Haushalt haben alle das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel und fahren auch zum Teil täglich gemeinsam mit ihren Kindern mit dem Fahrrad zur Kita oder zur Schule. Carsharing, Mietwagen und privates Autoteilen werden nur von wenigen Familien als denkbare Alternativen in Erwägung gezogen. Für einen möglichen Umstieg werden Kosten und mögliche Flexibilitätseinbußen, insbesondere bei mehreren Kindern auch den Umgang mit Kindersitzen betreffend, abgewogen:

„Also, ja, heutzutage gibt es ja diese ganzen Mietgeschichten, Carsharing usw. und … Also wir haben da schon echt überlegt. […] Also das Ding ist, dass dieses Carsharing […] ist für uns als vier-, fünfköpfige Familie nicht ganz so einfach wegen dieser ganzen Kindersitzgeschichte. Ich will die Kindersitze ja jetzt auch nicht irgendwo rumstehen haben, wenn ich dann mal losfahre. Also die Autos sind zum Teil eben zu klein. Tja, also eigentlich wäre es toll, wenn man sich so was mit jemandem teilen könnte, so ein Auto. Oder, haben wir auch schon mal überlegt, ob man sich wirklich mal die Mühe macht, das ausrechnet und mal guckt, ob es jetzt dann für die paar Male günstiger ist, halt dann doch ein Auto zu mieten." (LP_20/192)

Da das Auto nur an Wochenenden eingesetzt wird, hat sich eine MoA-Familie gegen eine Autoanschaffung entschieden und bevorzugt es, ein Auto privat zu teilen, um bei gemeinsamen Freizeitfahrten nicht auf Privatsphäre verzichten zu müssen (siehe Kapitel 5.2.2.4).

„Weil ich persönlich fahre nicht besonders gerne Auto. Also ich finde es praktisch und ich finde es auch als Familie insofern ganz schön, weil man so; ja, wie in so einer eigenen Kapsel unterwegs ist. Also wir hören dann eigentlich immer irgendwelche Hörspiele zusammen." (MoA_51/60)

Da der Zugriff auf das Auto hier möglich ist, werden Ausflüge mit der Bahn ins Umland als kostenintensiver herausgestellt (siehe Kapitel 5.2.2.5). Wenn bereits ein Auto vorhanden ist, wird die Fortbewegung mit Kindern per Rad und Radanhänger, sofern sichere Abstellanlagen vorhanden sind, durchaus in Erwägung gezogen, jedoch als zu teuer in der Anschaffung betrachtet. Ein MoA zeigt auf, dass diese Art der Mobilität alltagstauglich ist und man den Transport von Kindern und weitere Transportbedürfnisse mit dem Rad durchaus erfüllen kann, ohne dass ein Auto benötigt wird:

„Also genau, ich hab dann auch meinen Sohn irgendwie … Hatte ich erst einen Fahrradkorb an einem Fahrrad, und dann hab ich halt eine Zeit lang auch ihn mit dem Anhänger halt transportiert sozusagen, durch die Gegend gefahren. Mit Decke sozusagen, also es ist jetzt nicht so ein Standard-Kinderanhänger, sondern halt eigentlich so ein Transportanhänger. Und den hab ich dann halt sowohl für das eine als auch für das andere benutzt […] Und halt da eben auch viel; oft ein Auto quasi eingespart."(MoA_60/118-120)

(3) Mobilitätserziehung im Alltag

Die in unserer Studie befragten Elternteile versuchen ihren Kindern ein Bewusstsein für die Verkehrsmittelnutzung zu vermitteln. Dieser Prozess wird als zeitaufwändig und anstrengend empfunden, da die Kinder lernen sollen, aufmerksam auf den Verkehr zu achten und sich sicher fortzubewegen. Als Problematisch wird beispielsweise beim Radfahren gesehen, dass die anderen Verkehrsteilnehmer_innen in der Regel nicht daran gewöhnt sind, Kinder auf Fahrrädern im Straßenverkehr zu sehen und unsicher im Umgang mit ihnen sind. Generell wird besonders der Fahrrad- und Fußverkehr in einer Großstadt wie Berlin als sehr gefährlich für die Kinder wahrgenommen.

„Na, erst mal fährt sie immer voraus. Und der Unterschied ist, ich gucke natürlich, wie sie schon selbstständig ist, wie sicher sie sich im Verkehr fühlt. Das sehe ich ja. Und wir sprechen erst mal ab, wie wir fahren. Wir besprechen bestimmte Situationen, wenn z. B. wir eine Straße kreuzen müssen und es gibt keine Ampel, wie wir die dann kreuzen, an welcher Stelle. Da bin ich schon sehr dahinter. Und das ist ja auch wichtig." (LP_18/175)

„Mein Kind fährt auch kaum Fahrrad. Weil ich will, dass die an der Ampel anhält und dann rüber läuft. Und die zeigt mir natürlich einen Vogel und sagt: Mache ich nicht. Aber dann fährt sie gar nicht. Also weil

ich gesagt hab: Das ist so gefährlich, die haben hier alle Tempo weiß ich nicht was drauf.“ (LP_11/480-482)

Zudem nutzen Eltern und Kinder gemeinsam den ÖPNV, um Strecken auszuprobieren und diese später auch flexibel allein nutzen zu können. Das gemeinsame Einüben der Nutzung des Umweltverbunds sorgt dafür, dass Kinder auf die selbständige Verkehrsmittelnutzung vorbereitet werden, aber auch weitere Motive wie körperliche Bewegung, Kosten- oder Zeitersparnis und Umweltschutz spielen eine Rolle.

Weil die Busse, die sind schräg. Also die haben erst eine Nummer. Und ab einer gewissen Haltestelle kriegen sie eine andere Nummer. Und das soll nun ein Kind kapieren. Also und deswegen wollte ich, dass sie mitfährt. Und das hat super geklappt. Dann hat sie sie dort in den Bus gesetzt und dann war sie dann auch gut da. […] Also ich kenne mich aus, aber mein Kind, ja, auch, sie muss es lernen.“ (LP_11/144-146)

„Ich möchte, dass mehr das Fahrrad zum Einsatz kommt. Natürlich aus Bewegungsgründen, aus Umweltgründen, das Tanken ist teuer, und weil ich denke, dass die Kinder sicherer sind und dass es auch zeitlich besser dann einzurichten ist.“ (LP_12/58)

(4) Zwischenfazit und Umsetzungspotentiale: Familiäre Mobilität

Die Auswertung hat gezeigt, dass die tägliche Mobilität mit Kindern – bei den MoA wie bei einem Großteil der LP – auch ohne eigenes Auto bewältigt wird, ohne dass dieses dabei prinzipiell vermisst wird. Für bestimmte Situationen, wie gemeinsame Ausflüge mit den Kindern oder zur Verknüpfung mehrere Alltagswege, wird das (eigene) Auto als bequemste Option erachtet. Alternative Autonutzungen wiederum besitzen das Potential, einen Umstieg anzuregen.

Damit der Umweltverbund für die Mobilität von und mit Kindern eine ernstzunehmende Option darstellt, die keiner Ergänzung eines eigenen Autos bedarf, ist die Verfügbarkeit der Infrastrukturen für die Nutzung des Fahrrads und des ÖPNVs ein zentraler Ansatzpunkt.

Sichere und großzügig gestaltete Radwege, die ein angenehmes, gemeinsames Fahren auch bei erhöhtem Radaufkommen ermöglichen und das Umgehen von Gefahrensituationen erleichtern, sind notwendig. Die Gestaltung von Bahnhöfen, Zügen und Bussen ist aus Sicht der Proband_innen bisher zu wenig familienfreundlich. Dazu wird neben einem barrierefreien Zugang auch eine verbesserte Sicherheit während der Fahrt (z. B. Haltegriffe für Kinder) gefordert. Die aktuellen Bedingungen werden als unzureichend empfunden, um mit Kindern bequem unterwegs zu sein.

Alternative Angebote zum privaten Auto wie Carsharing und Mietwagen müssen eine flexible Nutzung ermöglichen, um für Einsätze im Rahmen der Familienorganisation bereit zu stehen. Dazu gehören auch Kindersitze, die von den Anbietern zur Verfügung gestellt werden und eine größere Bandbreite an Fahrzeugen, die auch für Familien mit mehreren Kindern geeignet sind.

Diese verbesserten Rahmenbedingungen können Eltern zusätzlich ermuntern, ihren Kindern die für eine multimodale Gestaltung des Verkehrsalltags notwendige Mobilitätskompetenz zeitig zu vermitteln (siehe Kapitel 2.3.3).

5.2.3 Gruppierung der „Laternenparker“: Bereitschaft zur Autoabschaffung und zur verringerten Nutzung

Die bisher beschriebenen qualitativen Ergebnisse der Auswertung der Interviews zeigen die Hintergründe, Motive und zugrundeliegenden Einstellungen, infrastrukturellen Bedingungen sowie persönlichen Rahmenbedingungen, die zu einer bestimmten Verkehrsmittelnutzung führen können. So konnten beispielsweise in der Auswertung der Autoeinstellungen derjenigen MoA, die in einer früheren Lebensphase ein eigenes Auto besaßen, entnommen werden, dass der mit dem Besitz und mit dem Autofahren verbundene Stress sowie der Kostenfaktor entscheidende Aspekte sind, die zu einer verringerten Autonutzung oder sogar zu einer Autoabschaffung führen können.

Im Rahmen dieses Abschnitts wird die Heterogenität bezüglich der aktuellen und zukünftigen Autonutzung und des Autobesitzes der multimodalen LP dargestellt. Die Gruppierung erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurden die LP[30] in zwei Kategorien aufgeteilt und jeweils einer y-Achse zugeordnet: „Bereitschaft, zukünftig den Wagen weniger zu benutzen, oder ihn möglicherweise ganz abzuschaffen“. Eine Kategorie der Zuordnung war dabei die potenzielle Bereitschaft der Proband_innen zur Autoabschaffung, eine zweite die potenzielle Bereitschaft der Proband_innen zur Nutzungsreduzierung des Autos. In einem zweiten Schritt wurden die so eingeordneten Proband_innen auf der x-Achse entsprechend ihres aktuellen Verkehrsverhaltens abgetragen und zeigen damit die „aktuelle Auto-Nutzungsintensität im Verhältnis zur Nutzung des Umweltverbundes – und zukünftigen Handlungsoptionen“. Insgesamt konnten vier Gruppen identifiziert werden. Zwei dieser Gruppen zeigen eine hohe Bereitschaft, auf das eigene Auto ganz zu verzichten – die „Zwangsnutzer“ sowie die „Vorhalter“. Zwei weitere Gruppen werden das eigene Auto weiterhin behalten, aber möglicherweise in Zukunft weniger nutzen – die „Optionisten“ sowie die „Priorisierer“. Im Folgenden werden diese Gruppen charakterisiert und im Abschluss in einem Fazit insgesamt betrachtet.

5.2.3.1 Bereitschaft der Autoabschaffung: „Zwangsnutzer“ und „Vorhalter“

Diejenigen Proband_innen, die bereit sind, zukünftig auf ein eigenes Auto zu verzichten, können in zwei Gruppen eingeteilt werden (siehe Abbildung 8).

Zum einen gibt es jene, die eine kritische Einstellung zum Auto haben und bereit wären, auf das eigene Auto zu verzichten. Sie sehen sich aber aufgrund äußerer Umstände und persönlicher Anforderungen im Alltag gezwungen, regelmäßig auf das Auto zurückzugreifen. So wurde beispielsweise von einem Probanden geäußert, selbst auf das Auto verzichten zu können, der Lebenspartner aber sei sehr Auto-orientiert.

> *„Ich fahre eigentlich sehr gerne mit dem öffentlichen Nahverkehr. Und vielleicht hätte ich auch gar kein Auto, wenn ich meinen Mann nicht hätte.“ (LP_20/162)*

[30] Probandin Nr.21 wurde aufgrund der unzureichenden Aussageinhalte aus der Gruppierung ausgeschlossen. Probandin Nr. 7 konnte nicht eindeutig einer Gruppe zugeordnet werden, da sie das Auto bereits wenig verwendet und dies weiterhin reduzieren, jedoch nicht komplett auf den Besitz verzichten möchte.

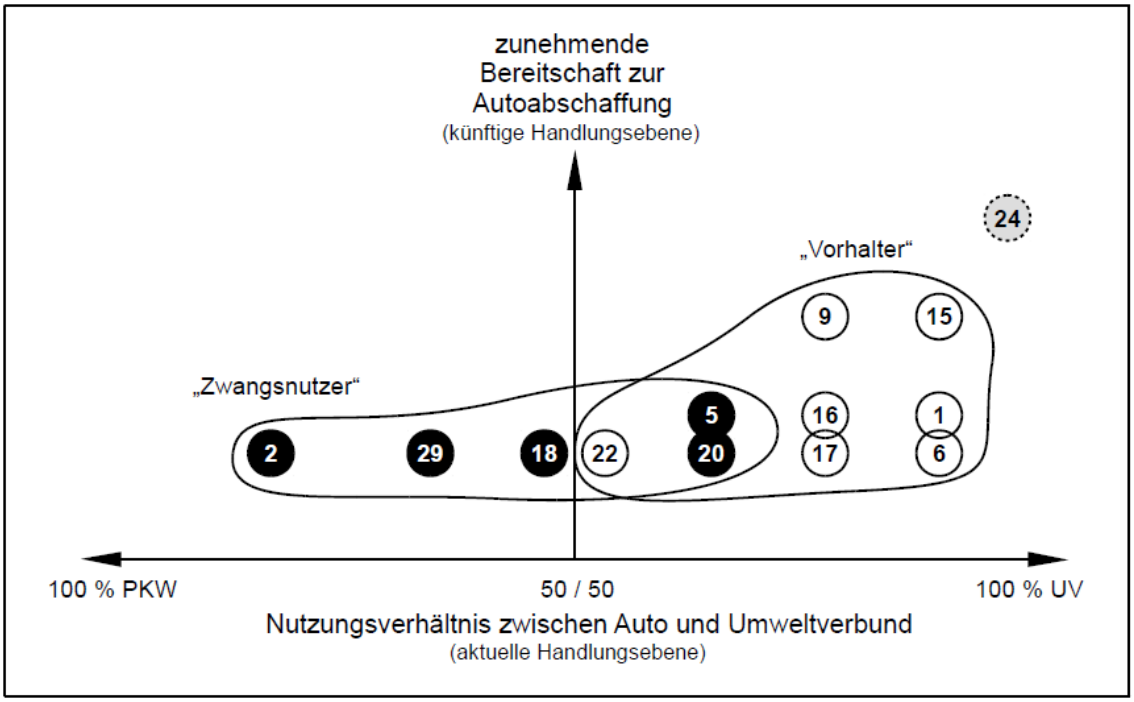

Abbildung 8: Zusammenhang Verkehrsmittelnutzung und Bereitschaft zur Autoabschaffung (eigene Darstellung)

Zwei sind trotz kritischer Einstellung aus beruflichen Gründen auf das Auto angewiesen. Ein weiterer Proband plant in näherer Zukunft aus dem Teilbezirk Prenzlauer Berg in das Umland von Berlin zu ziehen, wo er dann nicht auf das Auto verzichten möchte.

> *„Ich hatte mal die Idee, wenn ich älter bin, in Mecklenburg zu leben. Da ist man ohne Auto erschossen […] Und wenn ich mein Leben so organisieren würde, dass ich mich nur in der Stadt bewege, dann könnte ich mir durchaus vorstellen, aufs Auto komplett zu verzichten.“ (LP_2/166)*

„Zwangsnutzer“

Die Proband_innen, die als die „Zwangsnutzer“ (Nr. 2, 5, 18, 20, 29) bezeichnet werden können, möchten gern auf den Besitz eines Autos verzichten, geben jedoch an, aus persönlichen Sachzwängen daran gebunden zu sein. Die Proband_innen nutzen jobbedingt als Pendler_innen das Auto für weite Strecken mit Zielen außerhalb Berlins, geben Gründe der Familienorganisation oder gesundheitliche Probleme (nur schlecht zu Fuß) dafür an, auf das Auto nicht verzichten zu können. Daher sind sie für die weitere Untersuchung sowie die Formulierung von Maßnahmen im Rahmen dieses Forschungsprojektes von geringerer Bedeutung.

„Vorhalter“

Zum anderen lassen sich diejenigen identifizieren, die bereits jetzt ihr Auto im Verhältnis zum Umweltverbund relativ wenig und nur in selten auftretenden Situationen nutzen (Transport schwerer Güter in der Stadt oder Ausflüge ins Umland bzw. Fahrten in den Urlaub) und deren Hürde, das Auto abzuschaffen, als geringer eingestuft werden kann. Alle Befragten nutzen in ihrem Alltag vor allem das Fahrrad oder den ÖPNV als hauptsächliches Verkehrsmittel, wohingegen das Auto nur für bestimmte Situationen eine Rolle spielt. Die Angehörigen dieser zweiten Gruppe, die als die „Vorhalter“ (Nr. 1, 6, 9, 15, 16, 17, 22) bezeichnet werden, führen äußere infrastrukturelle Gründe an, die derzeit noch für den Autobesitz sprechen, und auf

die z. B. über eine Veränderung politischer und verkehrsplanerischer Vorgaben eingewirkt werden kann. Hier werden vorwiegend folgende vier Aspekte genannt:

(1) attraktivere ÖPNV-Angebote

> *„Es müsste eine direkte Anbindung geben. (lacht) Ich muss nicht fünfmal umsteigen. Das Umsteigen ist furchtbar. Genau. Weil das kostet auch wieder Zeit und wenn man Gepäck hat … Nee. Also wenn ich direkt durchfahren kann, sofort. Steige ich nur noch in die Öffentlichen um. Und lasse ich das Auto überall stehen." (LP_22/136)*

> *„Nein, es ist mir einfach zu teuer. Also wenn es ein bisschen flexibler wäre auch. Also diese Fahrkarte für zwei Stunden und dann nur diese eine Strecke und so, das finde ich einfach eine Frechheit […] Das finde ich so ein bisschen unflexibel." (LP_17/624)*

(2) flexible und günstige Carsharing- und/oder Mietwagen-Alternativen

> *„Ja, wir interessieren uns immer mal für Carsharing z. B. Und immer war es so ein bisschen, dass es nicht so richtig passte. Es passt für einen Tag, aber wenn wir das mit Übernachtung in Potsdam; wird es dann zu teuer für uns, relativ und so. Aber man könnte … Was weiß ich, wenn sich jemand Kluges auf so ein System einlassen würde, dass die Leute aus einem bestimmten Viertel solche Autos zur Verfügung hätten oder so und dann, ja, vielleicht. Das würde mich schon interessieren nach wie vor […] Dann würde ich das Auto abschaffen natürlich." (LP_17/182)*

(3) höhere Unterhaltungskosten für das eigene Auto

> *„Und wenn man vielleicht dann irgendwann sagt: Okay, das Auto nimmt mehr als zehn Prozent vom Einkommen weg, dann würde ich sagen: Okay, dann brauche ich auf jeden Fall auch keins mehr, weil das wäre mir zu viel." (LP_01/146)*

> *„Aber das ist auf jeden Fall etwas, worauf ich auch verzichten kann oder könnte, […] wenn das Auto kaputt gehen würde und die Reparatur zu teuer wäre" (LP_9/236-239)*

Eine Veränderung dieser Rahmenbedingungen könnte bei dieser LP-Gruppe eine Entwicklung hin zu einem multimodalen Verkehrsverhalten ohne Autobesitz begünstigen. Sowohl die „Zwangsnutzer", als auch die „Vorhalter" äußern eine kritische Einstellung gegenüber dem Autofahren. Zusätzlich sind beide Gruppen gegenüber dem ÖPNV oder/und der Fahrradnutzung sehr aufgeschlossen eingestellt.

> *„In Berlin ist es schon sehr gut. Weil die Taktraten, also die Möglichkeiten, wie häufig eine S-Bahn fährt; die fahren ja häufig alle fünf Minuten oder zehn Minuten." (LP_1/62)*

> *„Aber sonst wunderbar. Überall fast Radwege. Und also die sind auf der Straße endlich, die Radwege, da, wo sie hingehören. Dass die Autos einen sehen, das ist sortierter. Also ich finde, das ist gut. […] Das ist halt wunderbar ausgebaut." (LP_22/310)*

Proband Nr. 24 ist als Sonderfall einzustufen, weil er im Zeitraum zwischen Proband_innenauswahl und Interviewtermin sein Auto aus finanziellen Gründen abgeschafft hat und nun kein Auto mehr vorhält:

> *„Die Reparaturen waren zu teuer. Das hat sich nicht mehr gelohnt. Und auf der anderen Seite wollte ich es schon abschaffen, weil ich eben festgestellt hab, dass ich es in der Stadt nicht brauche. Und dass ich für alle diese Fahrten, für die ich ein Auto brauche, entweder eins ausleihen kann oder vielleicht mit Freunden was organisieren kann." (LP_24/150)*

Dieser Proband liefert ein praktisches Beispiel für die Option der „Vorhalter“, in Zukunft auf ein eigenes Auto zu verzichten und sich multimodal ohne eigenes Auto zu bewegen. In derselben Situation befinden sich die Proband_innen Nr. 9 und Nr. 15, die beide angegeben haben, dass sie das vorhandene Auto noch so lange nutzen werden, bis es aus technischen bzw. finanziellen Gründen nicht mehr sinnvoll erscheint. Danach würden sie kein neues Auto mehr anschaffen wollen:

> *„Ein Grund wäre jetzt für mich: Mein Auto ist eine alte Husche, wird irgendwann seinen Geist aufgeben und dann werde ich mir kein neues kaufen […] Aber eigentlich brauche ich kein Auto und ich werde mir auch, denke ich, kein neues anschaffen, weil ich eigentlich zu 95 Prozent mit dem Fahrrad fahre oder zu Fuß.“ (LP_15/94)*

5.2.3.2 Bereitschaft der Auto-Nutzungsreduktion: „Optionisten“ und „Priorisierer“

Diejenigen Proband_innen, die nicht bereit sind, in Zukunft auf ein eigenes Auto zu verzichten, jedoch eine mögliche Bereitschaft zeigen, die Autonutzung in Zukunft zu reduzieren, können ebenfalls zwei Gruppen zugeordnet werden (siehe Abbildung 9).

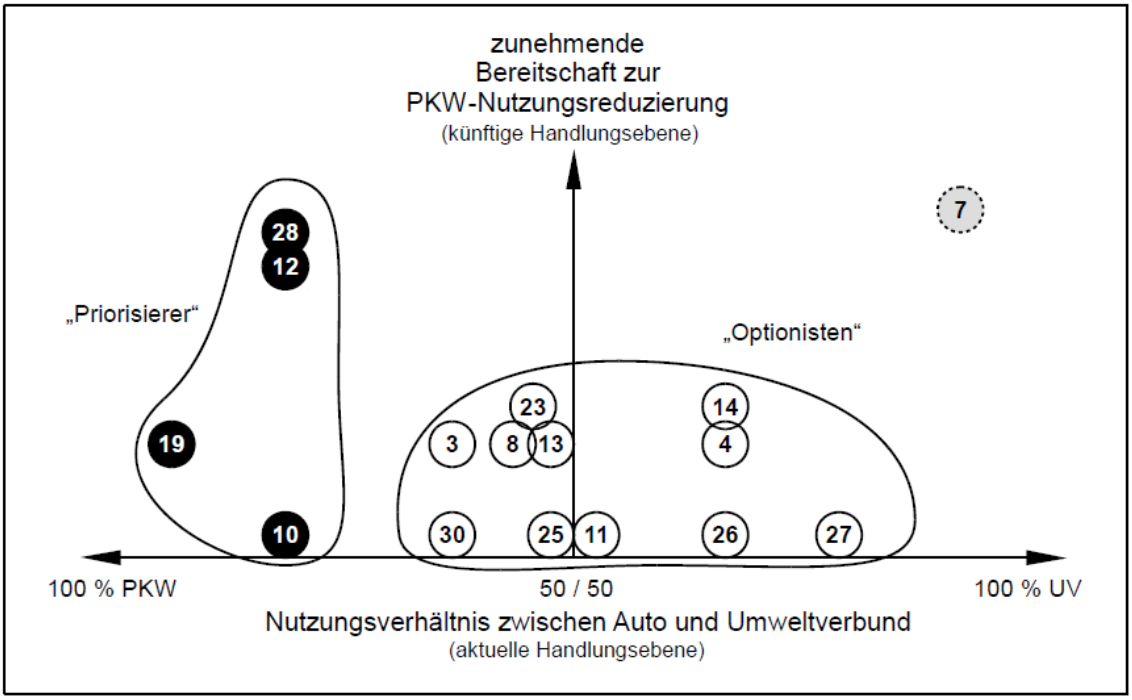

Abbildung 9: Zusammenhang Verkehrsmittelnutzung und verringerter Autonutzung (eigene Darstellung)

„**Optionisten**“

Für diese große Gruppe, die als „Optionisten“ (Nr. 3, 4, 8, 11, 13, 14, 23, 25, 26, 27, 30) bezeichnet werden, sind die Verkehrsangebote des Umweltverbundes grundsätzlich positiv besetzt und stellen eine geeignete Alternative zum eigenen Auto dar. Das Auto stellt für sie nur ein Verkehrsmittel unter vielen dar. Fünf der acht Proband_innen nutzt das Auto demnach zwar als Hauptverkehrsmittel, jedoch vorrangig „weil es da ist“ – also aus Gründen der Bequemlichkeit. Sie nutzen ebenso wie die oben genannten „Vorhalter“ das Auto für die Motive Ausflüge in die Region, Urlaubsfahrten und Transporte in der Stadt, haben darüber hinaus jedoch eine stärkere emotionale Bindung an ihr Auto. Die emotionale Bindung an das Auto drückt beispielsweise eine Probandin so aus: „[…]und ich mag mein Auto und […] liebe mein Auto. […]und ich hän-

ge an meinem Auto“ (11/256). Sie ist nicht bereit, ihr Auto abzuschaffen, sondern möchte es, solange es fährt, behalten.

Den „Optionisten“ kann dadurch, dass sie das Auto als eines unter vielen Verkehrsmitteln wahrnehmen, eine höhere Mobilitätskompetenz zugesprochen werden als denjenigen, die bevorzugt das Auto als Fortbewegungsmittel nutzen (vgl. Flade 2013). Ein Teil der „Optionisten“ gibt an, unter bestimmten Bedingungen die Autonutzung noch weiter einschränken zu wollen. Hier werden überwiegend äußere Rahmenbedingungen, wie beispielsweise weiter steigende Benzinkosten, die Verfügbarkeit sicherer Rad-Abstellanlagen, ein günstigeres ÖV-Angebot oder familientauglichere Carsharing Angebote, genannt. Eine Veränderung dieser Rahmenbedingungen ist z. B. durch politische Maßnahmen durchaus möglich und könnte eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung dieser LP-Gruppe zu Gunsten des Umweltverbund-Angebots begünstigen.

„**Priorisierer**“

Als letzte Gruppe können die „Priorisierer“ (Nr. 10, 12, 19, 28) identifiziert werden, die sich neben ihrem Bedürfnis, weiterhin ein eigenes Auto zu besitzen, auch im Alltag durch eine intensivere Autonutzung auszeichnen. Sie alle nutzen das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel. Als Hauptnutzungsmotive werden von dieser Gruppe regelmäßige Ausflüge ins Umland und die mit dem Auto verbundene Bequemlichkeit genannt.

> *„Und das andere ist sehr viel Gewohnheit. Wir haben es ein Leben lang so gehalten, dass man einfach zu seinem Auto geht. Und da ist ja auch meistens aus dem Privaten; aus den Asservaten genügend Zeug im Auto, was man einfach dort aufbewahrt und nicht in der Wohnung.“ (LP_28/36)*

Keine_r der Proband_innen dieser Gruppe hat erwähnt, dass das Leben in der Stadt ohne eigenes Auto organisiert werden kann. Bei den befragten „Priorisierern“ konnten zwei Zukunftsperspektiven ausgemacht werden: Zum einen zwei Personen, die aufgrund veränderter Lebensumstände für einen begrenzten Zeitraum stärker an ihr Auto gebunden sind, danach aber der Gruppe der „Optionisten“ zugehören könnten. Proband Nr. 12 nutzt derzeit das Auto vor allem für Fahrten der Familienorganisation und hat angegeben, das Auto weniger zu verwenden, wenn die Kinder stärker selbstständig mobil sein können. Proband Nr. 28 ist aus dem Umland nach Berlin gezogen und gibt an, das Auto in Zukunft weniger benutzen zu wollen.

Die zwei anderen Proband_innen der „Priorisierer“ wollen auch weiterhin ein eigenes Auto behalten.

> *„Können Sie sich trotzdem irgendwelche Umstände vorstellen, um auf Ihr Auto zu verzichten?*
> *„Nee. Kann ich noch nicht. Ich weiß auch gar nicht“ (LP_10/354-355)*

> *„Und dann ein Auto und ein Motorrad. Das ist also dann auch ein Fakt. Das ist eigentlich nur so dieses; weil ich im Winter eben ein Auto brauche. Also ich kann im Winter nicht bei Schnee und Eis noch Motorrad fahren. Und mit der Bahn möchte ich das nicht.“ (LP_19/128)*

Für diese Gruppe könnte damit allenfalls ein Umstieg auf ein privates Elektroauto in Frage kommen.

5.2.3.3 Gesamtbetrachtung eines möglichen Veränderungsprozesses

In der Gesamtbetrachtung der vorgenommenen Gruppierung kann festgestellt werden, dass es für drei der vier identifizierten Teilgruppen der LP die Option für einen gerichteten Veränderungsprozess hin zu einer Mobilität ohne eigenes Autos gibt.

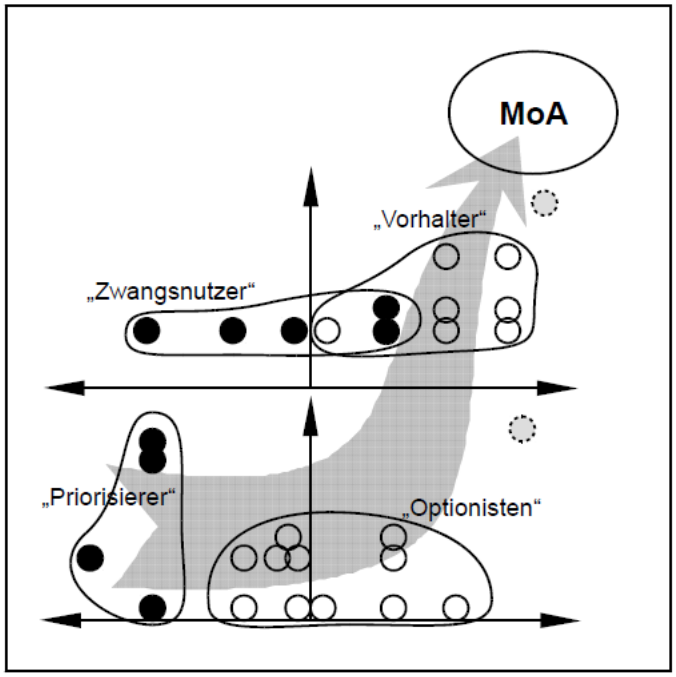

Abbildung 10: Veränderungspotential der „Laternenparker“ (eigene Darstellung)

Die Gruppe der „Zwangsnutzer“ ist hierbei für entsprechende Maßnahmen, die eine Mobilität ohne eigenes Auto befördern sollen, aus den vorliegenden persönlichen Sachzwängen auszuschließen. Spezifisch betrachtet besteht für zwei der vier Proband_innen der „Priorisierer“ die Möglichkeit, zukünftig zur Gruppe der „Optionisten“ zu wechseln, ein Teil der „Optionisten“ wird sich zu „Vorhaltern“ entwickeln und aus den „Vorhaltern“ werden sich einige Proband_innen in Zukunft multimodal ohne eigenes Auto bewegen. Für sie stellt der Umstieg auf eine kollektive Auto-Nutzungsoption wie z. B. E-Carsharing oder Mietwagenangebote eine attraktive Alternative dar, die ihren Autonutzungsmotiven größtenteils gerecht werden kann. Die Gruppierung ist somit eine unabdingbare Voraussetzung für eine gezielte Förderung multimodaler Mobilität und der Ableitung und anschließenden zielgruppenspezifischen Einsatz entsprechender Maßnahmen. Diese können zum einen die Weiterentwicklung bestehender alternativer Angebote zum Ziel haben und zum anderen die Nutzung und den Besitz des privaten Autos in der Stadt unattraktiv machen.

5.2.4 Bedeutung der Ergebnisse für Elektroautos und die Ladeinfrastruktur

5.2.4.1 Wahrnehmung von Elektroautos

In diesem Abschnitt werden die Erwartungen und Vorstellungen beschrieben, die die Proband_innen im Rahmen des Interviews zum Thema Elektromobilität, insbesondere dem Elektroauto, äußerten. Da die Organisation und Bewältigung der Alltagsmobilität im Zentrum der Interviews stand und Erfahrungen mit Elektromobilität kein Auswahlkriterium für die Stichprobe darstellte, basieren die hier dargestellten Erkenntnisse nicht vorrangig auf Nutzungswissen. Hauptsächlich sind sie vom allgemeinen Alltagsdiskurs geprägt – also auch von Vorurteilen, (Medien-)Informationen und vom Hörensagen und daraus resultierenden persönlichen Einstellungen zum Thema.

Bis auf zwei Proband_innen, die von jeweils einer Fahrt mit einem Elektroauto berichteten, äußerte keiner der interviewten Personen Erfahrungen damit. Ein MoA nutzte ein E-Carsharing-Fahrzeug als Mitfahrer und ein LP berichtete von einer Fahrt mit dem Elektroauto eines Freundes. Ersterer äußert eine Nutzungsbereitschaft, assoziiert das E-Auto allerdings im Vergleich zu dem von ihn genutzten stationsungebundenen Carsharing mit einer geringeren Flexibilität, da diese an Ladestationen gebunden sind:

> *„Aber kann mir schon vorstellen, dass das ein bisschen eingeschränkter ist. Und deshalb würde ich das wirklich nur machen, wenn ich die Zeit hätte und ich wieder mal Lust drauf hab.“ (MoA_46/429)*

Der LP empfand die Erfahrung wegen der geräuscharmen Fahrweise als angenehm und erwähnte die Kombination von Elektroantrieb und Carsharing als positiv für die städtische Nutzung, die sich künftig zu einer wirtschaftlich tragfähigen Lösung entwickeln könnte.

Der Großteil der Proband_innen erwähnte hinsichtlich der Vorstellungen zum Laden die Ladedauer und die Reichweite, wenngleich beide Aspekte nur von einem Teil der Befragten als negativ und beeinträchtigend dargestellt werden. Der tiefergehende Kenntnisstand bei einigen Proband_innen basiert auf einer grundsätzlichen Aufgeschlossenheit gegenüber dem Thema. Das Meinungsbild der Proband_innen ist bedeutsam, bildet es doch die Grundlage für künftige Entscheidungen und Verhaltensweisen.

Hinsichtlich des Kenntnisstandes und dessen Eigenwahrnehmung durch die Proband_innen sind vor allem zwei Befunde bemerkenswert: Aus beiden Untersuchungsgruppen äußern ein Drittel der LP und fast die Hälfte der MoA von sich aus, dass sie keine oder nur sehr wenig über das Thema Elektromobilität wissen.[31] Unter denjenigen, die die Elektromobilität nicht selbst thematisierten, befindet sich ein weiterer großer Teil, deren Aussagen darauf hindeuten, dass sie sich bislang nur oberflächlich mit dem Thema beschäftigt haben. Trotz geringerer allgemeiner Kenntnisse über das Thema Elektromobilität werden bereits bestehende Lademöglichkeiten (vor allem Ladesäulen) für Elektrofahrzeuge im Straßenbild von den „Laternenparkern“ wie von den „Multimodalen ohne Auto“ wahrgenommen und erwähnt.

Eine weitere Auffälligkeit ist die Tatsache, dass es einen gegenläufigen Zusammenhang zu geben scheint zwischen der Intensität der inhaltlichen Beschäftigung mit dem Thema und einer ungetrübt positiven Einstellung gegenüber Elektromobilität. In der ersten spontanen Reaktion wird Elektromobilität bzw. explizit das Elektroauto als „umweltfreundlich“ oder „nachhaltig“ geschildert und somit positiv bewertet. Eine weitere gedankliche Beschäftigung der Interviewpartner mit dem Thema führte aber in fast allen Fällen dazu, dass ungeklärte Fragen oder Bedenken geäußert wurden, die die anfänglich positive Grundhaltung schmälern und somit Barrieren für eine Akzeptanz der Technologie darstellen. Beispielsweise kommen viele der Befragten nach dem anfänglich positiven Impuls, Elektroautos seien umweltfreundlich, zu dem Schluss, dass das Elektroauto selbst zwar keine Abgase ausstößt, letztlich aber der Strom für den erzeugt werden müsse. Sowohl mit aus „Lausitzer Braunkohle“ als auch mit Atomenergie erzeugtem Strom zu fahren, wird als nicht wünschenswert eingestuft.

> *„Ja, was mir halt missfällt ist, dass man sich da in die Tasche lügt und sagt: Das produziert keinen Kohlendioxid. Der Strom kommt auch irgendwoher und wenn der aus den Braunkohlekraftwerken südlich von Berlin kommt, dann kommt schon eine ganze Menge Kohlendioxid zustande.“ (LP_01/146)*

Diejenigen Interviewten, die sich bereits intensiver mit der Thematik beschäftigt haben, zählen schnell viele negative Aspekte auf und lehnen letztlich Elektromobilität für sich am deutlichsten als alternative Lösung ab – insbesondere auch hinsichtlich der Akkuherstellung und -entsorgung:

> *„Ich sage mal, […] jetzt momentan mag es ja noch gehen, aber wenn ich wirklich flächendeckend oder Masse damit erreichen will, mit Elektroautos, wer will diese Millionen Batterien bauen? Vor allem, wo werden sie entsorgt danach?“ (LP_19/158)*

[31] Das Thema Elektromobilität bzw. Elektroauto wurde bei einem Großteil der Interviews thematisiert. Vorwiegend wurde der Themenbereich am Ende des Interviews aufgegriffen, wenn der Proband bzw. die Probandin es zuvor nicht von selbst angesprochen hat.

Letztendlich läuft es bei allen, die sich differenzierter äußern, auf eine Ablehnung der Technik hinaus, wenn es um die mögliche eigene Nutzung geht. Diese Unsicherheiten hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit des Elektroautos schränken den subjektiven Vorteil und Mehrwert sowie die wahrgenommene Nützlichkeit der Technologie ein, was die Akzeptanz potentieller Nutzer verringert.[32]

Hier fällt ein weiterer Unterschied zwischen den zwei Untersuchungsgruppen auf: Während bei der Frage nach der Alltagstauglichkeit von privaten Elektroautos die kritischen LP die Technik elektrischer Antriebe für Autos eher grundsätzlich anzweifeln, bewerten die kritisch eingestellten MoA die Technik mehrheitlich als nur noch nicht ausgereift. Dieser Unterschied in der Betrachtungsweise korrespondiert möglicherweise mit der Tatsache, dass die LP und die MoA die Nutzung von Elektroautos vor unterschiedlichen Hintergründen ihrer Alltagsmobilität bewerten: LP vergleichen ihre jeweiligen Vorstellungen von Elektromobilität mit den Erfahrungen, die sie mit individueller Mobilität auf Basis von Verbrennungsmotoren gesammelt haben – sie wägen die Vor- und Nachteile von Elektroautos und konventionellen Autos gegeneinander ab. Elektroautos stellen eine andere Facette des aktuell gelebten Mobilitätskonzeptes dar. Für die MoA hingegen sind Elektroautos lediglich Autos mit anderem Antrieb – aber eben Autos. Und damit repräsentieren sie den Teil eines Mobilitätskonzepts, das für MoA im Widerspruch zum derzeit praktizierten Konzept steht. Die Frage nach der möglichen Nutzung eines Elektroautos impliziert, dass sie sich überhaupt ein Auto kaufen wollen – was keiner der befragten MoA aktuell konkret plant.

Das Elektrofahrrad bzw. Pedelec kam in wenigen Interviews zur Sprache, wurde dann jedoch als positive Erweiterung der städtischen Fahrradmobilität hinsichtlich Reichweite und Transportkapazität herausgestellt. Sicherheitsbedenken beim Parken im öffentlichen Raum sowie der Anschaffungspreis stehen dem entgegen.

Die Tatsache, dass Elektromobilität spontan positiv assoziiert wird deutet auf ein allgemeines Potential der Technologie hin, was eine wertvolle Basis für eine weitere Förderung darstellt. Die Interviews zeigen jedoch, dass aus spontaner Offenheit oft bedenkenschwere Zweifel in der Auseinandersetzung mit der Technologie entstehen, der letztlich in Ablehnung der Technologie mündet. Die Bedenken müssen im Rahmen der Konzipierung von Informations- und Fördermaßnahmen für Elektromobilität für eine breite Nutzergruppe eingefangen werden, um ihnen klar und transparent zu begegnen. Zumindest sollte potentiellen Nutzer_innen vermittelt werden, dass die Bereiche, die aktuell noch als Schwachpunkte der Elektromobilität angesehen werden, auch intensiv beforscht werden. So könnte die Akzeptanz – sowohl auf der Einstellungsebene als auch auf der Ebene der Nutzungsbereitschaft – erhöht werden.

Da das Carsharing-Konzept grundsätzlich als positiv bewertet wird, könnten e-Carsharing-Kampagnen im Rahmen eines multimodalen Mobilitätskonzepts die Glaubhaftigkeit von Elektromobilität unterstützen.[33] Kampagnen, die auf der Oberfläche bleiben und die tiefergehenden Hintergründe und Zusammenhänge ignorieren, werden wenig Vertrauen in eine künftige Nutzung erzeugen.

---

[32] Der Umweltnachteil, der bei der eigenen aktuellen Autonutzung entsteht, wird dabei nicht ausgeblendet. Das Elektroauto wird jedoch in seiner Gesamtbetrachtung nicht als umweltfreundlichere Alternative wahrgenommen und kann somit nur begrenzt den Umweltschutz als Motiv für die Verkehrsmittelnutzung bedienen.

[33] Es gibt vereinzelte Hinweise, dass die Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft bei Nutzer_innen stationsungebundenen Carsharings durch den geänderten Antrieb beeinflusst wird. Die Proband_innen, die sich differenzierter zum Verkehrssystem der Zukunft positionieren, bestätigen, dass die Akzeptanz von Carsharing hinsichtlich seiner Umweltvorteile in der Stadt grundsätzlich höher als die Nutzung eines eigenen Autos ist.

5.2.4.2 Ableitung des Parksuchverhaltens zur Identifizierung der Ladeanforderungen

Um Anforderungen an eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu formulieren, wurden jene Bedürfnisse der LP identifiziert, die zur Nutzung des eigenen Autos führen. Hierbei ist es wichtig, vor allem das Parkverhalten zu berücksichtigen, weil das Laden eines Elektroautos überwiegend mit Standzeiten von mehreren Stunden assoziiert und daher mit dem Parken gleichgesetzt wird (vgl. Kapitel 2.1.5). Die drei Faktoren, die den Parksuchverkehr beeinflussen sind Parkkosten, Entfernung des Parkplatzes zum Zielort und die benötigte Zeit zur Parkplatzsuche. Im Folgenden wird die Wahrnehmung der LP zu diesen Aspekten genauer beschrieben.

Bei den Entfernungstoleranzen zwischen Parkplatz und Wohnort (zwischen 150–1000m) sowie der Parksuchzeit (zwischen 20–45 Minuten) gibt es große Unterschiede. Die Akzeptanz der Parksuchzeiten hängt damit zusammen, wie das zu Fuß gehen erlebt und ob etwas transportiert wird.

> *„Da ich meistens, wenn ich da raus pendele, wirklich Gepäck hab oder irgendwelche Sachen, die ich trans-portieren will, ist mir wichtig, dass ich wirklich nah an meiner Adresse parken kann.“ (LP_8/238)*

> *„Es kommt drauf an, was ich zu bewegen habe. Also wenn ich z. B. Sonntagabend aus; von meinem Haus da in Mecklenburg nach Hause komme, dann ist es so, dass ich meistens zwei Säcke Müll erst mal entsorgen muss und, was weiß ich, Dreckwäsche oder sonst was, ja? Außerdem muss ich den Hund dann immer noch dazu holen. Da ist also ein sehr naher Parkplatz ganz lieb. Und manchmal parke ich dann halt in der zweiten Reihe, packe das Ganze in den Hausflur, suche dann nach dem Parkplatz oder so.“ (LP_2/120)*

Um die Parksuchzeit zu reduzieren, sind einige Proband_innen bereit, weiter entfernt vom Zielort zu parken, wo sie aber sicher sind, einen Parkplatz zu finden:

> *„Und der andere wohnt in Friedrichshain in der Bänschstraße, da ist es also sehr schwierig, einen Parkplatz zu kriegen. Und dann parke ich meistens auf so einem Parkplatz, der vor so einem Supermarkt ist und der ist immer offen, und nehme dann einen längeren Fußweg in Kauf.“ (LP_2/112)*

Bezüglich der Parkraumbewirtschaftungsgebühren bewerten die LP die Kosten für die Anwohnerparkvignette als „akzeptabel“ (LP_15/148). Es wurde festgestellt, dass es kaum eine Bereitschaft gibt, mehr für Parken zu bezahlen. Erfahrungen mit privaten Stellplätzen liegen zwar vor, jedoch werden öffentliche Parkplätze aufgrund der Kostenersparnis bevorzugt.

Vor dem Hintergrund dieser Aussagen zur Wahrnehmung der aktuellen Parksituation und dem geschilderten Parksuchverhalten lassen sich bestimmte Voraussagen zur Akzeptanz alternativer Parkkonzepte und im Analogieschluss zwischen Parken und Laden Aussagen zu denkbaren Ladestrukturen ableiten, die im Kapitel 6.2 dargestellt werden.

5.3 Zwischenfazit der qualitativen Ergebnisse

Die Analyse der Interviews zu Mobilitätsverhalten und Motiven der Autonutzung sowie der folgenden Gruppierung der Proband_innen mit eigenem Auto haben die in vielen Fällen geringe Rolle des eigenen Autos für alltägliche Mobilitätsanforderungen in der Stadt bestätigt. Die breite Akzeptanz von multi- und intermodalen Verkehrsangeboten, vor allem durch die Proband_innen ohne eigenes Auto, hat gezeigt, dass ein multimodales Verhalten ohne Zugriff auf ein eigenes Auto möglich ist und, teils als bewusste und freiwillige Entscheidung, praktiziert wird. So konnten im Vergleich der Einstellungen und Erwartungen zwi-

schen den MoA und den LP Zielhorizonte aufgezeigt werden, die eine künftige städtische und stadtregionale Alltagsmobilität der heutigen LP mit reduzierter Autonutzung und auch ohne eigenes Auto ermöglichen. Bereits jetzt greifen nur wenige LP „mit dem Auto im Kopf“ uneingeschränkt auf das Auto zurück. Das Auto als Statussymbol wird in der Stadt zunehmend hinterfragt, wenn die Proband_innen über die Bedeutung des Autos sprechen (vgl. Franke 2001). Der überwiegende Teil der MoA und der LP setzt sich mit seiner Mobilität aktiv auseinander und äußert klare Vorstellungen und Wünsche, wie sich diese, unter veränderten Rahmenbedingungen, gestalten lassen könnte.

Das Auto wird bei den meisten befragten Familien mit eigenem Auto im Haushalt nicht für den täglichen Transport von Kindern eingesetzt, da die Zielorte innerhalb der Stadt vorwiegend nahräumlich durch andere Verkehrsmodi erschlossen werden. Diejenigen, die in der Freizeit mit dem Partner bzw. der Partnerin oder der Familie regelmäßig feste Ziele außerhalb Berlins ansteuern, wünschen sich bei Erwägung einer Abschaffung des eigenen Autos Mietwagen und Carsharing-Angebote, die ohne Flexibilitätseinbußen preisgünstige Alternativen darstellen. Autolos zu leben ist in der Umkehrung also vor allem dann möglich, wenn „die Verfügbarkeit eines Autos die Bewältigung der Alltagsmobilität des modernen Individuums nicht wesentlich verbessert und die Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele trotz der Autolosigkeit als sehr gut und gut bewertet wird“ (Burwitz/Krämer-Badoni 2002, S. 64). Alltagsmobilität ohne eigenes Auto heißt zudem nicht, völlig darauf verzichten zu müssen, sondern nur auf den Besitz eines eigenen Autos und alternative Angebote wie Carsharing, Mietwagen oder das Auto von Nachbarn, Verwandten und Bekannten zu berücksichtigen (vgl. Wilke 2002).

Insbesondere zwei Faktoren konnten für die Suche nach Alternativen zum privaten Auto für die Befragten als begünstigend herausgearbeitet werden: Zum einen ist für viele Befragte der als hoch empfundene Stressfaktor des Autofahrens in der Stadt Grund auf andere Transportmittel zurückzugreifen. Dies gilt insbesondere zu Zeiten eines hohen Verkehrsaufkommens, einer damit in Verbindung stehenden hohen Wahrscheinlichkeit von Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern und einer geringen Chance auf einen Parkplatz. Als zweiter Einflussfaktor auf das Verhalten hat sich, wie auch in anderen Studien, ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis des Autobesitzes im Vergleich zu seiner Nutzung herausgestellt (vgl. auch Burwitz/Krämer-Badoni 2002, S. 51). Besonders die im Untersuchungsgebiet vorhandene Parksituation ist ein bedeutsamer Faktor, der die Abwägung von Kosten und Nutzen beeinflussen kann. Ein entsprechend wirksames Parkraummanagement kann somit eine passende Maßnahme sein, um das Potential, die Autonutzung zu verringern oder das Auto abzuschaffen, zu fördern. Gleichzeitig müssen alternative Angebote optimiert und zielgruppenspezifisch kommuniziert werden.

Bezogen auf das Elektroauto kann dies zum Erfolg führen, wenn das Laden und Parken auf eine Weise kombiniert werden, die weniger Stress erzeugt, als die herkömmliche Parkplatzsuche. Dabei ist es wichtig, dass eine zuverlässige Nutzung möglich ist (Zugang zu Ladeinfrastruktur, technische Zuverlässigkeit). Solche Maßnahmen sind im Hinblick auf das Ziel, den Individualverkehr mit dem privaten Auto zu reduzieren, jedoch vorrangig in Bezug auf Carsharing und privates Autoteilen sinnvoll. So kann ein entsprechendes Parkraummanagement eine besitzungebundene Automobilität fördern.

Die aktive Vermeidung der Stressfaktoren des Autos bedeutet, andere Verkehrsmittel in bestimmten Situationen zu nutzen und begünstigt damit eine verminderte Autonutzung oder auch die Entscheidung das Auto abzuschaffen. So stellen die Ergebnisse insbesondere das Fahrrad in Berlin als ideales individuelles Verkehrsmittel innerhalb einer multimodalen Mobilität heraus, was die Motive Transport und Flexibilität in der

Stadt belegen. Das Rad ermöglicht einen Zeitgewinn bei direkter Verbindung von Tür zu Tür ohne Parksuchzeiten. Es wird teils auch abends sowohl gegenüber dem ÖPNV als auch dem Auto präferiert und bietet dann ein –ursprünglich dem Auto vorbehaltenes – Sicherheitsgefühl, bezogen auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie den Schutz vor Übergriffen,. Dies wird dagegen dem ÖPNV weniger zugesprochen.

Damit das Potential des Fahrrads weiter ausgebaut werden kann, sind Maßnahmen notwendig, die eine Radnutzung von älteren Verkehrsteilnehmern und Familien mit Kindern fördern. So können eine höhere Sicherheit und ein größerer Schutz vor Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen (Rad- und Autofahrer sowie Fußgänger) erreicht werden, insbesondere für Zielgruppen, die das Fahrrad bisher nur eingeschränkt nutzen. Vor allem ältere Personen meiden das Fahrrad in der Stadt, weil sie sich das Fahren auf überfüllten Radwegen nicht zutrauen. Die Radmobilität dieser Zielgruppen kann auch durch das Pedelec erweitert werden, indem Wege schneller und bei verringerter körperlicher Anstrengung zurückgelegt werden. Alle Radnutzenden betonten die Motive Entspannung, körperliche Bewegung und eigene Aktivität, die einen Zusatznutzen darstellen. Das Pedelec (und) (e)¬Lastenräder könnten die Lücke des wegfallenden privaten Autos als eine wichtige Komponente schließen, indem eine bessere Erreichbarkeit und der Transport von größeren Alltagsgütern ohne Auto ermöglicht und erleichtert werden.

Für ein multimodales Verkehrsverhalten, innerhalb dessen das Nichtvorhandensein des Autos in bestimmten Situationen (z. B. beim Wunsch nach Ausflügen ins Grüne oder größeren Transportbedarfen) nicht als Verlust erlebt wird, wird der Wunsch nach verbesserten Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelnutzung geäußert. Das Taxi sowie Carsharing werden bisher nur von wenigen routiniert genutzt. Es fehlen einfach zugängliche Informationen über die Alternativen. So machen beispielsweise die MoA weniger Ausflüge ins Umland und betrachten den Nicht-Besitz eines Autos in diesem Fall als Einschränkung, da Alternativen aus ihrer Sicht keine vergleichbare zeitliche und räumliche Flexibilität bieten. Carsharing-Angebote könnten genutzt werden, dazu sind aber gut aufbereitete Informationen und einheitliche Nutzungskonditionen notwendig, damit das Angebot verstärkt als flexible und passende Alternative im Alltag wahrgenommen wird. Dem steht eine Vielzahl an kleinen Unternehmen entgegen, womit ein gemeinsamer Marktauftritt und kombinierte Kampagnen erschwert werden (vgl. Loose et al. 2004). Mietangebote sind zudem nach Einschätzung vieler LP bisher wenig attraktiv, was den Preis, den Planungsaufwand, die Komplexität und das Vertrauen in einen Alltag ohne eigenes Auto betrifft. Durch eine verbesserte Wahrnehmung von Alternativen kann die als nachteilig empfundene Abhängigkeit vom sozialen Umfeld (Auto teilen und leihen) verringert werden.

Es hat sich dem Forschungsstand entsprechend gezeigt, dass die subjektive Wahrnehmung der Verkehrsmittelalternativen den ausgebildeten Nutzungsroutinen entsprechend eingeschränkt ist (vgl. Brög/Erl 2004). Bei einer stark routinierten Nutzung, insbesondere der Nutzung des individuellen Hauptverkehrsmittels, spielt die Informationssuche zu möglichen Alternativen kaum eine Rolle (vgl. Bamberg 2009). Dies ist umso zutreffender, je länger die Routine besteht und je weniger Berührungspunkte mit Alternativen im Alltag bestehen. Hier besteht Handlungsbedarf durch ein entsprechendes Angebot und eine zielgruppenspezifischen Information (vgl. Dziekan/O'Conell 2012), die die Nutzer_innen in solchen Situationen anspricht, wo sie sich aufgeschlossen für Alternativen zeigen. Hierzu zählen Situationen, in denen sie bereits Alternativen nutzen (z. B. durch Incentives) oder in denen sie mit ihrer bisherigen Nutzung unzufrieden sind (z. B. Radkampagnen zu Stausituationen, oder in Zeiten des überfüllten ÖPNV). Unter bestimmten Umständen können sich routinemäßige Verhaltensweisen ändern und an neue Gegebenheiten anpassen. Maß-

nahmen müssen an den Schwachstellen der Autonutzung (Stress, Kosten) ansetzen und die Vorteile und den Mehrwert von Alternativen herausstellen, die sich aus der Bereitschaft zur Autoabschaffung der LP und Gründen des Nicht-Besitzes der MoA (Kosten- und Stressvermeidung, keine Notwendigkeit in der Stadt) ableiten lassen. Für die Sondersituationen, in denen eine Offenheit gegenüber alternativen Fortbewegungsmitteln besteht, sind Informationen wichtig, die schnell und einfach zugänglich sind, z. B. Anwendungen auf dem Smartphone.

Das Erlernen der Nutzung von Verkehrsmitteln und die damit verbundene Entscheidungskompetenz sind ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätssozialisation, was die Aussagen der Interviewten, auch rückblickend auf ihre vergangene Mobilität, gezeigt haben (vgl. auch Tully/Baier 2011). Ein Verkehrsverhalten, welches reflektiert wird und mit einer Offenheit gegenüber einer Vielfalt von Alternativen verbunden ist, fördert die für ein multimodales Verkehrsverhalten notwendige Mobilitätskompetenz (vgl. Flade 2013). Kompetenz und Wissen müssen möglichst früh durch eigene Erfahrungen verinnerlicht werden und sind stark abhängig vom sozialen Umfeld, welches die Wahrnehmung von Mobilität, die Offenheit gegenüber Optionen und die Nutzung der Verkehrsmittel prägt (ebd.). Positive Erfahrungen bestärken das Verhalten, wohingegen einzelne negative Erfahrungen langfristige Nutzungsbarrieren darstellen können. Für den ÖPNV ist ein positives Image notwendig, welches den Wunsch weckt, „dazuzugehören“. Zudem müssen Kosten transparent und vergleichbar dargestellt werden, damit reale Kostenvergleiche zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und intermodalen Angeboten angestellt werden können. Kostenersparnis hat sich als entscheidungsrelevantes Kriterium bestätigt, welches besonders dann wirkt, wenn weitere positive Eigenschaften der Alternativen erkannt werden, die die Autonutzung weniger plausibel und nützlich erscheinen lassen. Da zeitliche und räumliche Flexibilität eine große Rolle für die Verkehrsmittelnutzung spielen, müssen ÖPNV-Schnittstellen möglichst bequem und einfach gestaltet werden und eine hohe Zuverlässigkeit gewähren, damit sich ein entsprechendes Nutzungsvertrauen etabliert.

Wie die Ergebnisse in konkrete Maßnahmen übertragen werden können, um positive Tendenzen zu unterstützen und die Offenheit gegenüber Alternativen zu stärken, wird im folgenden Abschnitt gezeigt.

6 Empfehlungen

Im Rahmen dieser Studie wurde eine erste Betrachtung und Eingruppierung der „Laternenparker“ (LP) vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Gruppierung weisen darauf hin, dass es über die Veränderung von Rahmenbedingungen möglich ist, einen Einfluss auf deren Mobilitäts- und das Verkehrsmittelwahlverhalten auszuüben. Aus den Ergebnissen werden in diesem Abschnitt Anforderungen zur Gestaltung einer multimodalen Mobilität ohne eigenes Auto sowie an eine zukünftige Ladeinfrastruktur für Elektroautos skizziert. Diese Maßnahmen knüpfen an die Motive derjenigen LP an, die ein eigenes Auto besitzen und nutzen.

6.1 Maßnahmen zur Förderung von Multimodalität – Anforderungen und Potential

Die im Rahmen der Gruppierung (siehe Kapitel 0) identifizierte gerichtete Veränderungsoption der LP lässt zwei Ansatzpunkte für mögliche Maßnahmenpakete erkennen: Während die „Priorisierer“ und „Optionisten“ zunächst nicht auf ihr eigenes Auto verzichten wollen, besteht unter den „Vorhaltern“ eine hohe Bereitschaft, ihr privates Auto abzuschaffen und ihre Mobilität wie die Gruppe der Multimodalen ohne Auto (MoA) zu gestalten. Um diesen Wechsel zu begünstigen und die übrigen Autobesitzer dazu anzuregen, das Auto abzuschaffen oder zumindest weniger zu nutzen, sind entsprechende Unterstützungsmaßnahmen notwendig. Sie werden im Folgenden vorgestellt und diskutiert.

6.1.1 Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität des Autobesitzes

Eine zielgerichtete Beeinflussung des Parkraumangebots kann die Attraktivität des Autonutzens verringern. Sowohl aus der Sicht der LP als auch der MoA belastet die schwierige Parksituation innerhalb Berlins, besonders am Abend, die Autonutzung. Die Ergebnisse der Befragung haben gezeigt, dass dies bei der Mobilitätsorganisation von den LP berücksichtigt wird und die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes begünstigt (siehe Kapitel 5.1.2). Durch das Parkraummanagement entsteht damit ein wesentliches Potential für eine verringerte Autonutzung. Die im Berliner Teilbezirk Prenzlauer Berg aktuell umgesetzte Parkraumbewirtschaftung hat für die Anwohner_innen eine Entspannung der Parksituation zur Folge, da dadurch weniger Besucherverkehr induziert wird. Auf diese Weise erfuhr der private Autonutzung bei den Anwohnerinnen und Anwohnern zunächst eine Attraktivitätssteigerung. Um einen gegenteiligen Einfluss auf die Nutzung und den Besitz des Privatautos auszuüben wäre ein strikteres Parkraummanagement notwendig. Über eine Änderung der Bauordnung bzw. der Ausführungsvorschrift für Stellplätze, welche eine zahlenmäßige Begrenzung der vorgehaltenen Stellplätze bei Neubaumaßnahmen festsetzt, wäre dies beispielsweise möglich. Im aktuellen Berliner StEP Verkehr 2011 ist ein entsprechendes Ziel formuliert. Im privaten Bereich könnte u. a. bei Mietneubauten angeknüpft werden, wenn beispielsweise keine mietereigenen Tiefgaragenplätze zugelassen wären. Zukünftige Mieter_innen hätten somit keinen „sicheren“ Stellplatz. Im Einzelhandel würden durch ein reduziertes Stellplatzangebot regelmäßige Großeinkäufe unattraktiver und eine nahräumliche Versorgung würde an Attraktivität gewinnen. Hier müssten jedoch Maßnahmen ergriffen werden, die eine gezielte Benachteiligung bestimmter Zielgruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen oder Großfamilien verhindern.

Die Verknappung von Parkraumangebot reduziert die derzeit noch als relativ bequem wahrgenommene Nutzung des Autos und trifft auch Nutzer_innen kollaborativer MIV-Angebote (Carsharing, privates Autoteilen). Diese Nutzer_innen sollten im Hinblick auf das zu fördernde multimodale Mobilitätsverhalten jedoch

nicht benachteilig werden. So sollten im Rahmen eines differenzierten Parkraummanagements parallel Maßnahmen zur Entlastung des Parkraumdrucks für Nutzer_innen kollaborativer MIV-Angebote eingeführt werden (siehe Kapitel 6.1.2).

Einen weiteren Anknüpfungspunkt für regulatorische Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität der ausschließlich privaten Nutzung eines Autos bieten die Kosten. Die Kosten zum Unterhalt eines eigenen Autos wurden durchgehend als einer der Hauptgründe für eine mögliche Autoabschaffung genannt. In drei der untersuchten Fälle haben sie bereits zu der Entscheidung geführt, in Zukunft auf das eigene Auto zu verzichten. Die Erhöhung der Unterhaltskosten (z. B. durch Steuern und Abgaben) würde alle Autobesitzer_innen treffen, aber vor allem diejenigen verstärkt dazu bewegen ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren, die bereits jetzt alternative Mobilitätsoptionen wahrnehmen. Wenn gleichzeitig finanziell attraktive und flexibel nutzbare Mietwagen- und Carsharing-Angebote bereitgestellt werden, kann diese Maßnahme insbesondere Personen aus der Gruppe der „Vorhalter“ dazu bewegen, ihr Auto abzuschaffen.

Es hat sich bestätigt, dass bei den Unterhaltskosten für das Auto die „Total Cost of Ownership“ nicht vollumfänglich wahrgenommen werden: Während einige Proband_innen einen vollständigen Kostenvergleich zwischen Auto und ÖPNV berücksichtigen, stellen andere Proband_innen die Park- und Benzinkosten in den Vordergrund, ohne die Unterhaltskosten des Autos einzubeziehen. Keiner der Gruppen bezog jedoch die indirekten Kosten, die der Gemeinschaft durch Luftverschmutzung, Krankheiten u. ä. entstehen, in ihre Kalkulation mit ein. Die Verfügbarkeit einer App, die einen vollständigen Kostenvergleich mit individuellen Parametern zwischen den Verkehrsmitteln liefert, würde die Nutzer_innen in ihrer Mobilitätswahl unterstützen. Diese Maßnahme zielt vor allem darauf, über eine Nutzungsreduzierung des MIV nachzudenken und damit die grundsätzliche Bereitschaft zur Autoabschaffung zu stärken. Besonders Personen aus der Gruppe der „Optionisten“ aber auch einige der „Priorisierer“ könnten im Ergebnis mittelfristig in die Gruppe der „Vorhalter“ wechseln und in Zukunft ihre Mobilität stärker multimodal gestalten. Langfristig sind möglicherweise einige von ihnen bereit, ganz auf das eigene Auto zu verzichten.

6.1.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Alternativen des Umweltverbundes

Anknüpfend an die oben skizzierten Überlegungen einer restriktiveren Stellplatzverordnung könnte ein Bestandteil des Parkraummanagements bevorzugte Parkbedingungen für verschiedene Formen der geteilten Autonutzung beinhalten. Das Konzept reservierter Stellplätze für Carsharing, welches bereits in Prenzlauer Berg umgesetzt ist, kann ausgeweitet werden und auch andere Formen des Autoteilens einbeziehen. Beispielsweise könnten auch Anwohner_innen, die sich ein Auto mit mehreren Haushalten teilen, im öffentlichen Parkraum einen reservierten Stellplatz zugewiesen bekommen. Mit dieser Maßnahme würden besonders diejenigen Autobesitzer_innen angesprochen, die derzeit noch ihr eigenes Auto, vor allem für Transportzwecke innerhalb der Stadt, behalten möchten. Darüber hinaus würde eine Erleichterung der gemeinschaftlichen privaten Autonutzung, etwa durch attraktive Versicherungstarife, eine Priorisierung bei der Parkraumbewirtschaftung etc., Autobesitzer_innen zum Autoteilen anregen.

Von den LP und MoA wird die Möglichkeit, flexibel und spontan auf das Auto zugreifen zu können, als eine wichtige Bedingung genannt. Besonders die Gruppe der „Priorisierer“ greift für bestimmte Wege oder Zwecke routinemäßig (und ohne die Möglichkeit der Nutzung anderer Verkehrsträger in Betracht zu ziehen) auf das private Auto zurück. Die Studie hat gezeigt, dass der Aufwand für die Bewältigung eines multimodalen Mobilitätsalltags ohne eigenes Auto leicht „routinierbar“ sein muss. Diese Routinierung gilt es auf den Um-

weltverbund zu übertragen. Anzustreben wäre die Weiterentwicklung des öffentlichen (Kollektiv-)Verkehrs zu einer öffentlichen Mobilität, die alle Verkehrsmittel umfasst und einen „Hausanschluss für Mobilität gewährleistet“ (vgl. Schwedes/Daubitz 2014).

Um bei den kommerziellen Angeboten die Planungs-, Buchungs- und Abrechnungsmöglichkeit zu erleichtern, könnten die Verkehrsverbünde ihr Angebot auf Mietwagen- und Carsharing-Angebote ausweiten und in ein übergreifendes Tarif- und Abbuchungssystem integrieren. Diese Maßnahme spricht besonders Autobesitzer_innen an, die derzeit noch ihr eigenes Auto, vor allem für Ausflüge außerhalb der Stadt und für Urlaubsfahrten, behalten möchten. Darüber hinaus könnte durch eine Mobilitätsplattform die als aufwendig empfundene Organisation multimodaler Mobilität erleichtert werden, indem unterschiedliche Nutzungs- und Informationsangebote (siehe Kapitel 5.1.3) bereitgestellt und miteinander verknüpft werden. Dazu gehört ein einfacher und umfassender Zugang zu Informationen über ein integriertes Verkehrsangebot, das auch über die Grenzen der Verkehrsverbünde hinweg multimodal nutzbar sein muss. Die Informationsverbreitung sollte auch dadurch verbessert werden, dass das Angebot von dezentralen Mobilitätsberatungen ausgebaut wird. Dort könnten neben den Angeboten zum ÖV beispielsweise auch anbieterübergreifende, gebündelte Informationen zum Carsharing zielgruppenspezifisch bereitgestellt werden, um Nutzungshemmnisse abzubauen und zur Erhöhung der Nutzerakzeptanz beizutragen.

Durch Maßnahmen, die eine emotionale Bindung an den Umweltverbund fördern, könnte das Konzept der gemeinschaftlichen Nutzung bzw. des Teilens als erstrebenswerte Mobilitätsform zusätzlich gestärkt werden. Dem Wunsch nach Privatheit, die ein Motiv für die Autonutzung darstellt, kann durch Angebote des Umweltverbundes nur schwer entsprochen werden. Dennoch sollte ein gesteigerter persönlicher Bezug zu den Angeboten des Umweltverbunds in einem Maßnahmenpaket als Ziel berücksichtigt werden. Ein Schritt in diese Richtung kann durch mehr Servicepersonal in Bus und Bahn erreicht werden. Die Initiierung einer „ÖPNV-Community“, die mit ihren Erfahrungen und ihrem Wissen „Neueinsteigern“ Hilfe und Unterstützung anbietet (z. B. ein ÖPNV-Wiki, ein BVG-Blog oder die Bildung von Mobilitätspaten bzw. -tandems zwischen Nutzer_innen) wäre ein weiterer Ansatz. Dazu ist es wichtig, dem öffentlichen Verkehr ein positiveres Image zu geben. Dies kann sich durch zielgruppenorientierte Kommunikation in den Verkehrsmitteln und über den ÖPNV in den Lokalmedien gesteuert werden.

Abbildung 11: Fahrradanlage in der Kollwitzer Strasse, Berlin Prenzlauber Berg, 03.05.2013

Um weitere alternative Angebote für LP interessanter zu gestalten, ist eine Bevorzugung der Umweltverbund-Angebote gegenüber der privaten Autonutzung anzustreben. Für eine attraktivere Gestaltung der Fahrradnutzung und die intermodale Kombination von Fahrrad und ÖV sind sichere und einfach zugängliche Abstellanlagen an ÖV-Stationen und auf einem Teil der bisherigen MIV-Stellflächen zu empfehlen. Diese Maßnahme korrespondiert mit den Aussagen von Proband_innen, die ihr Fahrrad aus Sorge vor Diebstahl in den Keller oder in die Wohnung tragen. Dies wird als umständlich

abgelehnt und führt daher zu einem Nutzungsverzicht. Als Alternative für nahräumliche Transporte wurde von einer Reihe von Proband_innen die Möglichkeit erwogen, Fahrrad-Transportanhänger zu nutzen. Um dieser prinzipiellen Bereitschaft entgegenzukommen können lokale Ausleihstationen für Fahrradanhänger eingerichtet werden.

6.2 Anforderungen der Ladeinfrastruktur

Die Ergebnisse der -Befragung der Nutzerinnen und Nutzer spiegelt den aktuellen Forschungsstand und bestätigt dass sich die Etablierung einer Ladeinfrastruktur sowohl an der Nutzung des eigenen wie auch des geteilten Elektroautos orientieren sollte (vgl. Ahrend et al. 2011; Fraunhofer IAO/PWC 2010).

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die Bedürfnisse der LP identifiziert, die zur Nutzung des eigenen Autos führen. Diese dienten als Anhaltspunkte, von denen aus sich die hier formulierten Anforderungen an eine Ladeinfrastruktur ableiten lassen. Um insbesondere den Planungsaufwand nicht wesentlich zu erhöhen bietet es sich daher an, das Laden mit dem Parken des Autos im wohnräumlichen Umfeld zu kombinieren.[34] Untersuchungsergebnisse zeigen (siehe Kapitel 5.2.3.2), dass ein Teil der Autonutzer für fußläufig erreichbare Entfernungen zwischen der Wohnung und der Parkmöglichkeit eine hohe Toleranz haben, auch wenn ein Stellplatz in unmittelbarer Nähe der Wohnung bevorzugt wird. Daraus kann geschlossen werden, dass möglicherweise eine hohe Bereitschaft besteht, auch den Weg zu einem Anwohnerparkhaus zurückzulegen, wenn dort eine Lademöglichkeit für private Elektroautos angeboten würde.

Die untersuchten LP, die in einer parkraumbewirtschafteten Wohnumgebung leben, sind derzeit allerdings kaum bereit, mehr als bisher für das Parken auszugeben. Da die aktuellen Stellplatzsuchzeiten sowie die Entfernungen zum Wohnhaus bei dem geringen Preis, der für die Parkvignette zu zahlen ist, akzeptiert werden, ist unter den gegebenen Bedingungen zu erwarten, dass es auch weiterhin keine große Zahlungsbereitschaft für einen einfachen Stellplatz in einem Anwohnerparkhaus gibt, wenn dieser mit deutlich höheren Kosten verbunden wäre. Würde dieser Stellplatz in einem Anwohnerparkhaus allerdings mit zusätzlichen Leistungen kombiniert (mehr Sicherheit, Ladestationen, individuellem Stauraum bspw. für Winterreifen oder Dachkoffer), dann wird mit der wachsenden Attraktivität dieser Stellplätze auch die Bereitschaft steigen, eine höhere Parkgebühr zu zahlen. Diese Kombination bietet ein hohes Potential für eine lokal konzentrierte Ladeinfrastruktur.

In der Annahme, dass die Nutzer darüber hinaus auch eine Analogie zwischen dem Tanken herkömmlicher Kraftstoffe wie Benzin und Diesel und Elektroladen sehen, wurde auch dieser Aspekt im Rahmen der Untersuchung abgefragt. Erkenntnisse zur Organisation des innerstädtischen Tankverhaltens zeigen, dass ein Großteil der LP für den innerstädtischen Bedarf kaum volltanken, sondern die Tankmenge an den aktuellen Kraftstoffpreis und den anstehenden Fahrbedarf anpassen (d. h. geringere Tankmenge bei hohem Benzinpreis; Volltanken vor längeren Fahrten). Jedoch konnte die Vermutung einer analogen Wahrnehmung von Tanken und Laden nicht bestätigt werden. Wegen der als besonders zeitintensiv erachteten Ladedauer von Elektroautos wurde stattdessen das Laden mit dem Parken des Autos in Verbindung gebracht. Solange die Ladedauer deutlich länger ist als die Zeit, die für das herkömmliche Tanken mit Kraftsoffen wie Benzin und Diesel benötigt wird, können Erkenntnisse zum Tankverhalten nicht auf eine zukünftige Ladeinfrastruktur

[34] Diese Strategie wird durch die bisherigen Forschungsergebnisse unterstützt, die gezeigt haben, dass die Nutzer das Laden zu Hause und/oder am Arbeitsplatz bevorzugen (vgl. u. a. Ahrend et al. 2011; IZT 2012; Cocron, P. et al. 2011; Bozem et al. 2013)

übertragen werden. Erst wenn Schnellladen innerhalb von wenigen Minuten möglich ist, sind Konzepte wie Ladestationen am Supermarkt oder in Form von klassischen Tankstellen sinnvoll.

Grundsätzlich werden die geringe Reichweite und die erwartete hohe Ladedauer von Elektroautos als problematisch betrachtet.[35] Ein Großteil der LP nutzt das eigene Auto heute insbesondere für Freizeitziele außerhalb Berlins. Um die Flexibilität der Freizeitgestaltung nicht einzuschränken sollten Schnellladestationen im Umland der Stadt innerhalb des Entfernungsradius für Tagesausflüge zur Verfügung stehen. Hier bieten sich sowohl verkehrsinfrastrukturell relevante Standorte an (z. B. Verkehrsknotenpunkte und Autobahnraststätten) als auch beliebte Freizeitziele (Ausgangspunkte für Aktivitäten in der Natur, Thermen, Seen etc.). Auf diese Weise kann die gewohnte individuelle Flexibilität, die das eigene Auto mit herkömmlichen Kraftstoffen bietet, auch bei der Nutzung eines Elektroautos beibehalten werden. Im Falle von E-Carsharing und E-Mietwagenkonzepten bietet ein ins stadtregionale Umland ausgedehntes Stationsnetz eine einfache Möglichkeit, das leergefahrene Leihauto für die Rück- oder Weiterfahrt gegen ein anderes Fahrzeug mit geladenem Akku auszutauschen.

[35] Dies bestätigen bisherige Untersuchungen zu Einstellungen gegenüber Elektroautos sowohl bei Personen ohne wie mit Erfahrungen mit Elektroautos (vgl. u. a. Ahrend et al. 2011).

7 Fazit und weiterer Forschungsbedarf

Im Rahmen dieser Studie wurde eine Nutzeranalyse mit Hilfe qualitativer Interviews im Berliner Teilbezirk Prenzlauer Berg durchgeführt. Grundlage dafür war die Analyse von zwei Untersuchungsgruppen mit je 30 Befragten, die sich durch den Besitz eines privaten Autos unterscheiden. In beiden Gruppen – „Laternenparker“ sowie „Multimodale ohne Auto“ – wurden die Erfahrungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und daraus abzuleitende Anforderungen sowie die Einstellungen und Nutzungsmotive bezüglich der Verkehrsmittelwahl untersucht.

Die Ergebnisse zeigen, dass unabhängig vom Autobesitz eine multimodale Mobilität im verdichteten Innenstadtraum dominiert. Hieraus ergibt sich ein zielgruppenspezifisches Potential für alltägliche alternative Mobilitätslösungen ohne eigenes Auto. Die Analyse der Einstellungen gegenüber den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und der Autoabschaffung deutet an, dass das Auto eine stark eingeschränkte Rolle im multimodalen Alltag spielt. Eine genauere Analyse der „Laternenparker“ hat gezeigt, dass sie sich bezüglich ihrer Bereitschaft, zukünftig auf das private Auto zu verzichten („Vorhalter“) oder die private Autonutzung zugunsten alternativer Verkehrsmittel zu reduzieren („Optionisten“ und „Priorisierer“), ausdifferenzieren. Damit sind die „Laternenparker“ in Bezug auf ihre Autonutzung eine überraschend heterogene Gruppe.

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse wurden Anforderungen einer zukünftigen multimodalen Mobilität formuliert sowie verkehrspolitischer Handlungsbedarf abgeleitet, der speziell die Potentiale des Carsharing beinhaltet. Die Umsetzung von verkehrspolitischen Maßnahmen, die einerseits eine private Autonutzung in der Stadt unattraktiv machen und andererseits die Weiterentwicklung von Carsharing unterstützen, wäre ein erster Schritt. Es konnte unter anderem gezeigt werden, dass die Parksituation einen großen Einfluss auf den Besitz und die Nutzung eines privaten Autos hat. Ein gezielter Einsatz des Parkraummanagements kann somit einen Beitrag zur Autoabschaffung und zur Bevorzugung von Carsharing leisten. Verbunden mit dem Streben nach einer weiteren Reduzierung der Schadstoffemission in der Stadt stellt das E-Carsharing ein vielversprechendes Konzept dar. Hier gilt es, Vorurteile gegenüber elektrisch betriebenen Fahrzeugen abzubauen. Zwar hat die Elektrofahrzeugnutzung erst einmal ein grundsätzlich positives Image, aber je intensiver sich die Proband_innen mit dem Thema bereits auseinandergesetzt hatten, desto ablehnender äußerten sie sich gegenüber einzelner Aspekte der Elektromobilität. Diese Ablehnung bezog sich, neben den gesellschaftlichen und ökologischen Zusammenhängen, auch auf die mögliche private Nutzung im direkten Vergleich zu ihren bisherigen MIV-Ansprüchen und -gewohnheiten. Dieser Unterschied bei der Akzeptanz von Elektrofahrzeugen je nach Einsatzzweck hat zur Konsequenz, dass Elektroautos zunächst vor allem im Flottenbetrieb von Carsharing eingesetzt werden sollten. Dies könnte die Bedenken gegenüber den Elektroautos reduzieren. Zusätzlich werden sie durch die geringeren Standzeiten wesentlich effektiver genutzt werden. Es findet eine Reduzierung der verkehrsinduzierten, innerstädtischen Schadstoffemission statt und durch den geringeren Stellplatzbedarf im Vergleich zum Privatauto wird der öffentliche Stadtraum zu Gunsten anderer Nutzungsformen entlastet.

Für diejenigen Autonutzer_innen, die zwar ihre private Autonutzung reduzieren, jedoch nicht auf den Besitz eines eigenen Autos verzichten wollen, könnte das private Elektroauto eine Alternative in einem künftigen Mobilitätsalltag werden. Damit wäre weniger eine flächenhafte als vielmehr eine bedarfsorientierte Ladein-

frastruktur notwendig. Damit wird, in Verbindung mit dem E-Carsharing, die Elektromobilität forciert, ohne zugleich die innerstädtische Automobilität zu fördern.

Diese Maßnahmen sollten mit weiteren integrierten nutzerorientierten Lösungen kombiniert werden. Der Aufbau einer Mobilitätsplattform kann eine routinierte Multimodalität ohne eigenes Auto unterstützen. Eine solche Plattform muss adressatenbezogen und nutzeradäquat Informationen filtern können und ein kombiniertes, systemübergreifendes Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen.

Zusätzlich bieten die Ergebnisse der Analyse eine Reihe von Anknüpfungspunkten für anschließende Untersuchungen. Der Fokus sollte dabei nicht nur auf den „Laternenparkern“ liegen, sondern auf den „Multimodalen ohne Auto“. Die unterschiedlichen Haushaltsgrößen, die für die beiden Gruppen in der Sekundäranalyse festgestellt werden konnten, deuten darauf hin, dass ein Teil der Multimodalen ohne Auto z. B. bei Gründung einer Familie zur Gruppe der „Laternenparker“ wechselt. Die Untersuchung hat zudem gezeigt, dass die Motive „Urlaub“ und „Ausflüge“ ein wesentlicher Grund für eine Beibehaltung des Autos sind, während der innerstädtische Mobilitätsbedarf oftmals multimodal abgedeckt wird. Hier gilt es Maßnahmen zu identifizieren, mit denen heutige „Multimodale ohne Auto“ auch weiterhin ohne eigenes Auto mobil bleiben können. Zusätzlich sind Angebote, welche die innerstädtische Mobilität ohne eigenes Auto um eine stadtregionale Perspektive erweitern, zu schaffen

Konkret könnte eine Folgestudie verkehrspolitische Maßnahmen wie die Weiterentwicklung des hier untersuchten Parkraummanagements sowie die Etablierung einer integrierten Mobilitätsplattform unterstützen und deren Wirksamkeit untersuchen.

Als ein wichtiger Teil des Erfahrungshintergrunds – und damit wesentlicher Einflussfaktor für die Mobilitätskompetenz und das aktuelle Verkehrsverhalten – sollte in weiteren Untersuchungen die Mobilitätssozialisation der „Laternenparker“ und „Multimodalen ohne Auto“ untersucht werden. Hier gilt es besonders die „Laternenparker“, die eine Prädisposition zur Autoabschaffung haben, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Stufen der Verhaltensänderung weitergehend zu typisieren. Dies ermöglicht die Entwicklung zielgruppenspezifischer Maßnahmen und unterstützt spezifische Steuerungsmöglichkeiten.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass das Verstehen der Verkehrsmittelnutzung Grundlage dafür ist, ein multimodales Verkehrsverhalten ohne eigenes Auto zu fördern. Zielgruppenspezifische Maßnahmen, die auf den Motiven und Einstellungen der Nutzer_innen basieren, sind wichtig, um eine reflektierte und reduzierte Autonutzung – unabhängig von der gewählten Technologie – zu stimulieren.

Literaturverzeichnis

Aarts, Henk; Verplanken, Bas; van Knippenberg, Ad (1997): Habit and information use in travel mode choices. In: Acta Psychologica 96, pp. 1–14.

Ahrend, Christine; Schwedes, Oliver; Kettner, Stefanie; Tiedtke, Benjamin (2011): Hoffnungsträger oder Luftschloss. Eine akteurszentrierte Diskursanalyse über die Elektromobilität zwischen 1990 und 2010. Teilbericht der TU Berlin im Rahmen des Verbundprojekts „Integration der Elektromobilität in die Netzsysteme der Zukunft". Online verfügbar unter: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/e-mobility/Ergebnisbericht_Diskursanalyse_Dez_2011.pdf [11.08.2014].

Ahrend, Christine; Daubitz, Stephan; Schwedes, Oliver; Böhme, Uwe; Herget, Melanie (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper, Heft 1/2013. Berlin. Online verfügbar unter: http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1_Ahrend_et_al.pdf [11.08.2014].

Schwedes, Oliver; Böhme, Uwe; Kettner, Stefanie; Kollosche, Ingo; Menke, Iris; Ruhrort, Lisa; Stock, Jessica; Tiedtke, Benjamin; Richter, Thomas; Schreiber, Annika; Schreiber, Marcel; Gerstenberger, Tim (2011): Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur. Schlussbericht der TU Berlin im Rahmen des Verbundprojekts „Integration der Elektromobilität in die Netzsysteme der Zukunft" Online verfügbar unter: http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/e-mobility/Abschlussbericht_e-mobility_TU_Berlin__2_.pdf [11.08.2014].

Ahrens, Gerd-Axel; Ließke, Frank; Wittwer, Rico; Hubrich, Stefan (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008 und Auswertungen zum SrV-Städtepegel. Dresden. Online verfügbar unter http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/dateien/staedtepegel_srv2008.pdf [11.08.2014].

Ajzen, Icek (1991): The theory of planned behavior. In: Organizational and Human Decision Processes 50, pp. 179–211.

Bamberg, Sebastian (2013): Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention. Journal of Environmental Psychology 33, pp. 68-75.

Bamberg, Sebastian; Farrokhikhiavi, Reyhaneh; Hebel, Christoph; Langweg, Armin; Vallée, Dirk (2009): Evaluation von Dialogmarketing für Neubürger. Abschlussbericht im Auftrag des BMVBS. FoPS Projekt Nr. 70.0795/2007. RWTH Aachen, ISB. Aachen.

Bamberg, Sebastian; Fujii, Satoshi; Friman, Margareta; Gärling, Tommy (2011): Behaviour theory and soft transport policy measures. In: Transport Policy 18 (1), pp. 228–235.

Bamberg, Sebastian; Rölle, Daniel; Weber, Christoph (2002): Mögliche Beiträge von Verkehrsverminderung und -verlagerung zu einem umweltgerechten Verkehr in Baden-Württemberg. Eine Analyse der Bestimmungsfaktoren von Haushaltsentscheidungen. Forschungsbericht FZKA-BWPLUS. Universität Stuttgart.

Bamberg, Sebastian; Schmidt, Peter (2001): Theory-driven subgroup-specific evaluation of an intervention to reduce private car use. In: Journal of Applied Social Psychology 31 (6), pp. 1300–1329.

Beutler, Felix (2004): Intermodalität, Multimodalität und Urbanibility. Vision für einen nachhaltigen Stadtverkehr. Discussion paper SP III 2004-107. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Berlin. Online verfügbar unter http://bibliothek.wzb.eu/pdf/2004/iii04-107.pdf [11.08.2014].

Bozem, Karlheinz; Nagl, Anna; Rath, Verena; Haubrock, Alexander (2013): Elektromobilität. Kundensicht, Strategien, Geschäftsmodelle. Ergebnisse der repräsentativen Marktstudie FUTURE MOBILITY. Wiesbaden: Springer.

Bratzel, Stefan; Lehmann, Lars; Tellermann, Ralf (2011): i-Car: Die junge Generation und das vernetzte Auto. Empirische Befragung zu den Einstellungen und Verhaltensmustern der 18–25 Jährigen in Deutschland. Center of Automotive Management. Working Paper 2011/03. Bergisch Gladbach.

Brög, Werner; Erl, Erhard (2004): Just do It! Wegweiser für Verhaltensänderungen. Beitrag zur Tagung UNDE VENIS – VERKEHR – QUO VADIS, Universität für Bodenkultur Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Roadmap zur Kundenakzeptanz Zentrale Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Begleitforschung in den Modellregionen. Technologie-Roadmapping am Fraunhofer ISI. Konzepte – Methoden – Praxisbeispiele Nr. 3. Berlin. Online verfügbar unter: http://www.isi.fraunhofer.de/isi-media/docs/e/de/publikationen/roadmap_broschuere_netz.pdf [11.08.2014].

Burwitz, Hiltrud; Koch, Henning; Krämer-Badoni, Thomas (1992): Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch-Verlag.

Burwitz, Hiltrud; Krämer-Badoni, Thomas (2002): Autolose Mobilität. Teil 1: Autolose Mobilität in Bremen. Forschungsberichte/Forschungsverbund Ökologisch Verträgliche Mobilität, Band9. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Cocron, Peter; Bühler, Franziska; Neumann, Isabel; Franke, Thomas (2011): Methods of evaluating electric vehicles from a user's perspective – the MINI E field trial in Berlin. In: IET Intelligent Transport Systems (5), pp. 127–133.

Deutsches Dialog Institut (Hg.) (2013): Elektromobilität im Dialog. Ergebnispapier zum Online-Dialog Nr. 12. Online verfügbar unter: http://www.dialoginstitut.de/uploads/media/Ergebnispapier_12_Ladeinfrastruktur.pdf [11.08.2014].

Die Bundesregierung (2008): Sachstand und Eckpunkte zum Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität. Berlin. Online verfügbar unter http://www.e-energy.de/documents/Sachstand_und_Eckpunkte.pdf [11.08.2014].

Die Bundesregierung (2009): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung. Berlin. Online verfügbar unter: http://www.bmbf.de/pubRD/nationaler_entwicklungsplan_elektromobilitaet.pdf [11.08.2014].

Dohnke, Jan (2008): Stadtumbau und Sozialstruktur. Zur sozialräumlichen Wirkung des Stadtumbaus in Grossiedlungen, Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Müller.

Dziekan, Katrin; O'Conell, Eileen (2012): Effects of mobility management with communications campaigns in CIVITAS MIMOSA. Paper for WCTR – SIG 10 – Urban Transport Policy Instruments Workshop in Vienna, 14–16 March 2012. Online verfügbar unter: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/MIMOSA/Dziekan_OConnell_Mobility_management_paper_for_WCTRS_SIG10.pdf [11.08.2014].

Eagly, Alice Hendrickson; Chaiken, Shelly (1993): The psychology of attitudes. Fort Worth, TX: Harcourt Brace Jovanovich College Publishers.

Festinger, Leon (1957): A Theory of Cognitive Dissonance. Stanford, CA: Stanford University Press.

Flade, Antje (2013): Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden: Springer VS.

Franke, Sassa (2001): Car Sharing: vom Ökoprojekt zur Dienstleistung. Berlin: Edition Sigma.

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO); PricewaterhouseCoopers (2010): Elektromobilität. Herausforderungen für Industrie und öffentliche Hand. Stuttgart. Online verfügbar unter: http://wiki.iao.fraunhofer.de/images/studien/elektromobilitaet-herausforderungen-fuer-industrie-und-oeffentliche-hand.pdf [11.08.2014].

Fujii, Satoshi; Gärling, Tommy (2003): Development of script-based travel mode choice after forced change. In: Transportation Research Part F 6, pp. 117–124.

Fujii, Satoshi; Gärling, Tommy; Kitamura, Ryuichi (2001): Changes in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure. In: Environment and Behavior 33 (6), pp. 796–808.

Gärling, Tommy; Eek, Daniel; Loukopoulos, Peter; Fujii, Satoshi; Johansson-Stenmand, Olof; Kitamura, Ryuichi; Pendyala, Ram; Vilhelmson, Bertil (2002): A conceptual analysis of the impact of travel demand management on private car use. In: Transport Policy 9 (1), pp. 59–70.

Gärling, Toni; Bamberg, Sebastian; Friman, Margareta; Fujii, Satoshi; Richter, Jochen (2009): Implementation of soft transport policy measures to reduce private car use in urban areas. Proceedings: European Conference on Energy Efficiency and Behavior, Leiden, NL. Online verfügbar unter: http://www.eceee.org/conference_proceedings/EE_and_Behaviour/2009/Panel_5/5.501/ [11.08.2014].

Hacker, Florian; Harthan, Ralph; Matthes, Felix; Zimmer, Wiebke (2009): Environmental impacts and impact on the electricity market of a large scale introduction of electric cars in Europe. Critical Review of Literature. ETC/AAC Technical Paper 2009/4. European Topic Centre on Air and Climate Change (ETC/ACC).

Harms, Sylvia (2003): Besitzen oder Teilen. Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharings. Zürich: Rüegger-Verlag.

Harms, Sylvia; Probst, Julia (2008): Nachhaltiger Stadtverkehr – Änderung der Verkehrsmittelwahl durch Push- und Pull-Maßnahmen. In: Umweltpsychologie 12 (1), S. 80–100.

Harris, Paul B.; Houston, John M. (2010): Recklessness in Context: Individual and Situational Correlates to Aggressive Driving in: Environment and Behavior, 42 (1), S. 44–60.

Hensher, David A.; King, Jenny (2001): Parking demand and responsiveness to supply, pricing and location in the Sydney central business district. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 35 (3), pp. 177–196.

Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2005): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Was ist Ursache, was ist Wirkung? In: RaumPlanung 119, S. 67–72.

Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft gGmbH; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2010): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Online verfügbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf [11.08.2014].

International Energy Agency (IEA) (2009): Transport, energy and CO_2. Moving toward sustainability. Paris: International Energy Agency.

Jakobsson, Cecilia; Fujii, Satoshi; Gärling, Tommy (2000): Determinants of private car users' acceptance of road pricing. In: Transport Policy 7 (2), pp. 153–158.

Kaplan, Sigal; Bekhor, Shlomo (2011): Exploring en-route parking type and parking-search route choice. Decision making framework and survey design. Proceedings of the 2nd International Choice Modelling Conference.

Kaufmann-Hayoz, Ruth; Bättig, Christoph; Bruppacher, Susanne; Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta; Flury-Kleubler, Peter; Friederich, Ueli ; Garbely, Myriam; Gutscher, Heinz; Jäggi, Christian; Jegen, Maya; Mosler, Hans-Joachim; Müller, André; North, Nicole; Ulli-Beer, Sylvia; Wichtermann, Jürg (2001): A typology of tools for building sustainability strategies. In: Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz (Hg.): Changing things – moving people. Strategies for promoting sustainable development at the local level. Basel, Boston: Birkhauser Verlag.

Klöckner, Dorothée; Fliegner, Steffen (2000): Autoreduzierte Mobilität in Halle/Saale. Teilprojekt 10, Projektbereich D Personenverkehr. In: Umwelt Energie Institut für Klima und Forschungsverbund (Hg.): Ökologisch verträgliche Mobilität. Forschungsbericht (Band 10). Wuppertal.

Krems, Josef F.; Bartholdt, Luise; Cocron, Peter; Dielmann, Benno; Franke, Thomas; Henning, Matthias; Ischebeck, Moritz; Schleinitz, Katja; Žilytė-Lennertz, Milda (2011): MINI E powered by Vattenfall V2.0. Schlussbericht zum Forschungsvorhaben Verbundprojekt: MINI E powered by Vattenfall V2.0. Technische Universität Chemnitz. Online verfügbar unter: http://www.erneuerbar-mobil.de/projekte/foerderprojekte-aus-dem-konjunkturpaket-ii-2009-2011/pkw-feldversuche/abschlussberichte/abschlussbericht-mini-e-2.0_vattenfall.pdf [11.08.2014].

Kutter, Eckhard (2005): Entwicklung innovativer Verkehrsstrategien für die mobile Gesellschaft. Aufgaben, Maßnahmenspektrum, Problemlösungen. Berlin: E. Schmidt.

LK Argus GmbH (2011): Nachuntersuchung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, Berlin.

Loose, Willi (2004): ÖPNV-Begrüßungspaket und Schnupperticket für Neubürger. Bericht zur Evaluation der Maßnahme zum ÖPNV-Direktmarketing. Freiburg, Darmstadt, Berlin: Öko-Institut e.V. Online verfügbar unter: http://www.oeko.de/oekodoc/249/2004-033-de.pdf [11.08.2014].

Loose, Willi; Mohr, Mario; Nobis, Claudia (2004): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing (FE 77.461/2001). Schlussbericht. Freiburg. Online verfügbar unter www.oeko.de/publikationen/download/247/2004-032-de.pdf [11.08.2014].

Möser, Guido; Bamberg, Sebastian (2008): The effectiveness of soft transport policy measures: A critical assessment and meta-analysis of empirical evidence. In: Journal of Environmental Psychology 28 (1), pp. 10–26.

Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO) (Hg.) (2012): Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (3.Bericht). Berlin. Online verfügbar unter: http://www.bmbf.de/pubRD/NPE_Fortschrittsbericht_2012_VorlageBarrierefreiheit_n_DNK84g.pdf [11.08.2014].

Nobis, Claudia (2007): Multimodality: Facets and causes of sustainable mobility behavior. German AerospaceCenter – Institute of Transport Research. Berlin.

Oulette, Judith A.; Wood, Wendy (1998): Habit and intention in everyday life. The multiple processes by which past behaviour predicts future behaviour. In: Psychological Bulletin 124 (1), pp. 54–74.

Papendick, Katharina; Brennecke, Ulrich; Sánchez Márquez, Juan S.; Deml, Barbara (2011): Nutzerverhalten beim Laden von Elektrofahrzeugen. Forschung und Innovation. 10. Magdeburger Maschinenbau-Tage, 27.–29. September 2011. Magdeburg. Online verfügbar unter: http://www.iaf-ag.ovgu.de/iniafag_media/downloads/publikationen/Nutzerverhalten+beim+Laden+von+Elektrofahrzeugen.pdf [11.08.2014].

Peters, Anja; Dütschke, Elisabeth (2010): Zur Nutzerakzeptanz von Elektromobilität. Analyse aus Expertensicht. Ergebnisse aus dem Bericht Fraunhofer Systemforschung Elektromobilität FSEM. Karlsruhe. Online verfügbar unter: http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn:nbn:de:0011-n-1450132.pdf [11.08.2014].

Preisendörder, Peter; Rinn, Maren (2003): Haushalte ohne Auto. Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte. Opladen: Leske + Budrich.

Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Driscoll, Patrick Arthur; Theodórsdóttir, Ásdis Hlökk; Richardson, Tim; Mguni, Patience (2012): Is the future of mobility electric? Learning from contested storylines of sustainable mobility in Iceland. In: European Planning Studies 20 (4), pp. 627–639.

Schade, Jens; Schlag, Bernhard (2003): Acceptability of urban transport pricing strategies. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 6 (1), pp. 45–61.

Schade, Jens; Schlag, Bernhard (2007): Psychologie des Mobilitätsverhaltens. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 2007 (29–30/2007), S. 27–32.

Schäfer, Martina; Jaeger-Erben, Melanie; Bamberg, Sebastian (2012): Life events as windows of opportunity for changing towards sustainable consumption patterns? In: J Consum Policy 35 (1), pp. 65–84.

Scholl, Wolfgang (2002): Verkehrsmittelnutzung: Jugendliche im Übergang zum Erwachsenenalter. In: Scholl, Wolfgang; Sydow, Hubert (Hg.): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeiten, S. 173–249. Münster: Waxmann.

Schuitema, Geertje; Steg, Linda (2005): Factors that affect the acceptability of pricing policies in transport. Paper presented at the 7th Nordic Environmental Social Science (NESS) Research Conference. Göteborg, Sweden.

Schwedes, Oliver; Stephan Daubitz (2012): Hausanschluss Mobilität. Erfahrungen und Potenziale von Erreichbarkeitsplanung. Diskussionspapier der Verbraucherzentrale Bundesverband. Berlin. Online verfügbar unter http://www.vzbv.de/cps/rde/xbcr/vzbv/Hausanschluss_Mobilitaet_vzbv_2012.pdf [11.08.2014].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Online verfügbar unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf [11.08.2014].

Shell International BV (Hg.) (2008): Shell Energy Scenarios to 2050. Online verfügbar unter http://www.static.shell.com/static/public/downloads/brochures/corporate_pkg/scenarios/shell_energy_scenarios_2050.pdf [11.08.2014].

Shiftan, Yoram; Burd-Eden, Rachel (2001): Modeling response to parking policy. In: Transportation Research Records (1765), pp. 27–34.

Website Stadtentwicklung Berlin 2014: Parkraummanagement. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/ [11.02.2014]

Stern, Nicholas H. (2007): The economics of climate change. The Stern Review. Cambridge: Cambridge Univ. Press.

Tully, Claus J.; Baier, Dirk (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Tully, Claus J.; Baier, Dirk (2011): Mobilitätssozialisation. In: Schwedes, Oliver (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften,

Umweltbundesamt (Hg.) (2012): Daten zum Verkehr. Berlin.

Van der Waerden, Peter; Borgers, Aloys; Timmermans, Harry (2006): Attitudes and Behavioral Responses to Parking Measures. European Journal of Transport and Infrastructure Research (EJTIR) 6 (4), pp. 301–312.

Vlek, Charles; Michon, John A. (1992): Why we should and how we could decrease the use of motor vehicles in the near future. In: IATSS Research 15 (2), pp. 82–93.

Von der Ruhren, Stefan; Rindsfüser, Guido; Beckmann, Klaus.; Zumkeller, Dirk; Chlond, Bastian; Kuhnimhof, Tobias (2005): Bestimmung multimodaler Personengruppen. Schlussbericht zu FE 70.724-2003. Aachen, Kalrsruhe.

Wappelhorst, Sandra (2011): Mobilitätsmanagement in Metropolregionen. Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel durch Mobilitätsmarketing für Neubürger. Saarbrücken: Südwestdeutscher Verlag für Hochschulschriften.

Weber, Christoph (1999): Konsumentenverhalten und Umwelt. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Energienutzung und Emissionen. Frankfurt am Main, New York: P. Lang.

Wilke, Georg (2002): Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis. Wuppertal Papers Nr. 127. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Wuppertal. Online verfügbar unter: http://www.econstor.eu/bitstream/10419/49100/1/362935297.pdf [11.08.2014].

Wojtysiak, Hanna; Dziekan, Katrin (2012): Multimodalität im Personenverkehr. Ein Reviewversuch. In: Verkehrszeichen. 2/2012, S. 12–17.

Zumkeller, Dirk (2011): Deutsches Mobilitätspanel (MOP), Wissenschaftliche Begleitung und erste Auswertung: Bericht 2011: Alltagsmobilität und Tankbuch. Karlsruhe.

Anlagen

Anlage 1: Übersicht der verschiedenen Formen des privaten Autoteilens

Anlage 2: Verkehrsmittelsteckbrief aus Nutzersicht

Anlage 3:Parksituation und Carsharing-Angebot Prenzlauer Berg

Anlage 1

Fahrgemeinschaften	Autoleihen	Autoteilen
• (lose) Organisation • meist mit Kolleg_innen auf dem Arbeitsweg oder mit Freund_innen für Freizeitaktivitäten *„Wir waren am Wochenende in [Ort außerhalb Berlins] […]Ich bin ja gar nicht selber gefahren, sondern ich bin mit den Öffentlichen hin, und mit dem Auto sind wir dann alle zusammen zurück. Da haben wir uns dann kollektiv zusammengetan. (lacht)“* Interview 22, Absatz 28	• eher unstrukturiert und spontan nach Bedarf • meist von Freund_innen oder Familienangehörigen *„Eine Freundin von mir hatte z. B. neulich einen Umzug gemacht, und dann kann ich halt eben sagen von wegen: Ja, ich borge mir mal das Auto von meinem Papa. Und dann kann ich dann halt eben den Umzug halt so ein bisschen mit dem Auto auch ein bisschen managen, ja. Und deshalb hab ich halt eben auch den Führerschein.“* Interview 58, Absatz 166	• organisiert und strukturiert • meist in der Nachbarschaft oder mit engen Familienangehörigen *„Die Versicherung läuft über unseren Nachbarn, weil der schon länger Auto fährt und es billiger ist, es über ihn zu machen. Und wir sind aber in der Versicherung eingetragen. […] Jeder hat einen Schlüssel und wenn der eine das Auto braucht, dann ruft er den anderen an und sagt irgendwie: Kann ich es nehmen? Oder wenn ein Wochenende schon klar ist, dann …“* Interview 51, Absatz 38

Tabelle 2: Übersicht der verschiedenen Formen des privaten Autoteilens (eigene Darstellung)

Anlage 2

	Vorteile/Motive	Nachteile/Nutzungsbarrieren
ÖPNV	• gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt durch (sehr) gutes ÖPNV-Angebot, auch abends/nachts • dichte Taktung in der Innenstadt • Ermöglichung von Nebentätigkeiten (Lesen, Musik etc.) • Ermöglichung größerer innerstädtischer Distanzen • Zeitvorteil ggü. MIV am Tage • Wetterschutz	• Enge und Stress zu Stoßzeiten • Wartezeiten beim Umsteigen • Unzuverlässigkeit, insb. im Winter • Weg zur/von Haltestelle bleibt (zu Fuß) • Einschränkung der Flexibilität durch reduziertes Angebots abends/nachts
Fernverkehr/DB	• Erreichbarkeit weiter entfernter Ziele, außerhalb der Stadt • Vermeidung von Distress	• Überfüllung zu Stoßzeiten • Abhängigkeit von ÖV-Anschluss/sozialem Umfeld vor Ort (zum Abholen und Bringen)
Rad	• Erreichbarkeit von Zielen innerhalb der Stadt bei kürzeren/mittleren Distanzen • Unabhängigkeit und erhöhte Flexibilität/ggü. ÖV & MIV • Transport von Gütern des alltäglichen Bedarfs • Extramotive: Bewegung/Gesundheit, Entspannung, Fahrspaß • Zeitvorteil ggü. ÖV & MIV am Tage (abhängig vom Ziel)	• für eingeschränkte Distanzen im Alltag • teils Wetterabhängigkeit (insb. im Winter) • Nutzung ohne Zeitdruck bevorzugt • Stress und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen (insb. bei erhöhtem Verkehrsaufkommen) • teils mangelndes Sicherheitsgefühl (insb. abends, nachts)
Intermodalität	• erhöhte Flexibilität (insb. Kombination ÖPNV + Rad) • erhöhte Schnelligkeit ggü. nur Rad • teils Zeitersparnis für Anfahrt zum Bahnhof (ggü. zu Fuß) • weitere Strecken in Kombination mit dem ÖV möglich • Bequemlichkeit bei Transportbedarf, man kann schweres Transportgut auf dem Rad transportieren	• geringe Bequemlichkeit (Fahrradmitnahme): volle Züge, geringe Akzeptanz bei anderen Fahrgästen, wenig Abstellanlagen im Zug • eingeschränkte Planungssicherheit bei vollen Zügen • erhöhte Kosten bei Radmitnahme • eingeschränkte Transportkapazität • Verkehrsinfrastrukturprobleme: hohe Treppen, kleine/defekte Fahrstühle, zu wenig Abstellanlagen • individuelles VM Rad muss wieder vom Bf. abgeholt werden
Carsharing	• geringerer Teil der Proband_innen wäre bereit, Carsharing zu testen • Spontanität und Flexibilität (insb. freefloating Carsharing) • Transport als häufigster Nutzungsgrund	• Mehrheit findet Carsharing für ihre eigene Lebenssituation nicht geeignet • mangelnde Übersichtlichkeit der Informationen

Tabelle 3: Verkehrsmittelsteckbrief aus Nutzersicht (eigene Darstellung)

Anlage 3

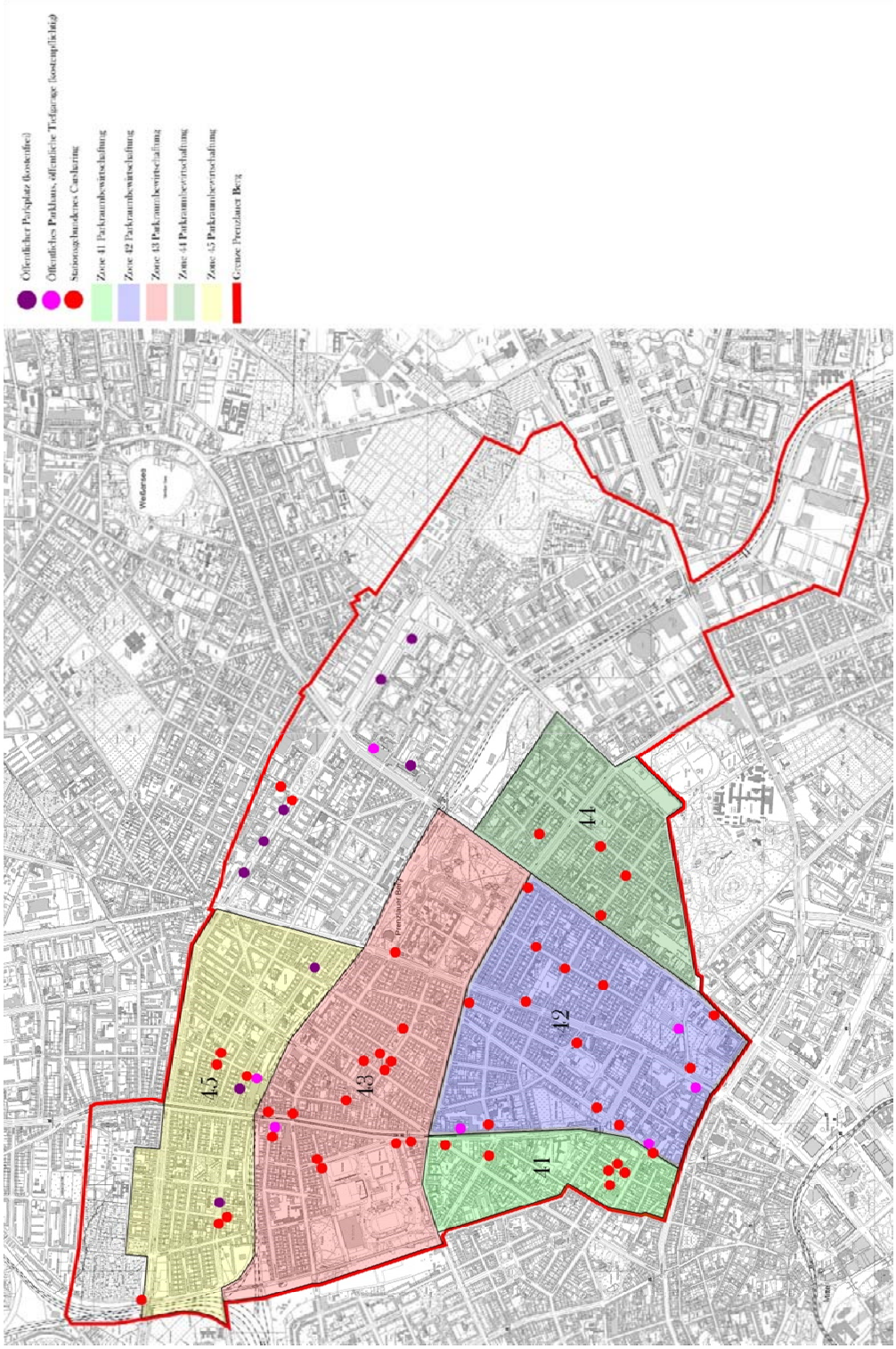

Abbildung 12: Parksituation und Carsharing-Angebot in Prenzlauer Berg[36]

[36] Quelle: Karte von Berlin 1 : 5000 (K5), Blatt 423B. Veröffentlicht mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt.III, April 2008.