

TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN
Fakultät I – Geistes- und Bildungswissenschaften
Institut für Kunstwissenschaft und Historische Urbanistik
Center for Metropolitan Studies

Masterarbeit
für die Prüfung zum Master of Arts im Studiengang
„Historische Urbanistik“

KOSTENLOSE SHARING-LASTENRÄDER FÜR EINKOMMENSARME MENSCHEN

Eine explorative Studie der Möglichkeiten und Barrieren

Erstgutachter: Prof. Dr. Oliver Schwedes
Zweitgutachter: Dr. Barış Ülker

Vorgelegt von:

Lotte Miehle
Goßlerstr. 21
12161 Berlin
E-Mail: lotte.miehle@tu-berlin.de
M.A. Historische Urbanistik
Matrikelnummer: 402643

Berlin, den 25.02.2022

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und eigenhändig sowie ohne unerlaubte fremde Hilfe und ausschließlich unter Verwendung der aufgeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Berlin, den 25.02.2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lotte M...' with a stylized flourish.

.....
Unterschrift

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Vorstellung des Untersuchungsgegenstands: Das Lastenrad	4
2.1 Das Lastenrad früher und heute	6
2.2 Teilen statt Besitzen: Lastenräder im Sharing-Modell	9
2.2.1 Lastenräder für alle: Das „Forum Freie Lastenräder“	10
2.2.2 Kostenlose Sharing-Angebote in Berlin	12
3. Sharing-Lastenräder: Der Stand der Forschung.....	15
3.1 Nutzen und Potenzial.....	16
3.2 Der sozioökonomische Hintergrund der Nutzer:innen	19
3.3 Förderungsmaßnahmen.....	21
3.4 Zielgruppe Einkommensarme	22
4. Lastenrad-Sharing als Innovation	23
5. Mobilität und Armut.....	27
5.1 Armut und soziale Exklusion.....	28
5.2 Mobilitätsarmut und mobilitätsbedingte Exklusion	30
5.3 Unterschiede im Mobilitätsverhalten.....	32
6. Methodisches Vorgehen.....	38
6.1 Untersuchungsgebiete.....	39
6.1.1 Nord-Neukölln.....	40
6.1.2 Hellersdorf-Nord.....	40
6.2 Feldzugang und Sample	41
6.3 Durchführung.....	44
6.4 Auswertungsschritte.....	46
7. Ergebnisse	46
7.1 Beschreibungen der Besucher:innen.....	47
7.2 Erfahrungen in der Lastenradnutzung	49
7.2.1 Nutzer:innen	49
7.2.2 Die Lebensmitteltafel	51
7.3 Einschätzungen zu Barrieren und Möglichkeiten	51
7.3.1 Ausleihprozess	52
7.3.2 Vernetzung und Vertrauen.....	53
7.3.3 Allgemeine Barrieren.....	55
7.3.4 Potenzielle Einsatzfelder	56
7.4 Erreichen einkommensarmer Personen	57
7.4.1 Werbemaßnahmen	58
7.4.2 Standort einer Ausleihstation	59

7.4.3 Probefahrten.....	62
7.5 Zukunftsaussichten der „flotte Berlin“	63
8. Diskussion	64
8.1 Die Ergebnisse im Gesamtzusammenhang	65
8.1.1 Potenziale	67
8.1.2 Barrieren	69
8.2 Limitierungen der Arbeit	71
8.3 Weiterführende Forschung.....	73
9. Fazit.....	74
Literaturverzeichnis.....	78
Anhang.....	85

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 Ein klassisches Bäckerrad (Quelle: Ajith via flickr, CC BY-NC-ND 2.0)	5
Abb. 2 Eine moderne Variante des Bäckerrads (Quelle: Michel Curi via flickr, CC BY 2.0)	5
Abb. 3 Ein Longtail mit verlängertem Radstand nach hinten (Quelle: Yoichi Nakanishi via flickr, CC BY 2.0)	5
Abb. 4 Ein Short John und ein Long John mit verlängertem Radstand und Transportbox (Quelle: Umberto Brayj via Flickr, CC BY 2.0)	5
Abb. 5 Ein dreirädriges Lastenrad mit einer vorderen Transportbox (Quelle: Budman via flickr, CC BY 2.0)	5
Abb. 6 Ein dreirädriges Lastenrad mit einem hinteren Korb (Quelle: Jennifer C. via flickr, CC BY 2.0)	5
Abb. 7 Karte aller Lastenräder der „fLotte Berlin“ (Quelle: fLotte Berlin 2021b, Stand Nov. 2021).....	13
Abb. 8 Karte der nicht-kommunalen Lastenräder der „fLotte Berlin“ (Quelle: fLotte Berlin 2021b, Stand Nov. 2021)	13
Abb. 9 Anzahl der kommunalen und nicht-kommunalen Lastenräder der „fLotte Berlin“ nach Bezirken (Quelle: fLotte Berlin 2021b, eigene Darstellung, Stand Nov. 2021)	13
Abb. 10 Übliche Verkehrsmittelnutzung nach ökonomischem Status (Quelle: BMVI 2018, Tab. P19.11; eigene Darstellung)	33
Abb. 11 Führerscheinbesitz Auto nach ökonomischem Status des Haushalts (Quelle: BMVI 2018, Tab. P10.1; eigene Darstellung).....	36
Abb. 12 Anzahl Autos im Haushalt nach ökonomischem Status des Haushalts (Quelle: BMVI 2018, Tab. H8; eigene Darstellung)	36

1. EINLEITUNG

Angesichts des gravierenden Anteils des Verkehrssektors an klimaschädlichen Emissionen weltweit, der zunehmenden Luft- und Lärmverschmutzung durch den motorisierten Verkehr und den Forderungen nach lebenswerten Städten, ist eine umfassende Mobilitätswende ein notwendiger Schritt (Aretz und Pfeifer 2020, S. 338). Die Reduzierung der privaten Autonutzung spielt hierbei eine Schlüsselrolle. Dies ist auch im Berliner Mobilitätsgesetz festgehalten, in dem es heißt, dass „verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt [...] durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden [sollen], dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin [...] erreicht werden“ (MobG BE §8, Abs. 1). Auch verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden (MobG BE §9).

Als Alternative zum Auto mit Verbrennungsmotor sind in den letzten Jahren verstärkt Lastenräder in den Fokus gerückt, die als klimaschonend und gesundheitsfördernd gelten. Während die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern viel Aufmerksamkeit erhält, bleibt die private Nutzung noch weitestgehend unerforscht (Becker und Rudolf 2018a, S. 158; Hutterer und Pahl-Weber 2020, S. 52). Lastenrädern im Sharing-Modell kommt eine besondere Rolle zu. Erste Studien zeigen, dass sie ein großes Potenzial bergen, Autofahrten einzusparen und einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten (Becker und Rudolf 2018a, S. 162; Aretz und Pfeifer 2020, S. 331).

Das Interesse an Sharing-Systemen für Lastenräder steigt seit Jahren kontinuierlich an (Borgstedt et al. 2017, S. 99; 2019, S. 97; 2021, S. 87), in diesem Jahr findet zudem eine erste internationale Konferenz zum Lastenrad-Sharing statt (cargobike.jetzt 2022a). Parallel dazu entstehen in immer mehr Städten Sharing-Angebote (vgl. cargobike.jetzt 2022d). Viele dieser Angebote werden mit Hilfe von Spendengeldern und ehrenamtlichem Engagement kostenlos zur Verfügung gestellt (Forum Freie Lastenräder 2021).

Bisherige Studien deuten darauf hin, dass das Sharing-Modell vermehrt von bildungsnahen Schichten genutzt wird (vgl. Aretz und Pfeifer, S. 333; Mobilitätsakademie des TCS 2021, S. 4; Borgstedt et al. 2021, S. 88). Auch im öffentlichen Diskurs wird dieses Bild gezeichnet und Lastenräder mit Gentrifizierung verknüpft (vgl. Boterman 2020). Dabei bleibt das Potenzial der kostenlosen Sharing-Angebote für einkommensarme

Menschen meist unbeachtet. Menschen mit geringem Einkommen sind auf vielfache Weise von den Ungerechtigkeiten des Verkehrssystems betroffen, da sie beispielsweise einerseits deutlich weniger Auto fahren als Vergleichsgruppen, andererseits aber häufiger an großen Verkehrsachsen wohnen, die besonders stark von Luft- und Lärmemissionen betroffen sind (vgl. Rammler und Schwedes 2018). Sind sie gezwungen ihre Mobilität einzuschränken, stellt dies eine Form von sozialer Exklusion dar (vgl. Daubitz 2016, 2018, 2021b; Hesse und Scheiner 2010).

Bislang gibt es keine Forschung zu der Frage, wie Lastenräder gezielt genutzt werden können, um sie einkommensarmen Menschen zugänglich zu machen und ihre Mobilität zu fördern. An dieser Forschungslücke setzt diese Arbeit an und untersucht die Potenziale kostenloser Sharing-Lastenräder für Menschen mit geringem Einkommen auf der Grundlage eines explorativen Vorgehens. Der Arbeit zugrunde liegt die These, dass einkommensarme Menschen von kostenlosen Sharing-Lastenrädern in besonderem Maße profitieren können, die Nutzung der Räder bislang aber durch verschiedene Barrieren gemindert wird. Ziel der Arbeit ist es, Potenziale herauszuarbeiten und zu konkretisieren, außerdem Barrieren zu identifizieren und Lösungswege aufzuzeigen. Darauf basierend können Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden Expert:inneninterviews mit Beschäftigten der sozialen Infrastruktur geführt. Diese stehen zum einen in direktem Kontakt zu Menschen in Armut und verfügen dadurch über Expertise in Bezug auf die Zielgruppe dieser Arbeit. Zum anderen können soziale Einrichtungen als Knotenpunkte für die Ausleihe von Lastenrädern genutzt werden, weshalb ihre Perspektive besonders wertvoll ist. Folgenden Teilfragen wird in den Interviews nachgegangen: Welche Potenziale sehen die Interviewpartner:innen bei der Einrichtung kostenloser Sharing-Systeme? Wie schätzen sie die Mobilitätsbedarfe ihrer Besucher:innen ein? Welche Barrieren sind speziell für Einkommensarme vorhanden? Wie kann Lastenrad-Sharing einkommensarmen Personen zugänglich gemacht werden?

In Berlin ist mit der „fLotte Berlin“ der größte Anbieter kostenloser Sharing-Lastenräder bundesweit vertreten, weshalb hier besonders viele Erfahrungswerte bestehen und sich die Stadt daher außerordentlich gut als Forschungsfeld eignet. Innerhalb Berlins werden zwei Untersuchungsgebiete ausgemacht, in denen ein besonders hoher Anteil an Personen mit geringem Einkommen lebt, um einen direkten Bezug zur Zielgruppe zu schaffen.

Im ersten Teil der Arbeit wird die Grundlage für die Expert:inneninterviews gelegt, indem sich der Thematik aus verschiedenen Richtungen genähert wird. Hierfür wird zunächst im folgenden Kapitel das Transportmittel „Lastenrad“ sowie das Sharing-Modell vorgestellt, im Besonderen die kostenlosen Angebote in Berlin. Dies hat zum Ziel, eine Übersicht über die aktuelle Lage zum Thema zu schaffen. Außerdem wird durch einen historischen Blick in die Vergangenheit der Lastenräder gezeigt, welche Nutzungsmöglichkeiten bestehen.

Das darauffolgende Kapitel skizziert den Stand der Forschung. Hierfür werden verschiedene Studien herangezogen und insbesondere darauf eingegangen, welchen Nutzen und Potenzial Lastenrad-Sharing hat, über welchen sozioökonomischen Hintergrund die mehrheitlichen Nutzer:innen verfügen und welche Förderungsmaßnahmen sinnvoll wären. Abschließend werden Forschungsansätze vorgestellt, die sich mit der Zielgruppe der Einkommensarmen in diesem Kontext auseinandersetzen.

Das vierte Kapitel geht auf die Frage ein, wie sich Lastenräder verbreiten und stellt die Diffusionstheorie nach Rogers vor (2003). Hier wird ein besonderer Fokus auf die Fragen gelegt, wie Menschen mit geringem Einkommen in diesem Prozess einzuordnen sind und welche Bedeutung Vorerfahrungen bei der Lastenradnutzung spielen. In diesem Zusammenhang werden die Verknüpfungen zwischen Carsharing und Lastenrad-Sharing sowie Fahrradnutzung und Lastenrad-Sharing beleuchtet. Außerdem wird das „Innovativeness/Needs Paradox“ vorgestellt und auf die Innovation „Lastenrad-Sharing“ angewandt.

Anschließend wird darauf eingegangen, wie Mobilität und Armut zusammenhängen, um die Zielgruppe dieser Arbeit konkreter einzuordnen und auf die Herausforderungen hinzuweisen, die Mobilitätsarmut und mobilitätsbedingte Exklusion mit sich bringen. Insbesondere wird auf das Mobilitätsverhalten eingegangen, um einschätzen zu können, inwieweit Einkommensarme von Sharing-Lastenrädern profitieren können.

Der empirische Teil der Arbeit wird mit der Vorstellung des methodischen Vorgehens eingeleitet. Hier werden die Untersuchungsgebiete und die Auswahlkriterien dargestellt, ebenso der Feldzugang und das Sample der Interviewpartner:innen. Im Anschluss wird auf die Durchführung der Interviews eingegangen und die Auswertungsschritte vorgestellt.

Im siebten Kapitel werden die Ergebnisse der Interviews präsentiert. Diese sind thematisch geordnet und beziehen sich auf die Beschreibungen der Besucher:innen, die Erfahrungen in der Lastenradnutzung, die Einschätzungen zu Barrieren und Möglichkeiten, das Erreichen einkommensarmer Personen sowie die Frage, ob Lastenrad-Sharing ehrenamtlich oder kommerziell betrieben werden sollte.

Das achte Kapitel greift die vorangegangenen Inhalte auf und diskutiert diese im Hinblick auf die Forschungsfrage: Welche Potenziale und Barrieren ergeben sich durch kostenloses Lastenrad-Sharing für Einkommensarme und welche Lösungsansätze und Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten? Hierfür werden die Ergebnisse der Interviews mit den theoretischen Darlegungen zusammengeführt und kritisch betrachtet. Zudem werden Limitierungen der Arbeit und mögliche weiterführende Forschungsrichtungen geschildert. Die Arbeit schließt mit einem zusammenfassenden Fazit ab.

2. VORSTELLUNG DES UNTERSUCHUNGSGEGENSTANDS: DAS LASTENRAD

Lastenräder, auch Lastenfahrräder, Cargobikes oder Transporträder genannt, sind Fahrräder, die speziell dem Transport von Gütern gewidmet sind. Verschiedenste Modelle wurden im Laufe der Jahrzehnte entwickelt. Es gibt Lastenräder, die für den Transport von Kindern gebaut sind und Modelle, die ausschließlich auf Güter ausgerichtet sind. Die Last wird hinten oder vorne transportiert, auf zwei, drei oder sogar vier Rädern. Die Technik der Lenkung unterscheidet sich, ebenso wie die Antriebsart, manche werden mit reiner Muskelkraft angetrieben, andere mit Elektroantrieb.

Auf der Webseite „cargobike.jetzt“ wird zwischen fünf Grundtypen für die private Nutzung unterschieden: Zweiräder mit einer Ladefläche vor dem Lenker und über dem Vorderrad, dem sogenannten Kurierrad oder Bäckerrad (Abb. 1 und Abb. 2); Zweiräder, die über einen verlängerten Radstand nach hinten und einen langen Gepäckträger verfügen (Abb. 3); Zweiräder mit einem verlängertem Radstand nach vorne und einer tiefen Ladefläche, die sich zwischen Lenker und Vorderrad befindet (Abb. 4); Dreiräder, bei denen sich die Transportbox vorne zwischen den beiden Vorderrädern

befindet (Abb. 5) und Dreiräder, die zwei Hinterräder haben, zwischen denen sich ein Korb befindet (Abb. 6) (cargobike.jetzt 2022b).¹



Abb. 1 Ein klassisches Bäckerrad (Quelle: Ajith via flickr, CC BY-NC-ND 2.0)



Abb. 2 Eine moderne Variante des Bäckerrads (Quelle: Michel Curi via flickr, CC BY 2.0)



Abb. 3 Ein Longtail mit verlängertem Radstand nach hinten (Quelle: Yoichi Nakanishi via flickr, CC BY 2.0)



Abb. 4 Ein Short John und ein Long John mit verlängertem Radstand und Transportbox (Quelle: Umberto Brayj via Flickr, CC BY 2.0)



Abb. 5 Ein dreirädriges Lastenrad mit einer vorderen Transportbox (Quelle: Budman via flickr, CC BY 2.0)



Abb. 6 Ein dreirädriges Lastenrad mit einem hinteren Korb (Quelle: Jennifer C. via flickr, CC BY 2.0)

¹ Eine ausführlichere Übersicht der verschiedenen Modelle bietet beispielsweise die Publikation *Cargobike Boom* (Ghebregziabihier und Poscher-Mika, 2018, S. 10–37).

Die Höhe der Kosten unterscheidet sich stark und ist insbesondere davon abhängig, ob das Rad über einen elektrischen Antrieb verfügt oder nicht. Der niederländische Hersteller „Babboe“ verkauft beispielsweise sein günstigstes Lastenrad, eine dreirädrige Variante mit Transportbox, für 1.649 Euro, dieselbe Variante mit E-Antrieb ist für etwa 1.000 Euro mehr zu haben (2021). Kostengünstiger erhält man ein sogenanntes Longtail, zum Beispiel vom Hersteller „Yuba“ für 1.199 Euro, das mit E-Antrieb schon 3.199 Euro kostet (2021). Bäckerräder, die nur eine vergleichsweise geringe Zuladung erlauben und über keine spezielle Transportmöglichkeit für Kinder verfügen, sind für unter 1.000 Euro erhältlich. Mit Zubehör können Lastenräder etwa bis zu 10.000 Euro kosten, zum Beispiel ein Modell des Anbieters „Riese & Müller“, das in seiner Basic-Version bereits über 6.000 Euro kostet (2021). Das entspricht beinahe der Hälfte der Durchschnittskosten für einen gebrauchten PKW in Berlin, die sich auf etwa 21.000 Euro belaufen (ADAC 2021). Der Gebrauchtmärkte für Lastenräder ist noch relativ klein und viele Fachgeschäfte bieten ausschließlich neue Modelle an (cargobike.jetzt 2022b). Ein Lastenrad, die schlichten Bäckerräder ausgeschlossen, für unter 1.000 Euro zu finden, gestaltet sich demnach schwierig. Die durchschnittlichen Kosten übersteigen deutlich die Kosten eines herkömmlichen Fahrrads, wodurch der Erwerb eines Lastenrads, insbesondere für Menschen mit geringem Einkommen, eine hohe ökonomische Belastung darstellt. Eine repräsentative Umfrage ergab, dass sich etwa ein Viertel der Befragten kein Lastenrad anschaffen wollen, weil sie es als zu teuer einstufen (Borgstedt et al. 2021, S. 90). Die hohen Kosten können demnach eine sozioökonomische Barriere bilden (Riggs 2016, S. 53).

2.1 DAS LASTENRAD FRÜHER UND HEUTE

Die Entstehung und Verbreitung der Lastenräder im europäischen Raum¹ lässt sich in drei Wellen nachzeichnen (Ghebrezgiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 37). Die ersten Lastenräder entstanden bereits in den 1880er Jahren und wurden zunächst vor allem für die Lieferung der Post und von Zeitungen, oder von lokalen Metzgereien, Bäckereien und anderen Lebensmittelläden, die mithilfe der Räder ihre Waren vertrieben,

¹ Die Darstellung der Entstehungs- und Verbreitungsgeschichte der Lastenräder beschränkt sich hier auf den europäischen Raum, da auch die Untersuchung dieser Arbeit regional in diesem Gebiet verortet ist. Lastenräder waren und sind aber auch in anderen Teilen der Welt verbreitet (vgl. dazu Cox und Rzewnicki 2015, S. 142–143; Colville-Andersen 2018, S. 232–234). Für die Personenbeförderung wurden beispielsweise in Japan bereits im 19. Jahrhundert Fahrradrikschas verwendet, die sich im asiatischen Raum verbreiteten und auch in europäischen Städten, vor allem im Tourismussegment, Verwendung fanden (Ghebrezgiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 42).

genutzt; auch Straßenverkäufe einzelner Händler:innen an Passant:innen waren üblich (Cox und Rzewnicki 2015, S. 131). Insbesondere in der Zeit von den frühen 1920ern bis in die 1950er Jahre hinein waren Lastenräder ein beliebtes Transportmittel, das in europäischen Städten häufig zu sehen war (Becker und Rudolf 2018a, S. 157). Als der Motorisierungsgrad flächendeckend zunahm, sank der Anteil allerdings wieder (Ghebregiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 43). Autos nahmen ihren Platz ein und statt Lieferungen lokaler Läden verbreitete sich der Direktvertrieb an die Konsument:innen, was Lastenräder, die zuvor noch als Zeichen der Moderne galten, überflüssig machte (Cox und Rzewnicki 2015, S. 148).

Erneute Aufmerksamkeit erhielten Lastenräder in den 1970er und 1980er Jahren, als sich in den Niederlanden und in Kopenhagen eine ausgeprägte Fahrradkultur entwickelte. So wurde beispielsweise in der selbstverwalteten Freistadt Christiania in Kopenhagen das erste Christiania-Rad gebaut, das später in Serie ging und noch immer vertrieben wird (Ghebregiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 46). Während Lastenräder in der ersten Welle ihrer Nutzungsgeschichte noch ausschließlich als praktisches Transportmittel gesehen wurden, wurden sie nun mit ökologischen und sozialkritischen Ansätzen verknüpft (Cox und Rzewnicki 2015, S. 141; Ghebregiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 37–38). Symbolisch standen sie für einen Gegenentwurf zur automobilen Gesellschaft und für neue Möglichkeiten städtischer Mobilität (Cox und Rzewnicki 2015, S. 148). Hinzu kam, dass das Thema „Familie auf dem Fahrrad“ in den Fokus rückte und Lastenräder verstärkt für den Kindertransport genutzt wurden (Ghebregiabiher und Poscher-Mika 2018, S. 46–47).

Seit Mitte der 2000er begann eine neue Welle, die den Kreis in der Geschichte der Lastenräder schließt. Im Logistikbereich werden Lastenräder erneut für Lieferungen genutzt, vor allem um Güter im städtischen Bereich zu ihrem finalen Zielort zu bringen. Diese sogenannte „letzte Meile“ der Lieferkette stellt in Zeiten von Online-Handel und bedarfsorientierter Lieferung für den Transportsektor eine besondere Herausforderung dar, da die steigende Anzahl an Autos und Lieferwagen den begrenzten Platz in den Städten füllen und dort die Luft verschmutzen, Lärm verursachen und hauptverantwortlich für Straßenunfälle sind. Zunehmende Forderungen nach lebenswerten Städten und nachhaltigen Lösungen führen dazu, dass nach Alternativen zu motorisierten Lieferwagen gesucht wird. (Cox und Rzewnicki 2015, S. 144; Hutterer und Pahl-Weber 2020, S. 51)

In Kopenhagen und den Niederlanden, wo sich schon seit den 1970er Jahren eine Fahrradkultur etabliert hat (Ghebregziabihier und Poscher-Mika 2018, S. 44; Kuipers 2013), sind Lastenräder mittlerweile ein weit verbreiteter Anblick. In Kopenhagen machten sie bereits 2017 6 Prozent aller Fahrräder aus, in Amsterdam waren es 2 Prozent (Colville-Andersen 2018, S. 234).

Auch in Deutschland steigen die Verkaufszahlen von Lastenrädern seit Jahren an. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) schlüsselt seit 2016 E-Lastenräder und seit 2019 auch Lastenräder ohne elektrischen Antrieb in seinen jährlich erhobenen Marktdaten zum deutschen Fahrradmarkt auf. Die Daten zeigen einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen. So haben sich die Zahlen zum Verkauf von E-Lastenrädern seit 2016 fast versechsfacht. (2021a)

Die zunehmende Elektrisierung der Lastenräder seit 2015 (Ghebregziabihier und Poscher-Mika 2018, S. 48) scheint dem Markt einen zusätzlichen Wachstumsschub gegeben zu haben. Im Jahr 2020 waren etwa dreiviertel der verkauften Lastenräder in Deutschland mit elektrischem Antrieb ausgestattet (ZIV 2021b); eine nicht-repräsentative Umfrage verschiedener Hersteller in Europa ergab, dass sogar 92 Prozent aller verkauften Lastenräder über eine elektrische Unterstützung verfügten (CCCB 2021). Mobilitätsforscher:innen Sophia Becker und Clemens Rudolf, die eine erste Nutzerstudie zu kostenlosen Sharing-Lastenrädern durchführten, sehen in der technischen Innovation einen gewichtigen Grund, warum Lastenräder in den letzten Jahren immer beliebter wurden (2018a, S. 157f.).

Die Zunahme der Lastenräder beschränkt sich nicht nur auf den gewerblichen Bereich. Eine gewerbliche bzw. berufliche Nutzung war bei einer repräsentativen Umfrage aus dem Jahr 2021, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegeben wurde, nur die vierthäufigste Motivation von Lastenradbesitzer:innen; häufigere Nutzungsmotivationen waren die Erledigung des Einkaufs sowie der Transport von sperrigen Gegenständen und Kindern (Borgstedt et al. 2021, S. 86). Auch im öffentlichen Bewusstsein verbreiten sich Lastenräder wieder mehr. Während 2017 noch 38 Prozent der Befragten angaben, schon einmal von Lastenrädern gehört zu haben (Borgstedt et al. 2017, S. 94), waren es 2019 bereits 52 Prozent (ebd. 2019, S. 91). 2021 kletterte der Wert nochmals um elf Prozentpunkte auf 63 Prozent (ebd. 2021, S. 80). Einen Beitrag zum Bekanntheitsgrad der Lastenräder könnte auch die Bundestagswahl geleistet haben, denn im August 2021 traten Lastenräder kurzzeitig in den Fokus des

Wahlkampfes, als darüber debattiert wurde, ob diese staatlich gefördert werden sollten (Bücker 2021). Eine Kaufprämie gibt es zurzeit nur in einzelnen Bundesländern, sowie bundesweit für gewerblich genutzte Lastenräder (vgl. cargobike.jetzt 2022c).

Auch in der Fahrrad-Infrastruktur gibt es erste Anzeichen, dass Lastenräder Berücksichtigung finden sollen. Ende 2019 wurden in Berlin neue Regelpläne für Parkflächen für Lastenräder vorgestellt (SenUVK 2019); im April 2020 wurde ein eigenständiges Lastenrad-Symbol in die Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen (2020). Zwar bleiben tatsächliche Abstellflächen für Lastenräder noch immer rar gesät und ein großer Teil der Bevölkerung hat noch nie von Lastenrädern gehört, dennoch wird deutlich, dass die Bedeutung, Verbreitung und Akzeptanz von Lastenrädern im städtischen Raum voranschreiten.

2.2 TEILEN STATT BESITZEN: LASTENRÄDER IM SHARING-MODELL

Anstelle eines Kaufs besteht auch die Möglichkeit, Lastenräder im Rahmen eines Sharing-Systems kurzzeitig auszuleihen. Mehr als ein Viertel der Befragten einer repräsentativen Studie zeigten sich an einem solchen Verleihsystem interessiert (Borgstedt et al. 2021, S. 87). Die Anzahl der Sharing-Anbieter ist in den letzten Jahren stark gestiegen und im Mai 2022 wird erstmalig eine internationale Konferenz zur Vernetzung verschiedener Akteur:innen stattfinden (cargobike.jetzt 2022a).

Becker und Rudolf stellen drei Gründe vor, warum sich insbesondere Lastenräder für das Sharing-Modell eignen. Sie führen an, dass viele Menschen einen wiederholten, aber unregelmäßigen Nutzungsbedarf haben, weshalb sie sich kein Lastenrad anschaffen wollen. Durch die Möglichkeit, ein Lastenrad gelegentlich auszuleihen, können die Anzahl der Anschaffungen und die Nutzungsdauer eines Autos gemindert werden. Als zweiten Punkt führen sie an, dass vor allem E-Lastenräder und qualitativ hochwertige Modelle in der Anschaffung sehr kostenintensiv sind und das Sharing-Format eine günstige oder sogar kostenlose Alternative bietet. An dieser Stelle weisen sie darauf hin, dass Lastenräder im Sharing-Prinzip soziale Gerechtigkeit und Gleichheit fördern können, da sie Menschen die Nutzung ermöglichen, denen der Erwerb zu teuer ist. Der dritte Grund bezieht sich auf den Mangel an sicheren Abstellplätzen, der ein Hinderungsgrund sein kann, ein Lastenrad zu erwerben. Durch die Ausleihmöglichkeit der Räder können diese auch für Menschen zugänglich werden, die über keinen sicheren oder komfortablen Abstellplatz verfügen. (2018b, S. 179)

Einer Studie zufolge ist der Betrieb eines Lastenradverleihs allerdings schwer wirtschaftlich umsetzbar. In einem Forschungsprojekt der Technischen Universität Berlin wurde die Zahlungsbereitschaft von potenziellen Nutzer:innen mit zu erwartenden Kosten abgeglichen und festgestellt, dass ein Verleih nicht rentabel zu gestalten wäre, unter anderem da Zeitaufwand und Reparaturbedarf hoch sind (Aretz und Pfeifer 2020, S. 353). Dennoch existieren private Anbieter, wie beispielsweise „Avocargo“ in Berlin, dessen Tarife (Avocargo 2021) die Durchschnittswerte in der Befragung deutlich übersteigen (Thoring und Borchert 2020, S. 212). Dies deutet darauf hin, dass hier ein großer Teil der Personen, die an der Ausleihe eines Lastenrads interessiert sind, exkludiert werden. Die geringe Zahlungsbereitschaft zeigt, dass der gesellschaftliche Nutzen von Sharing-Lastenrädern, also die Förderung sozialer Gerechtigkeit und Gleichheit sowie das Potenzial Autofahrten und -käufe zu reduzieren (vgl. Kap. 3.1), erst aktiviert werden kann, wenn sie besonders kostengünstig oder kostenlos zur Verfügung stehen. Anzumerken ist auch, dass sich die generelle Zahlungsbereitschaft potenzieller Nutzer:innen möglicherweise durch eine Veränderung anderer Faktoren erhöhen ließe, beispielsweise einer Verteuerung der Autonutzung. Als Alternative zu privatwirtschaftlichen Anbietern werden von den Autor:innen der Studie Sharing-Lastenräder auf gemeinnütziger Basis oder in geschlossenen Kreisen empfohlen (Aretz und Pfeifer 2020, S. 353).

2.2.1 LASTENRÄDER FÜR ALLE: DAS „FORUM FREIE LASTENRÄDER“

Diesen Ansatz der Gemeinnützigkeit greift die Bewegung „Forum Freie Lastenräder“ auf. Zu Beginn der 2010er Jahre verbreitete sich in mehreren deutschen Städten die Idee, Lastenräder kostenfrei allen Interessierten als Gemeingüter zur Verfügung zu stellen. 2013 entstand in Köln das erste Lastenradprojekt, dem sich später unter dem Oberbegriff „Forum Freie Lastenräder“ weitere Initiativen anschlossen. In den darauffolgenden Jahren ist die Bewegung rasant angewachsen. Aktuell zählt sie 142 Initiativen, vor allem aus Deutschland und Österreich, aber auch Ungarn und Schweden. (Forum Freie Lastenräder 2021)

Becker und Rudolf sehen verschiedene Auslöser, die ausgerechnet jetzt das Lastenrad-Sharing so erfolgreich werden ließen. Ein Aspekt ist die Suche nach emissionsfreier Mobilität, die in Zeiten des immer präsenter werdenden Klimawandels stärker in den Vordergrund rückt. Zudem hat sich in den letzten Jahren die Idee einer lebenswerten Stadt, die die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs einschließt, stark

verbreitet. Der Erfolg der Lastenräder basiere aber auch auf technologischen Innovationen, wie dem Elektroantrieb, und der digitalen Onlinebuchung, die eine gemeinsame Nutzung stark vereinfacht. (2018a, S. 157–158)

Hinter der Bewegung steht die Idee, Menschen ein Gemeingut zur Verfügung zu stellen und dadurch auch das Miteinander und die Vernetzung innerhalb der Stadtviertel zu fördern (Forum Freie Lastenräder 2021). Lastenräder als Gemeingüter greifen die gesellschaftskritischen Aspekte aus der zweiten Welle der Geschichte der Lastenräder (vgl. Kap. 2.1) auf. Unter dem Begriff „Gemeingut“ werden Dinge verstanden, „die Menschen gemeinsam nutzen und verwalten, indem sie, basierend auf Traditionen oder sozialen Normen und Praktiken, ihre eigenen Regeln aushandeln“ (Quilligan 2014, S. 99). Als Gegenentwurf zu privatwirtschaftlichen Konzepten und auch in Abgrenzung zu öffentlichen Gütern, entstehen Gemeingüter von unten, aus der Zivilgesellschaft heraus, und richten sich an alle Menschen (vgl. Quilligan 2014).

Hier wird auch die Unterscheidung zu Gemeinschaftslastenrädern deutlich, die ebenfalls von verschiedenen lokalen Gruppen oder Initiativen betrieben werden. Im Gegensatz zu den Lastenrädern des „Forums Freie Lastenräder“ stehen diese nur einer bestimmten Gruppe zur Verfügung, z. B. Mitgliedern einer Wohnungsbaugenossenschaft oder eines Vereins. Häufig muss auch eine Nutzungsgebühr entrichtet werden. In Berlin gibt es beispielsweise Sharing-Lastenräder des Unternehmens „sigo“, die größtenteils den Mitgliedern einer Baugenossenschaft vorbehalten sind (sigo GmbH 2021). Ein weiteres Beispiel hierfür ist das „Rothehausrad“ in Köln-Ehrenfeld, das sich ausschließlich die Anwohner:innen in einer Nachbarschaft ausleihen können (Rothehausrad 2021).

Sechs Grundsätze liegen der Bewegung zugrunde, die definieren, was ein Freies Lastenrad ausmacht. Der erste Grundsatz lautet, dass ein Freies Lastenrad Gemeingut und damit kostenlos ist. Nutzer:innen können sich jedoch in Form einer Spende oder freiwilligen Engagements beteiligen und das jeweilige Projekt unterstützen. Darüber hinaus wird betont, dass die Lastenräder der Initiativen für alle da sind und keine Mitgliedschaften für eine Ausleihe notwendig sind. Der nächste Grundsatz bezieht sich auf die Einfachheit der öffentlichen Kommunikation und der Buchungssysteme. Sie sollen leicht verständlich und benutzer:innenfreundlich gestaltet sein sowie moderne Technologien verwenden, wie z. B. das Open-Source-Buchungssystem Commons Booking, das für den Verleih „Freier Lastenräder“ entwickelt wurde. Als weiterer Grundsatz

werden die Ausleihstationen als Multiplikator:innen im Stadtviertel benannt. Eine Übergabe der Räder sollte möglichst persönlich an Ausleihstationen zu festen Zeiten erfolgen. Um möglichst viele und möglichst diverse Menschen zu erreichen, sollten die Räder regelmäßig ihren Standort wechseln. Der fünfte Punkt bezieht sich darauf, dass „Freie Lastenräder“ in der Regel aus der Mitte der Gesellschaft kommen; die Initiativen also von lokalen Akteur:innen initiiert und mittels Spenden oder Stiftungen finanziert werden. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass manche Initiativen teilweise oder vollständig von Städten und Kommunen betrieben werden. Der letzte Grundsatz bezeichnet die „Freien Lastenräder“ als Teil der Verkehrswende. Sie sollen als Alternative zum Auto einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten und Menschen dazu ermutigen, sie im Sharing-Modell zu nutzen oder sich selbst ein Lastenrad anzuschaffen. (Forum Freie Lastenräder 2017, S. 4)

2.2.2 KOSTENLOSE SHARING-ANGEBOTE IN BERLIN

In Berlin entstand erst vor einigen Jahren eine Initiative, die sich dem „Forum Freie Lastenräder“ anschloss. 2018 wurde die „fLotte Berlin“ als Projekt des „ADFC Berlin e.V.“ ins Leben gerufen. Bereits im Gründungsjahr beteiligten sich die ersten Bezirke, Lichtenberg und Spandau, mit jeweils zehn Lastenrädern, die sie über das Programm „fLotte kommunal“ zur Verfügung stellten. Die anderen Bezirke folgten und 2021 schloss sich Mitte als letzter Bezirk ebenfalls dem Programm an. Finanziert wurden die Räder der „fLotte kommunal“ über den Senat und die einzelnen Bezirksämter (fLotte Berlin 2021a). In den wenigen Jahren seitdem die „fLotte Berlin“ besteht, ist die Anzahl der Lastenräder stark angestiegen. Heute werden 186 Lastenräder in Berlin und im näheren Umland verliehen, wovon etwas mehr als die Hälfte über die „fLotte kommunal“ finanziert wurden (fLotte Berlin 2021d). Ansonsten finanziert sich die „fLotte“ über Sponsoren- und Spendengelder.

Durch die Bereitstellung über die einzelnen Bezirke ist die Verteilung der Lastenräder über das gesamte Stadtgebiet gegeben (Abb. 7). Wenn man die kommunalen Räder ausschließt, konzentriert sich das Angebot allerdings verstärkt auf die inneren Bezirke (Abb. 8). So gibt es in Spandau beispielsweise nur ein nicht-kommunales Rad, in Marzahn-Hellersdorf sind es nur zwei. Die Abbildung 9 zeigt die genaue Verteilung der Lastenräder pro Bezirk.

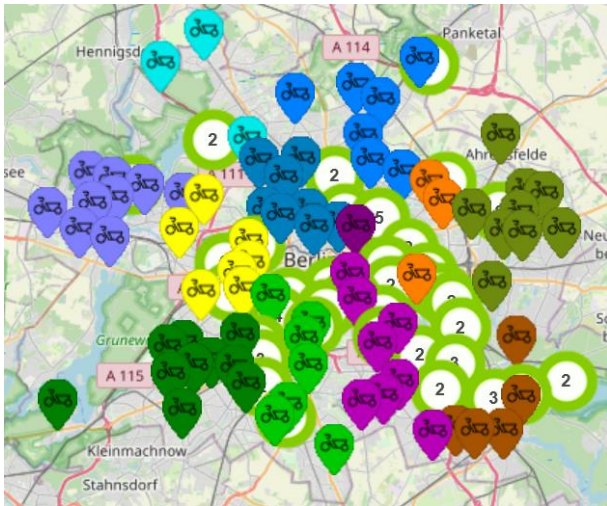


Abb. 7 Karte aller Lastenräder der „fLotte Berlin“ (Quelle: fLotte Berlin 2021b, Stand Nov. 2021)

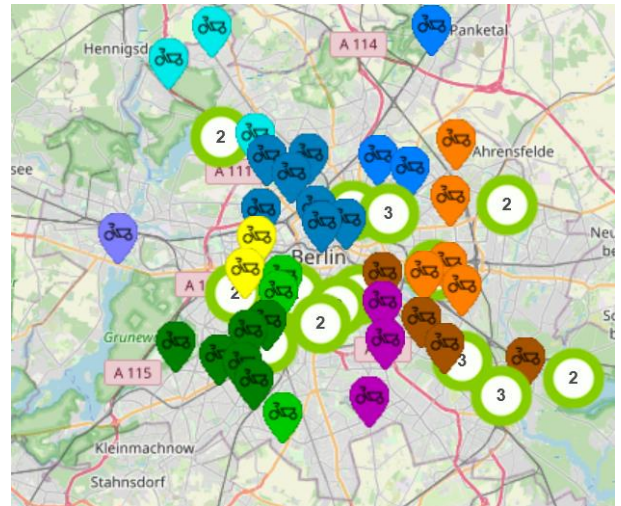


Abb. 8 Karte der nicht-kommunalen Lastenräder der „fLotte Berlin“ (Quelle: fLotte Berlin 2021b, Stand Nov. 2021)

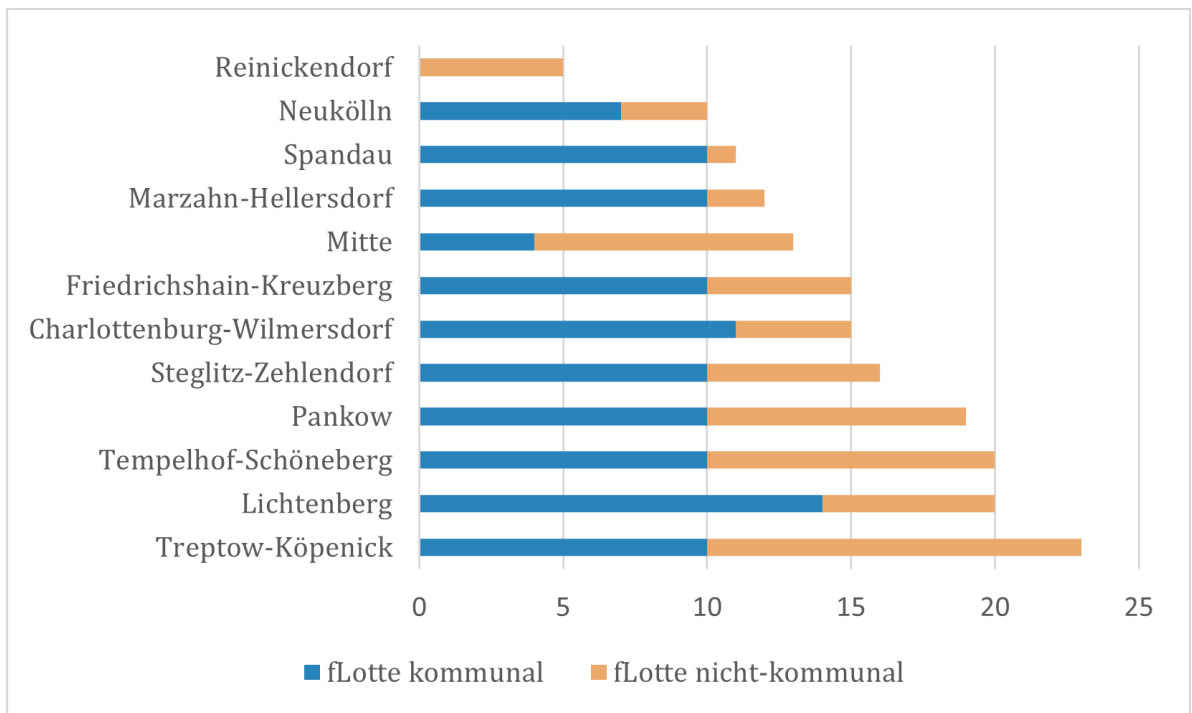


Abb. 9 Anzahl der kommunalen und nicht-kommunalen Lastenräder der „fLotte Berlin“ nach Bezirken (Quelle: fLotte Berlin 2021b, eigene Darstellung, Stand Nov. 2021)

Um einen Eindruck vom Ausleihprozess eines Lastenrads der „fLotte“ zu bekommen, wird im Folgenden das Vorgehen ausführlich beschrieben. Möchte man sich ein Lastenrad der „fLotte“ ausleihen, ist dafür zunächst eine Registrierung über die Webseite erforderlich. Für die Registrierung ist die Angabe eines Vor- und Nachnamens, einer Adresse, Telefonnummer und einer funktionierenden E-Mailadresse notwendig. Außerdem müssen die Nutzungsbedingungen der „fLotte“ akzeptiert werden. Ist man auf der Webseite der „fLotte“ angemeldet, kann man nun ein Rad über die Standortkarte

oder einen Verfügbarkeitskalender auswählen. Auf den Profelseiten der einzelnen Räder sind die Adressen und Öffnungszeiten der Ausleihstationen sowie die verfügbaren Tage zu sehen. Den gewünschten Buchungstag bzw. -tage wählt man mit einem Klick auf die grün hinterlegten Tage aus und bestätigt so die Buchung. Für diesen Schritt muss JavaScript im Browser aktiviert sein. Im Anschluss erhält die Person eine Mail mit einer Buchungsbestätigung und einem Buchungscode. Um das Lastenrad abzuholen, wird dieser Buchungscode als Identifier bei der Ausleihstation benötigt. Außerdem muss der Personalausweis mitgebracht und ein Ausleihformular ausgefüllt werden. Das Ausleihformular kann bereits zu Hause ausgedruckt und fertig mitgebracht werden oder vor Ort bei der Ausleihstation ausgefüllt werden. Der Personalausweis wird von der Ausleihstation kopiert oder fotografiert. Während der Nutzung muss das Lastenrad stets an festen Gegenständen angeschlossen werden, teilweise auch mit mehreren Schlössern. Die Rückgabe erfolgt innerhalb der angegebenen Zeiten bei der Ausleihstation. (fLotte Berlin 2021e)

Das Konzept der „fLotte“ beruht zum großen Teil auf ehrenamtlicher Arbeit. Auf ihrer Webseite ist angegeben, dass aktuell mehr als 500 Ehrenamtliche das Projekt unterstützen (fLotte Berlin 2021c). Lokale Geschäfte, soziale Einrichtungen, Cafés oder ähnliches bieten ihren Standort freiwillig ohne Gegenleistung als Ausleihstation an. Die Mitarbeitenden sind verantwortlich für die Ausleihe und die Rückgabe der Räder, außerdem benötigen die Lastenräder dort einen festen Abstellplatz. Reparaturen und Wartungen werden von einem Netzwerk an ehrenamtlichen Helfer:innen erledigt. Auch ein Teil der Koordination und Organisation läuft über Ehrenamtliche, nur ein kleines Projektteam mit weniger als zehn Personen ist hauptamtlich eingestellt.

Neben der „fLotte“ gibt es noch einen weiteren Anbieter kostenloser Lastenräder in Berlin. Im Bezirk Neukölln werden über die vom Bezirksamt initiierte Kampagne „Schön wie wir“ Lastenräder verliehen. Die Kampagne wurde 2016 gestartet und hat zum Ziel, gemeinsam mit den Bewohner:innen den Bezirk aufzuräumen und attraktiver zu gestalten. Ein Teil der Kampagne ist das Projekt „Kiezhausmeister“, das vom „Internationalen Bund“ umgesetzt wird. Im Projekt werden unter anderem Kiezputze organisiert, über Abfallentsorgung und Umweltschutz informiert und bei der Bepflanzung von Baumscheiben geholfen. Um Sperrmüll entsorgen zu können oder große und schwere Güter zu transportieren, können sich Interessierte eines von vier Lastenrädern ausleihen. Die Buchung der Lastenräder kann über ein Kontaktformular auf der

Webseite oder per Telefon organisiert werden. Während man die Räder der *fLotte* an bis zu drei Tagen hintereinander ausleihen kann, müssen die Räder der „Kiezhausmeister“ am selben Tag zurückgebracht werden. Abzuholen sind die Lastenräder unweit ihres Büros in der Nähe des S-Bahnhofs Neukölln. (Schön wie wir 2021)

Eines der interviewten Quartiersmanagementbüros stellt ebenfalls ein Lastenrad zur Verfügung, ohne dies weiter zu bewerben (vgl. Kap. 6.2). Weitere kostenlose Ausleihmöglichkeiten sind zwar nicht bekannt, es könnten jedoch noch andere kleine Projekte existieren, die nur lokal agieren oder nur wenige Räder zur Verfügung stellen und nicht in ein größeres Netzwerk eingebunden sind.

3. SHARING-LASTENRÄDER: DER STAND DER FORSCHUNG

Dieses Kapitel skizziert den Stand der Forschung rund um die Nutzung von Sharing-Lastenrädern anhand bisheriger Studien und Projekte. Ein Großteil der Forschung zu Lastenrädern ist im Bereich der Radlogistik in urbanen Räumen verortet, dessen Popularität international zunehmend wächst (Hutterer und Pahl-Weber 2020, S. 52). Im Bereich der privaten Nutzung und insbesondere des Sharing-Modells gibt es vergleichsweise wenig Forschung, weshalb die Datenlage dünn ist und manche Fragen offenbleiben. Als Grundlage für diese Arbeit wird der Fokus auf folgende Fragen gelegt: Welchen Nutzen haben Sharing-Angebote im Vergleich zum Kauf eines Lastenrads, insbesondere für Menschen mit geringem Einkommen? Wie lassen sich die Nutzer:innen der verfügbaren Angebote charakterisieren? Welche Maßnahmen sind sinnvoll, um Lastenrad-Sharing zu fördern? Und abschließend: Welche Forschung gibt es zu Lastenrad-Sharing für Einkommensarme?

Im Folgenden werden die wenigen Studien vorgestellt, in denen Nutzer:innen von Sharing-Angeboten befragt wurden. Die Ergebnisse bilden die Datenbasis, jedoch sind bei einigen relevante Limitierungen vorhanden, die die Einordnung in den Forschungskontext erschweren.

Der schweizerische Sharing-Anbieter „carvelo2go“ bietet kostenpflichtige Sharing-Lastenräder in verschiedenen Städten an. Regelmäßig werden Befragungen der Nutzer:innen durchgeführt und ausgewählte Ergebnisse in Jahresabschlussberichten veröffentlicht (vgl. Mobilitätsakademie des TCS 2021). Außerdem wurde im Jahr 2019 eine Untersuchung zu den Charakteristiken (potenzieller) Nutzer:innen und möglichen

Barrieren veröffentlicht, die auf einer Umfrage basierte (vgl. Hess und Schubert 2019). Da die Ausleihe jedoch kostenpflichtig ist, unterscheiden sich die Nutzer:innen möglicherweise von denen der kostenlosen Angebote. Vor allem bei Angaben in Bezug auf sozioökonomische Verhältnisse ist dies zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Distribute“ der Technischen Universität Berlin wurden kostenlose Lastenräder zur Verfügung gestellt. Anschließend wurde ebenfalls eine Umfrage durchgeführt (vgl. Pahl-Weber et al. 2020; Aretz und Pfeifer 2020; Thorning und Borchert 2020). Es konnte allerdings nur eine geringe Stichprobengröße generiert werden, was die Aussagekraft der Ergebnisse beeinträchtigt.

Die „flotte Berlin“ bittet ihre Nutzer:innen nach jeder Ausleihe, eine Umfrage online durchzuführen. Ausgewählte Ergebnisse werden auf der Webseite veröffentlicht (vgl. 2021c, 2021d), sie wurden bislang jedoch nicht umfassend wissenschaftlich ausgewertet.

Eine weitere Befragung wurde 2018 veröffentlicht und untersucht Nutzer:innen kostenloser Sharing-Systeme in Deutschland und Österreich (vgl. Becker und Rudolf 2018a, 2018b). Es ist die erste umfassende, repräsentative Studie zur Lastenradnutzung im Sharing-Modell im deutschsprachigen Raum. Grundlage der Studie ist eine Online-Umfrage, die mittels 30 „Freie Lastenräder“-Initiativen unter ihren Nutzer:innen verbreitet wurde.

Erst 2017 wurden Lastenräder in den „Fahrrad-Monitor“ aufgenommen, eine repräsentative Umfrage, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur alle zwei Jahre durchgeführt wird (vgl. Borgstedt et al. 2017; 2019, 2021). Die Ergebnisse zeigen den kontinuierlichen Anstieg der Bekanntheit und Verbreitung von privaten Lastenrädern in den letzten Jahren.

3.1 NUTZEN UND POTENZIAL

Auch wenn es nur wenige Untersuchungen gibt, lässt sich herausarbeiten, welchen Nutzen Sharing-Lastenräder haben und welches Potenzial dahintersteckt. In Deutschland sind etwa ein Fünftel aller privaten Wege mit einem potenziellen Lastentransport verbunden, zum Beispiel Einkäufe oder der Transport von Kindern (Ecke et al. 2020, S. 40). Dieser Anteil zeigt, dass der Transport von Gütern verschiedener Arten ein alltägliches Bedürfnis darstellt, bei dem Lastenräder ein geeignetes Mittel darstellen können. Berechnungen des „Cyclelogistics“-Projekts zufolge, einem EU-geförderten Projekt, das

sich auf die Radlogistik fokussiert, könnten 51 Prozent aller Lastentransporte in europäischen Städten mit einem Fahrrad oder einem Lastenrad durchgeführt werden (Colville-Andersen 2018, S. 235). Hierbei sind gewerbliche Fahrten eingeschlossen, doch das Potenzial von Lastenrädern wird an dieser Stelle klar deutlich. Umfragen zeigen, dass Sharing-Lastenräder am häufigsten für den Transport von Einkäufen verwendet; andere genannte Nutzungszwecke sind der Transport von schweren oder sperrigen Gütern, Kindertransporte, Ausflüge, Veranstaltungen oder schlicht aus Neugierde zum Ausprobieren (Becker und Rudolf 2018a, S. 161; fLotte Berlin 2021c; Mobilitätsakademie des TCS 2021, S. 4). Durch das Ersetzen von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs kann die Nutzung von Lastenrädern außerdem einen erheblichen Beitrag zur Reduktion von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen und zur Steigerung der Lebensqualität in Städten beitragen (vgl. Aretz und Pfeifer 2020, S. 343–345).

Wie kommen hier nun Sharing-Angebote ins Spiel und wie können sie das Potenzial der Lastenräder noch verstärken? Folgendermaßen wird der Nutzen eines Sharing-Systems mit Lastenrädern im Forschungsbericht des „Distribute“-Projekts beschrieben:

„Der Mehrwert der Ausleihe von Lastenfahrrädern liegt nicht in der Wirtschaftlichkeit, sondern im Mehrwert für die Gesellschaft, die Umwelt und die Stadtstruktur. Ein Ausleihsystem vernetzt und verbindet Menschen, schafft Orte der Begegnung, entlastet und unterstützt Bürgerinnen und Bürger und schafft eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilitätsstruktur für einzelne Kieze und die Stadt.“ (Thoring und Borchert 2020, S. 216)

Der Fokus liegt also auf einer sozialen und nachhaltigen Komponente sowie einer Umgestaltung der Stadtstruktur, die mit einer veränderten Mobilität einhergeht. Im Folgenden wird zunächst auf den Mehrwert für die Umwelt und die Stadtstruktur eingegangen, anschließend werden soziale Aspekte dargestellt.

Die Aspekte der Nachhaltigkeit und der Veränderung der Stadtstruktur ergeben sich aus der Entlastung der Städte durch weniger motorisierten Individualverkehr. Bei Sharing-Systemen mit herkömmlichen Fahrrädern hat sich herausgestellt, dass ein Großteil der Nutzer:innen andere nachhaltige Fortbewegungsmittel durch Leihfahrräder ersetzen, z. B. wären sie stattdessen zu Fuß gegangen oder hätten öffentliche Verkehrsmittel genutzt (Fishman et al. 2013). Dadurch bleibt unklar, inwieweit Fahrradverleihsysteme einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des MIV beitragen können. Die wenigen Studien zu Lastenrad-Sharing, bei denen Nutzer:innen befragt wurden, zeichnen ein anderes Bild für den Verleih von Lastenrädern. Der letzte Abschlussbericht von

„carvelo2go“ ergab, dass 38 Prozent der Nutzer:innen früher ein eigenes Auto oder Carsharing genutzt hätten (Mobilitätsakademie des TCS 2021, S. 4). Der Untersuchung von Becker und Rudolf zufolge, gaben sogar 46 Prozent der Befragten an, dass sie ein Auto genutzt hätten, wenn kein Sharing-Lastenrad zur Verfügung gestanden hätte (2018a, S. 162). 38 Prozent der Nutzer:innen der „flotte Berlin“ gaben ebenso an, dass sie stattdessen ein Auto genutzt hätten (2021c). Auch die Umfrage des Forschungsprojekts „Distribute“ ergab, dass 39 Prozent der Fahrten mit einem PKW oder Transporter erledigt worden wären, womit sich die Angabe passend in die Ergebnisse der anderen Befragungen einreicht (Aretz und Pfeifer 2020, S. 335). Daraus ergibt sich, dass Lastenräder das Potenzial haben, „Fahrten des motorisierten Individualverkehrs, bei denen Menschen oder Gegenstände transportiert werden sollen, zu ersetzen und zwar deutlich über die Möglichkeiten von Fahrrädern hinaus“ (ebd., S. 331).

Sharing-Systeme können auch die Möglichkeit bieten, Lastenräder vor einem eventuellen Kauf zu testen und als Werbung im Stadtbild dienen (Ghebrezgiabihier und Poscher-Mika 2018, S. 203; Aretz und Pfeifer 2020, S. 345–346). Immerhin sind 35 Prozent der Befragten einer repräsentativen Studie Lastenräder noch vollkommen unbekannt (Borgstedt et. al 2021, S. 80), auch wenn dieser Wert im Vergleich zum Jahr 2017 bereits stark gesunken war (ebd. 2017, S. 94). Eine verstärkte Präsenz im Stadtbild kann dazu beitragen, dass mehr Menschen das Transportmittel Lastenrad kennenlernen und als mögliche Alternative zum privaten PKW in Betracht ziehen (Aretz und Pfeifer 2020, S. 346).

Für Menschen, für die sich der Kauf eines Lastenrads nicht lohnt, können Sharing-Lastenräder eine dauerhafte Lösung für ihre Lastentransporte bieten und dadurch die Notwendigkeit, ein Auto zu nutzen oder zu erwerben, vermindert werden (Becker und Rudolf 2018a, S. 163). Insbesondere auch für Menschen mit geringem Einkommen bieten sie viel Potenzial, was den sozialen Mehrwert eines Sharing-Systems illustriert. Für Personen, die sich den Erwerb nicht leisten können, kann ein Sharing-Lastenrad eine attraktive Alternative sein, denn selbst kostenpflichtige Ausleihen sind vermutlich noch immer günstiger als die Ausleihe eines Transporters oder eines PKWs (Aretz und Pfeifer 2020, S. 346; Becker und Rudolf 2018b, S. 179). Außerdem lässt sich ein Lastenrad auch ohne Führerschein fahren, wodurch es mehr Menschen potenziell möglich ist, ein Lastenrad zu nutzen (Aretz und Pfeifer 2020, S. 346). Personen mit geringem Einkommen haben im Vergleich zu anderen Einkommensgruppen besonders häufig

keinen Führerschein (BMVI 2018, Tab. P10.1), weshalb Lastenräder für sie in hohem Maße interessant sein können. Dieser Aspekt wird in Kapitel 5.3 ausführlicher erläutert.

Ein weiterer positiver Punkt ist, dass die Suche nach einem sicheren Stellplatz entfällt, wenn die Möglichkeit gegeben ist, sich ein Lastenrad kurzzeitig ausleihen zu können (Becker und Rudolf 2018b, S. 179). Die Studie des „Fahrrad-Monitors“ ergab, dass 28 Prozent der Befragten sich aufgrund fehlender Abstellplätze kein Lastenrad anschaffen wollen (Borgstedt et. al 2021, S. 90). Auch ein sicherer Stellplatz kann bei engeren Wohnverhältnissen aufgrund von niedrigem Einkommen potenziell eher ein Problem darstellen als bei Menschen mit höherem Einkommen. Zahlen der Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 zeigen, dass es Menschen mit einem geringeren ökonomischen Status schwieriger fällt, ihr Fahrrad zu Hause zu sichern und von dem üblichen Stellplatz zur Straße zu bekommen (BMVI 2018, Tab. P17.1, P17.2).

Ein weiterer Aspekt, der einen Mehrwert für die Gesellschaft beinhaltet, ist die Förderung der Gesundheit durch die Lastenradnutzung. Die WHO empfiehlt mindestens 150 Minuten aktiver Bewegung pro Woche und verweist auf das Fahrradfahren als eine einfache Lösung, um dieses Ziel zu erreichen (World Health Organization 2019). Menschen in Armut verfügen im Durchschnitt über einen schlechteren allgemeinen Gesundheitszustand (vgl. Lampert 2011), weshalb regelmäßige Bewegungszeiten besonders wichtig wären. Die Nutzung eines Lastenrads könnte wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

In Kürze zusammengefasst bedeutet dies, dass Sharing-Lastenräder die soziale Gerechtigkeit und Gleichheit in der Mobilität fördern können, weil sie insbesondere Menschen in Armut eine kostengünstige bis kostenlose, niedrighschwellige und gesundheitsfördernde Möglichkeit bieten, Güter zu transportieren und damit ihre Mobilität signifikant erhöhen können (Becker und Rudolf 2018b, S. 179).

3.2 DER SOZIOÖKONOMISCHE HINTERGRUND DER NUTZER:INNEN

Durch Sharing-Systeme werden Lastenräder also einer breiteren Masse zugänglich, doch wer nutzt diese tatsächlich? Keine der Untersuchungen ist bislang im Besonderen auf die Frage nach dem sozioökonomischen Hintergrund der Nutzer:innen

eingegangen. Da dies mit Hinblick auf die Fragestellung dieser Arbeit von besonderem Interesse ist, wird eine Annäherung an eine Antwort auf diese Frage versucht.

Im öffentlichen Diskurs werden Lastenräder mit urbanen Familien verknüpft und sogar als Zeichen für Gentrifizierung gesehen (Boterman 2020). Im Bundestagswahlkampf 2021 wurden sie als grünes Thema ausgemacht (Bücker 2021) und damit vor allem mit ökologisch orientierten Personen in Verbindung gebracht. Einen genaueren Eindruck davon, wer die Sharing-Angebote nutzt, wird durch einen Blick in Nutzer:innenumfragen ersichtlich.

Die „carvelo2go“-Nutzer:innen verfügen überdurchschnittlich oft über einen hohen Bildungsgrad (Mobilitätsakademie des TCS 2021, S. 4). Hieraus lässt sich jedoch kein eindeutiges Ergebnis für kostenlose Sharing-Angebote ableiten, da Menschen mit einem höheren Bildungsgrad mit einer größeren Wahrscheinlichkeit höhere Einkommen erzielen (vgl. Kap. 5.1) und dadurch eventuell eine größere Bereitschaft zeigen, für einen Sharing-Dienst zu bezahlen. Ähnliches zeigt der „Fahrrad-Monitor“: Menschen mit höherer Bildung sind überdurchschnittlich häufig an Lastenrad-Sharing interessiert (Borgstedt et. al 2021, S. 88). Die Ergebnisse könnten abweichend sein, wenn es sich um kostenlose Angebote handelt. Die Zahlen aus dem Projekt „Distribute“ weisen jedoch in die gleiche Richtung. Dort verfügten etwa dreiviertel der Befragten über eine allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife bzw. Abitur, während nur insgesamt 8 Prozent einen Haupt- oder Realschulabschluss bzw. einen äquivalenten Abschluss erzielt haben (Aretz und Pfeifer 2020, S. 333). Auch wenn die Umfrage keinen repräsentativen Rahmen besitzt, ist hier eine klare Tendenz erkennbar. Die „fLotte Berlin“ (2021c) sowie Becker und Rudolf (2018a) haben keine Fragen zu sozioökonomischen Angaben in ihre Umfragen integriert.

Die Ergebnisse des „Fahrrad-Monitors“ geben einen weiteren Einblick in mögliche sozioökonomische Verhältnisse der Nutzer:innen. Hier wurden Interessierte an Lastenrad-Verleihsystemen verschiedenen Milieugruppen zugeordnet. Es wird deutlich, dass Sharing-Lastenräder vor allem Menschen mit einer eher modernen Grundorientierung ansprechen, die aber über alle sozialen Schichten verteilt sind. In den unteren Schichten sind dies die „Hedonisten“ (Borgstedt et. al 2021, S. 89), die einem geringen sozialen Status zugeordnet werden. In dieser Gruppe sind 36 Prozent der Befragten interessiert, der höchste vertretene Wert und damit stark überdurchschnittlich. Im prekären Milieu ist das Interesse unterdurchschnittlich stark, hier zeigen sich immerhin

dennoch etwa ein Sechstel der Befragten interessiert. Ebenso unterdurchschnittlich interessiert ist das traditionelle Milieu, das ebenfalls teilweise der unteren sozialen Schicht zugeordnet wird. (Ebd.)

Konkrete Daten zu Einkommensverhältnissen Interessierter oder aktiver Nutzer:innen existieren nicht. Der „Fahrrad-Monitor“ unterteilt die verschiedenen Milieus in soziale Schichten, hierbei kommen also Parameter wie Bildung, Einkommen und Beruf zusammen. Eine Studie zur Fahrradnutzung in Deutschland ergab, dass die Nutzung eng mit dem Bildungsstatus zusammenhängt, das Einkommen dabei aber kein ausschlaggebender Faktor ist: Menschen mit höherer Bildung fahren häufiger Rad, unabhängig von ihrem Einkommen (Hudde 2022a, S. 17). Ähnliches könnte auch auf Sharing-Lastenräder zutreffen, weshalb es von besonderer Bedeutung ist, sozioökonomische Daten zu erheben, die Bildung und Einkommen voneinander trennen.

Es zeichnet sich also ab, dass die Nutzer:innen von Sharing-Lastenrädern meist über einen hohen Bildungsgrad verfügen, jedoch bleibt dies in Bezug auf kostenlose Sharing-Angebote noch unbestätigt, da dies in den bisherigen Studien kaum Beachtung fand. Interesse an Verleihsystemen scheint grundsätzlich eher von der Wertorientierung der Personen abhängig zu sein als vom Einkommen. Eindeutig zeigt sich, dass an dieser Stelle mehr Forschung notwendig ist, um klare Aussagen treffen zu können.

3.3 FÖRDERUNGSMABNAHMEN

In der Literatur zu Lastenrad-Sharing wird sich die Frage gestellt, wie Probleme angegangen werden können und welche Förderungsmaßnahmen sinnvoll sind. Hierbei steht der Gedanke im Vordergrund, möglichst viele Menschen zu erreichen. Welche Aspekte insbesondere für die Zielgruppe der Einkommensarmen gewinnbringend wären, sind bislang nicht Teil der Forschung.

Als wichtige Maßnahme, um Lastenrad-Sharing zu fördern, werden infrastrukturelle Veränderungen vorgeschlagen (vgl. Hess und Schubert 2019; Aretz und Pfeifer 2020, S. 358–361; Becker und Rudolf 2018a, S. 163). Im Forschungsprojekt „Distribute“ gaben 80 Prozent der Befragten an, dass sie während der Nutzung auf Probleme in der Infrastruktur gestoßen sind (Aretz und Pfeifer 2020, S. 358), die Studie von Becker und Rudolf kam sogar auf einen Wert von 90 Prozent (2018a, S. 161). Breitere Radwege, genügend Abstellmöglichkeiten und sichere Verkehrsführungen an Kreuzungen können nicht nur die Sicherheit, sondern auch das Fahrerlebnis verbessern und

Hemmnisse potenzieller Nutzer:innen reduzieren, sodass Lastenräder eine breitere Masse ansprechen (ebd., S. 163, Aretz und Pfeifer 2020, S. 361). Zudem sollte es Menschen allgemein ermöglicht werden, sicher Fahrradfahren zu können, z. B. indem Fahrtrainings für spezielle Zielgruppen angeboten werden, damit sie auch mehr Sicherheit im Umgang mit Lastenrädern gewinnen können (ebd., S. 355). Dies kann ebenfalls Hemmschwellen abbauen.

Becker und Rudolf betonen außerdem, dass Kommunen Sharing-Systeme für Lastenräder unterstützen könnten, indem sie beispielsweise bestehende Freie-Lastenrad-Initiativen fördern oder Lastenräder in Fahrradverleihsysteme integrieren (2018a, S. 163). Dass erst sehr wenig Forschung zu Lastenrad-Sharing existiert, erschwert es Kommunen, abschätzen zu können, inwieweit sich eine Förderung lohnen würde (ebd., S. 156-157).

Empfehlenswert wäre zudem eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit oder Beteiligungsformate, um Offenheit und Akzeptanz zu generieren und Lastenräder stärker in das Bewusstsein der Menschen zu rücken, denn auch dies kann Unsicherheiten reduzieren (Aretz und Pfeifer 2020, S. 355–356). Beispielsweise könnten Probefahrten sinnvoll sein. Die Umfrage des Projekts „Distribute“ ergab, dass 83 Prozent der Befragten ein Fahrtraining für ein hilfreiches Angebot halten und 60 Prozent gerne daran teilgenommen hätten (Aretz und Pfeifer 2020, S. 351f.).

3.4 ZIELGRUPPE EINKOMMENSARME

In der Literatur zu Sharing-Systemen für Lastenräder werden Menschen mit geringem Einkommen bislang nur am Rande erwähnt. Insbesondere wird auf das soziale Potenzial der Sharing-Lastenräder hingewiesen (vgl. Kap. 3.1). In diesem Kapitel werden die bisherigen Erkenntnisse, die sich aus der Forschung ableiten lassen, zusammengeführt.

Im Forschungsprojekt „MobileInclusion“ der Technischen Universität Berlin wurde das Mobilitätsverhalten von Menschen in Armut anhand qualitativer Interviews untersucht. Lastenräder waren hierbei nicht der Schwerpunkt, kamen aber auch zur Sprache. Auf Grundlage der Interviews konnten drei typische Sichtweisen auf Lastenräder ausgemacht werden: Unkenntnis, Ablehnung und Begeisterung. Manche Personen hatten noch nie von Lastenrädern gehört und wurden im Interview mit einer neuen Mobilitätsmöglichkeit konfrontiert. Lehnten die Interviewten eine Nutzung ab, geschah

dies teilweise, weil sie Lastenräder mit einem bestimmten Lebensstil verknüpften, von dem sie sich abgrenzen möchten. Auch infrastrukturelle Mängel werden als Grund genannt, weshalb eine Lastenradnutzung ausgeschlossen wird. Diejenigen, die ein Lastenrad gerne nutzen würden, berichten, dass ihnen die Anschaffung zu teuer sei. (Daubitz 2021a)

Die bisherige Forschung zeigt, dass Lastenräder auf Sharing-Basis viel Potenzial bergen und die gemeinnützigen Varianten insbesondere für einkommensarme Menschen interessant sein könnten. Sozioökonomische Aspekte der tatsächlichen Nutzer:innen wurden bislang kaum untersucht, doch vorhandene Ergebnisse deuten darauf hin, dass Sharing-Lastenräder vor allem von Menschen mit einem hohen Bildungsgrad genutzt werden. Dies spiegelt sich auch im Image der Lastenräder als Symbol für Gentrifizierung wider. Interesse an den Ausleih-Systemen könnte allerdings durchaus auch in den unteren sozialen Schichten vorhanden sein, wie die Ergebnisse des „Fahrrad-Monitors“ (Borgstedt et al. 2021) und die Interviews von Daubitz (2021a) zeigen. Unklar bleibt bisher, welche Barrieren speziell für Menschen mit geringem Einkommen vorhanden sind und wie diese überwunden werden können. Aus dieser Wissenslücke heraus hat sich die Forschungsfrage dieser Arbeit entwickelt.

4. LASTENRAD-SHARING ALS INNOVATION

Auch wenn Lastenräder eine beinahe so lange Nutzungsgeschichte wie Fahrräder haben (vgl. Kap. 2.1), werden sie als Innovationen gesehen¹. Everett M. Rogers, Soziologe und Kommunikationswissenschaftler, veröffentlichte 1962 erstmals eine umfangreiche Metastudie zu Diffusionsprozessen von Innovationen, die seitdem mehrmals überarbeitet wurde und als Grundlage der Diffusionstheorie gilt (2003). Er definiert eine Innovation als „an idea, practice, or object that is perceived as new by an individual or other unit of adoption“ (ebd. S. 12) und betont dabei, dass es der subjektiven Wahrnehmung unterliegt, die jeweilige Neuartigkeit zu bewerten. Werden Lastenräder demzufolge als eine Innovation wahrgenommen, können sie als eine solche bezeichnet werden, auch wenn objektiv gesehen eher von einer Wiederentdeckung gesprochen

¹ Beispielsweise finden sich die Daten zu Lastenrädern in der Studie „Fahrrad-Monitor“, die regelmäßig vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegeben wird, in der Rubrik „Innovationen“ (Borgstedt et al. 2017; 2019, 2021). Auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz spricht auf ihrer Webseite von Lastenrädern als „innovative[n] Verkehrsmittel[n]“ (2021).

werden müsste. Auch der Verleih von Lastenrädern über Sharing-Plattformen ist innovativ. Um herauszufinden, wie Sharing-Lastenräder von Einkommensarmen vermehrt genutzt werden könnten, ist es wichtig, zu verstehen, wie sich Innovationen verbreiten und welche Faktoren eine Verbreitung begünstigen können. Hierzu werden Aspekte der Diffusionstheorie von Rogers vorgestellt und mit der Literatur zu Lastenrad-Sharing verknüpft.

Den kumulativen Verlauf einer idealtypischen Diffusion beschreibt Rogers als eine S-förmige Kurve. Zunächst verbreitet sich eine Innovation nur langsam, einige wenige Menschen gehören zu den ersten Nutzer:innen. Diese ersten 2,5 Prozent bezeichnet Rogers als „innovators“. Die nächsten 13,5 Prozent teilt Rogers der Kategorie der „early adopters“ zu. Mit der Zeit nutzen immer mehr Personen die Innovation; sie verbreitet sich immer schneller. Ist eine kritische Masse erreicht, steigt die Verbreitungsrate steil an. Den „early adopters“ wird hierbei eine besonders wichtige Rolle als Katalysatoren zugesprochen. Sie werden besonders häufig als Meinungsmacher und Vorbild gesehen, die andere Menschen mit Ratschlägen und Informationen versorgen. Sobald ein gewisser Punkt zwischen 10 und 20 Prozent des Diffusionsprozesses überschritten ist, könnte die Verbreitung einer Innovation häufig nicht mehr gestoppt werden. Die nächsten 34 Prozent werden „early majority“ genannt. Wenn etwa die Hälfte der Individuen eine Innovation akzeptiert hat, verlangsamt sich die Verbreitungsrate wieder und immer weniger neue Nutzer:innen kommen hinzu. Als „late majority“ werden die darauffolgenden 34 Prozent bezeichnet. Die verbliebenen 16 Prozent, die sogenannten „laggards“, nehmen eine Innovation als letzte Personengruppe an. (Rogers 2003, S. 272-280)

Rogers stellt fest, dass Wohlstand und Innovationsfreude eng miteinander verknüpft sind (2003, S. 289). Typischerweise verfügen die früheren Nutzer:innen einer Innovation unter anderem über eine höhere formale Bildung, ein höheres Maß an sozialem Aufstieg und haben eine höhere gesellschaftliche Stellung, was darauf hindeutet, dass ihr sozioökonomischer Status generell höher ist als der späterer Nutzer:innen (ebd., S. 298). Dies spiegelt die Ergebnisse bisheriger Umfragen zu Sharing-Lastenrädern wider, die zeigen, dass diese bislang mehrheitlich von Menschen mit einem hohen Bildungsgrad genutzt werden (vgl. Kap. 3.2). Früheren Nutzer:innen wird außerdem eine positive Einstellung zu Veränderungen und eine größere Fähigkeit, mit Risiken und Ungewissheiten umzugehen, zugeschrieben (Rogers 2003, S. 298). Finanzielle

Unsicherheiten können dazu führen, dass Risiken eher vermieden werden, da die finanzielle Lage keinen Spielraum zulässt (ebd., S. 285).

Die früheren Nutzer:innen sind zudem aktiver in soziale Netzwerke eingebunden und nutzen verstärkt Massenmedien sowie Kommunikationskanäle (Rogers 2003, S. 298). Die Untersuchung von Becker und Rudolf ergab, dass die meisten Nutzer:innen der kostenlosen Lastenräder das erste Mal über persönliche Kontakte von dem Angebot erfuhren, außerdem waren auch das Internet und soziale Medien wichtige Kontaktpunkte (2018a, S. 160). Hier zeigt sich, wie wichtig der Aspekt der Vernetzung ist. Über Freunde und Bekannte können niedrigschwellig Informationen und Kenntnisse ausgetauscht werden, gleichzeitig besteht ein Vertrauensverhältnis, das den Informationen Glaubwürdigkeit verleiht und nicht durch eine anonyme Werbeansprache ersetzt werden kann. Diese Glaubwürdigkeit durch persönliche Netzwerke ist besonders wichtig für Menschen der späteren Adopter-Kategorien, da sie alle Unsicherheiten beseitigen möchten, bevor sie sich auf eine neue Idee einlassen (Rogers 2003, S. 294). In der Forschung zu Armut und sozialen Netzwerken konnte gezeigt werden, dass Armut einen „negativen Effekt auf die Qualität und Zusammensetzung sozialer Netzwerke“ (Böhnke und Link 2018, S. 255) hat. Enge Kontakte bleiben in der Armut am ehesten stabil (ebd.), dabei sorgen insbesondere weniger intensive Bekanntschaften, sogenannte „weak ties“, für Informationsvielfalt (ebd., S. 247). Hier zeigt sich, dass einkommensarme Menschen durch ihr geringes soziales Kapital, also die Gesamtheit der Ressourcen, die durch soziale Beziehungen entstehen und genutzt werden (Bourdieu 1983, S. 191), benachteiligt werden.

Typischerweise wird bei der Verbreitung von Innovationen eine Strategie des geringsten Widerstands gewählt. Das heißt, dass der Fokus auf Personen gelegt wird, die am empfänglichsten für neue Ideen sind. Dies sind notwendigerweise nicht diejenigen, die eine solche Innovation besonders dringend benötigen. Gleichzeitig werden jedoch die Personengruppen, die am meisten von der Innovation profitieren könnten – Menschen mit geringem Einkommen und geringer Bildung – ignoriert. Rogers beschreibt dieses Phänomen als das „Innovativeness/Needs Paradox“ (2003, S. 295). Es zeigt sich auch im Bereich des Lastenrad-Sharings. Auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse lässt sich vermuten, dass vor allem Personen, die auch auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen könnten, beispielsweise weil sie über die dafür notwendigen finanziellen Mittel verfügen oder in ihrer Wohnumgebung im innerstädtischen Bereich genügend

Alternativen bereitstehen, die Sharing-Lastenräder nutzen. Personen, denen Mobilitätsalternativen fehlen oder sich diese nicht leisten können (vgl. Kap. 5.2 und 5.3), erreicht das Angebot hingegen weniger, obwohl sie davon stärker profitieren könnten. Rogers schlägt vor, dass der Fokus auf ebendiese Zielgruppen gerichtet und eine neue Strategie genutzt werden könnte: die Strategie des größten Widerstands (2003, S. 296).

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Kompatibilität der Innovation mit bereits gemachten Erfahrungen (Rogers 2003, S. 243). Dies gilt auch im Mobilitätsbereich, wo „biographische [...] Vorerfahrungen und Kompetenzen in der Nutzung von Verkehrsmitteln [...] die Mobilität stark beeinflussen“ (Daubitz 2016, S. 444) können. In einer Studie von Nutzer:innen des kostenpflichtigen Sharing-Anbieters „carvelo2go“ wurde dieser Theorie nachgegangen (Hess und Schubert 2019). Es wurde angenommen, dass es einen Zusammenhang zwischen der Nutzung von Carsharing-Diensten und Lastenrad-Sharing sowie der Fahrradnutzung und Lastenrad-Sharing geben könnte.

Die Untersuchung ergab, dass es keinen Zusammenhang zwischen einer Carsharing-Mitgliedschaft und einer „carvelo2go“-Mitgliedschaft gab. Es wird jedoch angemerkt, dass dies auf das Sampling zurückzuführen sein könnte. In der Umfrage von Becker und Rudolf, die in Kapitel 3 vorgestellt wurde, gaben ein Viertel der Befragten an, dass ihre Lastenrad-Nutzung ein Carsharing-Auto ersetze (2018a, S. 162). Die unterschiedlichen Ergebnisse könnten auch auf das Kostenmodell zurückzuführen sein. Während „carvelo2go“ kostenpflichtig ist, sind die Lastenräder der Untersuchung von Becker und Rudolf kostenlos auszuleihen. Dies könnte einen relevanten Unterschied in der Entscheidung zwischen Carsharing oder Lastenrad-Sharing ausmachen. Erfüllt das Lastenrad denselben Zweck wie ein Carsharing-Auto und ist ebenfalls kostenpflichtig, könnten weniger Menschen gewillt sein, ihre gewohnten Praktiken zu ändern. Erfahrungen im Bike-Sharing könnten ebenfalls relevant sein, jedoch gibt es hierzu kaum Untersuchungen. Einen Hinweis bieten die Zahlen des „Fahrrad-Monitors“. Diese zeigen, dass diejenigen, die bereits zuvor mindestens einmal ein Fahrradverleihsystem genutzt hatten, überdurchschnittlich häufig an Verleihsystemen für Lastenräder interessiert sind (Borgstedt et al. 2021, S. 87). Der Zusammenhang zwischen anderen Sharing-Angeboten und Lastenrad-Sharing bleibt weitestgehend unerforscht. Auch hier fehlen empirische Untersuchungen, die eine deutlichere Aussage ermöglichen könnten.

Eindeutiger ist jedoch der Zusammenhang zwischen einer Fahrradnutzung und Lastenrad-Sharing. Die „carvelo2go“-Studie kommt zu dem Schluss, dass aktive Mitglieder im Vergleich zu anderen Gruppen mit höherer Wahrscheinlichkeit regelmäßig Fahrrad fahren (Hess und Schubert 2019). Auch die Umfrage von Becker und Rudolf ergab ein klares Bild: 71 Prozent der Nutzer:innen nutzen hauptsächlich ihr Fahrrad als Fortbewegungsmittel (2018a, S. 160). Dies zeigt, dass Lastenrad-Sharing vor allem Menschen anzieht, die im Alltag Fahrrad fahren. Daraus schlussfolgernd wäre es sinnvoll, sich auf die Zielgruppe der Radfahrenden zu fokussieren und gleichzeitig den Fahrradverkehr auf breiter Ebene zu fördern. Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse ist es interessant zu wissen, inwiefern einkommensarme Personen Fahrräder im Alltag nutzen, weshalb auf diesen Aspekt in Kapitel 5.3 eingegangen wird.

Der Blick in die Diffusionsforschung zeigt, dass Menschen mit geringem Einkommen und geringer Bildung eine neue Idee in der Regel zögerlicher annehmen als Menschen mit einem höheren sozioökonomischen Status. Diese Erkenntnis liefert auch eine Erklärung dafür, weshalb Lastenrad-Sharing vor allem Menschen mit höherer Bildung und dementsprechend vermutlich höherem Einkommen anspricht. Dass die Lastenräder im Sharing-Modell insbesondere für einkommensarme Personen interessant sind, wird im folgenden Kapitel näher beleuchtet.

5. MOBILITÄT UND ARMUT

Erst in den 1990er Jahren wurde eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Zusammenhang zwischen Mobilität und Armut begonnen. Die Grundlage hierfür war die Erkenntnis, dass die bisherige Siedlungs- und Verkehrspolitik bestimmte Bevölkerungsgruppen benachteiligte. In der Folge rückten soziale Fragen stärker in den Fokus von verkehrsplanerischen Maßnahmen. Im Zuge dieser neuen wissenschaftlichen Ausrichtung ergab sich eine weitere Erkenntnis: Mobilität stellt eine Grundvoraussetzung für die soziale Teilhabe in unserer Gesellschaft dar. (Hesse und Scheiner 2010, S. 96)

In diesem Kapitel werden die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Armut erläutert, konkrete Auswirkungen aufgezeigt und beispielhaft mögliche Maßnahmen vorgestellt. Als Grundlage wird hierfür zunächst auf den Armutsbegriff eingegangen, außerdem werden vulnerable Gruppen vorgestellt und die Verbindung zu sozialer Exklusion aufgezeigt.

5.1 ARMUT UND SOZIALE EXKLUSION

Im politischen Rahmen ist Armut in Deutschland an einen festgesetzten Betrag gekoppelt: Wer weniger als 14.076 Euro im Jahr verdient, gilt als armutsgefährdet¹ (Destatis 2021a). Diese Festlegung einer klaren Armutsgrenze ist jedoch umstritten und auch in der Wissenschaft wird das Thema sehr unterschiedlich bearbeitet, beispielsweise mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen (Daubitz 2016, S. 435). Im Kontext dieser Arbeit wird auf Armutsgefährdungsquoten zurückgegriffen, um vulnerable Gruppen aufzuzeigen, welche besonders häufig von Armut betroffen sind.

Der größte Risikofaktor für Armut ist Erwerbslosigkeit. Fast zwei Drittel aller Erwerbslosen galten 2019 als armutsgefährdet (BpB 2020a). Der Zugang zum Erwerbssystem steht eng in Verbindung mit Bildung (vgl. Kohlrausch 2018), dementsprechend zeigen Armutsgefährdungsquoten, dass mit geringerer Bildung das Armutsrisiko stark zunimmt. So waren 2019 46,7 Prozent der Personen ohne Schulabschluss von Armut gefährdet, während dies nur 6,2 Prozent der Personen mit einem hohen Bildungsstand betraf (BpB 2020a).

Es sind allerdings nicht nur erwerbslose Menschen von Armut betroffen. In den letzten Jahren hat die Zahl derer, die trotz Erwerbstätigkeit von Armut gefährdet sind, zugenommen. Hintergrund ist die Zunahme von atypischen und niedrig entlohnten Beschäftigungsverhältnissen. Auch eine Vollzeitberufstätigkeit schützt demnach nicht vor Armut. Armut trotz einer Vollzeitbeschäftigung trifft besonders häufig Alleinerziehende bzw. Einverdiener-Haushalte mit Kindern. (Lohmann 2018, S. 199)

Das hohe Armutsrisiko Alleinerziehender spiegelt sich auch in der Armutsgefährdungsquote wider. 2019 wurden 42,7 Prozent der Einpersonenhaushalten mit Kindern als von Armut gefährdet eingestuft, daneben gelten auch kinderreiche Familien als besonders armutsgefährdet (BpB 2020a). Sind Kinder von Armut betroffen, wirkt sich dies häufig auch auf ihre spätere Einkommenssituation aus. In Armut aufgewachsene Kinder haben geringere Bildungschancen, was wiederum einen starken Einfluss auf ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt hat (Böhnke und Heizmann 2018, S. 140). So kann es passieren, dass Familien über Generationen hinweg in Armut verbleiben.

¹ Die Summe ergibt sich aus dem mittleren Einkommen der Gesamtbevölkerung. Beträgt das Einkommen einer Person weniger als 60 Prozent dieses Betrags, wird von einer Armutsgefährdung gesprochen.

Ebenfalls besonders von Armut betroffen sind Menschen mit Migrationshintergrund¹. Im Jahr 2019 waren sie mehr als doppelt so häufig armutsgefährdet als Menschen ohne Migrationshintergrund (BpB 2020a). Als einflussreiche Faktoren nennt die Bundeszentrale für politische Bildung folgende Elemente:

„[...] D]ie im Durchschnitt geringere schulische und berufliche Qualifikation, der höhere Anteil an Personen mit fehlendem Schul- bzw. Berufsabschluss, die eingeschränkte Anerkennung von Abschlüssen, Sprachbarrieren, der zum Teil eingeschränkte Zugang zum Arbeitsmarkt und zu speziellen Hilfen zur beruflichen Eingliederung, eine zeitlich begrenzte Aufenthaltsdauer sowie die häufigere Ausübung von befristeten und/oder schlechter bezahlten Tätigkeiten.“ (BpB 2020b)

Hinzu kommt, dass Menschen mit Migrationshintergrund häufig ethnischer Diskriminierung ausgesetzt sind, z. B. auf dem Wohnungs- oder Arbeitsmarkt, die den Weg aus der Armut zusätzlich erschweren kann (Janßen und Bohr 2018, S. 163).

Festzuhalten ist, dass Menschen in Armut keinesfalls eine homogene Gruppe sind und die Ursachen vielfältig sein können. Wer erwerbslos ist, muss nicht monetär arm sein und wer als arm gilt, kann dennoch einer regelmäßigen Erwerbstätigkeit nachgehen. Ebenso können viele Kinder, das alleinige Großziehen eines Kindes oder ein Migrationshintergrund ein Armutsrisiko darstellen, dies ist jedoch keinesfalls zwangsweise gegeben. Zudem lässt sich keine klare Grenze zwischen Armut und Nicht-Armut ziehen. Zeitweise Armut und Übergangszonen, in denen ein fließender Übergang zwischen sozialem Auf- und Abstieg möglich ist, machen die dynamischen und graduellen Aspekte von Armut deutlich (Buhr und Leibfried 2009, S. 118).

Als Folge materieller Armut sind viele Menschen von sozialer Exklusion betroffen. Mit dem Begriff werden „eingeschränkte Teilhabechancen am gesellschaftlichen Leben“ (Buhr und Leibfried 2009, S. 104) beschrieben. Ebenso wie Armut graduell und dynamisch gesehen werden muss, ist auch soziale Exklusion nicht als ein dauerhafter Zustand, sondern als ein Prozess zu verstehen (ebd., S. 118; Huber 2016, S. 23). Exklusion kann verschiedene Dimensionen betreffen und diese Mehrdimensionalität kann kumulativ benachteiligend wirken (Buhr und Leibfried 2009, S. 104). Treffen mehrere Dimensionen der Exklusion auf eine Person zu, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass diese sich in ihren Teilhabechancen eingeschränkt fühlt (Böhnke 2006, S. 82). Dimensionen der sozialen Exklusion können den Arbeitsmarkt betreffen, sie können ökonomischer,

¹ Menschen mit Migrationshintergrund werden nach dem Statistischen Bundesamt folgendermaßen definiert: „Eine Person hat einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil die deutsche Staatsangehörigkeit nicht durch Geburt besitzt.“ (Destatis 2021b, S. 5)

kultureller oder räumlicher Art sein, eine politisch-institutionelle Ausgrenzung oder auch eine gesellschaftliche Isolation umfassen (ebd., S. 83).

Die räumliche Dimension von Exklusion bezieht sich auf die geographische Konzentration einkommensarmer Menschen. Ist besonders günstiger Wohnraum vor allem in bestimmten Wohnvierteln vorhanden, bleibt Menschen in Armut keine andere Möglichkeit als in diese Gebiete zu ziehen. Zu den monetären Gründen kann auch eine ethnische Ebene hinzukommen, wenn, wie bereits erwähnt, Personen aufgrund von ethnischer Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt benachteiligt werden (Janßen und Bohr 2018, S. 163). Es entsteht eine soziale Entmischung, die in engem Zusammenhang mit verkehrlichen Aspekten steht. Benachteiligte Stadtviertel sind oft physisch isoliert, verfügen über eine qualitativ schlechte Infrastruktur und eine große Distanz zum Arbeitsmarkt (Daubitz 2016, S. 443). Die infrastrukturellen Mängel äußern sich beispielsweise in einer fehlenden Anbindung an den ÖPNV, unzureichenden Netz- und Takt-dichten und mangelnden integrierten Verkehrsangeboten (ebd.). Zudem sind benachteiligte Stadtgebiete häufig stigmatisiert, „sodass aus dem schlechten Ruf des Viertels eine eigene Benachteiligungsdimension werden kann, die beispielsweise die Ausbildungs- oder Arbeitsplatzsuche negativ beeinflusst (Janßen und Bohr 2018, S. 163).

5.2 MOBILITÄTSARMUT UND MOBILITÄTSBEDINGTE EXKLUSION

Mobilitätsbedingte Exklusion drückt sich durch fehlende Erreichbarkeiten aus, denn der Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe geschieht über die Nutzung von Verkehrssystemen (Hesse und Scheiner 2010, S. 96). Sind beispielsweise kulturelle Orte, potenzielle Arbeitsplätze oder Freunde und Familie aufgrund von eingeschränkter Mobilität nicht erreichbar, kann sich dies auf vielfältige Weise negativ auswirken. Im Fall der genannten Beispiele kann kulturelle Teilhabe nicht wahrgenommen werden, Arbeitschancen bleiben verwehrt und soziale Netzwerke können nicht gepflegt werden.

Die Ursachen der mobilitätsbedingten Exklusion werden mit dem Begriff der „Mobilitätsarmut“ beschrieben. Um den Begriff genauer zu betrachten, muss zunächst geklärt werden, was unter „Mobilität“ verstanden wird. Der Begriff ist nicht eindeutig definiert und wird häufig synonym zu „Verkehr“ verwendet. Die Begriffsdefinition von Schwedes et al. grenzt die beiden Begriffe klar voneinander ab, indem „Verkehr“ als die realisierte Ortsveränderung im physischen Raum verstanden wird und „Mobilität“ als die „subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“ (2018, S. 5).

Ebenso existiert keine einheitliche Definition für den Begriff der „Mobilitätsarmut“. Im englischsprachigen Raum wird unter anderem der Begriff „Transport Poverty“ verwendet, doch auch hier liegt keine festgelegte Definition vor. Meist wird unter dem Begriff ein Mangel an Verkehrsmitteln oder fehlender Verkehrsinfrastruktur verstanden, wovon Menschen in Armut in besonderem Maße betroffen sind (Schwedes et al. 2018, S. 76). Dieser Mangel kann zu sozialer Exklusion führen, wenn dadurch die gesellschaftliche Teilhabe eingeschränkt wird.

Anknüpfend an den Mobilitätsbegriff von Schwedes et al. definiert Daubitz „Mobilitätsarmut“ als „Einschränkung der Antizipation bzw. subjektiven Wahrnehmung potentieller Ortsveränderungen“ (Daubitz 2016, S. 433). Er unterscheidet den Begriff von „Verkehrsarmut“, das dem Verständnis von „Transport Poverty“ entspricht (ebd.). Mit seiner Definition werden der Mensch und sein subjektives Empfinden in den Mittelpunkt gerückt. Damit werden auch die mentalen Möglichkeiten eingeschlossen, die Mobilität ermöglichen oder verhindern können. Beispielsweise werden für manche Langzeitarbeitslose durch die andauernde finanzielle Belastung bestimmte Ziele oder die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel undenkbar. Die Grenzen der eigenen Vorstellungskraft sieht Daubitz als Markierung des individuellen Möglichkeitsraums. Als bestimmende Faktoren des Möglichkeitsraums zählt er die Biografie der Menschen, ihre Bildung und ihre sozialen Netzwerke sowie zur Verfügung stehende Informationen auf. (Ebd. S. 441)

Bezogen auf kostenlose Lastenräder könnte es beispielsweise dazu kommen, dass durch fehlende Informationen eine Nutzung gar nicht erst in Frage kommt (vgl. Kap. 4). Durch eine starke Vernetzung können Informationen leichter ausgetauscht oder Menschen dazu ermutigt werden, ein bisher unbekanntes Angebot auszuprobieren. Eine geringe Bildung kann den Zugang zum System der kostenlosen Lastenräder erschweren, da für die Ausleihe bestimmte Kompetenzen vorhanden sein müssen, wie beispielsweise die Fähigkeit in deutscher Sprache zu lesen oder einen Computer zu bedienen.

Schwedes und Rammler beschreiben, inwieweit Menschen unterer sozioökonomischer Statusgruppen sogar von zwei Seiten benachteiligt werden; sie sprechen von einer „doppelten Gerechtigkeitslücke“ (2018, S. 10) des Verkehrssystems. Auf der einen Seite werden ihnen die Zugänge zum Verkehrssystem erschwert und sie haben geringere Möglichkeiten, Verkehrsmittel jeder Art nutzen zu können. Gleichzeitig sind sie von

den externen Effekten der Verkehrsprozesse stärker betroffen. Beispielsweise ist bezahlbarer Wohnraum häufiger direkt an stark befahrenen Straßen angesiedelt, wodurch einkommensärmere Menschen Luftschadstoffen und Lärmbelastungen verstärkt ausgesetzt sind. Das hohe Verkehrsaufkommen führt zudem dazu, dass die Verkehrssicherheit eingeschränkt wird, was sich unter anderem auf die Spiel- und Bewegungsräume der Kinder auswirkt. Sind diese durch große Verkehrsachsen begrenzt, leben sie nicht nur gefährlicher, sondern verfügen auch über einen geringeren Bewegungsradius. Dies wiederum kann Bewegungsmangel begünstigen. (Rammler und Schwedes 2018, 11f.)

Menschen mit geringem Einkommen sind darauf angewiesen, sich besonders günstig fortzubewegen. Der Hartz-IV-Regelsatz im Jahr 2022 sieht beispielsweise 40,27 Euro für den Verkehrsbedarf vor (HartzIV.org 2021), der Betrag reicht in manchen Städten aber nicht einmal für ein Sozialticket¹ (vgl. Aberle 2018). Absolut gesehen geben Menschen mit geringem Einkommen zwar wenig für ihre Mobilität aus, gemessen an ihrem Gesamtbudget nehmen die Ausgaben aber einen deutlich größeren Anteil ein als bei Menschen mit höherem Einkommen (Daubitz 2018, S. 215; Lucas 2004, S. 291). Schlussendlich verstärkt Mobilitätsarmut die ohnehin schon ungleich verteilten Lebenschancen. Durch einen Mangel an Mobilitätsmöglichkeiten kann der Zugang zu guter Bildung, einer angemessenen Gesundheitsversorgung und gut bezahlten Jobs erschwert werden (Lucas 2004, S. 291).

5.3 UNTERSCHIEDE IM MOBILITÄTSVERHALTEN

Wie sich die Mobilität einkommensarmer Personen genauer darstellt, zeigen Datenerhebungen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)² lässt regelmäßig bundesweite Befragungen zur Alltagsmobilität in Deutschland durchführen: „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die zuletzt veröffentlichten Zahlen stammen aus dem Jahr 2017. Sie werden hier als Grundlage genutzt, da sie nach ökonomischen Statusgruppen von sehr niedrig bis sehr hoch aufgeschlüsselt sind und dadurch sozioökonomische Unterschiede im Mobilitätsverhalten deutlich werden (2018).

¹ Als Sozialticket werden ermäßigte Fahrausweise für den öffentlichen Nahverkehr bezeichnet, die sich an Menschen mit geringem Einkommen richten.

² Zum Zeitpunkt der letzten Veröffentlichung 2018 trug das Ministerium den Namen „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (BMVI). Im Literaturverzeichnis ist die Publikation unter diesem Namen zu finden.

Zunächst ist festzustellen, dass einkommensarme Menschen insgesamt weniger mobil sind. Sie legen durchschnittlich weniger Wege pro Tag zurück als alle anderen Statusgruppen (BMVI 2018, Tab. P32.1) und nur etwa halb so viele Kilometer wie die höchste ökonomische Statusgruppe (ebd., Tab. P33.1).

Abb. 10 zeigt die übliche Verkehrsmittelnutzung der verschiedenen Statusgruppen. Es wird deutlich, dass Menschen mit geringem ökonomischem Status im Vergleich häufiger ein Fahrrad und den öffentlichen Verkehr nutzen, seltener jedoch ein Auto. Der Fußverkehr wurde hierbei nicht berücksichtigt.

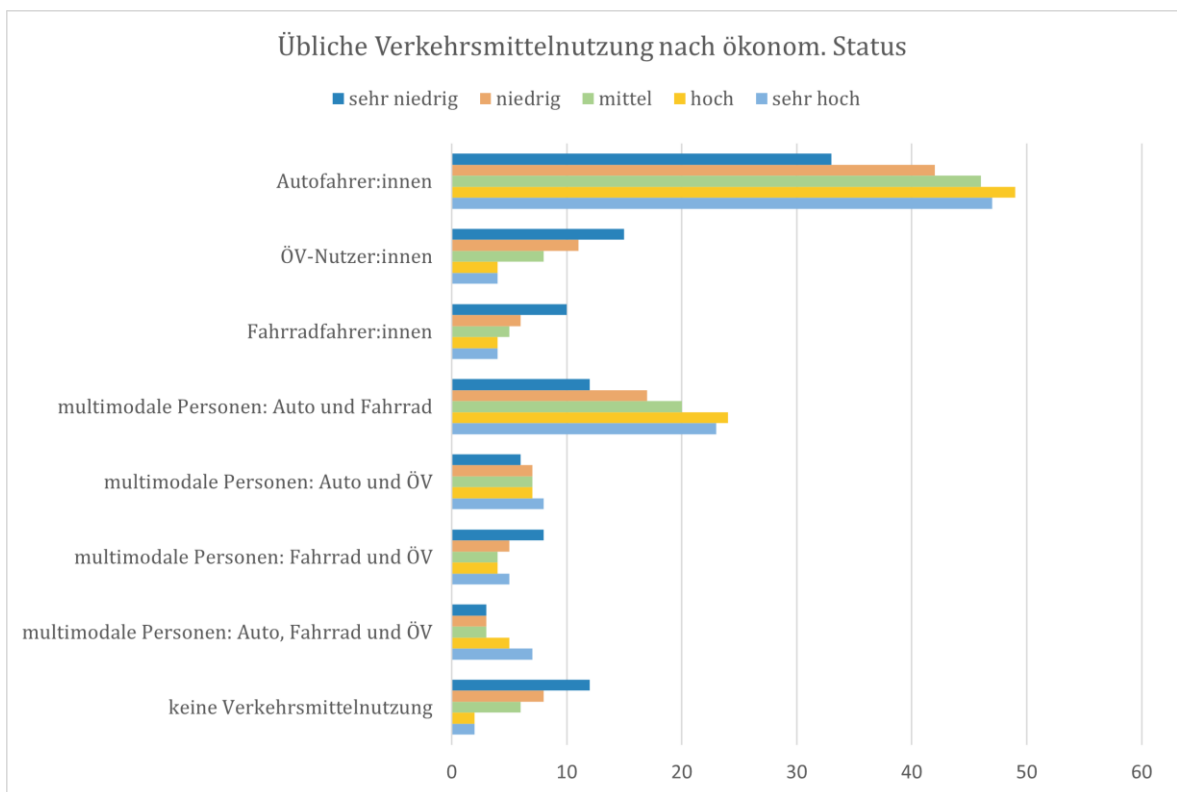


Abb. 10 Übliche Verkehrsmittelnutzung nach ökonomischem Status (Quelle: BMVI 2018, Tab. P19.11; eigene Darstellung)

Da angenommen wird, dass Personen, die regelmäßig Fahrrad fahren, stärker an Lastenrad-Verleihsystemen interessiert sein könnten (vgl. Kap. 4), ist die Fahrradnutzung für diese Arbeit besonders interessant. Eine Studie, die ebenfalls die MiD-Daten als Grundlage nutzt, kommt zu dem Schluss, dass der ausschlaggebende Faktor nicht die Einkommensverhältnisse, sondern der Bildungsgrad ist. Menschen mit höherer Bildung fahren demnach deutlich häufiger Fahrrad als Menschen mit niedriger Bildung, unabhängig von ihrem ökonomischen Status (Hudde 2022a, S. 17). Es wird vermutet, dass dies auf soziale Normen und Wahrnehmungen zurückzuführen ist. Während das Fahrradfahren in bildungsnahen Schichten eher mit positiven Aspekten wie

Umweltschutz und Gesundheit verknüpft, und als ein freiwilliger Lebensstil angesehen wird, wird es in bildungsschwächeren Schichten als ein negativ konnotiertes Zwangsverhalten betrachtet, das aus fehlender Finanzstärke resultiert (Hudde 2022b, S. 2). Wie diese Ergebnisse mit den Daten aus Abbildung 10 zusammenzuführen sind, bleibt unklar. Deutlich wird, dass die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und den Einkommensverhältnissen in der Forschung noch nicht ausreichend beleuchtet wurden.

Eindeutiger ist die Frage nach dem Fahrradbesitz. Die Datenerhebungen des BMDV zeigen, dass Menschen der niedrigen ökonomischen Statusgruppen seltener ein Fahrrad besitzen als die der oberen Statusgruppen. Die Statusgruppen von sehr niedrigem bis mittlerem ökonomischem Status unterscheiden sich allerdings nur geringfügig. Während in diesen Gruppen nur etwa zwei Drittel der Personen ein Fahrrad besitzt, sind es in den höheren Statusgruppen ungefähr 80 Prozent (BMVI 2018, Tab. P15). Höhere Statusgruppen nutzen ihr Fahrrad allerdings häufiger nur gelegentlich (ebd., Tab. P19.8). Dies könnte verdeutlichen, dass Menschen mit höheren Einkommen eine größere Auswahl an verschiedenen Verkehrsmitteln zur Verfügung stehen. Da sie z. B. zusätzlich ein eigenes Auto und eine Zeitkarte des ÖPNV besitzen, nutzen sie das Fahrrad eventuell nur bei Bedarf oder für Freizeitaktivitäten.

Für Einkommensarme kann es eine besondere Herausforderung sein, ein Fahrrad neu anzuschaffen, wenn das Vorhandene gestohlen oder beschädigt wurde (Daubitz 2021b, S. 83). In der Folge kann es passieren, dass sie gezwungen sind, dauerhaft auf andere Verkehrsmittel umzusteigen oder Wege nicht realisieren können. Mögliche Maßnahmen könnten die Einrichtung von Selbsthilfe-Fahrradwerkstätten oder die Möglichkeit einer kostenlosen Nutzung von Fahrrädern sein (Daubitz 2016, S. 444). Solche Angebote sind allerdings häufig wenig bekannt oder müssen sich erst herumsprechen (ebd.). Kostenlose Sharing-Lastenräder können eine Lösung darstellen, damit Betroffene ihre Mobilität aufrechterhalten können, bis sie sich ein neues Fahrrad anschaffen können. Dadurch könnten auch Mehrkosten in der Überbrückungszeit vermieden werden (z. B. durch Kosten für ein ÖPNV-Ticket), was wiederum in ein neues Fahrrad fließen kann. Um diese Angebote zu verbreiten, sind zielgerichtete Informationskampagnen wichtig und können sehr effektiv sein (ebd.).

Inwieweit Einkommensarme Sharing-Angebote nutzen, ist vor dem Hintergrund dieser Arbeit ebenfalls interessant. Es ist möglich, dass Personen, die zuvor bereits

Sharing-Angebote genutzt haben, auch in Zukunft offener gegenüber neuen Sharing-Angeboten sind (vgl. Kap. 4). Die Daten des BMDV zeigen, dass sowohl Carsharing (BMVI 2018, Tab. P19.2), als auch Leihfahrräder (ebd., Tab. 19.9) vermehrt von Personen der oberen ökonomischen Statusgruppen genutzt werden. Sharing-Angebote sind in einkommensärmeren Stadtteilen häufig nicht vertreten (vgl. Kap. 6.1), sodass keine Möglichkeit besteht, das Angebot auszutesten. Eine SPIEGEL-Recherche ergab beispielsweise, dass Carsharing-Anbieter in Hamburg, Berlin und München ihr Angebot auf innerstädtische Viertel begrenzen und ärmere Stadtviertel nicht angebunden sind (Tack et al. 2021).

Ein besonders signifikanter Unterschied zwischen den Einkommensgruppen ist in der Nutzung von PKWs zu sehen. Menschen in Armut verfügen seltener über einen Führerschein, besitzen seltener ein eigenes Auto und fahren insgesamt weniger Auto als Menschen mit höherem Einkommen. Der Datenerhebung des BMDV zufolge besitzen mehr als die Hälfte der Personen mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status kein eigenes Auto (BMVI 2018, Tab. H8; vgl. Abb. 12). Als häufigsten Grund gaben sie an, dass sie sich ein Auto nicht leisten könnten (ebd., Tab. H9.3, H9.4). Etwa ein Drittel von ihnen besitzt keinen Führerschein, während dies nur auf 4 Prozent der Personen mit sehr hohem ökonomischem Status zutrifft (ebd., Tab. P10.1; vgl. Abb. 11).

Der Besitz eines Kraftfahrzeugs ist für Empfänger:innen von Sozialleistungen nach Arbeitslosengeld II nicht vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass der Mobilitätsbedarf durch die Nutzung von Fahrrädern und des ÖPNV gedeckt wird. Um den Mobilitätsbedarf zu ermitteln, werden daher die Haushalte mit Kraftfahrzeug aus der Rechnung zur Festsetzung der Bedarfshöhe herausgenommen. (BMAS 2021)

Knapp die Hälfte der Menschen mit einem hohen und sehr hohen ökonomischen Status verfügen über zwei oder mehr Autos, während dieser Anteil in den anderen Statusgruppen sehr gering ausfällt (BMVI 2018, Tab. H8; vgl. Abb. 12). Dementsprechend ist auch die Jahresfahrleistung der niedrigen Einkommensgruppen deutlich geringer als die der höheren Einkommensgruppen (ebd., Tab. H9.1). Auch wenn man nur die Haushalte betrachtet, die ein Auto besitzen, bleibt ein deutlicher Unterschied der Jahresfahrleistung zwischen Haushalten mit hohem oder sehr hohem ökonomischem Status und den niedrigeren Statusgruppen (ebd., Tab. H9.2). Zwischen einem sehr niedrigen bis mittleren ökonomischem Status sind die Unterschiede allerdings gering.

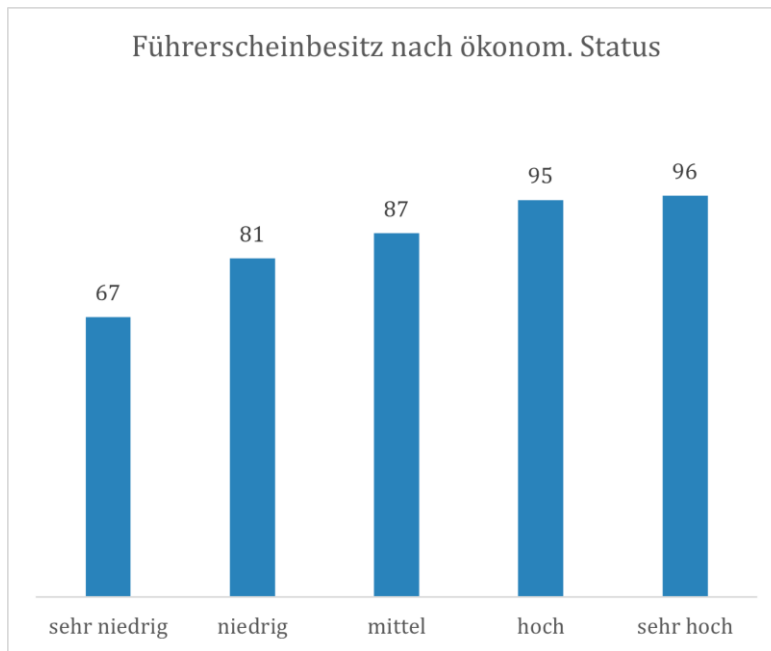


Abb. 11 Führerscheinbesitz Auto nach ökonomischem Status des Haushalts (Quelle: BMVI 2018, Tab. P10.1; eigene Darstellung)

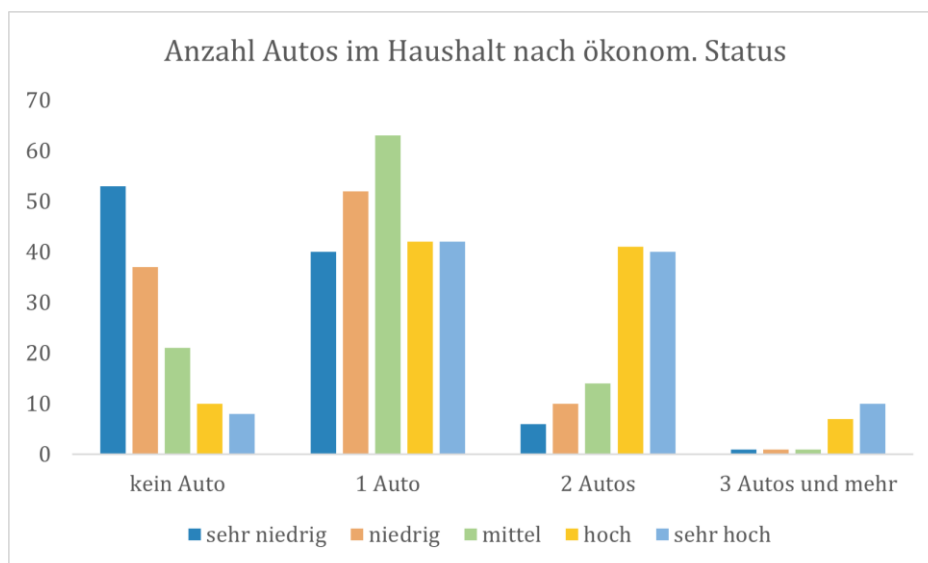


Abb. 12 Anzahl Autos im Haushalt nach ökonomischem Status des Haushalts (Quelle: BMVI 2018, Tab. H8; eigene Darstellung)

Diese Zahlen verdeutlichen noch einmal die „doppelte Gerechtigkeitslücke“ (Rammler und Schwedes 2018). Einkommensarme Menschen können sich häufig kein eigenes Auto leisten, dennoch sind sie besonders von den Verkehrsemissionen betroffen, die vor allem von den oberen Statusgruppen produziert werden. Hinzu kommt, dass Autobesitzer:innen bei der Flächenaufteilung in Städten bevorzugt werden. Der Straßenraum für den fließenden sowie ruhenden Autoverkehr nimmt weit mehr Raum in

Städten ein, als andere Fortbewegungsmittel zur Verfügung haben. Schwedes und Rammler kommen zu folgendem Schluss: „So kommt zur sozialen Ungleichheitsdimension der Nicht-Verfügbarkeit über ein eigenes Fahrzeug die zusätzliche Betroffenheit durch unfaire und historisch obsoletere Raumnutzungsmuster, die Autobesitzer bevorzugen und Nicht-Autobesitzer benachteiligt.“ (2018, S. 12)

Zudem sind die Gebiete, in denen vor allem Einkommensarme wohnen, infrastrukturell besonders schlecht erschlossen. Durch einen Mangel an Alternativen sehen sich manche Haushalte trotz niedriger Einkommensverhältnisse dazu gezwungen, ein Auto zu kaufen. Dieser Zwang zum Autobesitz wurde bereits 1994 als „forced car ownership“ beschrieben. Dies betrifft zwar nicht nur Menschen mit geringem Einkommen, da auch andere Gründe als die hohen Kosten Menschen dazu bewegen, kein Auto nutzen zu wollen. Dennoch sind Einkommensarme in besonderem Maße betroffen, da sie gezwungen sind, in anderen Lebensbereichen einzusparen. (Daubitz 2016, S. 440; Lucas 2004, S. 294)

Hier wird die hohe Relevanz an alternativen Angeboten zum Auto für die Zielgruppe einkommensarmer Menschen deutlich. Sie können nicht nur Menschen Mobilität ermöglichen, die ohne ein Auto bislang nicht möglich war, sondern auch ein Auto ersetzen. Durch die Kosteneinsparung kann das Geld in andere Bereiche fließen, z. B., um gesellschaftliche Teilhabe in Form einer Mitgliedschaft im Sportverein wahrzunehmen. Das eingesparte Geld könnte auch genutzt werden, um die eigene Mobilität zu erweitern und beispielsweise Tickets für eine Zugreise zu erwerben. Lastenräder im kostenlosen Sharing-Modell könnten Menschen ermöglichen, ihr Auto abzuschaffen und dadurch erhebliche Kosten einzusparen.

Festzuhalten ist, dass sich das Mobilitätsverhalten von Menschen in Armut im Vergleich zu höheren Einkommensgruppen deutlich unterscheidet. Die Verfügbarkeit eines Autos ist mit hohen Kosten verbunden, die viele nicht aufbringen können. Stattdessen werden Fahrrad und ÖPNV genutzt oder Wege nicht realisiert. Andererseits fehlt es manchen an Alternativen, sodass sie gezwungen sind, ein Auto zu besitzen. Daraus ergibt sich ein großes Potenzial für kostenlose Sharing-Lastenräder. Können Sharing-Lastenräder genutzt werden, kann der Möglichkeitsraum von Menschen in Armut erweitert und damit die Effekte der mobilitätsbedingten Exklusion gemindert werden.

Vor allem die Gruppe der Personen, die bereits regelmäßig Fahrrad fahren, könnte als potenzielle Nutzer:innen in Frage kommen. In der unteren ökonomischen Statusgruppe sind dies überdurchschnittlich viele Personen. Auch wer bereits mit Sharing-Angeboten in Kontakt gekommen ist, könnte eine niedrigere Hemmschwelle aufweisen, Sharing-Lastenräder zu testen. Nutzer:innen von Sharing-Angeboten sind bislang allerdings mehrheitlich Personen der oberen Einkommensgruppen. Gezielte Informationskampagnen könnten hier hilfreich sein, um die ersten Interessierten zu erreichen, die wiederum ihre Kenntnisse und Erfahrungen in ihre sozialen Netzwerke weitertragen könnten (vgl. Kap. 4).

Dass kostenlose Sharing-Lastenräder für Einkommensarme ein großes Potenzial bergen, wird durch die Darstellung ihres Mobilitätsverhaltens und der Problematik der Mobilitätsarmut deutlich. Um das Potenzial besser abschätzen zu können, ist es unabdingbar, konkretere Einblicke in das Mobilitätsverhalten Einkommensarmer zu erlangen. Welche Barrieren sind vorhanden und wie könnten sie abgebaut werden? Welche Nutzungsmöglichkeiten ergeben sich? Wie kann die Zielgruppe am besten erreicht werden? An diesen Fragen setzt der empirische Teil dieser Arbeit an.

6. METHODISCHES VORGEHEN

Es wurden acht leitfadengestützte Interviews mit Akteur:innen aus zwei Untersuchungsgebieten in Berlin durchgeführt. Sechs der acht Gesprächspartner:innen arbeiten in sozialen Einrichtungen, außerdem wurde jeweils eine verantwortliche Person der „fLotte Berlin“ und der „fLotte kommunal“ im Bezirk Marzahn-Hellersdorf interviewt.

Um eine möglichst offene Herangehensweise an das Untersuchungsfeld zu gewährleisten, wurden explorative Expert:inneninterviews geführt. Der Sozialwissenschaftler Alexander Bogner und der Historiker Wolfgang Menz beschreiben, dass explorative Interviews eine erste Orientierung im Forschungsfeld geben und sie dabei helfen können, „das Untersuchungsgebiet thematisch zu strukturieren und Hypothesen zu generieren“ (2009, S. 64). Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben und es wird nicht darauf abgezielt standardisierbare und vergleichbare Daten zu erhalten.

6.1 UNTERSUCHUNGSGEBIETE

Das Ziel war es, zwei Untersuchungsgebiete innerhalb Berlins zu finden, in denen die Einrichtungen der Interviewpartner:innen verortet sind. Um mögliche Unterschiede zwischen verschiedenen Gebieten feststellen zu können, sollte mehr als ein Untersuchungsgebiet ausgewählt werden. Da allerdings nur insgesamt sechs Interviews mit Mitarbeitenden in sozialen Einrichtungen geführt wurden, wurde die Zahl auf zwei begrenzt.

Zur Feststellung der Untersuchungsgebiete wurden verschiedene Kriterien herangezogen. Es sollte sich möglichst um Gebiete handeln, in denen ein besonders hoher Anteil an Personen mit niedrigem Einkommen wohnt. Dadurch kann ein direkter Bezug zur Zielgruppe geschaffen werden. Als Grundlage zur Auswahl der Untersuchungsgebiete wurden Daten des „Monitoring Soziale Stadtentwicklung“ Berlins genutzt, die alle zwei Jahre erhoben werden. Beim Monitoring wird mit Hilfe verschiedener Indikatoren (Arbeitslosigkeit, Transferbezug Nichtarbeitsloser und Kinderarmut) einzelnen Planungsräumen ein sozialer Status von hoch bis sehr niedrig verliehen sowie eine Einschätzung über eine positive, stabile oder negative Dynamik (Pohlan und Ott 2019, S. 40). Basierend auf diesen Zuschreibungen werden „Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf“ ausfindig gemacht. Insgesamt haben 42 Planungsräume in Berlin diesen Status erhalten (Pohlan und Ott 2019, S. 42). Diese Gebiete haben entweder einen sehr niedrigen sozialen Status oder einen niedrigen sozialen Status und eine negative Dynamik (Pohlan und Ott 2019, S. 8). Die Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf werden mittels verschiedener Förderprogramme und Initiativen unterstützt, beispielsweise durch die Einrichtung eines Quartiersmanagements (Pohlan und Ott 2019, S. 46).

Als weiteres Kriterium zur Auswahl der Untersuchungsgebiete wurde die städtebauliche Struktur und Lage innerhalb der Stadt herangezogen, da sich dies auf die Mobilität der Menschen auswirkt. Dabei wurde darauf abgezielt, Gebiete zu finden, die sich in der städtischen Lage und Struktur unterscheiden, um feststellen zu können, ob sich diese Unterschiede auch in den Antworten der Interviewpartner:innen widerspiegeln.

Basierend auf den Kriterien wurden Nord-Neukölln und Hellersdorf-Nord als Untersuchungsgebiete ausgewählt.

6.1.1 NORD-NEUKÖLLN

Im gesamten Bezirk Neukölln sind elf Planungsräume als „Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf“ gekennzeichnet. Damit ist Neukölln der Bezirk mit den meisten Gebieten, die diesen Status erhalten haben. Neun dieser Gebiete liegen im Ortsteil Neukölln, auch Nord-Neukölln genannt. (Pohlan und Ott 2019, S. 42)

Insgesamt leben dort etwa 164 000 Menschen, wovon etwa 35 Prozent Ausländer:innen sind und 56 Prozent einen sogenannten Migrationshintergrund haben (AfS 2021). Nord-Neukölln ist hochverdichtet mit Altbauquartieren aus der Jahrhundertwende und einer dichten Hinterhofbebauung. Es sind eher wenige öffentliche Grünflächen zu finden, der größte Park ist der Volkspark Hasenheide im Nordwesten des Ortsteils. Außerdem befindet sich ein Teil des Tempelhofer Felds im Westen Nord-Neuköllns. Im geteilten Berlin gehörte Neukölln zum westlichen Teil der Stadt.

Der Ortsteil liegt innerhalb des innerstädtischen Ringbereichs und ist damit zentral gelegen. Die größten Verkehrsstraßen sind die Hermannstraße, die Karl-Marx-Straße und die Sonnenallee. Zwei U-Bahnlinien durchqueren Nord-Neukölln, außerdem ist im südlichen Teil die Ringbahnstrecke der S-Bahn gelegen, die durch eine weitere S-Bahnstrecke Richtung Südosten ergänzt wird. Ein kurzer Blick in die Mobilitäts-App „Jelbi“ der Berliner Verkehrsbetriebe, die öffentliche Verkehrsmittel und Sharing-Angebote bündelt, zeigt, dass es neben dem ÖPNV verschiedene Sharing-Möglichkeiten gibt, wie z. B. Roller, E-Scooter, Leihfahrräder oder Car-Sharing (BVG 2021).

6.1.2 HELLERSDORF-NORD

Hellersdorf-Nord ist eine Region im Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Hier wurden drei Planungsräume als „Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf“ gekennzeichnet, wovon zwei in Hellersdorf-Nord liegen. Der Planungsraum Boulevard Kastanienallee war außerdem zwei Jahre zuvor als Gebiet mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf klassifiziert und fiel im aktuellen Bericht aus dem Jahr 2019 nicht mehr in diese Kategorie. (Pohlan und Ott 2019, S. 42–43)

Hellersdorf-Nord ist keine eigenständige Verwaltungseinheit, sondern gehört zusammen mit Hellersdorf-Ost und Hellersdorf-Süd zum Ortsteil Hellersdorf. Daher beziehen sich statistische Angaben nicht nur auf das Untersuchungsgebiet, sondern auf den gesamten Ortsteil. Hellersdorf hat etwa 85 000 Bewohner:innen. Davon sind ungefähr 26

Prozent als Menschen mit Migrationshintergrund verzeichnet und 18 Prozent Ausländer:innen. (AfS 2021)

Im Gegensatz zu Neukölln liegt Hellersdorf-Nord im Osten an den äußersten Grenzen Berlins und damit auch im ehemaligen Ost-Berlin. Südlich wird es begrenzt durch die U-Bahnlinie U5, westlich durch die Wuhle. Neben der U-Bahnlinie fahren auch zwei Straßenbahnlinien durch Hellersdorf-Nord, die das Gebiet Richtung Westen mit anderen Teilen Berlins verbinden. Sharing-Angebote sind hier deutlich spärlicher angesiedelt. Einige E-Scooter verschiedener Anbieter stehen zur Verfügung sowie Leihfahrräder (BVG 2021). Das Gebiet besteht größtenteils aus Großwohnsiedlungen, die in den 1980er Jahren errichtet wurden, und vielen Grünflächen. Am größten öffentlichen Platz, dem Alice-Salomon-Platz, zentrieren sich verschiedene Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Cafés.

6.2 FELDZUGANG UND SAMPLE

Bogner und Menz definieren Expert:innen in Forschungszusammenhängen als Personen, die über spezifisches Wissen in dem untersuchten Handlungsfeld verfügen. Dieses Wissen bezieht sich nicht zwingend auf reines Fachwissen, sondern kann auch Praxis- und Handlungswissen umfassen. (2009, S. 73)

Innerhalb der zwei Untersuchungsgebiete sollten jeweils drei Interviewpartner:innen gefunden werden, die in der sozialen Infrastruktur arbeiten. Die ausgewählten Einrichtungen sollten als mögliche Ausleihstation für Lastenräder grundsätzlich in Frage kommen. Idealerweise sollten bereits Erfahrungen mit dem Verleih von Lastenrädern vorhanden sein, vor allem aber sollte enger Kontakt zu den Bewohner:innen bestehen. Die ausgewählten Interviewpartner:innen beziehen ihr Wissen, das in dem Kontext dieser Arbeit von Interesse ist, einerseits aus ihrem beruflichen Fachwissen, aber vor allem aus ihren Alltagserfahrungen mit der Ausleihe von Lastenrädern und im Umgang mit ihrer jeweiligen Kundschaft. Durch ihre Nähe zu den Personen, die die eigentliche Zielgruppe der Untersuchung ist, können sie einschätzen, welche Herausforderungen entstehen oder welche Herangehensweisen sich am besten eignen, um die Zielgruppe zu erreichen. Bogner und Menz erklären, dass Expert:innen bei explorativen Expert:inneninterviews häufig nicht der eigentlichen Zielgruppe angehören, sondern ihr Wissen über ebendiese als ergänzende Informationsquelle genutzt wird (2009, S. 64).

Dieses Kontextwissen kann „Wissen über Hintergründe und Kontexte von sonst schwer zugänglichen, kleinräumigeren Erfahrungsbereichen“ (Helfferrich 2014, S. 571, vgl. dazu auch Meuser und Nagel 1991, S. 445–446) vermitteln. Verstärkt durch die Kontaktbeschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie gestaltet es sich schwieriger, zu Privatpersonen Kontakt aufzunehmen und Personen ausfindig zu machen, die sich für ein ausführliches Interview bereit erklären. Hier besteht ein Vorteil darin, Expert:innen zu interviewen, die beruflich mit dem Themenfeld verknüpft sind. Diese können telefonisch erreicht werden und die entsprechenden Telefonnummern entweder im Internet recherchiert oder von anderen Personen erfragt werden.

Das Ziel war es, pro Untersuchungsgebiet je drei Einrichtungen zu erreichen, die als Ausleihstandort für Lastenräder in Frage kommen würden, z. B. Quartiersmanagementbüros, Nachbarschaftscafés, Stadtteilzentren und Lebensmitteltafeln. Lebensmitteltafeln wurden in die Auswahl mit aufgenommen, da diese im Forschungsprojekt „MobileInclusion“ als potenzielle Ausleihstandorte identifiziert wurden (Daubitz 2021a). Bei den Einrichtungen wird angenommen, dass sie regelmäßigen Kontakt zu einkommensarmen Menschen haben. Daraus ergibt sich bei den ausgewählten Standorten eine besonders hohe Expertise in Bezug auf die Rahmenbedingungen und die potenziellen Nutzer:innen. Da durch die Kontaktbeschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie ein Besuch vor Ort nicht ohne weiteres möglich war, wurden die Einrichtungen telefonisch kontaktiert.

Die Auswahl der Einrichtungen geschah über eine systematische Internetrecherche. So wurde eine Liste mit allen Quartiersmanagementbüros, Nachbarschaftscafés, Stadtteilbüros und Lebensmitteltafeln innerhalb der Untersuchungsgebiete erstellt und diese kontaktiert. Zusätzlich wurden nach dem Schneeballprinzip weitere Einrichtungen nach Empfehlungen der kontaktierten Personen in die Liste aufgenommen. Mehrere Einrichtungen sagten eine Teilnahme ab, da sie entweder keine Kapazitäten hatten oder das Gefühl hatten, nicht ausreichende Kompetenzen zum Thema Lastenräder zu besitzen. Einige davon teilten aber ihre Gedanken und Erfahrungen direkt am Telefon mit. Da es vor allem in Neukölln schwierig war, passende Interviewpartner:innen zu finden, ergab es sich schlussendlich so, dass vier Interviews in Hellersdorf und zwei in Neukölln geführt wurden. Es konnte auch nur ein Interview mit einer Lebensmitteltafel geführt werden, da Lebensmitteltafeln nicht so flächendeckend verbreitet sind und nur

wenige in Frage kamen. Mitarbeiter:innen folgender Einrichtungen konnten für ein Interview gewonnen werden:

SOS Kinderdorf Familienzentrum Berlin (Proband:in 1, kurz: P1)

Das Familienzentrum bildet gemeinsam mit der „AWO Begegnungsstätte“ das „Stadtteilzentrum Hellersdorf-Nord“. Über die „fLotte kommunal“ wird seit etwa zwei Jahren ein Lastenrad kostenlos verliehen. Das Interview wurde mit dem Stadtteilkoordinator geführt, der in den Verleih des Lastenrads eingebunden ist.

Quartiersmanagement Boulevard Kastanienallee (Proband:in 2, kurz: P2)

Das Quartiersmanagement liegt ebenfalls in Hellersdorf-Nord. Es steht zwar ein Lastenrad zur Verfügung, das ausgeliehen werden kann. Da es aber in keinem guten Zustand ist, wird es nicht beworben und es wird auf Lastenräder der „fLotte“ verwiesen, es besteht jedoch großes Interesse dies zu ändern. Interviewt wurde einer der Beschäftigten, der seit ungefähr vier Jahren dort angestellt ist.

Projekt Kiezhausmeister (Proband:innen 3 und 4, kurz: P3/4)

Die Kampagne „Schön wie wir“ wurde mehrfach von anderen Einrichtungen empfohlen. Die Kampagne des Bezirks Neukölln hat sich zum Ziel erklärt, die Nachbarschaft attraktiver zu gestalten. Ein Teil dessen ist der Verleih mehrerer Lastenräder, der durch das Projekt „Kiezhausmeister“ koordiniert wird. Das Projekt wird vom „Internationalen Bund“ geleitet. Die Idee dahinter ist, dass Lastenräder zum Transport von Sperrmüll, Abfällen oder ähnlichen Zwecken genutzt werden können. Das Interview wurde mit der Projektverantwortlichen und einer Mitarbeiterin geführt.

Jugendfreizeiteinrichtung Eastend e.V. (Proband:in 5, kurz: P5)

Das „Eastend“ in Hellersdorf-Nord wurde von anderen Einrichtungen empfohlen, da sie ebenfalls über die „fLotte kommunal“ ein Lastenrad verleihen. Der Leiter und Geschäftsführer der Jugendfreizeiteinrichtung stellte sich für ein Interview zur Verfügung.

Evangelische Kirchengemeinde Hellersdorf (Proband:in 6, kurz: P6)

Die „Evangelische Kirchengemeinde Hellersdorf“ ist verantwortlich für die Lebensmitteltafel in Hellersdorf. Im ersten Lockdown aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde eine Kooperation mit der „fLotte“ initiiert, um Lebensmittel mit Lastenrädern an Hilfsbedürftige zu verteilen. Der Pfarrer der Gemeinde, der für die Lebensmitteltafel verantwortlich ist und in die Kooperation eingebunden war, wurde interviewt.

Nachbarschaftshaus am Körnerpark (Proband:in 7, kurz: P7)

Im „Nachbarschaftshaus am Körnerpark“ in Neukölln gibt es zwar ein trägerinternes Lastenrad, welches aber aktuell nicht verliehen wird, sondern ausschließlich selbst genutzt wird. In der Vergangenheit wurde ein Lastenrad auch verliehen. Es wurde der Koordinator der Einrichtung interviewt.

Zusätzlich zu den Interviews mit sozialen Einrichtungen wurden zwei Interviews mit Akteuren der „fLotte kommunal“ (Proband:in 8, kurz P8) bzw. der „fLotte Berlin“ (Proband:in 9, kurz: P9) geführt. Dies hatte zum Ziel, die vorhandenen Informationen besser einordnen zu können und offene Fragen zu klären. Ein Mitbegründer der „fLotte Berlin“ und der Verantwortliche für die „fLotte kommunal“ in Marzahn-Hellersdorf erklärten sich hierzu bereit. Im Gespräch mit der „fLotte Berlin“ wurde ein zusätzliches Telefonat im Anschluss an das Interview geführt, das als Gedächtnisprotokoll an das Transkript des Interviews angehängt wurde.

Die Transkripte aller Interviews befinden sich im Anhang.

6.3 DURCHFÜHRUNG

Bei der ersten Kontaktaufnahme wurde ein Termin für das Interview ausgemacht und den Interviewpartner:innen mitgeteilt, dass das Gespräch aufgenommen werden würde und sie eine Datenschutzerklärung unterschreiben müssten. Für keine:n der Interviewpartner:innen stellte dies ein Problem dar. Drei der Interviews wurden auf Wunsch der Teilnehmenden aufgrund der Covid-19-Pandemie digital als audiovisuelle Interviews durchgeführt. Da darauf geachtet wurde, dass sich die Interviewpartner:innen wohl fühlten, wurde ihnen die Wahl der Örtlichkeit bzw. die Form des Treffens überlassen (vgl. dazu Lamnek und Krell 2016, S. 335). Mit den anderen fünf Interviewpartner:innen gab es ein persönliches Treffen, meistens in den Räumlichkeiten der Einrichtungen. Ein Interview wurde im Außenbereich eines Cafés geführt, was von der interviewenden Person vorgeschlagen wurde. Bei der Auswahl wurde besonderes Augenmerk auf eine ruhige Atmosphäre gelegt, um ein ungestörtes Gespräch zu ermöglichen.

Bogner und Menz empfehlen, ein exploratives Expert:inneninterview möglichst offen zu gestalten, aber dennoch einen Leitfaden zu nutzen, um das Gespräch zu strukturieren (2009, S. 64). Bei der Erstellung des Leitfadens wurde sich an den Empfehlungen der Soziologin Cornelia Helfferich orientiert (2005, S. 182–185). Zunächst wurden alle

Fragen unstrukturiert gesammelt und anschließend auf ihre Eignung geprüft. Dabei wurden beispielsweise Faktenfragen oder Fragen, die die interviewte Person nicht beantworten kann, eliminiert. In einem nächsten Schritt wurden die verbliebenen Fragen strukturiert, sodass thematisch passende Fragen gebündelt wurden. Schließlich wurden die Fragen so zusammengefasst, dass jedes Bündel eine Erzählaufforderung enthielt. Ergänzende Nachfragen wurden notiert, sodass diese gestellt werden konnten, wenn sie nicht ohnehin zur Sprache kamen. Manche der Nachfragen waren so explizit, dass sie stets gestellt werden mussten. So wurde beispielsweise im Zusammenhang mit der Beschreibung der Kundschaft die Frage gestellt, ob die interviewte Person diese als fahrradaffin bezeichnen würde.

Da die Interviewpartner:innen verschiedene Erfahrungen mit der Thematik hatten, wurden die Leitfäden individuell angepasst. So wurde zum Beispiel die verantwortliche Person der Lebensmitteltafel zum Vorgehen während des Lockdowns befragt, während in anderen Interviews der Fokus stärker auf den Erfahrungen mit der Ausleihe von Lastenrädern lag. Außerdem wurden für die Interviews mit den Verantwortlichen der „flotte“ eigenständige Leitfäden erstellt, da hier ein anderes Erkenntnisinteresse vorlag. Alle Interviews wurden mit der Bitte, sich vorzustellen, eingeleitet und mit einer offenen Frage, ob noch etwas zu ergänzen sei, beendet. Die Leitfäden sind im Anhang der Arbeit einzusehen.

Im Verlauf der Interviews geschah es mehrfach, dass bereits nach der Eingangsfrage ein Bezug zu Lastenrädern und den entsprechenden Erfahrungen hergestellt wurde, obwohl dies erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen war. Auch wurden manche Themen angesprochen, bevor sie von der Interviewerin zur Sprache gebracht wurden. In diesen Momenten wurde der Leitfaden flexibel gehandhabt und der Erzählfluss der Personen nicht unterbrochen. Stattdessen wurden die Themen vorgezogen und im Verlauf des Gesprächs die nicht gestellten Fragen nachgeholt. (vgl. Schmidt-Lauber 2001, S. 176)

Im Anschluss an die Interviews wurde ein Gedankenprotokoll verfasst. Darin wurden eventuelle Nachgespräche protokolliert, die nach Beendigung der Aufnahme stattfanden, die Umgebung beschrieben und Besonderheiten aufgenommen. (Vgl. Lamnek und Krell 2016, S. 368–369)

6.4 AUSWERTUNGSSCHRITTE

Die Aufnahmen der Interviews wurden zunächst mit der Software „MAXQDA“ transkribiert, die auch für die spätere Analyse genutzt wurde. Dabei wurde sich an den Transkriptionsregeln nach Udo Kuckartz orientiert (2014, S. 136–137), was beinhaltet, dass die Sprache leicht geglättet wird. Bei einer leichten Glättung wird das Transkript zur Verbesserung der Lesbarkeit an die Standardorthografie angenähert. Dialektale Äußerungen werden dementsprechend in die Standardsprache übertragen. Fehlerhafte Ausdrücke, fehlerhafter Satzbau und feststehende mundartliche Ausdrücke sowie umgangssprachliche Ausdrucksweisen werden jedoch beibehalten. Da das Interesse vor allem den inhaltlichen Äußerungen der Interviewpartner:innen gilt, wurde dieser Detaillierungsgrad der Transkription gewählt. (Fuß und Karbach 2019, S. 31)

Wenn Gesprächsthemen abseits des Erkenntnisinteresses ausführlich dargestellt wurden, wurde nur kurz bzw. selektiv transkribiert, wie es die Sozialwissenschaftler:innen Meuser und Nagel vorschlagen (1991, S. 455–456). Bereits während der Transkriptionsphase wurden erste interpretative Gedanken zu dem Gesagten in Memos festgehalten, die in die spätere Auswertung einfließen konnten.

Bei der Analyse der Interviews wurde den Empfehlungen von Meuser und Nagel gefolgt (2009, S. 56–57). Das Material wurde zunächst paraphrasiert und thematisch kodiert. Die Ausarbeitung der Kodes geschah textnah auf Basis einer induktiven Kategorienbildung. Daraufhin wurden thematisch zueinander passende Textpassagen aus verschiedenen Interviews gebündelt. Nach Meuser und Nagel wurde hierbei kontinuierlich „auf Triftigkeit, auf Vollständigkeit, auf Validität“ (2009, S. 57) geprüft. Im nächsten Schritt wurden die Aussagen der Interviewten verallgemeinert und von ihren eigenen Begrifflichkeiten losgelöst, wobei Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausgearbeitet wurden. Abschließend wurden Verbindungen zu bestehenden Theorien und Forschungen geknüpft.

7. ERGEBNISSE

Im Folgenden werden die Ergebnisse der acht durchgeführten Interviews vorgestellt. Die Ergebnisse wurden thematisch geordnet und zusammengefasst. Im ersten Unterkapitel werden die Besucher:innen der verschiedenen Einrichtungen, den Beschreibungen der Interviewpartner:innen folgend, vorgestellt (vgl. Kap. 7.1). Daraufhin

werden die Erfahrungen mit Lastenrädern in den Einrichtungen beschrieben (vgl. Kap. 7.2). Dabei wird im Besonderen auf die Nutzer:innen der Lastenräder eingegangen sowie ein Lastenradprojekt der Lebensmitteltafel der evangelischen Gemeinde Hellersdorf vorgestellt. Im Anschluss werden die Einschätzungen der Interviewpartner:innen zu Barrieren und Möglichkeiten in Bezug auf das Lastenrad-Sharing wiedergegeben (vgl. Kap. 7.3). Das Unterkapitel unterteilt sich in vier weitere Abschnitte. Zunächst wird auf Aussagen, die den Ausleihprozess betreffen, eingegangen. Anschließend finden die Themenfelder Vernetzung und Vertrauen Beachtung, die auch in den anderen Bereichen immer wieder auftauchen und viel Raum einnehmen. Außerdem werden allgemeine Barrieren zusammengefasst wiedergegeben und potenzielle Einsatzfelder genannt. Im letzten Unterkapitel wird darauf eingegangen, wie einkommensarme Personen gezielt erreicht werden können (vgl. Kap. 7.4). Hier werden mögliche Werbemaßnahmen beschrieben, der bestmögliche Standort einer Ausleihstation thematisiert und angesprochen, wie Probefahrten von Lastenrädern eingebunden werden sollten.

Es werden die Aussagen und Einschätzungen der Interviewpartner:innen wiedergegeben, die ihre subjektive Sicht umfassen. Eine Einordnung folgt im darauffolgenden Kapitel.

7.1 BESCHREIBUNGEN DER BESUCHER:INNEN

Um einen Eindruck der Besucher:innen der sozialen Einrichtungen zu erhalten, wurden die Interviewpartner:innen gebeten, diese zu beschreiben und ihre Mobilitätsgewohnheiten darzustellen. In den Beschreibungen wird teilweise offen gelassen, ob sie sich ausschließlich auf die Besucher:innen oder auch auf Beobachtungen zu anderen Personen in der Umgebung beziehen.

Die Besucher:innen der sozialen Einrichtungen scheinen in einigen Aspekten sehr verschieden zu sein. Im „Stadtteilzentrum Hellersdorf-Nord“ sind vor allem Familien mit Kindern bis 12 Jahren zu Besuch (P1), in der Jugendfreizeiteinrichtung „Eastend“ gehören Kinder, Jugendliche und junge Menschen bis 25 Jahren zur Zielgruppe (P5). Die Kund:innen der Lebensmitteltafel in Hellersdorf sind häufig kinderreiche Familien oder alleinstehende, eher ältere Menschen, manche davon mit Migrationshintergrund (P6). Die Besucher:innen des „Nachbarschaftshauses am Körnerpark“ unterscheiden sich stark je nach Angebot. Eine Kita ist Teil des Hauses, aber auch Kinder- und Jugendarbeit sowie Beratungen für Familien und Paare gehören zu den Angeboten (P7).

Manche Beschreibungen bleiben eher vage (P2, P3/4) und es lässt sich kein konkretes Bild der Personen nachzeichnen.

Ein Großteil der Interviewpartner:innen berichtet, dass die Besucher:innen mehrheitlich einkommensarm sind (P1, P5, P6, P7). Beispielsweise beschreibt der Koordinator der Lebensmitteltafel sie als „in erster Linie bedürftig“ und schätzt sie zudem als grundsätzlich eher skeptisch ein, „weil die generell, was Veränderungen angeht, auch so ein bisschen reserviert sind“. Der Leiter des „Stadtteilzentrum Hellersdorf-Nord“ spricht von Perspektivlosigkeit, fehlender Bildung und wenig Geld. Diese Probleme werden in Zusammenhang mit fehlendem Interesse an Nachhaltigkeitsthemen gebracht, z. B. sich regional zu ernähren oder klimafreundlich fortzubewegen.

Keine:r der Interviewpartner:innen beobachtet einen starken Gebrauch von Fahrrädern ihrer Kernzielgruppe. In Hellersdorf wird die autofreundliche Stadtstruktur des Stadtteils thematisiert und als mögliche Ursache für die geringe Fahrradnutzung identifiziert (P2, P9). Auch ohne einen Bezug zur infrastrukturellen Beschaffenheit des Stadtteils zu ziehen, wird diese Beobachtung gemacht: „Es fahren sowieso nicht so viele Menschen in Hellersdorf Fahrrad. Also es wundert einen manchmal, wie viele auch kein Fahrrad haben“ (P6). Die beiden Personen, die in der Kinder- und Jugendarbeit aktiv sind (P5, P7), berichten, dass die Kinder und Jugendlichen kaum eigene Räder haben, „und wenn jemand ein Fahrrad hat, dann bezweifle ich auch immer die Herkunft des Fahrrads“ (P5). Beide vermuten, dass die Jugendlichen außerdem die Software der Sharing-E-Scooter hacken, „weil ansonsten könnten die sich das alle gar nicht leisten, mit diesen Dingen ständig durch die Gegend zu fahren“ (P5).

Im „Stadtteilzentrum Hellersdorf-Nord“ wird allerdings ein steigendes Interesse an Fahrrädern wahrgenommen. Hier werden Fahrradspenden aufbereitet und für wenig Geld an Menschen mit geringem Einkommen abgegeben. Seit der Covid-19-Pandemie sei die Nachfrage an diesen Fahrrädern stark gestiegen (P1). Auch ein weiterer Interviewpartner konnte eine Veränderung wahrnehmen. Der Leiter des „Eastend“ beobachtet, dass in den letzten zwei Jahren, seitdem ein Lastenrad in der Einrichtung genutzt wird, „der Blick auf dieses Fahrrad sich verändert hat, also allein wie schaut man einen Menschen an, der auf einem Lastenrad unterwegs ist in Hellersdorf. Und es hat sich schon doll verändert, eben keine verachtenden Blicke mehr“ (P5). Er vermutet, dass sich mehr Menschen trauen werden, mit einem Lastenrad zu fahren, wenn es mehr und mehr als etwas Normales und Alltägliches gesehen wird. Dennoch

interessieren sich die Kinder und Jugendlichen, die vor Ort betreut werden, kaum dafür: „[...] Ich hab manchmal das Gefühl, dass es uncool ist, ein Lastenrad zu fahren oder so. Die verbinden das irgendwie mit Hippies und komischen Leuten“ (P5).

In Bezug auf Autos wurden verschiedene Angaben gemacht. Vor allem in Hellersdorf wird eine hohe Autonutzungsichte beobachtet (P1, P2). Der Koordinator des Stadtteilzentrums in Hellersdorf betont, dass den Menschen „das Auto immer noch sehr, sehr wichtig“ sei (P1). Bei der Lebensmitteltafel sind Personen mit Auto hingegen die Ausnahme. Hier wurde beobachtet, dass die meisten Menschen zu Fuß kommen oder teilweise den ÖPNV nutzen, selten jedoch mit einem Auto ihre Lebensmittel abholen (P6).

Mobilitätseinschränkungen kommen nur selten zur Sprache. Einige Besucher:innen der Lebensmitteltafel sind auf einen Rollstuhl oder eine Gehunterstützung angewiesen (P6). Im Quartiersmanagement sind Einschränkungen vor allem in Bezug auf fehlende Carsharing-Angebote oder Alternativen, die den ÖPNV ergänzen können, Thema (P2).

7.2 ERFAHRUNGEN IN DER LASTENRADNUTZUNG

In allen Einrichtungen wurden Erfahrungen mit Lastenrädern gemacht, diese waren jedoch sehr unterschiedlich. Drei der sechs Einrichtungen verleihen aktuell aktiv Lastenräder (P1, P3/4, P5), zwei davon über die „flotte kommunal“ (P1, P5). Eine weitere Einrichtung hat in der Vergangenheit Lastenräder verliehen, nutzt nun aber ausschließlich für eigene Zwecke ein Lastenrad (P7). Die wenigsten Erfahrungen wurden von der interviewten Kirchengemeinde gemacht. Sie beschränken sich auf eine Sondernutzung zu Beginn der Covid-19-Pandemie (P6). Da sich die Nutzung stärker von den anderen unterscheidet, wird diese gesondert beschrieben. Die sechste Einrichtung verleiht zwar offiziell ein Lastenrad, dieses wird aber nicht beworben und eine Ausleihe eher vermieden, da sich das Rad in einem sehr schlechten Zustand befindet (P2). Auch hier wurden sehr wenig praktische Erfahrungen gemacht.

Im Folgenden werden die Beobachtungen zu den Nutzer:innen der Lastenräder dargestellt. Daran anschließend werden die Erfahrungen der Lebensmitteltafel geschildert.

7.2.1 NUTZER:INNEN

Zwei der Einrichtungen in Hellersdorf berichten, dass ein Großteil der Lastenrad-Nutzer:innen keine anderen Angebote der Einrichtungen wahrnehmen, sie aber ebenfalls aus der näheren Umgebung kommen (P1, P5). Der übliche Radius wird beispielsweise

auf etwa zwei Kilometer eingeschätzt (P1). Einige wenige kommen auch von weiter weg, wenn sie in den inneren Bezirken Berlins kein freies Lastenrad finden konnten (P5). Von einer starken Unausgeglichenheit in der Auslastung der Räder zwischen den verschiedenen Bezirken berichten auch die Interviewpartner:innen der „flotte“ bzw. „flotte kommunal“. Während die Räder der inneren Bezirke beinahe vollständig ausgelastet sind, bleiben die Räder der äußeren Bezirke an vielen Tagen stehen (P8, P9). So kommt es, dass manche Nutzer:innen eine größere Strecke zurücklegen, um ein Lastenrad auszuleihen. Dies bleibt jedoch eine Ausnahme. Dass die meisten Nutzer:innen aus der Umgebung kommen, bestätigen auch die „Kiezhausmeister“ in Neukölln: „Also es sind schon meistens Menschen, die hier direkt wohnen“ (P3/4).

Insgesamt werden die Nutzer:innen sehr divers beschrieben: junge Väter (P1), andere Einrichtungen (P2, P3/4), Akteure wie Fridays for Future oder Gruppen, die ihren Kiez aufräumen wollen (P5, P7), Familien und auch ältere Menschen (P5), Künstler:innen, die Kunstwerke transportieren wollen (P2), Gärtner:innen zum Transport von Gartenabfällen oder Blumenerde (P3/4). Als Zwecke werden unter anderem Ausflüge (P1, P5), Einkaufen (P3/4, P5, P7), Kindertransport (P1, P5) und der Transport von sperrigen Gegenständen wie Waschmaschinen (P5) oder Sperrmüll (P2, P3/4) genannt.

Zwei der Interviewpartner:innen erwähnen ein Merkmal der Nutzer:innen, das ihnen aufgefallen ist: Sie sind mehrheitlich Deutsche ohne Migrationshintergrund (P1, P3/4). P3/4 beschreiben dies folgendermaßen: „Also ich glaube, ich würde erstmal sagen, das ist eine sehr deutsche Klientel. Es ist eine sehr deutsche Klientel. [...] Aber das ist schon eine sehr weiße Klientel, sag ich jetzt mal.“ Der Koordinator des „Stadtteilzentrums Hellersdorf“ ergänzt diese Beobachtung mit folgender Aussage: „Viele können aber auch kein Fahrrad fahren, [...] das ist auch ein Problem. Gerade von der Migrationsseite [...] können viele kein Fahrrad fahren. Die nutzen es gar nicht. Es sind doch eher die deutschen, europäischen Bürger, die das nutzen.“

Ähnliche Erfahrungen hat auch der Leiter des „Nachbarschaftsheims am Körnerpark“ gemacht. Hier wird außerdem ein Zusammenhang zum Bildungsstand der Nutzer:innen gezogen: „[...] das waren eigentlich auch nur bildungsnahe Leute, die sich das Lastenrad ausgeliehen haben“ (P7). In Hellersdorf wird zudem beobachtet, dass viele der Nutzer:innen Spenden anbieten und vermutet, „[...] das ist oftmals halt, dass es nicht die Leute mit wenig Einkommen sind“ (P1).

7.2.2 DIE LEBENSMITTELTAFEL

Die evangelische Kirchengemeinde Hellersdorf musste aufgrund von Kontaktbeschränkungen zu Beginn der Covid-19-Pandemie ihre Lebensmittelausgabe für bedürftige Menschen schließen. Um dennoch Lebensmittel verteilen zu können, wurden diese in Kooperation mit der „flotte Berlin“ mit Lastenrädern zu den Menschen gebracht (P6). Hierfür haben einige jüngere Freiwillige die Tafel unterstützt, die üblicherweise nicht als Ehrenamtliche dort arbeiten. Der Aufwand wurde als sehr hoch beschrieben, da alle Tüten einzeln gepackt und ausgeliefert werden mussten. Einzelne Wünsche der Kundschaft konnten dabei kaum berücksichtigt werden.

Eine erneute Auslieferung per Lastenrad wird von Seiten der Kirchengemeinde klar abgelehnt. Einerseits aufgrund des hohen Aufwands, andererseits fehlen auch die jungen Freiwilligen, die körperlich fit genug sind, die Lastenräder zu fahren und die vielen Tüten die Treppenhäuser hochzutragen. Viele von ihnen waren Studierende oder Personen, die kurzzeitig wegen der Pandemie ihren Job verloren hatten. Die üblichen Ehrenamtlichen der Lebensmitteltafel sind vor allem ältere Menschen, die die Auslieferung nicht durchführen könnten. (P6)

Neben organisatorischen Problemen sprechen auch soziale Gründe dagegen. Die Ausgabestelle wird als ein sozialer Treffpunkt beschrieben, auch ein sogenanntes Wartecafé ist in den Räumlichkeiten vorhanden. Obwohl die Auslieferung sehr positiv aufgenommen wurde, sieht der Pfarrer der Gemeinde es kritisch, die Menschen zu beliefern. Er findet es gut, sie zu aktivieren, selbst etwas zu tun: „Also denen immer alles nach Hause zu bringen, ist glaube ich auch nicht die richtige Einstellung“ (P6). Personen, die Probleme haben, ihre Lebensmittel zu transportieren, können ihre Abholungsberechtigung an andere Personen abgeben. Auch dies wird positiv bewertet, da sie so ermutigt werden, sich in der Verwandtschaft oder Nachbarschaft Hilfe zu holen. (P6)

Inwiefern ein Lastenrad zur freien Ausleihe zur Verfügung gestellt werden könnte, wird in Kapitel 7.3.4 thematisiert.

7.3 EINSCHÄTZUNGEN ZU BARRIEREN UND MÖGLICHKEITEN

Zur Einschätzung möglicher Barrieren oder Möglichkeiten griffen die Interviewpartner:innen auf ihre Erfahrungen im Umgang mit der Zielgruppe zurück. Manches davon bezog sich direkt auf den Verleih der Lastenräder, doch viele wertvolle Erfahrungen wurden auch im Zusammenhang mit anderen Angeboten gemacht. Dadurch

konnten auch die Personen, die bislang wenig Erfahrungen im Lastenrad-Sharing hatten, ihre Ideen und Einschätzungen einbringen.

7.3.1 AUSLEIHPROZESS

In Bezug auf den Ausleihprozess wurden verschiedene mögliche Barrieren genannt. Beispielhaft wurde den Interviewpartner:innen der Ausleihprozess der „fLotte Berlin“ geschildert, sofern sie nicht selbst bereits Erfahrungen damit hatten. Dieser wird in Kapitel 2.2.2 beschrieben. Im Interview der „Kiezhausmeister“ wurde außerdem auf Erfahrungen zum Ausleihprozess ihrer eigenen Lastenräder zurückgegriffen, der geringfügig von dem der „fLotte“ abweicht. In Kapitel 6.2 wird der Ablauf näher erläutert.

Der Koordinator des „Stadtteilzentrums Hellersdorf“ sieht den gesamten Anmeldeprozess, der notwendig ist, um sich ein Lastenrad ausleihen zu können, als Barriere. In der Einrichtung wurde die Erfahrung gemacht, dass auch sehr niedrighschwellige Anmeldeprozesse manche Personen überfordern können: „[... A]llgemein Anmeldeprozesse, egal wie niedrighschwellig sie sind, sobald es ein Anmeldeprozess ist, ist es für viele zu hochschwellig. [... S]obald sie Eigeninitiative ergreifen müssen, ist das zu hochschwellig oftmals“ (P1). Auch weitere Interviewpartner:innen sehen die Registrierung problematisch (P6, P7). Hinzu kommt, dass einige Personen nicht über eine E-Mail-Adresse verfügen, die für die Registrierung benötigt wird. Auch sprachliche Hürden können dazu führen, dass manche Menschen das Angebot nicht wahrnehmen können (P7).

Die Lastenräder der „Kiezhausmeister“ können auch ohne Registrierung ausgeliehen werden. Die Ausleihe erfolgt über ein Online-Formular, es besteht aber auch die Möglichkeit die „Kiezhausmeister“ direkt anzurufen und einen Termin zu vereinbaren (P3/4). Der Koordinator des „Stadtteilzentrums Hellersdorf“ sieht jedoch auch bei simpleren Anmeldeprozessen Probleme, selbst wenn nur angerufen oder eine SMS geschickt werden muss (P1). Gute Erfahrungen wurden damit gemacht, die Menschen direkt anzusprechen, wenn diese vor Ort sind (P1, P7). Im „Stadtteilzentrum Hellersdorf“ gehen sie dieser Strategie nach und schlagen den Besucher:innen vor, an weiteren Angeboten teilzunehmen. Damit verfolgen sie das Ziel, die Besucher:innen aufzuklären und sie stärker an sich zu binden (P1). Ein ähnlicher Lösungsansatz wird im „Nachbarschaftshaus am Körnerpark“ verfolgt. Auch hier wird der direkte Kontakt über Personen bevorzugt, zu denen ein Vertrauensverhältnis besteht (P7). Welche Rolle Vertrauen und soziale Netzwerke spielen können, wird im folgenden Kapitel beleuchtet.

7.3.2 VERNETZUNG UND VERTRAUEN

Soziale Kontakte spielen in den Interviews eine große Rolle und werden im Zusammenhang mit verschiedenen Themen erläutert. Die Effekte menschlicher Begegnungen werden größtenteils positiv bewertet, doch ein nachteiliger Aspekt wird ebenfalls genannt.

Als ein möglicher Grund, weshalb Lastenräder nicht genutzt werden, wird eine grundsätzliche Skepsis gegenüber ihnen vermutet. „Ich glaube, für viele ist es einfach etwas ganz Neues, das kennen sie nicht und haben sie bisher nicht gebraucht. Ich schätze es gibt grundsätzlich so eine Skepsis [...]“, so beschreibt es der Pfarrer der evangelischen Kirchengemeinde Hellersdorf (P6). Er beobachtet, dass diese Einstellung nicht nur Lastenräder betrifft, „weil die [Kund:innen] generell, was Veränderungen angeht auch so ein bisschen reserviert sind“ (P6). Der Leiter des „Eastend“ sieht dahinter konkrete Ängste und Unsicherheiten:

„Ich glaube, das können sich viele Leute einfach nicht vorstellen. Also ich konnte mir das auch nicht vorstellen, bis ich das erlebt habe, dass es wirklich kostenlos ist [...]. Und man erwartet dann doch irgendwie, dass man irgendwie Mitglied werden muss oder wie auch immer. [...] Ich glaube, das kann man eben auch nur, also diese Angst kann man den Leuten auch nur dann nehmen, wenn man den Nachbarn sieht, der das halt nutzt und den fragen kann. Weil da hat man keine Sorge, irgendwie angelogen zu werden.“ (P5)

Hier wird ein Punkt angesprochen, den der Koordinator des „Stadtteilzentrums Hellersdorf-Nord“ als sehr wichtig erachtet: soziale Netzwerke und Vertrauensverhältnisse (P1).

Im vorangehenden Kapitel 7.3.1 wurde bereits angesprochen, inwiefern Vertrauensverhältnisse zwischen Mitarbeitenden in sozialen Einrichtungen und den Besucher:innen Barrieren abbauen können. Über direkte Kontakte zu den Besucher:innen ist es möglich, sie auf Angebote hinzuweisen und den Anmeldeprozess, um beispielsweise ein Lastenrad auszuleihen, niedrigschwelliger zu gestalten.

Auch die Vernetzung untereinander wird als grundlegender Baustein gesehen, um Informationen über Angebote zu verbreiten (P1). Über soziale Netzwerke können Empfehlungen ausgesprochen werden, die eine hohe Glaubwürdigkeit haben. Außerdem kann dazu motiviert werden, Angebote wie die Sharing-Lastenräder auszuprobieren. Im „Stadtteilzentrum Hellersdorf-Nord“ wurde beobachtet, dass die Personen, die sich ein Lastenrad ausleihen, häufig sehr gut vernetzt sind und Eigeninitiative zeigen (P1).

Da die Vernetzung der Besucher:innen als sehr wichtig erachtet wird, wird dies im Stadtteilzentrum versucht zu fördern.

Auf soziale Kontakte setzt auch die „fLotte“, um die menschlichen Aspekte des Sharing-Systems sichtbar zu machen. Die persönliche Übergabe der Lastenräder anstelle eines Free-Floating-Systems¹ wird als sehr wichtig erachtet:

„[...] Diese Existenz von Standorten, dass da Menschen sind, dass es da eine Kommunikation gibt, dass da auch eine Art von, ich sag' mal, Vertrauensverhältnis oder so entsteht, ist ein wichtiges Element [...] für die fLotte als Charakteristikum.“ (P9)

Der persönliche Kontakt kann auch dabei helfen, Hemmungen abzubauen und Vertrauen in das Fahrgerät zu entwickeln, denn es kann direkt auf Unklarheiten eingegangen werden (P2, P5). Der Leiter des „Eastend“ hat die Erfahrung gemacht, dass häufig Rückfragen kommen und das Lastenrad erklärt werden muss, damit die Menschen sich damit sicher fühlen (P5). Andererseits könnte der notwendige persönliche Kontakt auch abschreckend wirken (P5). Dies nennen auch die „Kiezhausmeister“ als positiven Aspekt eines Free-Floating-Systems: Jede Person könnte jederzeit darauf zugreifen und der Zwischenschritt über eine Ausleihstation entfallen (P3/4). Die persönlichen Übergaben könnten also für manche Personen positiv gesehen werden, für andere hingegen eine Barriere darstellen.

Als zusätzlichen Pluspunkt der persönlichen Übergabe wird vermutet, dass der menschliche Kontakt das Risiko von Vandalismus reduziere, denn insgesamt werden sehr wenige Schäden bei der „fLotte“ gemeldet: „[...] Ich habe das bei einem Menschen abgeholt, ich habe dem in die Augen geschaut und muss dem nachher wieder in die Augen schauen, wenn ich das Rad zurückbringe. Das macht was“ (P9). Diese Einschätzung teilt auch der Koordinator des „Stadtteilzentrums Hellersdorf-Nord“. Er vermutet, dass Schäden nicht mehr gemeldet werden würden, wenn die Lastenräder im Stadt-raum verteilt stünden (P1).

Persönliche Kontakte, Netzwerke und eine gute Vertrauensbasis werden also aus mehreren Gründen und in verschiedenen Bereichen als sehr wichtig erachtet. Die unterschiedlichen Perspektiven der Expert:innen lassen dies deutlich werden.

¹ Bei einem Free-Floating-System ist das Ausleihen und Abstellen der Räder im öffentlichen Raum in einem abgegrenzten Gebiet, beispielsweise den innerstädtischen Bereichen Berlins, möglich. Häufig wird hierfür das Fahrzeug über eine App geortet und entsperrt. (Vgl. Thoring und Borchert 2020, S. 198)

7.3.3 ALLGEMEINE BARRIEREN

Neben zielgruppenspezifischen Barrieren werden auch Probleme genannt, die allgemeingültig sind. Da auch diese Beachtung finden sollen, werden an dieser Stelle die Punkte aufgeführt, die besonders häufig genannt wurden.

Ein immer wieder auftretendes Problem ist die Wartung der Räder. Das „Quartiersmanagement Boulevard Kastanienallee“ verfügt über ein Lastenrad, das in gebrauchtem Zustand erworben wurde. Obwohl es zu Beginn repariert wurde, ist es aktuell nicht nutzbar, da es sich sehr schwerfällig fährt. Den Mitarbeitenden fehlt jedoch die Expertise und es gestaltet sich schwierig jemanden zu finden, der das Lastenrad generalüberholt und die Pflege und Wartung übernimmt (P2). Von ähnlichen Problemen berichten auch die „Kiezhausmeister“ (P3/4). Mit den Leistungen der Fahrradwerkstatt, die zu Beginn die Wartung der Räder übernommen hat, waren sie nicht zufrieden, weshalb sie sich eine neue Werkstatt gesucht haben. Unter den Lastenrädern ist jedoch auch ein sehr großes Elektro-Lastenrad, das dort nicht repariert werden kann. Hier Ersatz zu finden, gestaltet sich als sehr schwierig. Die beiden Einrichtungen, die mit der „flotte“ kooperieren, können auf die etablierten Strukturen zurückgreifen. Hier gibt es sogenannte „Radpat:innen“, die für die Pflege und Wartung der einzelnen Räder verantwortlich sind (P9). Dadurch wird ihnen die Hürde abgenommen, eine kompetente Fahrradwerkstatt zu finden.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an sicheren Abstellmöglichkeiten. Im Projekt „Kiezhausmeister“ ist das der Grund, weshalb die Räder nur für einen Tag verliehen werden (P3/4). Da sie nicht sichergehen können, dass die verliehenen Räder über Nacht an einem sicheren Ort angeschlossen werden, z. B. einem Innenhof, müssen die Nutzer:innen sie spätestens am Abend wieder zurückbringen. Für das „Quartiersmanagement“ in Hellersdorf erschwert ein fehlender Stellplatz die Ausleihe eines Lastenrads (P2). Das vorhandene Rad wurde extern untergebracht, da sie in ihren Räumlichkeiten keinen Platz haben. Auch das „Nachbarschaftsheim am Körnerpark“ hat Probleme, einen geeigneten Stellplatz zu finden, weshalb sie keine Lastenräder verleihen. Trägerintern wird ein Lastenrad genutzt, das unter einem Giebel mit einer Plane bedeckt steht: „Aber es ist natürlich nicht so gut, es ist schon jeder Witterung ausgesetzt und die Folgen sind natürlich Rost und Reparaturen und so“ (P7).

Auch unterwegs mangelt es an Abstellmöglichkeiten. Im Interview mit dem Projekt „Kiezhausmeister“ wird das Problem folgendermaßen beschrieben:

„Und wenn du aber mit dem Rad unterwegs bist, [...] sagen wir mal, du gehst jetzt in den Baumarkt, dann parkst du draußen und willst es ja auch irgendwo anschließen oder festmachen. Das geht nicht immer so einfach. Also die Räder selber sehen das nicht vor. Und es gibt dann auch nicht immer etwas, wo du es ranstellen könntest. Oder du stehst mit dem Riesenteil dann mitten im Weg. [...] Parkplätze für Lastenräder, die bringen uns im Grunde genommen gar nichts weil da stehen immer normale Fahrräder dran.“ (P3/4)

Es fehlen jedoch nicht nur passende Parkplätze, sondern auch passende Radwege (P2, P3/4). Diese sind nicht vorhanden oder so schmal, dass die breiten Modelle dort keinen Platz haben: „Natürlich mit einem einspurigen Fahrrad kann ich auf jeden Radweg ausweichen, [...] aber in dem Moment, wenn ich [...] zweispurig unterwegs bin, [...] dann haut das mit den Radwegen nicht mehr unbedingt hin“ (P3/4).

7.3.4 POTENZIELLE EINSATZFELDER

Um mögliche Einsatzfelder zu erfahren, wurden die Interviewpartner:innen gebeten, aktuelle und potenzielle Nutzungen zu benennen. Einige Einsatzzwecke wurden bereits in Kapitel 7.2.1 aufgelistet. Durch die verschiedenen Perspektiven und Erfahrungen, kamen in den Interviews vielfältige Ideen zur Sprache. An dieser Stelle wird ausführlicher auf einzelne Einsatzfelder eingegangen.

Das Gespräch mit der „Lebensmitteltafel“ entstand aus der Idee heraus, kostenlose Lastenräder für die Kundschaft vor Ort zur Verfügung zu stellen. Der Pfarrer der zuständigen Kirchengemeinde in Hellersdorf sieht den Vorschlag jedoch kritisch (P6). Er vermutet, dass es den Menschen zu aufwendig wäre, die Lastenräder nach Gebrauch wieder zurückzubringen. Viele der Kund:innen haben Kinder, was die Ausleihe noch komplizierter mache. Außerdem sind viele ältere Personen unter den Kund:innen. Hier zweifelt er daran, ob ihre körperliche Fitness ausreiche, um ein Lastenrad zu fahren. Er hat die Beobachtung gemacht, dass viele eine Transportlösung für sich gefunden haben, beispielsweise in Form von Rollkoffern, und keinen Bedarf nach Alternativen sehen. Außerdem sei häufig eine „grundsätzliche Skepsis“ (P6) vorhanden. Folgendes Zitat fasst seine Einschätzung zusammen: „Ich weiß nicht. Die würden wahrscheinlich fragen, [...] wieso soll ich jetzt Lastenrad fahren. [...] Man kann es ausprobieren. Ich kann es nicht beurteilen, aber ich glaube, der Erfolg wäre überschaubar“ (P6).

Andere Interviewpartner:innen konnten sich durchaus vielfältige Einsatzfelder vorstellen oder berichteten von verschiedenen Nutzungen. Bei der Kontaktaufnahme zu

einem weiteren Quartiersmanagement in Neukölln wurde erwähnt, dass von einer Kita angefragt wurde, ob sie ein Lastenrad verleihen würden. Da es vor Ort wenige Grünflächen gibt, wollten sie einen Ausflug zum Tempelhofer Feld machen. Diese Idee schlägt auch der Koordinator des „Eastend“ vor. Insbesondere für Tagesmütter, die nur wenige Kinder betreuen, könnte dies eine Möglichkeit darstellen, Ausflugsziele zu erreichen, die ansonsten außerhalb ihrer Reichweite liegen (P5).

Das „Eastend“ selbst nutzt das Lastenrad als „Arbeitsmittel zur Straßensozialarbeit“ (P5). So können sie Spielgeräte und Bälle transportieren und so ihre Sozialarbeit auf die Straße verlagern. Da sie auf diese Weise sehr mobil und flexibel sind, können sie auch andere Bereiche in ihrer Umgebung erreichen und so den Kreis der beteiligten Kinder und Jugendlichen erweitern.

Die Räder der „Kiezhausmeister“ waren ursprünglich nur für den Transport von Sperrmüll gedacht, mittlerweile sind auch andere Nutzungsmöglichkeiten erlaubt (P3/4). Manchmal werden sie für sogenannte „Kiezputze“ ausgeliehen, bei denen engagierte Anwohner:innen das Lastenrad nutzen, um Material, wie Zangen, Handschuhe oder Müllsäcke, und den gesammelten Müll zu transportieren. Auch in Hellersdorf wird dies von einer lokalen Initiative mit dem Lastenrad des „Eastend“ erledigt (P5). Dort versammeln sich regelmäßig etwa 15-20 Freiwillige und räumen ihren Kiez auf.

Die Ideen der Interviewpartner:innen waren nicht auf die Zielgruppe einkommensarmer Menschen beschränkt. Inwiefern von diesen Vorschlägen dennoch insbesondere benachteiligte Stadtviertel profitieren könnten, wird in Kapitel 8 diskutiert.

7.4 ERREICHEN EINKOMMENSARMER PERSONEN

Anhand verschiedener Themenfelder wurde in den Interviews thematisiert, wie einkommensarme Menschen bestmöglich erreicht werden können. Die bisherigen Werbemaßnahmen und die Standortauswahl der Ausleihstationen sind darauf ausgerichtet, das Angebot möglichst breit zu streuen. Im folgenden Kapitel werden allgemeine Werbemaßnahmen der verschiedenen Einrichtungen und der „fLotte Berlin“ thematisiert. Außerdem wird darauf eingegangen, wie Werbemaßnahmen gestaltet werden sollten, um die Zielgruppe zu erreichen, welche Standorte geeignet wären und wie Probefahrten eingebunden werden sollten.

7.4.1 WERBEMAßNAHMEN

In den Interviews wurde nach bisherigen Maßnahmen zum Bewerben der Lastenräder gefragt. Keine:r der Interviewpartner:innen berichtete von zielgerichteten Werbekampagnen. Stattdessen sollte die Werbung so breit wie möglich gestreut werden und möglichst viele Menschen erreichen. Als Werbemaßnahmen wurden Social-Media-Beiträge auf „Instagram“ oder „Facebook“, Flyer, Poster und Postkarten sowie die Webseiten von „Schön wie wir“ für die „Kiezhhausmeister“ und von der „fLotte Berlin“ genannt (P1, P3/4, P5, P8). Außerdem werden die Lastenräder selbst als Werbung gesehen, wenn sie im Stadtbild sichtbar zu sehen sind (P1, P3/4, P9).

Es bleibt weitgehend unklar, welche Werbestrategie effektiv ist. Der Koordinator der kommunalen „fLotte“ Marzahn-Hellersdorf erklärt: „Es hat keiner irgendwie eine Idee, wie das gut funktioniert“ (P9). Auch hier wurden Flyer ausgelegt, außerdem Presseterminale zur Einweihung veranstaltet und Plakate aufgehängt. Seine Werbemaßnahmen beschreibt er folgendermaßen: „[Ich] kleb‘ da mal ein paar Plakate hin und ich denke, zwei Tage später sind die wieder überklebt oder so. Das mache ich dann mal. Oder dann werden die Dinger mal wieder ausgelegt, so eben“ (P9).

Vonseiten der „fLotte“ wurde wenig Werbung gemacht, da das Projekt ohnehin rasant wuchs (P9). Vor allem zu Beginn besuchten die Verantwortlichen jedoch viele Veranstaltungen, auf denen allerdings nur eine sehr homogene Gruppe von Menschen erreicht wurde, die ohnehin an der Thematik interessiert war:

„Wir haben anfangs kein Event ausgelassen, auf das wir irgendwie eingeladen wurden. Wobei ich glaube, dass das nicht besonders wirkungsvoll ist. Das sind halt so Mobilitätsereignisse in der Regel. Da gehen halt diejenigen hin, die sowieso schon der Verkehrswende gehorchen.“ (P9)

Eine ähnliche Erfahrung wurde bei der „fLotte kommunal“ Marzahn-Hellersdorf gemacht. Der zuständige Koordinator berichtet, dass ein Werbefilm für die Lastenräder gedreht wurde, der beispielsweise in Warteräumen von Bürgerämtern gezeigt wird. Allerdings bezweifelt er, dass die lokale Bevölkerung sich davon angesprochen fühlt, da die Darstellung im Film nicht der Lebensrealität vor Ort entspreche. Ihm scheint es, als hätte eine andere Zielgruppe im Fokus gestanden (P8). Auch der Mitbegründer der „fLotte“ erwähnt dieses Video im Interview und kommt zu dem Schluss, dass es sich in erster Linie an Personen richtet, die ohnehin bereits Interesse zeigen (P9).

Während die sozialen Einrichtungen und auch die „fLotte kommunal“ in Marzahn-Hellersdorf ihre Werbung möglichst breit streuen möchte, äußert der Mitbegründer der

„fLotte“ im Interview eine konkrete Idee, wer seiner Meinung nach vor allem erreicht werden soll:

„Diejenigen, die wir erreichen wollen, [...] sind die Autofahrer, die kleinen Familien, diejenigen, die so auf der Kippe sind, wie ich selber so mit meiner Familie. [...] Also diejenigen, die das Auto noch haben, denken, jaa hmm, und denen so den letzten Kick zu geben und zu sagen, pass mal auf, deine zwei Kästen Bier oder einen Ausflug an den See, den kannst du wunderbar mit dem Lastenrad machen.“ (P9)

Einkommensarme sind dabei nicht im Blick, jedoch äußert er im Anschlussgespräch, dass Menschen in Armut insbesondere durch die „fLotte kommunal“ erreicht werden sollen.

Der Koordinator des „Nachbarschaftshauses am Körnerpark“ befürchtet, dass bildungsferne Menschen mit geringem Einkommen Informationen über Angebote wie kostenlose Lastenräder teilweise nicht erreichen:

„[...] Das stand vielleicht auf irgendeiner Internetseite und man muss anrufen oder so, aber wahrscheinlich, wenn man auf die Straße gehen würde, hingehen würde, schaut mal, wir haben das, dann wär' die Barriere natürlich ganz niedrig und dann wären wahrscheinlich die Erfolgchancen höher, das zu verleihen.“ (P7)

Hier kommen erneut soziale Kontakte ins Spiel, die hilfreich wären, um weitere Menschen zu erreichen. Im Interview mit dem Projekt „Kiezhausmeister“ wird dies ebenfalls erwähnt und vorgeschlagen, möglichst niedrigschwellig vorzugehen:

„Also ich glaube, man muss so wie beim Impfen auch, man muss an die Orte gehen, wo die Menschen sind, wo der Alltag von den Menschen ist und dann etwas ganz Niedrigschwelliges mitgeben. Also meine Idee wäre eher, gar nicht so einen Flyer, sondern eher so wie so ein Sticker, ein Lastenrad und eine Telefonnummer oder eine Homepage, so zu sagen, hier guck mal, wenn du dich dafür interessierst [...]. Also ganz niedrigschwellig, ganz einfach.“ (P3/4)

Die beiden Interviewpartner:innen nehmen darauf Bezug, welche Orte geeignet wären, um einkommensarme Menschen zu erreichen: „auf der Straße“ (P7), „wo der Alltag von den Menschen ist“ (P3/4). Hierbei spielt auch der Standort einer Ausleihstation eine Rolle.

7.4.2 STANDORT EINER AUSLEIHSTATION

Um herauszufinden, welche Standorte sich besonders als Ausleihstationen eignen könnten, um Menschen mit geringem Einkommen zu erreichen, wurden die Interviewpartner:innen nach ihren Ideen hierzu gefragt. Drei der befragten Personen gingen auf eine Verknüpfung zum Alltagsgeschehen ein, was auch bereits bei möglichen Werbemaßnahmen benannt wurde. Von ihnen wurden Supermärkte als mögliche Ausleihstationen vorgeschlagen (P1, P5, P7). Da die Menschen hier regelmäßig

vorbeikommen, eine vertraute Umgebung vorhanden ist und sie meistens in der Nähe wohnen, wären gute Voraussetzungen gegeben (P1, P7). Viele Supermärkte verfügen außerdem über einen großen Parkplatz, auf dem das Lastenrad zunächst getestet werden kann (P1) und die Menschen so mehr Fahrsicherheit gewinnen können.

Als nachteiliger Punkt wird angemerkt, dass es sich hierbei nicht um eine öffentliche Einrichtung handelt, die Arbeit, die eine Ausleihstation mit sich bringt, aber ehrenamtlich ausgeführt wird und dies eventuell nicht mit dem Konzept eines Supermarkts zusammenpasst (P5). Private Unternehmen können die Lastenräder jedoch als Werbung für sich nutzen und schlussendlich von der zusätzlichen Arbeit profitieren (P5, P9). Öffentlichkeitswirksame Aspekte und Möglichkeiten von Greenwashing spielen bei der Entscheidung, eine Ausleihstation in das Alltagsgeschäft zu integrieren, vor allem für private Unternehmen eine Rolle (P9). Insofern sind private Unternehmen wie Supermärkte nicht von der Möglichkeit ausgeschlossen, eine Ausleihstation zu betreiben.

Ergänzend zu dem Vorschlag von Supermärkten als Ausleihstationen, hat der Koordinator des Stadtteilzentrums in Marzahn-Hellersdorf die Idee, eine Ausleihstation zu den Treffpunkten der Menschen zu bringen. Er erachtet es als wichtig, das Lastenrad dort anzubieten, „wo sich die Leute treffen“ (P1). Als Beispiel nennt er den Kienberg, wo sich viele Menschen im Sommer aufhalten. (P1)

Als zweiter relevanten Punkt, neben der Einbindung in den Alltag der Menschen, wurden Vertrauensverhältnisse gesehen. Mehrmals genannt wurden Stadtteilzentren, Quartiersmanagements oder ähnliche Einrichtungen, die bereits direkten Kontakt zu Menschen haben und dadurch die Chance haben, eine Beziehung zu ihnen aufgebaut zu haben (P5, P7). Besteht ein Vertrauensverhältnis, lassen sich Empfehlungen aussprechen und die Hürden der Anmeldung reduzieren (vgl. Kap. 7.3.2). Hinzu kommt, dass die Personen sich „an einer offiziellen Stelle behandelt“ (P5) fühlten, was dem Ausleihprozess zugutekommen könnte.

Der Leiter der Jugendfreizeiteinrichtung „Eastend“ merkt an, dass es zusätzlich sinnvoll wäre, wenn die Zielgruppe der Einrichtung auch die ausleihende Gruppe sei (P5). In seiner Jugendfreizeiteinrichtung lohnt sich Werbung unter den Besucher:innen kaum, da die Kinder und Jugendlichen kaum an einem Lastenrad interessiert seien (P5).

Um einen Eindruck davon zu erhalten, wie die Ausleihstationen der „fLotte“ ausgewählt werden, wurde dies in den Interviews mit den Verantwortlichen angesprochen. Hierbei war es interessant zu erfahren, ob eine bestimmte Zielgruppe im Fokus stand oder welche anderen Kriterien als wichtig erachtet wurden.

Im Interview mit der „flotte Berlin“ wurde berichtet, dass im Durchschnitt einmal am Tag eine potenzielle Ausleihstation Interesse bekundet. Meistens ist dabei aber noch nicht geklärt, wie die Finanzierung eines neuen Lastenrads ablaufen soll. Zu dieser Frage berät die „fLotte“ über die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten, doch die Standorte müssen dabei auch selbst aktiv werden. Außerdem werden die Abläufe und der Arbeitsaufwand in einer Schulung besprochen. Kriterien, die bestimmte Standorte ausschließen oder andere bevorzugen wurden nicht genannt. Die Auswahl der Ausleihstationen für die „fLotte kommunal“ liegt in der Verantwortung der Bezirksämter. (P9)

Die Standorte der „fLotte kommunal“ in Marzahn-Hellersdorf sind ausschließlich öffentliche oder halböffentliche Einrichtungen, die in der Hand freier Träger sind. Es handelt sich größtenteils um soziale Einrichtungen. Diese wurden vom Bezirk angefragt, sie mussten sich also nicht bewerben (P8). Anschließend wurde überprüft, ob der Ablauf einer Ausleihe ohne Probleme möglich ist:

„Es musste funktionieren [...] im Sinne von, wo schiebt man das Lastenrad hin, wo holt man es raus und so und wo kann man es hinstellen, auch sicher hinstellen, [...] und dann guckt man schon mal, ob das funktioniert und so.“ (P8)

Als wichtigstes Kriterium wurde angestrebt, „[...] dass es sich einigermaßen vernünftig über den Bezirk verteilt“ (P8).

Die Auswahl der Standorte findet also ohne einen Fokus auf bestimmte Zielgruppen statt. Das wichtigste – und neben der Funktionalität und Öffentlichkeit der Einrichtungen einzige – Kriterium, die Ausleihstationen gleichmäßig im Bezirk zu verteilen, entspricht der Grundidee der Werbemaßnahmen, die Informationen möglichst breit zu streuen.

Das wichtigste – und neben der Funktionalität und Öffentlichkeit der Einrichtungen einzige – Kriterium, die Ausleihstationen gleichmäßig im Bezirk zu verteilen, entspricht dem Ziel einer breiten Streuung. Somit gleicht der Ansatz der Verteilung dem der Werbemaßnahmen: Es wird nicht zwischen Zielgruppen differenziert.

7.4.3 PROBEFAHRTEN

Häufiger wurde von den Interviewpartner:innen angesprochen, dass sich manche Personen, vor allem ältere Menschen, nicht trauen, ein Lastenrad zu fahren (P3/4, P5, P6, P7). Es wird auch erwähnt, dass das Fahren eines Lastenrads schwierig und gewöhnungsbedürftig sei (P1, P5). Mit dieser Problematik wird sich auch in der Literatur befasst und vorgeschlagen, eine Probefahrt anzubieten (Thoring und Borchert 2020, 206f.). Deshalb wurde diese Möglichkeit in den Interviews thematisiert. Dabei wurden die Interviewpartner:innen gefragt, wie sie solche Probefahrten einbinden würden, um insbesondere Menschen mit geringem Einkommen zu erreichen.

Die Interviewpartner:innen waren sich einig, dass Probefahrten am besten im Rahmen einer Veranstaltung, z. B. einem Fest oder einer kleinen Aktion stattfinden sollten (P1, P2, P3/4, P5). Einige hatten hiermit bereits positive Erfahrungen gemacht (P1, P3/4). Im Projekt „Kiezhausmeister“ werden Probefahrten auf Festen oder sogenannten „Sperrmüllmärkten“ angeboten:

„Ein Lastenrad zu fahren, ist etwas anderes als ein Fahrrad zu fahren und diese Hürde kann man nehmen und man muss halt platzieren bei den Menschen, es gibt Lastenräder, du kannst sie kostenfrei haben, da und da kriegst du die. [... D]a geht es ja wirklich darum, die Barrieren wegzuräumen und Menschen zu zeigen, guck mal, du kannst das auch probieren.“ (P3/4)

Für eine Probefahrt wird ausreichend Platz benötigt, daher eignen sich große Plätze wie der Alice-Salomon-Platz in Hellersdorf oder der Herrfurthplatz in Neukölln (P3/4, P5). Hier kann ein kleiner Parcours aufgebaut werden, als Anreiz kann auch ein Gewinnspiel vorbereitet werden (P1, P3/4). Als kleiner Preis könnte beispielsweise ein kulinarisches Angebot auf der jeweiligen Veranstaltung in Frage kommen (P1). Im Anschluss an eine Probefahrt könnte über einen anstehenden Ausflug mit den Lastenrädern informiert und dazu motiviert werden, daran teilzunehmen (P1). Auf diese Weise könnte Interesse geweckt werden und langsam an die Lastenräder herangeführt werden (P1).

Bei der Einbindung in ein Fest sieht der Interviewpartner des Quartiersmanagements „Boulevard Kastanienallee“ außerdem den Vorteil, dass das Lastenrad mit Spaß verknüpft wird, denn „Fahrradfahren macht ja auch irgendwie Spaß und das gilt es irgendwie auch zu vermitteln“ (P2). Außerdem könnten verschiedene Modelle ausprobiert werden. Da sich das Fahrgefühl bei einachsigen und zweiachsigen Modellen unterscheidet, könnte dies ebenfalls interessant sein (P2).

Als einzige andere mögliche Einbindung von Probefahrten werden Jugendverkehrsschulen erwähnt. In einer solchen Einrichtung konnte der Leiter des „Eastend“ die Lastenräder der „fLotte kommunal“ testen, bevor sie an die jeweiligen Standorte verteilt wurden (P5). Er merkt jedoch an, dass dieses Angebot größere Barrieren beinhalte und weniger Menschen erreiche als eine Probefahrt im öffentlichen Raum (P5).

7.5 ZUKUNFTSAUSSICHTEN DER „FLOTTE BERLIN“

In den Interviews mit Verantwortlichen der „fLotte“ und der „fLotte kommunal“ kam zur Sprache, wie sich die „fLotte“ in Zukunft entwickeln wird. Dabei wurde angesprochen, ob und inwiefern ein Lastenradverleih, der durch das Land Berlin unterstützt wird, auf ehrenamtlicher Grundlage basieren sollte. Das Konzept der „fLotte“ ist von zahlreicher ehrenamtlicher Unterstützung abhängig, mehrere hundert Ehrenamtliche seien in das Projekt eingebunden (P9). Der Koordinator der „fLotte kommunal“ in Marzahn-Hellersdorf sieht das kritisch:

„Und ich finde es eigentlich auch nicht gut, dass es so läuft. Überhaupt nicht, weil es ist eine kommunale Aufgabe. [...] Also wenn die Kommune etwas ausschreibt, das kann einfach nicht sein, dass sie dann sozusagen das Ehrenamt so komplett miteinplant.“ (P8)

Er plädiert dafür, kommerziellen Anbietern das Feld zu überlassen, denn „wo ein zahlungsfähiges Bedürfnis existiert, so macht es der Markt“ (P8). Bei kommerziellen Anbietern sieht er mehr Kompetenz, Flexibilität und Geld. Auch der Mitbegründer der „fLotte“ erkennt Nachteile gegenüber kommerziellen Anbietern (P9). Das Angebot auf ehrenamtlicher Basis kann seiner Meinung nach nicht die Zuverlässigkeit und den Umfang eines kommerziellen Anbieters erreichen. So werden die Räder beispielsweise nicht stunden-, sondern nur tageweise verliehen, unter anderem um die Ausleihstationen nicht zu überfordern. Eine Alternative zum aktuellen Modell wäre die Kommerzialisierung, die mit dem Erheben von Gebühren einherginge (P9). Der Koordinator der „fLotte kommunal“ sieht darin kein Problem: „Warum auch? [...] Also jede Sache hat irgendwie ihren Preis“ (P8).

Statt das ehrenamtliche Modell aufzugeben, möchte der Mitbegründer der „fLotte“ ein gutes Miteinander mit kommerziellen Anbietern erreichen (P9). Hierbei könnte die „fLotte“ eine kostenfreie Grundversorgung zur Verfügung stellen, die mit kommerziellen Angeboten ergänzt wird. Als langfristiges Ziel der „fLotte“ soll erreicht werden, dass das Lastenrad-Sharing dauerhaft etabliert wird und zur öffentlichen Daseinsvorsorge gehört (P9). Hierzu wäre es wichtig, dass sich der Senat dieser Aufgabe annimmt und

die Förderungen entfristet, denn die Grenzen des ehrenamtlichen Modells sind mit der rasanten Erweiterung der „fLotte“ deutlich geworden. Ein Beispiel für ein rein kommunales Projekt, das nicht auf ehrenamtlichen Tätigkeiten basiert, sind die „Kiezhausmeister“. Diese werden ebenfalls vom Bezirksamt gefördert, doch auch dieses Projekt ist befristet und die Förderung muss jährlich neu beantragt werden, was langfristige Planungen erschwert (P3/4). Sollte die „fLotte“ weiterhin kommunal gefördert werden, ist auch der Koordinator der „fLotte kommunal“ der Meinung, dass dies umfangreicher geschehen sollte: „Wenn man so etwas macht, wenn man es vor allem langfristig und stabil machen will, kostet das schlicht Geld, so ist das Leben eben“ (P8).

Zusammenfassend lassen sich die Gedanken zur Zukunft der „fLotte“ in drei mögliche Wege einteilen. Das Lastenrad-Sharing könnte weiterhin wie bisher mit kurzfristigen Förderungen des Senats unterstützt und wesentlich von ehrenamtlicher Arbeit getragen werden. Dies würde eine Erweiterung jedoch erschweren. Alternativ könnte das Projekt kommerzialisiert werden, was mit der Erhebung von Gebühren einherginge. Von Seiten der „fLotte“ wird ein dritter Weg gewünscht: Eine umfassendere und entfristete Förderung, die ermöglicht, dass das Lastenrad-Sharing einen dauerhaften Platz in der öffentlichen Daseinsvorsorge erhält.

8. DISKUSSION

In der Forschung mangelt es an wissenschaftlichen Arbeiten zum Thema Lastenrad-Sharing. Insbesondere die Zielgruppe der Einkommensarmen bleibt bislang eine Randnotiz. Anhand von Expert:inneninterviews wurde ein explorativer Blick auf kostenlose Sharing-Angebote geworfen, wie sie sich zunehmend in deutschen und europäischen Städten etablieren (vgl. Kap. 2.2). Das Ziel der Expert:inneninterviews war es, Potenziale und Barrieren ausfindig zu machen, die über die Ergebnisse der Literaturrecherche hinausgehen und eine neue Perspektive auf Lastenrad-Sharing für Einkommensarme bieten.

Insgesamt lassen sich viele der in den Interviews genannten Aspekte in der Literatur wiederfinden. Die Darstellung der Nutzer:innen der Sharing-Lastenräder und allgemeine Probleme wie eine mangelnde Infrastruktur und fehlende Abstellplätze entsprechen den Ergebnissen der verschiedenen Umfragen. Die Interviews geben darüber hinaus einen Einblick in potenzielle Barrieren, die einkommensarme Menschen im Besonderen betrifft, und zeigen Wege zu möglichen Lösungsansätzen auf.

8.1 DIE ERGEBNISSE IM GESAMTZUSAMMENHANG

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews in den Gesamtzusammenhang der Arbeit gestellt. Die herausgearbeiteten Potenziale und Barrieren werden beleuchtet sowie Handlungsempfehlungen dargelegt.

In der Wahrnehmung der Interviewpartner:innen unterscheiden sich die regelmäßigen Besucher:innen der sozialen Einrichtungen vor allem in den Bereichen Bildung und Einkommen von den Nutzer:innen der Sharing-Lastenräder. Bei bislang dünner Datenlage zeichnet sich auch in der Forschung ab, dass die Mehrheit der Nutzer:innen über einen hohen Bildungsgrad verfügen. Lastenrad-Sharing wird vor allem von Menschen genutzt, die im Alltag regelmäßig Fahrrad fahren (vgl. Kap. 4). Da auch das Fahren mit herkömmlichen Fahrrädern bei Menschen mit höherer Bildung verbreiteter ist (Hudde 2022a), zeichnet sich hier ein allgemeiner Zusammenhang zwischen Bildungsgrad und Radnutzung ab. Zusammenhänge zwischen Einkommensverhältnissen und Lastenrad-Sharing bleiben allerdings ungeklärt, da Bildung und Einkommen nicht austauschbar gewertet werden können (Hudde 2022b, S. 2).

Die Umfrage des „Fahrrad-Monitors“ hat ergeben, dass Interesse an Sharing-Lastenrädern auch in der Zielgruppe der Einkommensarmen besteht, da es eher mit der Wertorientierung als dem Einkommen zusammenhängt (Borgstedt et. al. 2021, S. 89). Ausgehend von dieser Datenlage und der Diffusionstheorie nach Rogers, die in Kapitel 4 vorgestellt wird, wäre die Gruppe der interessierten Einkommensarmen womöglich als „early adopters“ innerhalb ihrer sozioökonomischen Statusgruppe zu sehen, da sie die Innovation Sharing-Lastenräder zu einem frühen Zeitpunkt nutzen. Die „early adopters“ gelten als Meinungsmacher, die eine Idee häufig besonders stark verbreiten (Rogers 2003, S. 283). An dieser Stelle kommen die Netzwerke und Vertrauensverhältnisse zum Tragen, die in den Interviews besonders betont wurden. Diese spielen auch in der Diffusionstheorie nach Rogers eine wichtige Rolle: Über soziale Kontakte gelangen Informationen auf eine besonders glaubwürdige Weise an die Menschen, was dazu führt, dass sie Innovationen eher annehmen (ebd., S. 294).

Auch die Umfragen zu kostenlosen Sharing-Angeboten zeigen, dass die meisten Nutzer:innen über persönliche Kontakte von dem Angebot erfahren haben (Becker und Rudolf 2018a, S. 160). Dies unterstreicht die Tatsache, dass soziale Kontakte eine Schlüsselrolle in der Verbreitung der Lastenräder spielen. Es verdeutlicht allerdings

auch das Risiko, dass manche Personengruppen bei der Informationsverbreitung vernachlässigt werden, da die Vernetzung zu anderen Personen fehlen. Daher wäre es wichtig, gezielte Werbemaßnahmen zu ergreifen, um Menschen auch auf anderen Wegen zu erreichen. Die Interviews zeigen jedoch, dass bislang kaum konkrete Werbestrategien vorhanden sind. Informationen werden über Druckerzeugnisse wie Flyer oder Plakate und soziale Medien breit gestreut, ohne eine Zielgruppe im Blick zu haben. Wie effektiv diese Maßnahmen sind, bleibt vollkommen unklar. In den inneren Bezirken werden die Lastenräder so stark nachgefragt, dass möglicherweise intensivere Werbemaßnahmen nicht notwendig erscheinen. In den äußeren Bezirken, wie beispielsweise Marzahn-Hellersdorf, sieht es hingegen anders aus. Einkommensarme scheinen bei dieser Vorgehensweise als Zielgruppe nicht im Fokus zu stehen. Dabei können Infokampagnen „sehr niedrighschwellige, aber effektive Maßnahmen“ (Daubitz 2016, S. 444) darstellen und sind daher unabdingbar.

Es zeigt sich wiederholt, dass der Blick auf einkommensarme Menschen ausbleibt. In keinem der Interviews oder im Rahmen der Recherche hat sich angedeutet, dass Einkommensarme als Zielgruppe für kostenlose Lastenräder im Mittelpunkt stehen. Formuliere Ziele beziehen sich vor allem auf Aspekte wie die allgemeine Verbreitung von Informationen über Lastenräder sowie mehr Lebensqualität und einem verbesserten Klimaschutz durch weniger Autoverkehr dank der genutzten Lastenräder. Die Grundsätze des „Forum Freie Lastenräder“ spiegeln dies beispielhaft wider (vgl. Kap. 2.2.1). In der Forschung wird auf das Potenzial für Menschen in Armut hingewiesen (vgl. Aretz und Pfeifer 2020, S. 346; Becker und Rudolf 2018b, S. 179), jedoch wurde dieser Erkenntnis nicht weiter nachgegangen. In den sozialen Einrichtungen wird die Mobilität der Besucher:innen offenbar wenig thematisiert. Die Interviewpartner:innen konnten ihre Aussagen zum Mobilitätsverhalten und möglichen Einschränkungen nur auf der Grundlage ihrer Beobachtungen und Einschätzungen treffen, da sie nicht auf konkreten Berichte der betroffenen Personen zurückgreifen konnten (vgl. Kap. 7.1). Der Diffusionstheorie nach Rogers zufolge liegt hier ein „Innovativeness/Needs Paradox“ (2003, S. 295) vor, denn insbesondere Menschen in Armut können von den kostenlosen Lastenrädern profitieren. Dies wird durch eine Analyse der Ergebnisse dieser Arbeit deutlich.

8.1.1 POTENZIALE

Auf der Grundlage der Literaturstudie und den Expert:inneninterviews zeigt sich, welches vielschichtige Potenzial kostenloses Lastenrad-Sharing für Menschen in Armut birgt:

Möglichkeitsraum erweitern: Kostenlose Sharing-Lastenräder ermöglichen die Erweiterung der Mobilität und somit des individuellen Möglichkeitsraumes. Dies betrifft insbesondere Einkommensarme, da ihre Mobilität stark eingeschränkt und kostenabhängig ist (vgl. Kap. 5.3). Für Menschen ohne Führerschein oder ohne eigenen PKW können Sharing-Lastenräder beispielsweise eine attraktive Alternative zum Auto darstellen, die sie in ihrer Mobilität stärkt. Menschen mit geringem Einkommen sind überdurchschnittlich stark betroffen: Sie haben besonders häufig keinen Führerschein und verfügen seltener über ein eigenes Auto als Vergleichsgruppen (vgl. Kap. 3.1 und 5.3). Wenn Interesse an Lastenrädern besteht, die Kosten für den Kauf eines Lastenrads jedoch zu hoch sind, kann auf das Sharing-Angebot zurückgegriffen werden. Auch fehlende Abstellplätze können ein Hindernisgrund sein, von dem Einkommensarme womöglich stärker betroffen sind (vgl. Kap. 3.1). Die kurzzeitige Ausleihe eines Lastenrads kann dieses Problem umgehen.

Motorisierten Individualverkehr reduzieren: Untersuchungen zeigen, dass durch Lastenrad-Sharing Autofahrten reduziert werden können (vgl. Kap. 3.1). Einkommensarme sind besonders stark von Lärm und Schadstoffen des motorisierten Verkehrs betroffen (vgl. Kap. 5.2), weshalb es für diese Gruppe besonders wichtig ist, dass alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr genutzt werden und somit die Lärm- und Schadstoffbelastung gesenkt werden kann.

„Forced car ownership“ auflösen: Kostenlose Sharing-Lastenräder können die Abschaffung eines privaten PKWs ermöglichen, wodurch die hohen Haltungskosten eingespart werden können. Auch dies entlastet Einkommensarme in hohem Maße, da ein Autobesitz für sie eine starke finanzielle Belastung darstellt, zu der manche sich aufgrund mangelnder Alternativen gezwungen sehen. Sharing-Lastenräder können dazu beitragen, eine solche „forced car ownership“ aufzulösen, indem sie Alternativen bieten (vgl. Kap. 3.1 und 5.3).

Gesundheit fördern: Die Fortbewegung mit dem Fahrrad fördert die physische und psychische Gesundheit (Hudde 2022a, S. 2). Dies trifft demnach auch bei Lastenrädern zu. Da Menschen in Armut im Durchschnitt über eine schlechtere Gesundheit verfügen (vgl. Lampert 2011), könnten sie von diesem gesundheitsfördernden Fortbewegungsmittel in besonderem Maße profitieren (vgl. 3.1).

Mobilität aufrechterhalten: Fällt ein Verkehrsmittel weg, wie z. B. durch Beschädigung oder Diebstahl, ist es für Menschen mit geringem Einkommen eine besondere Herausforderung, kurzfristig Ersatz zu beschaffen. Neuanschaffungen oder Reparaturen sind außerplanmäßige Kosten, für die häufig die finanziellen Mittel fehlen. Kostenlose Sharing-Lastenräder können eine Überbrückungslösung darstellen, um die Mobilität der Betroffenen aufrechtzuerhalten. So kann vermieden werden, dass Mehrkosten, z. B. für ein ÖPNV-Ticket, entstehen und dass Betroffene aufgrund fehlender Mobilitätsmöglichkeiten Wege nicht realisieren können. (Vgl. Kap. 5.3)

Gesellschaftlicher Mehrwert: Kostenloses Lastenrad-Sharing kann als ein soziales Projekt gesehen werden, denn durch das Ausleihsystem wird die lokale Vernetzung und Verbindung der Menschen untereinander gefördert (vgl. Kap. 3.1). Durch die persönlichen Übergaben der Räder und die Einbindung ehrenamtlicher Mitarbeiter:innen entstehen soziale Kontakte, die das lokale Netzwerk stärken. Zudem können die Lastenräder selbst in lokale Aktionen eingebunden werden, die die Vernetzung im Stadtviertel fördern. In den Interviews werden beispielsweise „Kiezputze“ genannt, die von einem Lastenrad-Verleih bzw. einer lokalen Gruppe organisiert werden (vgl. Kap. 7.3.4). Ein weiteres Beispiel ist die mobile Jugendarbeit, die von der interviewten Jugendfreizeiteinrichtung „Eastend“ mit ihrem Sharing-Lastenrad durchgeführt wird (vgl. Kap. 7.3.4). Die Lastenräder nehmen bei den Aktionen eine zentrale Rolle ein: Sie sind Transportmittel, können aber auch Neugierde und Interesse wecken. In diesen sozialen Elementen des Lastenrad-Sharing liegt ein gesellschaftlicher Mehrwert, was vor allem in benachteiligten Stadtvierteln ein wertvoller Beitrag sein kann. Soziales Kapital ist eine wichtige Ressource, die unter anderem Informationsvielfalt fördern kann. Da einkommensarme Menschen allerdings durchschnittlich über weniger soziale Kontakte verfügen, sind sie in diesem Punkt benachteiligt (vgl. Kap. 4).

Insbesondere „weak ties“ können durch vernetzungsfördernde Maßnahmen wie das Lastenrad-Sharing gestärkt werden.

Die vielfältigen Potenziale können eine weitere Motivation darstellen, die Ausleihe kostenlos anzubieten. Bislang bleibt dieses Argument in den Überlegungen zur Weiterentwicklung und möglichen Kommerzialisierung der „flotte“ weitestgehend unberücksichtigt (vgl. Kap. 7.5).

8.1.2 BARRIEREN

Die Interviews geben neben möglichen Potenzialen auch Hinweise auf vielfältige Barrieren. Diese sind häufig multifaktoriell bedingt und lassen sich nur mit Ansätzen auf verschiedenen Ebenen lösen. Zudem bedarf es weiterer Forschung, um Ursachen und Lösungen konkreter zu erfassen.

Fehlende Informationen: Ein Mangel an Informationen führt dazu, dass das kostenlose Angebot nicht wahrgenommen werden kann. Interviews mit Einkommensarmen zeigen, dass manche von ihnen zwar Interesse an Lastenrädern haben, sich diese aber nicht leisten können und andere sich gar nichts unter dem Begriff vorstellen können (Daubitz 2021a). Kostenloses Lastenrad-Sharing wird hier nicht erwähnt. Die Perspektive der Lebensmitteltafel zeigt beispielhaft, welche Hürden einer Nutzung im Weg stehen könnten: Unverständnis, Skepsis und ein Beharren auf Status Quo. Die verantwortliche Person konnte sich eine Umsetzung eines Lastenrad-Verleihs und die Nutzung der Lastenräder durch die Kund:innen nur schwer vorstellen. Hier wird deutlich, dass eine Implementierung eng begleitet werden müsste, z. B. in Form von Infokampagnen und Probefahrten. Diese könnten dabei helfen, skeptische Grundhaltungen zu reduzieren. Wie bereits dargestellt, fehlen zurzeit ebensolche zielgerichteten Infokampagnen und Werbemaßnahmen, die diese Problematik angehen. Da sich Informationen außerdem stark über persönliche Kontakte verbreiten, sollte die Vernetzung der Menschen untereinander gefördert werden. Dies kann beispielsweise über soziale Einrichtungen geschehen.

Fehlende Kenntnisse: Neben Informationen können auch mangelhafte Kenntnisse ausschlaggebend für eine ablehnende Haltung sein. In den Interviews wurde häufig berichtet, dass Lastenrad fahren schwierig oder gewöhnungsbedürftig sei (vgl. Kap. 7.4.3). Hier gilt es, Hemmschwellen effektiv abzubauen. Dabei ist es

besonders wichtig, Angebote möglichst offen und niedrigschwellig zu gestalten. Probefahrten auf öffentlichen Veranstaltungen, die spontan durchgeführt werden können, sind sinnvoller als Angebote in halböffentlichen Räumen, beispielsweise Jugendverkehrsschulen, für die eine Anmeldung notwendig ist (vgl. Kap. 7.4.2). Auf Veranstaltungen können Probefahrten mit Gewinnspielen o.ä. verknüpft werden und im Anschluss auf ein daran anknüpfendes Angebot, wie ein gemeinsamer Ausflug, hingewiesen werden (vgl. ebd.).

Um Hemmschwellen abzubauen ist es außerdem notwendig, die Nutzung von Lastenrädern im Alltag zu erleichtern. Hierzu gehört der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur, speziell für die Anforderungen von Lastenrädern, also breitere Radwege und passende Abstellflächen. Neben dem Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur sind auch andere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sinnvoll. Vor allem in den Interviews in Hellersdorf-Nord wurde angemerkt, dass sehr wenige Menschen dort Fahrrad fahren (vgl. Kap. 7.1). Wer regelmäßig Fahrrad fährt, traut sich womöglich auch eher zu, im Straßenverkehr mit einem Lastenrad zu fahren. Untersuchungen zeigen, dass Lastenradnutzer:innen häufig auch regelmäßig Fahrrad fahren (vgl. Kap. 4). Daher ist es wichtig, Radfahrkenntnisse systematisch und nachhaltig zu verbessern. Dies sollte bereits in Kindertagesstätten beginnen und in Schulen fortgesetzt werden, um Kinder frühzeitig an das Fahrrad heranzuführen. Außerdem sollte eine Struktur geschaffen werden, die es Personen auch im höheren Alter ermöglicht, Fahrradfahren zu lernen. Beispielhaft sei hier der Verein „#BIKEYGEES e.V.“ genannt, der sich zum Ziel gesetzt hat Frauen, vor allem Geflüchteten, Fahrradfahren beizubringen. Angebote zur Verbesserung von Radfahrkenntnissen sollten demnach stärker gefördert werden.

Barrieren im Ausleihprozess: Sehr konkret wird der Ausleihprozess selbst als Barriere genannt (vgl. Kap. 7.3.1). Anmeldevorgänge seien eine Hürde, die manche Personen daran hindere, Angebote wie die kostenlosen Lastenräder wahrzunehmen. Eine direkte Ansprache und eine Förderung der Vernetzung untereinander wäre sinnvoll, um diese Personen dennoch zu erreichen (vgl. Kap. 7.3.2). Außerdem sind für die Ausleihe eines Lastenrads Kompetenzen notwendig, die ausgrenzend wirken können, beispielsweise Sprach-, Lese- oder

Computerkompetenzen (vgl. Kap. 7.3.1). Diese Kompetenzen sollten durch Bildungsangebote stärker gefördert werden.

Um die Barrieren angehen zu können, ist es notwendig, dass Mobilität stärker in den Fokus der sozialen Einrichtungen gerückt wird. Herausforderungen und Probleme in Bezug auf die Mobilität der Menschen sollten thematisiert werden und mobilitätsfördernde Angebote speziell an die Besucher:innen gerichtet werden. Zusätzlich können Beratungsangebote zum Thema Mobilität in das Programm der Einrichtungen aufgenommen werden. Außerdem müssen die Bedürfnisse einkommensarmer Menschen bei Entscheidungsprozessen Berücksichtigung finden, beispielsweise bei der Frage, wie die „fLotte Berlin“ in Zukunft betrieben werden sollte. Um weiterhin eine flächendeckende Verteilung über das Stadtgebiet sicherzustellen, sollten die Bezirksämter ihre Förderung nicht nur fortsetzen, sondern entfristen und ausweiten. Dadurch wäre es möglich, das Lastenrad-Sharing dauerhaft institutionell zu verankern, wie es von der „fLotte Berlin“ auch gewünscht wird (vgl. Kap. 7.5). Sollten die Lastenräder nicht mehr kostenlos angeboten werden können, muss sich die Politik in der Verantwortung sehen, das Angebot für Menschen mit geringem Einkommen weiterhin zugänglich zu gestalten. Dies kann beispielsweise über eine Integration in das Sozialticket geschehen.

8.2 LIMITIERUNGEN DER ARBEIT

Während der Durchführung und Auswertung der empirischen Erhebung ergaben sich einige Limitierungen, die an dieser Stelle weiter ausgeführt werden.

Die Sozialwissenschaftler:innen Lamnek und Krell merken an, dass Online-Interviews weniger verbindlich sind, leichter abgebrochen werden können, technische Probleme auftreten können und sie aufgrund von technischen Voraussetzungen manche Personen ausschließen könnten (2016, S. 327). Probleme wie diese traten nicht auf, allerdings flossen diese Aspekte in die Überlegungen zum Vorgehen mit ein. Personen der Zielgruppe direkt zu befragen wäre eine Alternative gewesen. Da es allerdings aufgrund der Covid-19-Pandemie unvorhersehbar war, ob persönliche Treffen überhaupt möglich wären, hätten die Interviews eventuell vollständig digital stattfinden müssen. Bei der Zielgruppe kann allerdings nicht davon ausgegangen werden, dass diese über die Ressourcen verfügen, an einem Online-Interview teilzunehmen. Es wäre auch möglich gewesen, dass den Personen der Zielgruppe ein persönliches Treffen wegen der Ansteckungsgefahr unangenehm wäre, sie Gespräche deshalb entweder ablehnen

würden oder diese in angespannter Atmosphäre stattgefunden hätten. Indem Beschäftigte sozialer Einrichtungen befragt wurden, die in der Regel über einen Zugang zu einem Computer und Internetanschluss verfügen, konnte ihnen die Wahl überlassen werden, in welcher Form sie das Interview durchführen möchten.

Bei der Durchführung der Interviews wurde die Erfahrung gemacht, dass die Treffen, die vor Ort stattfanden, länger andauerten und meist ergiebiger waren als die Gespräche über Videochat. Zudem konnte ein lockeres Nachgespräch stattfinden, bei dem sich die klare Rollenzuteilung von fragender und antwortender Person auflöste und weitergehende Gesprächsinhalte thematisiert wurden. Außerdem konnte ein Einblick in die Umgebung der Einrichtung gewonnen werden. Diese Aspekte fehlten bei den Online-Interviews, weshalb es empfehlenswert wäre, den Möglichkeiten entsprechend die Interviews vor Ort zu planen.

Eine weitere Alternative zum gewählten Forschungsdesign wäre der Fokus auf ein einzelnes Untersuchungsgebiet statt einer Aufteilung auf mehrere Gebiete. Dadurch wäre zwar die Möglichkeit nicht mehr vorhanden, den Einfluss städtebaulicher Strukturen, der städtischen Lage und der Mobilitätsmöglichkeiten vergleichend einzubeziehen, stattdessen könnten aber vielfältigere Einrichtungen ausgewählt werden, die eventuell neue Erkenntnisse liefern. In Marzahn-Hellersdorf leiht beispielsweise das „Wuhletal-Psychosoziale Zentrum“, ein gemeinnütziger Verein für psychisch kranke und suchtkranke Menschen, Lastenräder über die „fLotte Berlin“ an drei verschiedenen Standorten aus (fLotte Berlin 2021b). Da hier eine andere Kundschaft als bei den interviewten Einrichtungen vorhanden ist, könnten die Erfahrungen der Beschäftigten besonders wertvoll sein und eine andere Perspektive bieten. Problematisch könnte dieses Vorgehen werden, wenn das Untersuchungsfeld erschöpft ist und sich nicht genügend Interviewpartner:innen finden, da insgesamt eine geringere Auswahl zur Verfügung steht. In Neukölln hat sich bereits gezeigt, dass derartige Schwierigkeiten auftreten können, denn es konnte kein Quartiersmanagementbüro und keine Lebensmitteltafel für ein Interview gewonnen werden.

In den Interviews zeichnen sich leichte lokalspezifische Unterschiede zwischen Neukölln und Hellersdorf ab. In Hellersdorf wird die geringe Fahrradnutzung betont und mit stadtstrukturellen Begebenheiten in Verbindung gebracht. Insgesamt beschränken sich die Unterschiede aber auf nur wenige Aussagen. Aufgrund dessen und der geringen Anzahl der Interviews erschien es nicht sinnvoll, einen umfassenden Vergleich der

beiden Untersuchungsgebiete anzustreben. Im Rahmen umfangreicherer Untersuchungen könnte dies jedoch sinnvoll sein.

8.3 WEITERFÜHRENDE FORSCHUNG

Weitere Barrieren deuten sich anhand der Interviewergebnisse an, sind aber zu unklar, um konkrete Schlüsse daraus zu ziehen. Ein Punkt, der mehrmals in den Interviews angesprochen wurde und in der Literatur bislang keine Erwähnung findet, bezieht sich beispielsweise auf die Beschreibung der Nutzer:innen als „sehr deutsch“, „sehr weiß“ oder „deutsch, europäisch“ (vgl. Kap. 7.2.1). Hier fiel es den Interviewpartner:innen offenbar schwer ihre Beobachtung eindeutig zu beschreiben. Es ist anzunehmen, dass sie damit Deutsche ohne Migrationshintergrund oder mit einem westlichen Migrationshintergrund meinen. Hieraus ließen sich verschiedene Schlüsse ziehen, beispielsweise ob sprachliche Barrieren oder soziokulturelle Hintergründe eine Rolle spielen könnten. Die Angaben in den Interviews sind jedoch zu vage, um konkrete Überlegungen zu schlussfolgern. Um diesem Punkt ausführlicher zu beleuchten, bedürfte es weiterer Forschung. Eine naheliegende Herangehensweise wäre es, laufende Umfragen wie die der „fLotte Berlin“ um Angaben zum Migrationshintergrund zu ergänzen. Hierbei stellt sich jedoch die Frage, wie sinnvoll diese Einordnung wäre. Kritik an statistischen Erhebungen zum Migrationshintergrund bezieht sich auf die fehlende Aussagekraft der tatsächlichen Lebensrealitäten, die stigmatisierende Bezeichnung und die Tatsache, dass ein Migrationshintergrund keine Aussage darüber trifft, ob die jeweiligen Personen selbst eingewandert sind (Mediendienst Integration 2020). Stattdessen sollten konkretere Aspekte in den Fokus gerückt werden. Um über eine mögliche sprachliche Barriere Informationen zu erhalten, wäre es z. B. sinnvoller nach den Sprachkenntnissen zu fragen. Aussagen über soziokulturelle Hintergründe könnten über eine Einordnung in Milieus getroffen werden, wie sie in der Untersuchung des „Fahrrad-Monitors“ (Borgstedt et al., 2017, 2019, 2021) vorgenommen werden.

Die These, dass vor allem Menschen mit höherer Bildung und Einkommen Sharing-Lastenräder nutzen (vgl. Kap. 3.2 und 7.2.1), sollte mittels Umfragen der Sharing-Anbieter überprüft werden. Indem sozioökonomische Fragen in Erhebungen aufgenommen werden, können hierzu Daten gesammelt werden. Dabei ist es notwendig, dass diese wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden. Hierbei wäre es außerdem interessant zu sehen, ob ein Unterschied zwischen kostenlosen und kostenpflichtigen Angeboten zu beobachten ist.

Anschließend an diese Arbeit bietet es sich an, anhand von qualitativen Interviews tiefergehende Ergebnisse zu Potenzialen und Barrieren ausfindig zu machen, indem Menschen mit geringem Einkommen interviewt werden. Dabei sollten die Fragen im Fokus stehen, wie die Interviewten die Lastenräder einsetzen würden, welchen Vorteil sie in der Nutzung sehen, was sie an einer Nutzung hindern würde und welche Verbesserungen und Wünsche sie haben. Um den Interviewten die Möglichkeit zu geben, eigene Themen einzubringen, sollte ein möglichst offener Ansatz gewählt werden. Basierend auf den Ergebnissen dieser Arbeit sollten außerdem Erfahrungen mit dem Fahrrad bzw. übliche Verkehrsmittel und der Bildungsgrad thematisiert werden. Zudem könnte die soziale Vernetzung der Personen erfragt werden. Hierdurch könnten neue Erkenntnisse gewonnen werden, die über das Wissen der Expert:innen hinausgehen.

9. FAZIT

Die Zielsetzung dieser Arbeit war es, Potenziale und Barrieren von kostenlosen Sharing-Lastenrädern für Einkommensarme zu analysieren. Außerdem sollten Lösungswege für identifizierte Barrieren und Handlungsempfehlungen herausgearbeitet werden. Da es bislang keine ausführliche Forschung zum betrachteten Themenfeld gibt, wurde ein explorativer Ansatz gewählt. Hierzu wurden Expert:inneninterviews mit Akteur:innen der sozialen Infrastruktur geführt, die qualitativ ausgewertet wurden. Als Grundlage für den empirischen Teil der Arbeit wurde vorhandene Forschung zu Sharing-Lastenrädern zusammengetragen und die Auswirkungen von Mobilitätsarmut sowie Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen ökonomischen Statusgruppen dargestellt. Außerdem wurde die Diffusionstheorie nach Rogers (2003) vorgestellt, um Wissen über die Verbreitung von Lastenrädern zu erlangen und dieses auf die Zielgruppe anzuwenden.

Durch die Zusammenführung der theoretischen Grundlagen und der Interviewergebnisse konnten zahlreiche Potenziale herausgearbeitet werden. Die Nutzung der Lastenräder kann Menschen mit geringem Einkommen dabei helfen, ihren Möglichkeitsraum zu erweitern, welcher durch die finanziellen Einschränkungen häufig besonders stark begrenzt ist. Menschen, die die hohen Kosten eines Lastenradkaufs nicht aufbringen können, wird mit den Lastenrädern eine kostenlose Alternative geboten. Außerdem muss kein dauerhafter Abstellplatz gefunden werden, was ebenfalls, insbesondere für

Menschen in beengten Wohnverhältnissen, ein Grund gegen die Nutzung eines Lastenrads darstellen kann.

Für Menschen in Armut ist es zudem besonders schwierig, bei Ausfall eines Verkehrsmittels Ersatz zu beschaffen, da dies außerplanmäßige Kosten nach sich zieht. Kostenlose Lastenräder können eine Überbrückungslösung darstellen und so dazu beitragen, dass ihre Mobilität aufrechterhalten wird. Dadurch ließen sich auch finanzielle Mittel einsparen, die ansonsten für alternative Verkehrsmittel gezahlt werden müssten.

Es wurde darüber hinaus dargelegt, dass Lastenrad-Sharing ein hohes Potenzial hat, Autofahrten zu reduzieren. Dies kann einen doppelten Nutzen für die Zielgruppe bedeuten: Einerseits sind sie besonders von gesundheitsschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs betroffen und würden dadurch in besonderem Maße davon profitieren, wenn dieser gemindert wird. Andererseits ist der Besitz eines PKW für sie eine besonders hohe finanzielle Belastung. Sharing-Lastenräder können einen Beitrag dazu leisten, dass der Zwang, ein Auto zu besitzen, aufgelöst wird, indem durch das zusätzliche Mobilitätsangebot Alternativen geschaffen werden. So können Sharing-Lastenräder dazu beitragen, diese „forced car ownerships“ aufzulösen.

Ein weiterer Vorteil sind gesundheitsförderliche Aspekte, die das Lastenradfahren mit sich bringt. Auch dies ist für Menschen mit geringem Einkommen besonders wichtig, da ihre Gesundheit Studien zufolge durchschnittlich schlechter ist als die anderer ökonomischer Statusgruppen.

Abschließend konnte verdeutlicht werden, dass ein Sharing-System wie die „flotte Berlin“ einen gesellschaftlichen Mehrwert beinhaltet, aus dem benachteiligte Stadtviertel einen besonders großen Nutzen ziehen können. Durch die Förderung lokaler Sozialkontakte kann die Vernetzung im Stadtviertel gestärkt werden. Vor allem weniger intensive Bekanntschaften, sogenannte „weak ties“, können durch die sozialen Momente, die durch das Lastenrad-Sharing entstehen, gefördert werden. Einkommensarme Menschen verfügen im Durchschnitt über weniger soziale Kontakte, weshalb sie hiervon besonders stark profitieren könnten.

Die Interviews ließen auch einige Barrieren ersichtlich werden. Demnach mangelt es an Informationen über das kostenlose Angebot der Lastenräder sowie an praktischen Kenntnissen, die zu einer ablehnenden Haltung führen können. Auch der Ausleihprozess eines Lastenrads wird als eine Hürde beschrieben. Um diese Barrieren zu

beseitigen, sind verschiedene Ansätze notwendig. Als besonders wichtig werden soziale Kontakte und eine starke Vernetzung bewertet. Hierdurch können Informationen ausgetauscht und Menschen animiert werden, die ansonsten schwer zu erreichen sind. Durch den Austausch von Informationen über vertrauensvolle Kanäle können zudem Hemmschwellen abgebaut werden. Hemmschwellen abzubauen ist außerdem besonders wichtig, um Menschen zu ermöglichen, ihre Kenntnisse zu verbessern. Dazu gehören niedrigschwellige Angebote wie Probefahrten. Aber auch der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur und die Förderung von Radfahrkursen, sowohl für Kinder als auch für Erwachsene, sind ein wesentlicher Bestandteil und können dazu beitragen, Sicherheit beim Lastenradfahren zu gewinnen. Die Ergebnisse dieser Arbeit verdeutlichen außerdem, dass Menschen mit geringem Einkommen bislang nicht im Fokus von Werbemaßnahmen stehen. Zielgerichtete Infokampagnen könnten jedoch dazu beitragen, Skepsis und Unverständnis zu mindern.

Hier wird deutlich, dass das Potenzial der Sharing-Lastenräder für Menschen in Armut stärker mitgedacht werden muss, da es ansonsten nicht ausgeschöpft werden kann. Bislang stehen Aspekte der Nachhaltigkeit und die Förderung von Lebensqualität in Städten durch eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei der Betrachtung des Sharing-Angebots im Vordergrund. Dies zeigt sich sowohl in den Interviews als auch in der Literatur. Die Ergebnisse dieser Arbeit heben das enorme soziale Potenzial der Sharing-Lastenräder hervor, wenn diese als Gemeingüter kostenlos angeboten werden. Dieser Aspekt wird in Studien zwar benannt, doch die Zielgruppe einkommensarmer Menschen liegt nicht im Fokus. Die Mobilitätswende muss auch zum Ziel haben, Gerechtigkeitslücken zu schließen. Das beinhaltet, dass soziale Elemente von Mobilität mehr Beachtung erhalten müssen. Sozialen Einrichtungen könnte hierbei eine Schlüsselrolle zukommen. Sie verfügen über einen direkten Kontakt zur Zielgruppe und haben so die Möglichkeit, die Vernetzung zu fördern, Infokampagnen zielgerichtet auszurichten und Menschen durch eine direkte Ansprache zu erreichen. Zudem eignen sie sich sehr gut als Ausleihstationen für Lastenräder, da es sich oftmals um öffentliche oder teilöffentliche Einrichtungen handelt. Die Interviews erwecken jedoch den Eindruck, dass das Thema Mobilität im Kontakt mit den Besucher:innen der sozialen Einrichtungen wenig thematisiert wird.

Die Untersuchung dieser Arbeit zeigt auf, dass das Potenzial der kostenlosen Sharing-Lastenräder stärker genutzt werden könnte, wenn das bestehende Angebot in Berlin

dauerhaft in die öffentliche Infrastruktur integriert wird. Durch eine Ausweitung der Förderung könnte sich das Angebot außerdem von der Abhängigkeit des ehrenamtlichen Engagements lösen. Bei diesem Prozess gilt es zu beachten, dass Menschen mit geringem Einkommen Berücksichtigung finden und durch zusätzliche Kosten keine neuen Barrieren aufgebaut werden.

Da die Interviewpartner:innen mit den Besucher:innen ihrer Einrichtungen kaum Gespräche über das Thema Mobilität geführt haben, stieß das methodische Vorgehen dieser Arbeit an diesem Punkt an Grenzen. So konnten die Interviewpartner:innen kaum Aussagen über die Mobilitätsbedarfe der Zielgruppe treffen, weshalb sie sich auf ihre eigenen Einschätzungen und Beobachtungen beriefen. Zukünftige Forschung könnte diese Limitierung aufgreifen und qualitative Interviews mit Menschen in Armut durchführen. Hierdurch könnten neue Perspektiven über die Nutzung von Lastenrad-Sharing sichtbar werden, die die Ergebnisse dieser Arbeit erweitern könnten. Neben einer umfangreichen Auseinandersetzung mittels qualitativer Interviews sollten auch quantitative Daten erhoben werden, indem bestehende Umfragen von Lastenrad-Anbietern durch sozioökonomische Fragen ergänzt werden. Hierdurch könnte eine umfassendere Datenlage geschaffen werden, die weitere Forschung ermöglichen kann.

LITERATURVERZEICHNIS

Aberle, Christoph (2018): Warum ist MobileInclusion wichtig? Drei Thesen zu Mobilität und Gerechtigkeit. Online verfügbar unter <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/mobilitaet-gerechtigkeit/>, zuletzt geprüft am 14.12.2021.

ADAC (2021): Gebrauchtwagenpreise aktuell: Entwicklung 2021. Online verfügbar unter <https://www.adac.de/news/gebrauchtwagen-preise/>, zuletzt geprüft am 13.11.2021.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS) (2021): Statistischer Bericht A I 5 – hj 1 / 21. Einwohnerregisterstatistik. Berlin.

Aretz, Astrid; Pfeifer, Lena (2020): Drei Jahre Distribute. Die Evaluationsebene. In: Elke Pahl-Weber, Dodo zu Knyphausen-Aufseß, Jan Kratzer und Frank Straube (Hg.): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 328–371.

Avocargo (2021): Preise und Gebühren. Online verfügbar unter <https://www.avocargo.one/preis>, zuletzt geprüft am 27.12.2021.

Babboe (2021): Babboe Big. Online verfügbar unter www.babboe.de/big, zuletzt geprüft am 13.11.2021.

Becker, Sophia; Rudolf, Clemens (2018a): Exploring the Potential of Free Cargo-Bikesharing for Sustainable Mobility. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 27 (1), S. 156–164. DOI: 10.14512/gaia.27.1.11.

Becker, Sophia; Rudolf, Clemens (2018b): The Status Quo of cargo-bikesharing in Germany, Austria and Switzerland. In: Katherina Grafl, Heike Bunte, Katrin Dziekan, Holger Haubold, Manfred Neun (Hg.): *Framing the Third Cycling Century. Bridging the Gap between Research and Practice*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt, S. 168–188.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2021): Jelbi, 03.11.2021.

Bogner, Alexander; Menz, Wolfgang (2009): Das theoriegenerierende Experteninterview. Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion. In: Alexander Bogner, Beate Littig und Wolfgang Menz (Hg.): *Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder*. 3. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlage GmbH, S. 61–98.

Böhnke, Petra (2006): *Am Rande der Gesellschaft. Risiken sozialer Ausgrenzung*. Opladen: Budrich (Edition Recherche).

Böhnke, Petra; Heizmann, Boris (2018): Armut und intergenerationale Mobilität. In: Petra Böhnke, Jörg Dittmann und Jan Goebel (Hg.): *Handbuch Armut. Ursachen, Trends, Maßnahmen*. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4957), S. 131–143.

- Böhnke, Petra; Link, Sebastian (2018): Armut, soziale Netzwerke und Partizipation. In: Petra Böhnke, Jörg Dittmann und Jan Goebel (Hg.): Handbuch Armut. Ursachen, Trends, Maßnahmen. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4957), S. 247–257.
- Borgstedt, Silke; Hecht, Jan; Jurczok, Franziska (2017): Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Heidelberg/Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?blob=publicationFile>.
- Borgstedt, Silke; Jurczok, Franziska; Gensheimer, Tim (2019): Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Heidelberg.
- Borgstedt, Silke; Jurczok, Franziska; Gensheimer, Tim (2021): Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Heidelberg.
- Boterman, Willem R. (2020): Carrying class and gender: Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities. In: *Social & Cultural Geography* 21 (2), S. 245–264. DOI: 10.1080/14649365.2018.1489975.
- Bourdieu, Pierre (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Reinhard Kreckel (Hg.): Soziale Ungleichheiten. Göttingen: Schwartz (Soziale Welt Sonderband, 2), S. 183–198.
- Bücker, Till (2021): Vorschlag der Grünen: Wahlkampf mit der Lastenrad-Prämie. In: *tagesschau.de*, 24.08.2021. Online verfügbar unter <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lastenfahrrad-praemie-subvention-verkehrswende-101.html>, zuletzt geprüft am 12.11.2021.
- Buhr, Petra; Leibfried, Stephan (2009): Ist die Armutsbevölkerung in Deutschland exkludiert? In: Rudolf Stichweh und Paul Windolf (Hg.): Inklusion und Exklusion. Analysen zur Sozialstruktur und sozialen Ungleichheit. Wiesbaden: Springer Fachmedien (EBL-Schweitzer), S. 103–122.
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (2021): Fragen und Antworten – Methodik der Regelbedarfsermittlung. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/DE/Soziales/Sozialhilfe/faq-sozialhilfe-regelbedarfsermittlung.html>, zuletzt geprüft am 15.12.2021.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundausswertung. Unter Mitarbeit von infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2020): Regelungen im Radverkehr. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html>, zuletzt aktualisiert am 29.10.2021, zuletzt geprüft am 12.11.2021.
- Bundeszentrale für politische Bildung (BpB) (2020a): Ausgewählte Armutsgefährdungsquoten. In: *Bundeszentrale für politische Bildung*, 20.09.2020. Online verfügbar unter

<https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61785/armutsgefaehrdung>, zuletzt geprüft am 10.12.2021.

Bundeszentrale für politische Bildung (BpB) (2020b): Armutsgefährdungsquoten von Migranten. In: *Bundeszentrale für politische Bildung*, 28.11.2020. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61788/armut-von-migranten>, zuletzt geprüft am 10.12.2021.

cargobike.jetzt (2022a): Cargo Bike Sharing Europe: New expert conference. Online verfügbar unter <https://www.cargobike.jetzt/sharing-europe/>, zuletzt geprüft am 09.02.2022.

cargobike.jetzt (2022b): Cargobike-Kaufberatung. Online verfügbar unter <https://www.cargobike.jetzt/tipps-kaufberatung/>, zuletzt geprüft am 09.02.2022.

cargobike.jetzt (2022c): Kaufprämien-Überblick für Deutschland und Österreich. Online verfügbar unter <https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/>, zuletzt geprüft am 09.02.2022.

cargobike.jetzt (2022d): Städteliste Cargobike Sharing. Online verfügbar unter <https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>, zuletzt geprüft am 09.02.2022.

CityChangerCargoBike (2021): European Cargo Bike Industry Survey Results 2021. Online verfügbar unter http://www.cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/2021-09-20_Summary_CCCB_survey_results.pdf.

Colville-Andersen, Mikael (2018): *Copenhagenize*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics.

Cox, Peter; Rzewnicki, Randy (2015): Cargo Bikes: Distributing Consumer Goods. In: Peter Cox (Hg.): *Cycling cultures*. Chester: University of Chester Press, S. 130–151.

Daubitz, Stephan (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. 2016. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 433–447.

Daubitz, Stephan (2018): Mobilität und Exklusion. In: Oliver Schwedes (Hg.): *Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 209–224.

Daubitz, Stephan (2021a): Lastenräder für Menschen in Armut - Ungenutztes Potenzial. Berlin. Online verfügbar unter <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/lastenraeder/>, zuletzt geprüft am 03.11.2021.

Daubitz, Stephan (2021b): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: *Öffentliche Mobilität*. Unter Mitarbeit von Oliver Schwedes. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 77–101.

Ecke, Lisa; Chlond, Bastian; Magdolen, Miriam; Vortisch, Peter (2020): *Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2019/2020: Alltagsmobilität und Fahrleistung*. Karlsruhe.

- Fishman, Elliot; Washington, Simon; Haworth, Narelle (2013): Bike Share: A Synthesis of the Literature. In: *Transport Reviews* 33 (2), S. 148–165. DOI: 10.1080/01441647.2013.775612.
- fLotte Berlin (2021a): fLotte kommunal: Weitere Berliner Bezirke schließen sich an. Online verfügbar unter <https://flotte-berlin.de/kommunal/>, zuletzt geprüft am 17.11.2021.
- fLotte Berlin (2021b): fLotte Standorte pro Bezirk. Berlin. Online verfügbar unter <https://flotte-berlin.de/lastenrad-ausleihen/standorte/bezirke/>, zuletzt geprüft am 06.11.2021.
- fLotte Berlin (2021c): fLotte Zahlenspielerien. Online verfügbar unter <https://flotte-berlin.de/startseite/zahlenwerk/>, zuletzt geprüft am 17.11.2021.
- fLotte Berlin (2021d): fLottes Schulterklopfen. Online verfügbar unter <https://flotte-berlin.de/startseite/flotter-erfolg/>, zuletzt geprüft am 17.11.2021.
- fLotte Berlin (2021e): Lastenrad kostenlos ausleihen – wie? Online verfügbar unter <https://flotte-berlin.de/lastenrad-ausleihen/kostenlos/>, zuletzt geprüft am 17.11.2021.
- Forum Freie Lastenräder (2017): Gründet Freie Lastenräder. Handbuch zum Start eines Freien Lastenrads. ADFC-Toolbox zum Aufbau eines Lastenrad-Verleihs. Hg. v. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Berlin.
- Forum Freie Lastenräder (2021): Freie Lastenräder. Online verfügbar unter https://dein-lastenrad.de/wiki/Freie_Lastenräder, zuletzt geprüft am 17.11.2021.
- Fuß, Susanne; Karbach, Ute (2019): Grundlagen der Transkription. Eine praktische Einführung. 2. Auflage. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4185).
- Ghebregziabihier, Juergen; Poscher-Mika, Eric (2018): Cargobike Boom. Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren. Bern: MAXIME Verlag Maxi Kutschera.
- HartzIV.org (2021): Hartz IV Regelsatz 2022 nun offiziell. Online verfügbar unter <https://www.hartziv.org/news/20211010-hartz-iv-regelsatz-2022-nun-amtlich.html>, zuletzt geprüft am 14.12.2021.
- Helfferich, Cornelia (2005): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss (Lehrbuch).
- Helfferich, Cornelia (2014): Leitfaden- und Experteninterviews. In: Nina Baur und Jörg Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 559–574.
- Hess, Ann-Kathrin; Schubert, Iljana (2019): Functional perceptions, barriers, and demographics concerning e-cargo bike sharing in Switzerland. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 71, S. 153–168. DOI: 10.1016/j.trd.2018.12.013.
- Hesse, Markus; Scheiner, Joachim (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. In: *Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung* 79 (2), S. 94–112. DOI: 10.3790/vjh.79.2.94.

- Huber, Kerstin (2016): Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Masterarbeit. TU Dresden. Lehrstuhl für Verkehrsökologie.
- Hudde, Ansgar (2022a): Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities. In: *Sociology*. DOI: 10.1177/00380385211063366.
- Hudde, Ansgar (2022b): The unequal cycling boom in Germany. In: *Journal of Transport Geography* 98. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103244.
- Hutterer, Florian; Pahl-Weber, Elke (2020): Nachhaltigkeit auf der letzten Meile. Einordnung des Projekts, Projektziele und Projektpartner. In: Elke Pahl-Weber, Dodo zu Knyphausen-Aufseß, Jan Kratzer und Frank Straube (Hg.): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 50–77.
- Janßen, Andrea; Bohr, Jeanette (2018): Armut und Migration. In: Petra Böhnke, Jörg Dittmann und Jan Goebel (Hg.): Handbuch Armut. Ursachen, Trends, Maßnahmen. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4957), S. 154–165.
- Kohlrausch, Bettina (2018): Armut und Bildung. In: Petra Böhnke, Jörg Dittmann und Jan Goebel (Hg.): Handbuch Armut. Ursachen, Trends, Maßnahmen. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4957), S. 177–188.
- Kuckartz, Udo (2014): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 2., durchgesehene Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa (Grundlagentexte Methoden).
- Kuipers, Giselinde (2013): The rise and decline of national habitus. In: *European Journal of Social Theory* 16 (1), S. 17–35. DOI: 10.1177/1368431012437482.
- Lamnek, Siegfried; Krell, Claudia (2016): Qualitative Sozialforschung. Mit Online-Materialien. 6., vollständig überarbeitete Aufl. Weinheim: Beltz. Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1116682>.
- Lampert, Thomas (2011): Armut und Gesundheit. In: Thomas Schott und Claudia Hornberg (Hg.): Die Gesellschaft und ihre Gesundheit. 20 Jahre Public Health in Deutschland ; Bilanz und Ausblick einer Wissenschaft. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss (Gesundheit und Gesellschaft), S. 575–597.
- Lohmann, Henning (2018): Armut von Erwerbstätigen. In: Petra Böhnke, Jörg Dittmann und Jan Goebel (Hg.): Handbuch Armut. Ursachen, Trends, Maßnahmen. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich (UTB Sozialwissenschaften, 4957), S. 198–212.
- Lucas, Karen (Hg.) (2004): Running on Empty. Transport, Social Exclusion and Environmental Justice. Bristol: The Policy Press.
- Mediendienst Integration (Hg.) (2020): Infopapier: Alternativen zum „Migrationshintergrund“. Berlin.
- Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (1991): ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Detlef Garz und Klaus Kraimer (Hg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen. Opladen: Westdt. Verl., S. 441–471.

Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (2009): Experteninterview und der Wandel der Wissensproduktion. In: Alexander Bogner, Beate Littig und Wolfgang Menz (Hg.): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlage GmbH, S. 35–60.

Mobilitätsakademie des TCS (2021): Jahresbericht 2020. Bern.

Pahl-Weber, Elke; Knyphausen-Aufseß, Dodo zu; Kratzer, Jan; Straube, Frank (Hg.) (2020): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin.

Pohlan, Jörg; Ott, Tim (2019): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2019. Hg. v. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. HafenCity Universität Hamburg.

Quilligan, James B. (2014): Warum wir Commons von öffentlichen Gütern unterscheiden müssen. In: Silke Helfrich und Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Commons. Für eine neue Politik jenseits von Markt und Staat. 2. Aufl., Online-Ausgabe. Bielefeld: transcript Verlag (Sozialtheorie), S. 99–106.

Rammler, Stephan; Schwedes, Oliver (2018): Mobilität für alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. 2. Auflage. Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung Forum Berlin.

Riese & Müller (2021): Load 75 – Die extragroße Freiheit. Online verfügbar unter <https://www.r-m.de/de/bikes/load-75/>, zuletzt geprüft am 13.11.2021.

Riggs, William (2016): Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips: Exploring the potential for mode substitution behavior. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 43, S. 48–55. DOI: 10.1016/j.trf.2016.09.017.

Rogers, Everett M. (2003): Diffusion of innovations. 5. Aufl. New York, London, Toronto, Sydney: Free Press.

Rothehausrad (2021): Freund werden. Online verfügbar unter <https://www.rothehausrad.de/wie-funktioniert-es/freund-werden/>, zuletzt geprüft am 28.12.2021.

Schmidt-Lauber, Brigitta (2001): Das qualitative Interview oder: Die Kunst des Reden-Lassens. In: Silke Göttisch-Elten und Albrecht Lehmann (Hg.): Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der europäischen Ethnologie. Berlin: Reimer (Ethnologische Paperbacks), S. 165–186.

Schön wie wir (2021): Kiezhausmeister in Neukölln. Online verfügbar unter <https://www.schoen-wie-wir.de/machen/kiezhausmeister>, zuletzt geprüft am 19.11.2021.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. 2. Auflage. Berlin: Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP-Discussion Paper, 2018 (1)).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2021): Klimafreundlich und leistungsstark: Lastenräder. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/lastenraederfoerderprogramm/>, zuletzt aktualisiert am 17.11.2021, zuletzt geprüft am 18.02.2022.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (2019): Senatsverwaltung erlässt neue Regelpläne für das Parken von Lastenrädern und E-Tretrollern. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.863628.php>, zuletzt aktualisiert am 12.11.2019, zuletzt geprüft am 12.11.2021.

sigo GmbH (2021): Standorte – Immer und bald überall. Online verfügbar unter <https://sigo.green/standorte/>, zuletzt geprüft am 28.12.2021.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021a): Armutgefährdungsschwelle und Armutgefährdung (monetäre Armut) in Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Lebensbedingungen-Armutsgefaehr-dung/Tabellen/armutsschwelle-gefaehrdung-mz-silc.html;jsessionid=E14D55E0E1218EDAC96CA597404F00AE.live741>, zuletzt geprüft am 10.12.2021.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021b): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Bevölkerung mit Migrationshintergrund - Ergebnisse des Mikrozensus 2020.

Tack, Achim; Nefzger, Emil; Stotz, Patrick (2021): SPIEGEL-Auswertung zum Carsharing: Wo die schöne Welt der neuen Mobilität endet. In: *DER SPIEGEL*, 17.06.2021. Online verfügbar unter <https://www.spiegel.de/auto/carsharing-share-now-weshare-miles-und-co-wo-die-welt-der-neuen-mobilitaet-endet-a-5c431f05-95b5-46d9-a24d-27e3dfda0d3c>, zuletzt geprüft am 20.12.2021.

Thoring, Susanne; Borchert, Isabell (2020): Verleih von Lastenfahrrädern und Probefahren. In: Elke Pahl-Weber, Dodo zu Knyphausen-Aufseß, Jan Kratzer und Frank Straube (Hg.): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 194–217.

World Health Organization (2019): Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030. More Active People for a Healthier World. Geneva: World Health Organization.

Yuba Cargo Bicycles (2021): Yuba Kombi: Kompaktes und tragfähiges Lastenrad. Online verfügbar unter <https://www.yubaeurope.com/bikes-add-ons/kombi/>, zuletzt geprüft am 13.11.2021.

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2021a): Marktdaten. Online verfügbar unter <https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/>, zuletzt geprüft am 12.11.2021.

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2021b): Zahlen - Daten - Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2020. Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) Wirtschaftspressekonferenz am 10. März 2021. Online verfügbar unter https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2021_10.03_ZIV-Praesentation_10.03.2021_mit_Text.pdf, zuletzt geprüft am 12.11.2021