

Franke, Sassa

Book — Digitized Version

Car sharing: vom Ökoprojekt zur Dienstleistung

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Franke, Sassa (2001) : Car sharing: vom Ökoprojekt zur Dienstleistung, ISBN 3-89404-209-5, Edition Sigma, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/122926>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



WZB-Open Access Digitalisate

WZB-Open Access digital copies

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB). Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Bibliothek und wissenschaftliche Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
E-Mail: bibliothek@wzb.eu

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)
Library and Scientific Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
e-mail: bibliothek@wzb.eu

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**. More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

Franke: Car Sharing:
Vom Ökoprojekt zur Dienstleistung

Herausgegeben vom
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Abteilung: Organisation und Technikgenese
Direktor: Professor Dr. Meinolf Dierkes

Sassa Franke

Car Sharing: Vom Ökoprojekt zur Dienstleistung



Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Franke, Sassa:

Car-Sharing: vom Ökoprojekt zur Dienstleistung / Sassa Franke.

[Hrsg. vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung,

Abteilung: Organisation und Technikgenese]. – Berlin :

Ed. Sigma, 2001

Zugl.: Berlin, Techn. Univ., Diss., 2000

ISBN 3-89404-209-5

© Copyright 2001 by edition sigma, Berlin.

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen, Übersetzungen und die Einspeicherung in elektronische Systeme.

Konzeption und Gestaltung: Rother + Raddatz, Berlin.

Textverarbeitung: Helge Rehbein, Berlin.

Druck: WZB

Printed in Germany

INHALT

Vorwort	9
1. Einführung	11
2. Car Sharing in der Nische	15
2.1 Verbreitung des Car Sharing	15
2.2 Verkehrspolitische und ökologische Bedeutung	19
2.3 Wer fährt mit? Zur Nutzerstruktur	26
3. Potentiale, Erfolgsbedingungen und Blockaden	33
3.1 Potentiale	33
3.1.1 Großes Interesse an Kilometer-Leasing	33
3.1.2 Das Schweizer Car Sharing verläßt die Nische	36
3.1.3 Kundenpotential für integrierte Mobilitätsdienstleistungen	37
3.2 Erfolgsbedingungen	38
3.3 Hemmnisse im deutschen Car Sharing	40
3.3.1 Entwicklung und Status quo	40
3.3.2 Defizite auf der Betreiberebene	46
4. Zum Stand der Verkehrsverhaltensforschung	51
4.1 Motive menschlicher Fortbewegung	52
4.2 Quantitative Verkehrsverhaltensforschung	55
4.3 Qualitative und quantitative Methoden in den Sozialwissenschaften	60
4.4 Qualitative Methoden in der Verkehrsforschung	64

5.	Verkehrshandeln	67
5.1	Begriffsbestimmung	67
5.2	Zur Affinität von Moderne und Motorisierung	72
5.3	Zur Frage der Bewußtheit des Handelns	73
5.4	Routinen	76
5.5	Zusammenfassung	79
5.6	Hypothesen zur Veränderung verkehrlicher Praxis	80
6.	Methodisches Vorgehen	83
6.1	Datenerhebung	83
6.2	Methodik der Auswertung	88
6.2.1	Zur Differenz zwischen Repräsentativität und Typik	88
6.2.2	Objektive Hermeneutik	89
6.3	Auswertung der Interviews	94
7.	Fallrekonstruktionen: Wege zum Car Sharing	99
7.1	Das Auto als Fremdkörper	99
7.2	Selbstbeweglichkeit durch das Fahrrad	112
7.3	Moralische Distinktion durch Autoverzicht	119
7.4	Rationales Abwägen	128
7.5	Ökologische Rationalität	136
7.6	Der Geschmack des Notwendigen	142
7.7	Wider die Macht der Gewohnheit	156
8.	Voraussetzungen für die Teilnahme am Car Sharing ...	169
8.1	Zur Funktion verkehrlicher Routinen	170
8.1.1	Individuelle und strukturelle Bedeutung von Routinen	171
8.1.2	Nutzen ohne nachzudenken	172
8.2	Der Prozeß der Entwöhnung	173
8.2.1	Veränderte Lebenssituation als Auslöser	174
8.2.2	Überschreiten einer Akzeptanzschwelle	176
8.2.3	Neue Erfahrungen durch Defekt des Autos	178

8.2.4	Komplexer Alltag erschwert Deroutinisierung	179
8.3	Weitere notwendige Voraussetzungen	180
8.3.1	Selbstbeweglichkeit durch Fahrrad und ÖPNV	180
8.3.2	Hohe Erreichbarkeit	182
8.3.3	Rationale Einstellung zur Automobilität	183
8.4	Hinreichende Bedingungen	184
8.4.1	Von der Möglichkeit zur Handlung	184
8.4.2	Folgerungen für das Marketing	186
8.5	Motivationen	187
8.5.1	Dimensionen ökologischer Motive	188
8.5.2	Finanzielle Motivation	189
8.5.3	Typenbildung	190
9.	Wege aus der Nische	193
9.1	Senken der Transaktionskosten	193
9.2	Integration des Car Sharing in den Umweltverbund	195
9.3	Verbesserung der Verfügbarkeit	197
9.4	Verbesserung der Verlässlichkeit	200
9.5	Das Professionalisierungsdilemma	205
	Literaturverzeichnis	209
	Verkehr und Mobilität	209
	Sozialwissenschaftliche Theorie und Methodik	219

VORWORT

Die vorliegende Arbeit ist als Dissertation im Mai 2000 im Fachbereich Umwelt und Gesellschaft an der Technischen Universität Berlin angenommen worden. Das vorangehende Forschungsprojekt „Car Sharing in Berlin“ und die Promotion wurden drei Jahre lang von der Berlin-Forschung, einem Förderprogramm für junge Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, unterstützt sowie ein Jahr lang im Stipendienprogramm der Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung zur Förderung von Doktoranden auf dem Gebiet der Verkehrswissenschaften gefördert.

Eingebunden war die Studie einerseits in die Mobilitätsforschung am Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin, andererseits in die Diskussionen der Projektgruppe Mobilität der Abteilung „Organisation und Technikgenese“ des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung. Bei der Auswertung der Interviews habe ich sehr vom kontinuierlichen Arbeitszusammenhang einer Interpretationsgruppe mit wöchentlichen Treffen profitiert. Wesentlich für die methodische Ausrichtung war zudem die Unterstützung am Fachbereich Soziologie der Freien Universität Berlin.

Voraussetzung für die empirische Fundierung war die Gesprächsbereitschaft meiner Interviewpartner sowie die Hilfe der Stattauto Car Sharing AG, der Firma Mobil Konzept und der choice mobilitätsproviding GmbH. Viele weitere Car-Sharing-Organisationen gewährten mir Einblicke in die Praxis, zudem unterstützten der Bundesverband Car Sharing, der vormalige Bundesverband organisiertes Autoteilen und der Dachverband European Car Sharing die Recherchen.

Meiner Familie, den Freundinnen und Freunden, Kolleginnen und Kollegen sowie allen Menschen, die beruflich oder privat, direkt oder indirekt das Zustandekommen dieser Arbeit unterstützt haben, gebührt mein herzlichster Dank.

Sassa Franke

Berlin, im November 2000

1. EINFÜHRUNG

Es ist paradox: Einerseits genießt die Idee des Car Sharing, ein Jahrzehnt nach ihrer Entstehung und Etablierung in Deutschland, große Sympathien in der Verkehrspolitik, der Öffentlichkeit und den Medien, wie etwa die Wahl des Vorstandsvorsitzenden der Stattauto Car Sharing AG Carsten Petersen zum „Ökomanager des Jahres 1999“ gezeigt hat.¹ Andererseits bleibt mit derzeit etwa 40.000 Car-Sharing-Teilnehmern die Zahl der Nutzer weit hinter allen prognostizierten Potentialen zurück. So schätzt etwa eine Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministers, daß Car Sharing in Deutschland über ein Kundenpotential von 2,45 Millionen Menschen verfügt. Eine Repräsentativbefragung des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung ermittelte gar, daß 7,3 Millionen Deutsche großes Interesse am Angebot eines „Kilometer-Leasing – Auto auf Abruf“ haben und damit ein Marktpotential von 18,8 Prozent für eine professionelle Dienstleistung mit hohem Qualitätsniveau besteht (vgl. Pesch 1996; Frick et al. 1998 sowie ausführlich Kapitel 3.1).

Es stellt sich daher die Frage, warum die Idee des organisierten Autoteilens trotz dieser Potentiale in Deutschland bislang keine weitere Verbreitung gefunden hat:

- Handelt es sich bei Car Sharing um ein Nischenangebot für eine soziale Minderheit, das in seiner heutigen Form verkehrlich unbedeutend bleiben wird?
- Oder deutet sich in der Praxis des „Nutzens statt Besitzens“ ein gesellschaftlicher Wandel an? Findet, zunächst in einer kleinen sozialen Gruppe, eine Veränderung sozialer Nutzungspraktiken des Automobils statt, die längerfristig zu einer breiten Etablierung neuer Mobilitätsstile beiträgt?
- Unter welchen Bedingungen könnte Car Sharing – über das derzeitige soziokulturelle Milieu hinaus – weitere Kundensegmente ansprechen?

Diesen Fragen soll im folgenden nachgegangen werden, wobei der Blick zunächst auf die Anbieter dieser Dienstleistung gerichtet wird, um mögliche Defi-

1 Die Auszeichnung „Ökomanager des Jahres“ wird vom World Wildlife Fund (WWF) und der Zeitschrift Capital jährlich vergeben, wobei jeweils ein Großunternehmer, im Jahr 1999 Hartmut Mehdorn, und ein Mittelständler geehrt werden (vgl. Capital 1999: 71 ff.).

zite auf seiten der Car-Sharing-Organisationen zu untersuchen. Das Erkenntnisinteresse ist jedoch ein weitergehendes und zielt über diese Analyse hinaus auf ein umfassendes Verständnis des *sozialen Phänomens* Car Sharing:

Warum schließen sich seit etwa einem Jahrzehnt Menschen in Organisationen zusammen, die als Dienstleistung die Nutzung von Autos offerieren? Warum ziehen sie die gemeinschaftliche Autonutzung dem Besitz eines Privat-Pkw vor, obwohl sie sich mehrheitlich durchaus ein eigenes Auto leisten könnten?

Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt demgemäß auf einer empirischen Analyse der *Nutzerebene*, für die eine mikroanalytische Forschungsperspektive gewählt wurde, die individuelles Verkehrshandeln zum Ausgangspunkt nimmt und Car Sharing als soziale Praxis begreift. Eingegrenzt wurde die Untersuchung auf diejenigen Car-Sharing-Teilnehmer, die *vormalig Autobesitzer* waren, da diese aufgrund der mit dem „Umstieg“ verbundenen ökologischen und verkehrlichen Effekte eine verkehrspolitisch besonders interessante Zielgruppe darstellen (vgl. Kapitel 2.3).

Angenommen wird, daß diese „Autoaufgeber“² sich nicht spontan vom Privat-Pkw abgewendet und für die Praxis des Car Sharing entschieden haben, sondern dem Wechsel zur gemeinschaftlichen Autonutzung ein längerer Prozeß der Veränderung des bisherigen Verkehrsverhaltens vorgelagert war. Geht man des weiteren davon aus, daß Verkehrsverhalten in hohem Maße von Gewohnheiten geprägt ist und der Großteil alltäglicher Entscheidungen über Verkehrsmittel oder Wege weitestgehend routinisiert getroffen wird, so folgt daraus, daß ein Wechsel vom eigenen Auto zum Car Sharing eine Veränderung bisheriger Routinen und die Einübung neuer Gewohnheiten voraussetzt. Leitend für die empirische Untersuchung sind daher folgende Fragen:

- Wie kommt es zur Abkehr vom Privat-Pkw zugunsten des Car Sharing? Wie verläuft dieser Prozeß einer Veränderung des Verkehrsverhaltens?
- Welche Motive veranlassen solches Handeln? Welche Bedürfnisse erfüllt Car Sharing – in Verbindung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – möglicherweise besser als ein privates Auto?
- Welcher Zusammenhang besteht zwischen verkehrlicher Praxis und Lebensentwürfen, zwischen verkehrlichen Veränderungen und biographischem Wandel?

2 Die Gruppe vormaliger Autobesitzer macht etwa die Hälfte aller Car-Sharing-Nutzer aus, wobei hierzu sowohl die etwa 20 Prozent aller Teilnehmer gezählt werden, die direkt mit dem Beitritt ihr Auto aufgegeben haben, als auch die ca. 30 Prozent, die ihr Auto bereits früher unabhängig vom Car Sharing abgeschafft haben (vgl. Kapitel 2.2).

Methodisch setzt die Untersuchung von Verkehrsverhalten und von – bislang kaum erforschten – Prozessen der Veränderung verkehrlicher Nutzungspraktiken eine qualitative Vorgehensweise voraus. Für die Datenerhebung wurde die Form offener, leitfadengestützter Interviews gewählt; befragt wurden Berliner Car-Sharing-Mitglieder, deren Weg zum Car Sharing hin retrospektiv nachvollzogen werden sollte. Die Auswertung bestand – angelehnt an die Methode der objektiven Hermeneutik – in einer Rekonstruktion der einzelnen Fälle sowie deren Vergleich.

Dieses mikroanalytische empirische Vorgehen ermöglicht einerseits nutzerseitig zu untersuchen, warum das Car Sharing in Deutschland bislang in einer soziokulturellen Nische verharret, und Bedingungen für eine Weiterentwicklung des Car Sharing abzuleiten. Andererseits verhilft es allgemein zu einem tieferen Verständnis von Verkehrsverhalten und Prozessen der Veränderung verkehrlicher Gewohnheiten, so daß mit dieser Untersuchung auch ein verkehrswissenschaftlich wie -politisch relevanter Beitrag zur Frage der Etablierung neuer Formen der Automobilität sowie der Veränderbarkeit von Routinen geleistet werden kann.³

Der Aufbau der Studie ist folgendermaßen angelegt: Zunächst liefert das *zweite Kapitel* einen Überblick über den Entwicklungsstand des Car Sharing, die verkehrlichen und ökologischen Wirkungen sowie die derzeitige Nutzerstruktur. Das *dritte Kapitel* untersucht die Potentiale für ein professionelles Car Sharing, nennt einige Gründe für den Erfolg des Schweizer Car Sharing und analysiert die angebotsseitigen Hemmnisse und Blockaden in Deutschland.

Um nutzerseitig verkehrliche Veränderungsprozesse zu untersuchen, bedarf es einer Vorstellung davon, wie sich individuelle Fortbewegung vollzieht und von welchen Bedingungen sie beeinflusst wird, mithin eines theoretischen Verständnisses des Verkehrshandelns. Es wird daher im *vierten Kapitel* zunächst der Forschungsstand hierzu aufgearbeitet, Grundbegriffe geklärt sowie bisherige quantitative und qualitative Ansätze der Verkehrsverhaltensforschung dargestellt. Darauf aufbauend werden im *fünften Kapitel* die theoretischen Vorannahmen für ein Verständnis des Verkehrshandelns und seiner Veränderung dargelegt. Es folgt eine Beschreibung und Begründung des methodischen

3 Auf die große Bedeutung, die Strategien zum sogenannten „Aufbrechen“ gewohnheitsmäßigen Verhaltens beigemessen werden muß, weist Prognos als Ergebnis des Modellversuchs „Mobiles Schopfheim“ hin (1997: 186ff.). Demnach werden Routinen in aller Regel nicht allein durch Information und Aufklärung durchbrochen, sondern dies setzt „zumindest ein zeitweises Einüben alternativer Verhaltensweisen voraus“, verbunden mit dem Erwerb neuer Informationen, die wiederum bestehende Überzeugungen, Einstellungen und nachfolgend Verhalten verändern können. Im genannten Modellprojekt wurde dazu eine Reihe von Maßnahmen konzipiert (vgl. ausführlich Prognos 1997: 188).

Vorgehens im *sechsten Kapitel*, um anschließend im *siebten Kapitel* als Ergebnisse der Interviewanalyse in sieben Fallrekonstruktionen individuelle Veränderungsprozesse herauszuarbeiten.

Die Fallrekonstruktionen und Fallvergleiche zusammenfassend werden im *achten Kapitel* notwendige und hinreichende Voraussetzungen für die Teilnahme am Car Sharing hypothetisch formuliert.

Das *neunte Kapitel* zeigt abschließend Perspektiven und Handlungsorientierungen auf, um die Idee des Car Sharing zu einer Mobilitätsdienstleistung weiterzuentwickeln, die breite Bevölkerungskreise ansprechen und damit längerfristig zu einer Veränderung der Praxis der Automobilnutzung und einer Etablierung neuer Mobilitätsstile beitragen könnte.

2. CAR SHARING IN DER NISCHE

2.1 Verbreitung des Car Sharing

Die ersten beiden Car-Sharing-Initiativen wurden 1987 unabhängig voneinander in der Schweiz gegründet (vgl. Harms/Truffer 1998; Muheim 1998a; Zierhofer 1991). Zuvor gab es bereits Versuche, die Idee des Autoteilens umzusetzen, doch handelte es sich dabei um einzelne Projekte, die zum Teil nicht verwirklicht wurden oder sich nicht langfristig durchsetzen konnten (vgl. Petersen 1995: 96ff.). In Deutschland entstand die erste Car-Sharing-Organisation, die Firma Stattauto, 1988 in Berlin. Mittlerweile gibt es in der Bundesrepublik über 40.000 Nutzer und etwa 80 Organisationen, von denen 69 im Bundesverband Car Sharing (bcs) zusammengeschlossen sind. Insgesamt wird das organisierte Autoteilen in mehr als 200 deutschen Städten und Gemeinden angeboten, wobei sich die einzelnen Organisationen in Größe und Wachstumsraten, in ihrem Selbstverständnis und ihren Zielsetzungen erheblich unterscheiden. Während die kleineren Initiativen, meist in der Rechtsform eines Vereins, sich eher als lokal orientierte, ökologische Projekte mit Selbsthilfecharakter verstehen, haben sich in den Großstädten und Ballungsräumen wirtschaftlich ausgerichtete Unternehmen herausgebildet, die Car Sharing zum Teil auch überregional als professionelle Mobilitätsdienstleistung anbieten. Die größte deutsche Organisation ist die Stattauto Car Sharing AG mit über 8.000 Teilnehmern in Berlin, Potsdam, Hamburg und Rostock.

Trotz dieser Festigung und des hohen Bekanntheitsgrades ist der große Boom, der Anfang der 90er Jahre von den Organisationen erwartet wurde, bislang ausgeblieben. Die Entwicklung der Teilnehmerzahlen verläuft insgesamt weithin linear, wobei die Wachstumsraten bei den einzelnen Firmen zwischen zehn und 30 Prozent liegen (Pesch 1996: 114). Feststellbar ist, daß insbesondere bei den älteren Car-Sharing-Organisationen die Zuwachsraten sinken und in einigen Fällen die Zahl der Neueintritte kaum die der Kündiger übersteigt. Car Sharing ist nach wie vor ein Nischenphänomen, sein Potential scheint in Deutschland weitestgehend ausgeschöpft zu sein.

Anders in der Schweiz: Im Gegensatz zur heterogenen deutschen Anbieterstruktur gibt es in der Schweiz mit der Mobility Car Sharing Genossenschaft seit 1997 nur noch eine Organisation, die aus der Fusion der 1987 gegründeten Auto Teilet Genossenschaft mit der ShareCom hervorgegangen ist. Die Mobi-

lity, mit Ende 1999 etwa 29.800 Kunden die weltweit größte Car-Sharing-Organisation, bietet „Autos auf Abruf“ als landesweit einheitliche, standardisierte Dienstleistung an und verzeichnet hohe Wachstumsraten, nicht zuletzt durch enge Kooperationen mit der Schweizer Bundesbahn, lokalen Anbietern des öffentlichen Verkehrs sowie Autovermietern. Ende 1999 hatte Mobility 1.170 „Autos auf Abruf“, die in 339 Städten und Gemeinden an 718 Standorten den Kunden zur Verfügung stehen. Die Genossenschaft beschäftigt 122 Personen, die sich 85 Stellen teilen. Für das Jahr 2000 werden ein Wachstum von etwa 30 Prozent und mehr als 10.000 Eintritte von Neukunden erwartet (vgl. Mobility-Journal 2000: 5).

Erfolgreich ist das „Autodeelen“ auch in den Niederlanden, wo Car Sharing als bedeutsame verkehrspolitische Strategie anerkannt und staatlich gefördert wird. So wurde ohne direkte Subventionen in den letzten Jahren die Gründung zahlreicher Initiativen und Unternehmen von der Regierung gefördert, indem man auf eher unkonventionelle politische Maßnahmen zurückgriff. 1995 wurde eine vom Verkehrsministerium finanzierte Stiftung – „Stichting voor Gedeeld Autogebruik“ – mit dem Ziel gegründet, die gemeinschaftliche Autonutzung zu unterstützen, indem der Informationsaustausch zwischen den Projekten und Unternehmen erleichtert sowie die Idee des Car Sharing in der Öffentlichkeit und den Medien vermittelt wird. Zu den Aufgaben gehört auch die Beratung von Firmengründern sowie von Politik und Verwaltung. Das Verkehrsministerium selbst sieht seine Aufgabe darin, durch Wissenstransfer aus seiner Forschungsabteilung den politischen Prozeß und die Entscheidungsfindung betreffs Förderung und Umsetzung des Car Sharing zu vereinfachen.

Zwar geht die Entstehung des Car Sharing in den Niederlanden auf kleine, ökologisch motivierte Initiativen zurück, doch offerieren inzwischen auch kommerzielle Autovermieter unter diesem Label ihre Dienstleistung.⁴ So wird über 25.000 Kunden von etwa 20 unterschiedlichen Unternehmen und Car-Sharing-Initiativen in ungefähr 100 Städten und Gemeinden an mehr als 500 Standorten die Möglichkeit zur Autonutzung angeboten (vgl. Meijkamp 2000: 48; Stichting voor Gedeeld Autogebruik 1999).

In anderen europäischen Ländern wie Österreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, Großbritannien und Irland gibt es einzelne Initiativen, jedoch keine landesweite Verbreitung des Car Sharing.

4 Im Gegensatz zum Verständnis des europäischen Car-Sharing-Dachverbandes ecs werden in den Niederlanden auch Angebote der Autovermieter als Car Sharing bezeichnet, wenn die Mindestmietzeit einen Tag beträgt und die Fahrzeuge nur zentralisiert zur Verfügung gestellt werden. Für einen Überblick über die Unterschiede zwischen den derzeitigen Anbietern in den Niederlanden vgl. Meijkamp (2000: 48ff.).

Seit Ende der 90er Jahre findet die Idee des Autonutzens statt -besitzens zunehmend auch in Nordamerika Anklang, wobei es in den USA bislang vorwiegend an der Westküste – etwa in Portland und Seattle – zur Gründung einzelner Initiativen kam; in Kanada haben sich kleinere Initiativen in Toronto, Quebec City, Montreal, Vancouver, Victoria und Ottawa gebildet (vgl. auch Shaheen et al. 1998; Shaheen 1999a und 1999b).

Was ist Car Sharing?

Allen Initiativen gemeinsam ist, daß an dezentralen Standorten Fahrzeuge zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Die jeweilige Organisation ist Eigentümerin der Autos und kümmert sich um Kauf, Reparaturen, Versicherung und Pflege. Die Nutzung dieser Dienstleistung setzt den Abschluß eines längerfristigen Nutzungsvertrages voraus, der üblicherweise mit einer Aufnahmegebühr, der Zahlung einer Kautions sowie eines monatlichen Beitrages verbunden ist. In den meisten größeren Car-Sharing-Organisationen besteht die Wahlmöglichkeit zwischen der Zahlung einer Einlage, eines Monatsbeitrages und niedrigen variablen Kfz-Nutzungstarifen oder einer einmaligen Aufnahmegebühr und höheren variablen Kosten.

Die Autos können rund um die Uhr telefonisch für einen festen Zeitraum reserviert werden, wobei die Buchung für eine Stunde genauso möglich ist wie für einen Tag, eine Woche oder länger. Der Fahrzeugzugang erfolgt in der Regel über eine tresorgestützte Schlüsselübergabe an den Stationen, wobei einzelne Unternehmen auch Chipkarten einsetzen, mit denen ein reserviertes Auto direkt geöffnet werden kann. Die Fahrten werden nutzungsabhängig über einen Kilometer- und Zeittarif abgerechnet, in dem das Benzin sowie die fixen Kosten für Wertverlust, Steuern, Werkstatt, Versicherung enthalten sind. Durch die nahezu vollständige Variabilisierung der Pkw-Kosten wird also nur für die tatsächliche Nutzung bezahlt.

Wann lohnt sich Car Sharing?

Durch die skizzierte Tarifstruktur mit einer Differenzierung der Kosten nach Nutzungszeit und Fahrleistung ist Car Sharing für solche Fahrtzwecke unattraktiv, die mit langen „Stehzeiten“ verbunden sind wie beispielsweise der Arbeitsweg. Verglichen mit einem Privat-Pkw lohnt sich Car Sharing dann finanziell, wenn jährlich weniger als 10.000 km zurückgelegt werden und das Auto nicht regelmäßig, etwa für die Fahrt zur Arbeit, benötigt wird. In der Literatur differieren die Angaben zu diesem sogenannten *break-even-point* erheblich.

So bestimmt etwa Pesch (1996: 87ff.), der zwischen stunden- und tageweiser Nutzung unterscheidet, Break-even-Punkte von 5.557 bzw. 10.162 km pro Jahr.

Bei dem Vergleich mit einem älteren Gebrauchtwagen kommt er zu einer Fahrleistung von 4.500 km pro Jahr, bis zu der Car Sharing kostengünstiger wäre.

Nach Muheim (1998a: 61) bilden 9.000 km die Grenze, unterhalb derer ein eigenes Auto teurer als die Nutzung von Car-Sharing-Autos wäre. Dies gelte für den Fall, daß sämtliche Autofahrten, die bis zur Car-Sharing-Teilnahme mit dem eigenen Auto zurückgelegt worden sind, ab dem Beitritt mit Car-Sharing-Fahrzeugen bewältigt würden. Tatsache sei aber, „daß die Teilnahme an Car Sharing eine starke Umlagerung von relativ teuren Auto- zu vergleichsweise günstigen ÖV-Kilometern bewirkt“. Dadurch sei auch bei vorher höheren Pkw-Fahrleistungen die Kombination von öffentlichem Verkehr und Car Sharing zumeist kostengünstiger als der Besitz eines eigenen Autos (vgl. ebd.: 62).

Privates Autoteilen, Car Pooling, Autovermietung

Das organisierte Car Sharing unterscheidet sich deutlich von Formen des *privaten Autoteilens* zwischen Verwandten, Bekannten oder Nachbarn. Im letzteren Fall wird die gemeinsame Nutzung eines Autos informell oder auch vertraglich geregelt, wobei Probleme vor allem dann auftreten können, wenn mehrere Personen zur gleichen Zeit das Fahrzeug in Anspruch nehmen möchten oder Uneinigkeiten in Fragen der Buchführung und Haftung entstehen.

Eine andere Form des Autoteilens ist das *Car Pooling*, bei dem im Gegensatz zum Car Sharing ein Fahrzeug in einer Fahrgemeinschaft von mehreren *gleichzeitig* genutzt wird, wobei das Auto Eigentum eines Nutzers und keiner Organisation ist. Die Vermittlung von Fahrgemeinschaften kann informell erfolgen – etwa unter Arbeitskollegen – oder kommerziell von Mitfahrzentralen betrieben werden.

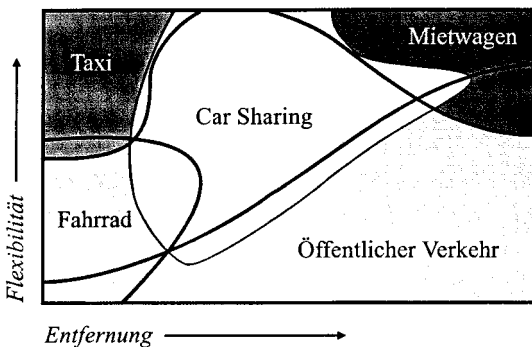
Gegenüber der klassischen *Autovermietung* bietet Car Sharing die Vorteile einer Mietdauer unter 24 Stunden, dezentrale Stationen sowie einen unbürokratischen Fahrzeugzugang rund um die Uhr, wohingegen Autovermieter meist nur an wenigen zentralen Standorten ihre Fahrzeuge während der Geschäftszeiten tageweise oder länger abgeben und hierfür jeweils der Abschluß eines Mietvertrages notwendig ist. Viele der größeren Car-Sharing-Organisationen arbeiten mittlerweile mit Autovermietern zusammen und vermitteln längere Fahrten an diese gegen eine Provision weiter, um sich besser auf ihr Kerngeschäft, die Kurzzeitvermietung, konzentrieren zu können. Durch solche Kooperationen kann den Kunden auch zu Spitzenzeiten, etwa in den Sommerferien, eine hohe Buchungswahrscheinlichkeit geboten werden und zugleich niedrigere Preise für Fernfahrten mit Mietwagen, die ohne administrativen Zusatzaufwand über die Car-Sharing-Organisation gebucht und abgerechnet werden können.

2.2 Verkehrspolitische und ökologische Bedeutung

Car Sharing erlaubt es, relativ unaufwendig und kurzfristig über ein Auto zu verfügen, und entkoppelt die Möglichkeit des Nutzens von der Notwendigkeit des Besitzens. Es bezeichnet keine technische, sondern eine soziale Innovation. Das Automobil an sich, als Fortbewegungsmittel und technisches Artefakt, bleibt unverändert. Was sich gewandelt hat, ist die Art und Weise seiner Nutzung. Das Innovative besteht in der Veränderung einer sozialen Praktik hin zum „Nutzen statt Besitzen“. Car Sharing zielt auf eine bessere Auslastung vorhandener Kapazitäten, indem es sowohl den Nutzungsgrad öffentlicher Verkehrsmittel als auch den des Automobils erhöht, wird doch der Privat-Pkw durchschnittlich nur etwa 40 Minuten täglich eingesetzt (vgl. VDV/Socialdata 1991: 21). Dadurch könnte die gerade in Ballungsräumen knappe Ressource Raum besser genutzt werden.

Im Gegensatz zum Privat-Pkw, der weitestgehend ein Universalverkehrsmittel darstellt, das fast alle Verkehrsbedürfnisse erfüllen kann, bedingt Car Sharing die komplementäre Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes: öffentliche Verkehrsmittel, die einen Großteil alltäglicher Verkehrserfordernisse abdecken, ergänzt durch Fahrrad, Zufußgehen, aber auch Taxi für kürzere sowie Bahn und Mietwagen für längere Strecken. Eine Voraussetzung für die Teilnahme am Car Sharing ist daher eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Die Einbettung des Car Sharing in den Umweltverbund und Komplementarität der Verkehrsmittel veranschaulicht schematisch Abbildung 1.

Abb. 1: Car Sharing füllt die Lücke im Umweltverbund



Quelle: Car Free Cities – Intermodal Co-operation (1999), Bremen
[<http://www.bremen.de/info/agenda21/carfree/intermodal.html>]

Die Funktion der Verkehrsmittel im Umwelt- oder Mobilverbund wird zum einen durch ihre Flexibilität bestimmt, zum anderen durch die Entfernung, für die sie idealerweise genutzt werden können, wobei hier indirekt auch der Kostenaspekt einfließt. Car Sharing füllt eine Lücke im Mobilverbund, indem es im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine höhere Flexibilität in einem Entfernungsbereich jenseits des Fahrrads bietet. Für weitere Strecken kann jedoch unter Umständen ein Mietwagen oder die Bahn günstiger als Car Sharing sein, je nach gewünschter Flexibilität.

Die Idee des Car Sharing entspricht der verkehrspolitischen Zielvorstellung, öffentlichen Verkehr individueller und Individualverkehr öffentlicher zu gestalten. Verkehrsdienstleistungen wie Car Sharing könnten als eine Art *öffentlicher Individualverkehr* Sachzwänge zu Autobesitz und -nutzung abbauen und gleichzeitig Bedürfnisse erfüllen, die sich aus der wachsenden Individualisierung und zunehmenden räumlichen Aktionsradien ergeben (vgl. Hesse 1993: 146ff.). So vereint Car Sharing Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in sich: Es ist stadtverträglicher als der heutige MIV, andererseits bedarfsorientierter, flexibler und individualisierter als der derzeitige ÖPNV. Letzterer kann mit seinen starren Streckenplänen und festgelegten Zeittakten heute nurmehr einen begrenzten Teil der Mobilitätsbedürfnisse erfüllen, die sich im Zuge gesellschaftlicher Prozesse der Ausdifferenzierung und Pluralisierung von Lebensstilen und Karriereverläufen herausgebildet haben und sich weiter auffächern werden. Während die Bindungskraft klassischer Institutionen abnimmt, gewinnen individuelle Formen der Aneignung von Raum und Zeit an Bedeutung (vgl. Canzler/Knie 1998).

Ein attraktives Verkehrsangebot setzt die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und Mobilitätsformen hin zu integrierten Dienstleistungen voraus. Nach Prognos (1998: 5) werden bei der *Integration von Mobilitätsdienstleistungen* als verkehrspolitischer Strategie mehrere, bisher getrennte Beförderungs- und Fahrzeugangebote in einem System angeboten. Die Integration kann sich auf Leistungen der öffentlichen Verkehrsträger, des Car Sharing, des Mietwagen- und Taxigewerbes beziehen. Die Vorteile für die Verkehrsteilnehmer bestehen zum einen in einer „multi-optionalen“ Verfügbarkeit, dem Zugriff auf eine Palette verschiedener Verkehrsangebote, aus der je nach Fahrtzweck die günstigsten Verkehrsmittel ausgewählt werden können. Zum anderen erleichtern integrierte Mobilitätsdienstleistungen die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg oder in einer Wegeketten, etwa die Kombination von Fahrrad und ÖPNV, von Bahn und Car Sharing. Eine weitere Dimension der Integration bezieht sich auf die durchgängige Verbindung bestehender Verkehrs- und Fahrzeugangebote mit Dienstleistungen der Information, Funktionen

der Buchung und Reservierung sowie den dazugehörigen Abrechnungsvorgängen über die einzelnen Mobilitätsdienstleister hinweg. Dadurch wird für die Kunden die Inanspruchnahme mehrerer Dienstleistungen in Kombination erleichtert.

In einem solchen intermodalen Verkehrsangebot könnte Car Sharing als ein integriertes Element individuell motorisierte Fortbewegung ermöglichen und dementsprechend den „Sachzwang“ zum Kauf eines Autos als Alltagsnotwendigkeit und seiner Nutzung für jeden Verkehrszweck in Frage stellen. Damit setzt die Idee des Nutzens statt Besitzens genau an dem Punkt an, „der seit Jahrzehnten mit steigender Tendenz den wichtigsten Einflußfaktor der Mobilitätsabwicklung im Personenverkehr darstellt: der Besitz eines eigenen Autos und die daraus folgende Möglichkeit zur uneingeschränkten und individuellen Nutzung.“ (Pesch 1996: 16f.)

Einsparungs- und Verlagerungseffekte

Welche verkehrlichen und ökologischen Effekte sind durch Car Sharing zu erwarten? Im folgenden werden zum einen die tatsächlichen Wirkungen des Car Sharing bei etwa 30.000 Nutzern dargestellt, zum anderen die möglichen prospektiven Effekte, die abhängig sind von Annahmen über das erreichbare Marktpotential. Die einzige für Deutschland bislang vorliegende Wirkungsabschätzung ist die sogenannte Baum/Pesch-Studie aus dem Jahr 1994, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellt wurde. Sie schätzt ein Marktpotential – also die oberste Grenze der Aufnahmefähigkeit eines Marktes – für Car Sharing von 2,45 Millionen Nutzern bis zum Jahr 2010 als realistisch ein (vgl. Pesch 1996). Angenommen wird dabei, daß Car Sharing ein städtisches Phänomen bleiben wird und nur für solche Autofahrer attraktiv ist, die eine geringe Pkw-Nutzungshäufigkeit aufweisen.

Ergänzt wird diese ältere Abschätzung durch eine aktuelle repräsentative Untersuchung des Schweizer Car Sharing (Muheim 1998a), wobei die Ergebnisse nur bedingt von der Schweiz auf Deutschland übertragen werden können. So bestehen zwischen den beiden Ländern nicht nur wesentliche Unterschiede in der Landesgröße und Raumstruktur, auch das Angebot und die Reputation des öffentlichen Verkehrs sind in der Schweiz wesentlich besser. Hinzu kommt, daß die Statusfunktion des Automobils in der Schweiz von geringerer Bedeutung ist, was damit zusammenhängen dürfte, daß die Schweiz mit Ausnahme der Produktion von Elektroautos über keine Autoindustrie verfügt (vgl. Petersen 1997: 4).

Aktuelle Erkenntnisse über die Effekte des Car Sharing in den Niederlanden bietet die Untersuchung Meijkamps. Diese Analyse basiert auf einer Fragebogenerhebung, in die insgesamt 847 Teilnehmer aus vier niederländischen Car-

Sharing-Organisationen einbezogen waren und die im Rahmen einer Dissertation über „Changing Consumer Behaviour through Eco-Efficient Services“ an der Universität Delft durchgeführt wurde (Meijkamp 2000, 1998a, 1998b). Weitere deutsche Erhebungen, wie etwa jene von Krietemayer (1997) für München, von Petersen (1995) für Berlin sowie von der Universität Bremen (1993; 1995), in denen die verkehrlichen und ökologischen Effekte einzelner Car-Sharing-Organisationen untersucht wurden, runden das Bild ab.

Senkung des Fahrzeugbestands

Wie viele Privat-Pkws ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug? Um die bestandssenkende Wirkung des Car Sharing zu ermitteln, sind auf seiten der Nutzer Angaben über die Anzahl der Fahrzeuge, die aufgrund von Car Sharing abgeschafft wurden, sowie die Zahl der Pkws, auf deren Anschaffung verzichtet wurde, notwendig. In großer Übereinstimmung wird in bisherigen Untersuchungen der Anteil derjenigen, die aufgrund von Car Sharing ihr eigenes Auto abgeschafft haben, mit etwa 20 bis 23 Prozent aller Teilnehmer angegeben.⁵ Der Anteil der Kunden, die im Zuge von Car Sharing auf den Kauf eines eigenen Autos verzichtet haben, wird von Pesch (1996: 133) auf etwa 30 Prozent geschätzt; Muheim (1998a: 68) geht für die Schweiz von 20 bis 25 Prozent aus.

Starke Differenzen gibt es in bisherigen Untersuchungen hinsichtlich des Anteils derjenigen Haushalte, die trotz Car Sharing weiterhin über einen Pkw im Haushalt verfügen. Muheim (ebd.: 69) beziffert den Anteil autobesitzender Kundenhaushalte in der Schweiz auf 20 Prozent, Meijkamp (1998: 242) spricht für die Niederlande von neun Prozent der Haushalte, Pesch (1996: 133) gibt einen Anteil von drei Prozent bezogen auf die Teilnehmer an.

Diejenigen Teilnehmer, die vor dem Beitritt kein eigenes Auto besaßen, differenziert Pesch (ebd.) in 13 Prozent, die nie ein eigenes Auto hatten, sowie 30 Prozent, die ihr eigenes Auto bereits früher unabhängig von Car Sharing abgeschafft haben.

Für die Bestimmung der bestandssenkenden Wirkung sind zudem auf der Anbieterseite die notwendigen Car-Sharing-Fahrzeuge zu berücksichtigen, wobei davon auszugehen ist, daß sich im Car Sharing mindestens zehn Teilnehmer ein Auto teilen.⁶ Insgesamt ersetzt jedes Car-Sharing-Fahrzeug etwa fünf bis

5 So gibt Pesch (1996: 133) den Anteil direkter Umsteiger mit 23 Prozent an, Krietemeyer (1997: 15) spricht für München von 21 Prozent, in der Schweiz schafften etwa 15 bis 20 Prozent ihr Auto aufgrund von Car Sharing ab (Muheim 1998a: 69), und in den Niederlanden beträgt der Anteil etwa 21 Prozent (Meijkamp 1998a: 242).

6 Dieses Verhältnis von mindestens zehn Teilnehmern pro Fahrzeug muß für die Vergabe des Umweltzeichens an deutsche Car-Sharing-Organisationen eingehalten werden (vgl. Umweltzeichen 1999); auch Muheim (1998a: 70) nennt einen Durchschnitt von 10,6

acht Privat-Pkws, wie verschiedene Untersuchungen ergaben (vgl. etwa Petersen 1995: 194).

Legt man 2,45 Millionen potentielle Nutzer zugrunde, so beträgt die Verringerung etwa 1,2 Millionen Kfz und entspricht einer Senkung des Pkw-Bestandes in Deutschland um 3,5 Prozent (vgl. Pesch 1996: 132).⁷

Muheim und Meijkamp, die von wesentlich höheren Anteilen autobesitzender Kundenhaushalte ausgehen, kommen zu deutlich niedrigeren Effekten, die auf der Basis von Haushalten angegeben werden. So sinkt im Schweizer Car Sharing der Autobestand pro 1.000 Kundenhaushalten von rund 430 Personenwagen vor auf 220 nach dem Beitritt. Zur Motorisierung von 1.000 Haushalten sind etwa 60 Car-Sharing-Fahrzeuge notwendig, so daß Muheim (1998a: 69) eine Quote von 280 Personenwagen pro 1.000 Haushalten errechnet.

In den Niederlanden verringert sich durch Car Sharing die Anzahl der Autos von 373 auf 204 pro 1.000 teilnehmenden Haushalten (Meijkamp 1998a: 242, 1998b: 257).

Entlastung des öffentlichen Raumes

Folge der Bestandssenkung ist ein wesentlicher Flächengewinn, der insbesondere in dicht bebauten innerstädtischen Gebieten städtebauliche Gestaltungspotentiale eröffnet. Dieser Effekt macht Car Sharing zunehmend für Wohnungsbaunternehmen attraktiv, die durch eine wohnungsnah Station teure Stellplatzflächen einsparen können (vgl. etwa Johnsen 1998).

Bei einer möglichen Bestandssenkung um 1,2 Millionen Fahrzeuge könnte die Zahl der Pkw, bezogen auf die Fläche kreisfreier Städte, um durchschnittlich 78 Fahrzeuge pro Quadratkilometer verringert werden. Wird für jedes Auto ein Stellflächenbedarf von 12,5 Quadratmeter angenommen, so reduziert sich der

Car-Sharing-Teilnehmern pro Auto; Meijkamp (1998: 243) geht von durchschnittlich zwölf Haushalten aus. Pesch (1996: 137) gibt an, daß 18 Personen ein Car-Sharing-Fahrzeug nutzen.

7 Nach Pesch (1996: 134) verringert sich durch den Verzicht auf die Anschaffung eines eigenen Autos und die notwendige Erweiterung der Car-Sharing-Flotte der Fahrzeug-Bestand in der Gruppe der Car-Sharing-Teilnehmer um 85 Prozent. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß es langfristig zu einem geringeren Bestandssenkungseffekt kommen wird, da mit zunehmender Verbreitung des Car Sharing die Gruppe der idealistischen Pioniere anteilsmäßig weniger zu Buche schlagen wird. Auf diese ökologisch hoch motivierten Teilnehmer ist der bislang hohe Anteil von Auto-Abschaffern und Nicht-Anschaffern zurückzuführen (ebd.: 139). Wird eine Reduktionsquote von 67 Prozent zugrunde gelegt, in der nur die tatsächlich abgeschafften, nicht jedoch diejenigen Fahrzeuge, auf deren Anschaffung verzichtet wurde, berücksichtigt sind, ergibt sich 1994 bei 6.000 Nutzern eine realisierte Bestandssenkung um etwa 2.936 Pkw, hochgerechnet auf die derzeit 40.000 Teilnehmer entspricht dies rund 19.500 Pkw.

benötigte Parkraum pro Quadratkilometer Stadtfläche um 975 Quadratmeter (vgl. Pesch 1996: 156).

Verbesserte Auslastung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Neben einer Senkung des Fahrzeugbestandes führt die gemeinschaftliche Auto-nutzung auch, insbesondere bei vormaligen Autobesitzern, zu einer deutlichen Verringerung der mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten. So gibt Pesch (1996: 144) eine durchschnittliche Verminderung der Pkw-Nutzungshäufigkeit um 61 Prozent an. Feststellbar ist außerdem eine Zunahme des Pkw-Besetzungsgrades, der bei Car-Sharing-Fahrzeugen 1,98 Prozent beträgt, während private Pkw einen Wert von 1,56 Prozent aufweisen. Auf der anderen Seite erhöhen sich die Fahrtweiten, was auf den hohen Anteil von Freizeit- und Urlaubsfahrten zurückzuführen ist; dies wird jedoch durch die geringe Fahrtenhäufigkeit kompensiert, so daß im Ergebnis eine geringere jährliche Fahrleistung im Durchschnitt aller Teilnehmer zu verzeichnen ist (vgl. ebd.: 146ff.). Die jährliche Pkw-Fahrleistung vermindert sich im Mittel aller Nutzer nach Pesch (ebd.: 157) um 2.950 km, die weniger mit dem Auto gefahren werden. Muheim beziffert die Reduktion der Pkw-Fahrleistung im Schweizer Car Sharing auf durchschnittlich 2.000 km⁸; Meijkamp (1998: 241) geht von einer durchschnittlichen Verringerung um 33 Prozent oder 2.790 km in den Niederlanden aus.⁹

Feststellbar ist, daß die Fahrtenhäufigkeit mit der Dauer der Car-Sharing-Mitgliedschaft abnimmt, ein Phänomen, das als *Lernkurve* bezeichnet wird und mittlerweile in mehreren Untersuchungen belegt wurde (vgl. etwa Muheim 1998a: 100).

Durch die verminderte Autonutzung verringern sich jedoch die insgesamt zurückgelegten Entfernungen kaum, vielmehr werden verstärkt öffentliche Verkehrsmittel sowie das Fahrrad oder die eigenen Füße genutzt.¹⁰ Die jährlichen

8 Muheim weist auf die individuell sehr großen Unterschiede hin: So vermindert sich insbesondere bei denjenigen, die ihr Auto mit dem Beitritt zum Car Sharing aufgeben, die Pkw-Fahrleistung erheblich: „Von ursprünglich 9.300 fallen die mit Autos zurückgelegten Personenkilometer um 6.700 auf 2.600 Kilometer.“ (Muheim 1998a: 85)

9 Meijkamp (1998: 241) gibt für die vormaligen Autobesitzer, die ihr Auto abgeschafft haben, eine Minderung von 13.380 auf 4.730 Pkw-Kilometer jährlich an, für diejenigen, die vorher kein Auto hatten, eine Reduktion von 5.360 auf 3.820 Pkw-Kilometer und für die nach wie vor autobesitzenden Haushalte einen geringen Zuwachs von 21.700 auf 22.386 Pkw-Kilometer pro Jahr.

10 Durchschnittlich fährt jeder Schweizer Teilnehmer etwa 400 Kilometer pro Jahr weniger (Muheim 1998a: 87). Hierbei ergeben sich jedoch Differenzen zwischen vormaligen Autobesitzern, bei denen die jährliche Verkehrsleistung um 2.700 km abnimmt, und Personen, die vorher kein eigenes Auto hatten, bei denen die Verkehrsleistung (mit öffentlichen wie privaten Verkehrsmitteln) nur um etwa 100 km sinkt (ebd.: 85).

Personenkilometer im öffentlichen Verkehr steigen pro Teilnehmer im Mittel um 1.537 km (Pesch 1996: 157). Ähnliches ergibt sich für die Schweiz mit einem jährlichen Zuwachs von 1.400 Kilometern im öffentlichen Verkehr pro Car-Sharing-Teilnehmer (vgl. Muheim 1998a: 87).

Bei einer vollständigen Erschließung des Marktpotentials bedeutet dies einen Zuwachs von 3,8 Milliarden Personenkilometern im ÖV bei einer Reduktion der Pkw-Kilometer um 7,23 Milliarden Fahrzeugkilometer (Pesch 1996: 157).

Die Schweizer Erfahrungen belegen deutlich, daß die Anbieter des öffentlichen Verkehrs in hohem Maße von einer Kooperation mit dem Car Sharing profitieren. So ist der Anteil von Dauerkartenbesitzern unter den Car-Sharing-Teilnehmern wesentlich höher, gekauft werden mehr und teurere Abonnements, wodurch sich der Umsatz des ÖV in der Schweiz um zwölf Prozent erhöhte (vgl. Muheim 1998a: 92). Besonders auffallend ist die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Gruppe der vormals Autobesitzenden, deren Aboauslagen Muheim zufolge um 80 Prozent gestiegen sind. Insgesamt „erwerben die 20.000 Mobility-Kunden für jährlich 23,2 Millionen Franken Abonnements – für 2,6 Millionen Franken mehr als noch vor ihrem Beitritt.“ (Ebd.) In München besitzen 69 Prozent der Stattauto-Nutzer eine Dauerkarte für den MVV im Vergleich zu nur 21 Prozent der gesamten Münchner Bevölkerung (vgl. Krietemeyer 1997: 20).

Diese Mehrnachfrage wird jedoch nicht als erhöhte Belastung zu Spitzenzeiten wirksam, da die Verlagerungen weniger den Pendelverkehr denn den Geschäfts- und Freizeitverkehr betreffen, also Zeiten, in denen die Auslastung noch gesteigert werden kann (vgl. Muheim 1998a: 94; Krietemeyer 1997: 20).

Minderung von Emissionen

Diese Fahrleistungseinsparungen führen zu einer Minderung der Schadstoff- und Lärmemissionen insbesondere in den Innenstädten. Verstärkt wird dieser Effekt dadurch, daß Car-Sharing-Organisationen in der Regel nur neuwertige Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionswerten anbieten.¹¹ Berechnungen des Öko-Instituts und des Verkehrsclubs Deutschland gehen davon aus, daß bei einer Realisierung des Potentials von 2,45 Millionen Teilnehmern durch die verringerte Pkw-Fahrleistung jährlich 1,7 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden

11 In den Grundlagen für die Vergabe des Umweltzeichens wurde festgelegt, daß die Fahrzeuge der Car-Sharing-Anbieter zumindest die Anforderungen der Grenzwertstufe EURO II für Pkw bzw. die Richtlinie 96/69/EG bei leichten Nutzfahrzeugen erfüllen müssen. Die mittlere CO₂-Emission der Car-Sharing-Flotte darf 165g/km nicht überschreiten, für Kohlenmonoxid gilt ein Grenzwert von 1,0 g/km, für Kohlenwasserstoff von 0,1 g/km, für Stickoxide von 0,08 g/km. Für Neufahrzeuge mit Dieselmotoren gelten bis Ende 2002 die Euro III-Normen (vgl. Umweltzeichen 1999: 4).

können (vgl. Öko-Institut/VCD 1998). Nach Angaben von Stattauto werden durch jedes Car-Sharing-Fahrzeug fünf Privat-Pkws ersetzt und pro Jahr 42.000 km weniger gefahren, was einer Einsparung von zehn Tonnen CO₂ jährlich entspricht (vgl. Petersen 1995: 194; Stattauto-Erhebung 1996).

Muheim, der die Auswirkungen des Car Sharing auf den Energieverbrauch detailliert untersucht, kommt zu dem Ergebnis, daß die Treibstoffeinsparung pro Mobility-Kunde bei durchschnittlich 4.200 Megajoule jährlich liegt (vgl. 1998a: 103ff.).

2.3 Wer fährt mit? Zur Nutzerstruktur

Entwicklung der Teilnehmerzahlen

Car Sharing könnte also in großem Umfang dazu beitragen, Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern, doch bei den derzeitigen Nutzerzahlen fallen die verkehrlich wie ökologisch positiven Wirkungen kaum ins Gewicht. Die prognostizierten Potentiale konnten nicht annähernd ausgeschöpft werden: Die derzeit 40.000 Teilnehmer entsprechen nicht einmal zwei Prozent des von Baum/Pesch prognostizierten Potentials von 2,45 Millionen. Die Wachstumsraten haben sich seit 1997 in vielen deutschen Car-Sharing-Organisationen deutlich verringert; in einigen Unternehmen übersteigt die Zahl der Neueintritte kaum die der Kündigung. Feststellbar ist, daß sich das Angebot noch immer in einer Nische befindet.

Sozialstruktur der Nutzer

Vorliegende Untersuchungen bestätigen übereinstimmend, daß Car Sharing bislang ein sozialstrukturell relativ homogenes Milieu anspricht und es in dem einen Jahrzehnt des Bestehens in Deutschland kaum gelungen ist, bei anderen Kundengruppen auf Akzeptanz zu stoßen. Die typische Car-Sharing-Klientel wird von hochgebildeten, gutverdienenden Personen der Mittelschicht mit hohem ökologischen Bewußtsein dominiert, von denen sich die meisten durchaus ein eigenes Auto leisten könnten. Ein Vergleich von Untersuchungen, die zu verschiedenen Zeitpunkten in unterschiedlichen Organisationen durchgeführt wurden, zeigt, daß sich die sozialstrukturellen Merkmale des Nutzersegments insgesamt kaum verändert haben.¹²

12 Die Beschreibung der Nutzerstruktur basiert insbesondere auf den Ergebnissen der Erhebung Peschs (1996) aus dem Jahr 1994 sowie auf zwei repräsentativen Befragungen der Berliner Stattauto-Teilnehmer im Jahr 1996: Der Befragung „Stattauto 96“ liegt die Auswertung von 405 Fragebögen zugrunde. Darauf baut eine zweite, wesentlich detail-

Leichte Verschiebungen sind nur in bezug auf das *Alter* feststellbar, wobei deutlich wird, daß die Teilnehmer mit ihren Organisationen mitaltern. So betrug das Durchschnittsalter der Berliner Stattauto-Teilnehmer 1991 noch 34 Jahre, 1996 waren es 37 Jahre und 1999 40 Jahre.¹³ Dieses Phänomen des „Mitalterns“ führt auch dazu, daß der Anteil von Studierenden und Personen in Ausbildung abnimmt und nicht zuletzt deshalb eine leichte Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens wahrnehmbar ist.

Ungefähr die Hälfte der Car-Sharing-Teilnehmer ist zwischen 30 und 40 Jahren alt; stark unterrepräsentiert sind Jüngere zwischen 18 und 25 Jahren sowie Ältere ab 50 Jahren.

Männer stellen etwa zwei Drittel aller Teilnehmer bei Stattauto, *Frauen* sind bislang unterrepräsentiert. Dabei sind in Deutschland etwa 42 Prozent der Führerscheinbesitzenden weiblich (vgl. BMV 1991: 203).

Die durchschnittliche *Haushaltsgröße* der Car-Sharing-Nutzer beträgt 2,22 Personen und liegt damit etwas unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 2,27 Personen pro Haushalt. Die Haushalte mit Pkw bestehen durchschnittlich aus 2,55 Personen (vgl. Pesch 1996: 126f.). Aussagekräftiger ist eine Differenzierung nach der Struktur der Haushalte, die Gaeth (1999: 17) für die Berliner Stattauto-Nutzer vornimmt: Demnach sind 29 Prozent der Teilnehmer Familien mit mindestens einem Kind; 23 Prozent sind Paare ohne Kinder, 21 Prozent sind alleinlebende Männer, 13 Prozent alleinlebende Frauen, sechs Prozent sind Alleinerziehende, und acht Prozent macht die Gruppe der Gemeinschaften und sonstigen Nutzer aus.¹⁴

liertere Befragung des Instituts artop e.V. in Berlin auf, die einen Rücklauf von 177 Fragebögen verzeichnen konnte und deren Ergebnisse in einer Diplomarbeit untersucht wurden (vgl. Wunsch 1997). Die Rohdaten beider Untersuchungen wurden von Gaeth (1999) nochmals eingehend analysiert. Des weiteren wurden folgende Studien vergleichend berücksichtigt, die die Ergebnisse weitgehend bestätigen: Brandt (1995); FGM (1996); Krietemeyer (1997); Muheim (1998a); Muheim/Inderbitzin (1992); Petersen (1995); Universität Bremen (1995 und 1993).

13 Vgl. Petersen (1995: 169f.); Stattauto-Erhebung (1996) sowie eigene Erhebung. Pesch (1996: 125f.) gibt den Altersdurchschnitt für das Jahr 1994 mit 35 Jahren an.

14 Diese Ergebnisse stimmen weitgehend mit der Erhebung Peschs (1996: 126) überein, der bei seiner Bestimmung der Haushaltsgröße die Anzahl von Kindern im Haushalt (Haushaltsstruktur) nicht berücksichtigt. Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte, die Car Sharing nutzen, beträgt demnach 34 Prozent, jener der Zwei-Personen-Haushalte 32,1 Prozent, die Drei-Personen-Haushalte stellen 18,4 Prozent, die Vier-Personen-Haushalte 10,3 Prozent und Fünf-Personen-Haushalte sowie größere sind nur mit 5,2 Prozent vertreten (vgl. ebd.). Die Ergebnisse zeigen, daß Car Sharing als Alternative zum Pkw-Besitz überwiegend für kleinere Haushalte attraktiv ist.

Besonders auffällig gemessen am Bevölkerungsdurchschnitt ist das hohe *Bildungsniveau* der Car-Sharing-Teilnehmer; denn 80 bis 90 Prozent besitzen das Abitur oder die Fachhochschulreife. Mehr als die Hälfte hat einen akademischen Abschluß, wohingegen im Bundesdurchschnitt nur 7,7 Prozent der Bevölkerung über 18 Jahre über einen (Fach-)Hochschulabschluß verfügen (vgl. Pesch 1996: 128).¹⁵ Daß Car Sharing gerade Personen mit einem überdurchschnittlichen Bildungsniveau anspricht, läßt sich damit begründen, daß bei diesen „eine Reflexionsfähigkeit über das Verkehrsverhalten, Kostenbewußtsein (Verständnis des Fixkosteneffekts beim eigenen Pkw) sowie eine geringere Funktion des Autos als Prestigeobjekt eher gegeben [ist] als bei Autofahrern mit geringerem Bildungsgrad.“ (Ebd.)

Beruflich arbeitet die überwiegende Mehrzahl, nämlich 60,7 Prozent, im Angestellten- oder Beamtenverhältnis, 17,6 Prozent arbeiten als Selbständige, 12,3 Prozent sind Studenten oder in Ausbildung (ebd.: 127).¹⁶ Unterrepräsentiert sind Arbeiter, Rentner und Erwerbslose.

Das *Einkommen* bewegt sich im mittleren bis gehobenen Bereich und übersteigt in der Tendenz den bundesdeutschen Durchschnitt. Pesch gibt das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen der Car-Sharing-Nutzer mit 3.380 DM an, wohingegen die Stattauto-Teilnehmer pro Haushalt im Schnitt über 4.334 DM verfügen (Wunsch 1997: 63). Diese auffallende Differenz könnte auf den höheren Anteil von Selbständigen und geringeren Anteil von Studenten und Auszubildenden zurückzuführen sein sowie auf das um zwei Jahre höhere Durchschnittsalter. Im Vergleich mit dem mittleren Berliner Haushaltsnettoeinkommen, das bei 2.800 DM liegt, kann die finanzielle Situation der Car Sharer als relativ gut bezeichnet werden; insbesondere im hohen Einkommensbereich sind die Car-Sharing-Nutzer deutlich überrepräsentiert (vgl. ebd.).

Die häufig vertretene These, Car Sharing werde solchen Bevölkerungsgruppen, die sich bislang aus finanziellen Gründen kein eigenes Auto leisten konnten, eine preiswerte Pkw-Verfügbarkeit ermöglichen, kann einstweilen nicht bestätigt werden. So verfügen etwa vier Prozent der Teilnehmer über ein Haushaltsnettoeinkommen bis zu 1.000 DM und 16 Prozent über 1.000 bis 2.000 DM (vgl. Pesch 1996: 129).¹⁷ Verglichen mit dem Bevölkerungsquerschnitt sind die

15 Berechnungen von Pesch nach Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1993: 415.

16 Der Anteil von Angestellten und Beamten bei Stattauto entspricht mit 62,9 Prozent in etwa diesem Ergebnis, wohingegen die Zahl der Selbständigen mit 21,9 Prozent etwas höher liegt und der Anteil von Studenten oder Personen in Ausbildung mit 8,6 Prozent etwas niedriger (vgl. Stattauto-Erhebung 1996; Gaeth 1999: 31).

17 Unter den Berliner Stattauto-Teilnehmern verfügen etwa 2,3 Prozent über ein Haushaltsnettoeinkommen unter 1.000 DM, zwischen 1.000 und 1.800 DM haben 7,3 Prozent zur

niedrigeren Einkommensklassen unter den Car-Sharing-Teilnehmern deutlich unterrepräsentiert, die überwiegende Mehrheit könnte sich also durchaus ein eigenes Auto leisten.

Motive für den Car-Sharing-Beitritt

Welche Gründe sprechen für eine Teilnahme am Car Sharing? Die bisherigen Untersuchungen kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß die derzeitigen Kundinnen und Kunden sich durch ein hohes Umweltbewußtsein auszeichnen und der *Umweltschutzaspekt* das *Hauptmotiv* für die Teilnahme am Car Sharing darstellt. So gaben etwa in der Erhebung Peschs, in der nach den zwei Hauptmotiven für die Teilnahme gefragt wurde, 70,7 Prozent der Befragten an, sich aus Umweltschutzgründen für Car Sharing entschieden zu haben. Darunter befand sich ein Großteil von Nutzern, die noch nie einen Pkw besessen hatten, sowie solche, die weiterhin einen Pkw besaßen. Dieses Antwortverhalten, so Pesch, sei nur dadurch erklärbar, daß die Teilnahme am Car Sharing selbst dann, wenn es die Pkw-Verfügbarkeit verbessere, mit einer umweltschutzorientierten Verhaltensweise gleichgesetzt werde (vgl. ebd.: 124). Neben dem Umweltschutzaspekt werden pragmatische Gründe aufgeführt wie die Ergänzung zum ÖPNV, ein geringer Autobedarf oder finanzielle Erwägungen.

Vergleicht man die Beitrittsmotivation sogenannter Altkunden, die zur „Pioniergeneration“ des Car Sharing gehören, mit der später eingetretener Neukunden, zeigen sich leichte Verschiebungen: Ökologische Motive spielen nach wie vor eine große Rolle, das ökonomische Moment der Ersparnis ist bei den Neukunden jedoch von größerer Bedeutung (vgl. Universität Bremen 1999, 1993).

Diese Tendenzen sind in der Schweiz, wo Car Sharing eine wesentlich stärkere Verbreitung gefunden hat, ausgeprägter als in Deutschland. Zwar kommt Muheim zu dem Schluß, daß die Kunden der Schweizer Mobility „in den wesentlichen Grundzügen ein homogenes, vornehmlich öko-sensibilisiertes und eher ÖV-orientiertes Meinungsprofil“ aufweisen (1998a: 52). Doch ergibt ein Vergleich zwischen sogenannten Altkunden, die vor 1994 eingetreten sind, und den Neukunden, daß sich die „Pioniergeneration“ als stärker „ideologisiert“ und konsequenter in der Umsetzung des Umweltschutzgedankens erweist. Ein Viertel ist hauptsächlich aus ökologischen Gründen der Car-Sharing-Organisation beigetreten. Bei den Neukunden spielte das Umweltbewußtsein noch immer eine wichtige Rolle, doch seien Kostenfaktoren und pragmatische Gründe von größerer Bedeutung als bei den Altkunden (vgl. ebd.: 54).

Verfügung. Im Berliner Bevölkerungsquerschnitt sind nach Angaben des Statistischen Landesamts in der untersten Einkommensgruppe 6,1 Prozent vertreten, in der nächsten Gruppe 18 Prozent (vgl. Wunsch 1997: 63).

Dennoch scheinen Kunden, die sich primär aus finanziellen Erwägungen für die Abschaffung ihres Autos entschieden haben und für die Umweltschutzaspekte nicht handlungsleitend waren, insgesamt zu einer Minderheit zu gehören, wie auch die Analyse des Haushaltseinkommens gezeigt hat. Brandt (1995: 87) kommt auf der Grundlage quantitativer Daten (vgl. Universität Bremen 1993 und 1995) ebenfalls zu dem Ergebnis, daß „das Moment der Ersparnis zwar ein wichtiges Eintrittsmotiv ist, aber nicht einhergeht mit einem unterdurchschnittlichen Einkommensniveau.“ Die Entscheidung für Car Sharing entspreche wohl „eher einem bewußten Setzen von Prioritäten als einem Akt der Einsparung aus Notwendigkeit.“ Eine Trennung vom eigenen Auto aus finanzieller Not sei selten, so Brandt (ebd.: 88), eher werde die Anschaffung eines preiswerteren Modells erwogen. „Nicht ob, sondern welches Auto gefahren wird, steht in der Regel zur Entscheidung.“ Zu groß sei das Risiko eines sozialen Abstiegs. Um eine Abschaffung zu motivieren, müßten zusätzlich positive Wirkungen für den Einzelnen hinzutreten, „und sei es auch nur, den Staus und der Parkplatzsuche zu entkommen.“

Bisherige Forschungen deuten also darauf hin, daß Nutzer, für die ökologische Motive keine Handlungsrelevanz besitzen, in der großen Minderzahl sind und bei der Mehrheit eine Mischung aus ökologischen, ökonomischen und pragmatischen Motiven einen Umstieg veranlaßt hat.¹⁸

Nutzungszwecke und -häufigkeiten von Car Sharing

Die Mehrheit der Stattauto-Teilnehmer nutzt Car Sharing selten oder in unregelmäßigen Abständen. Nur 13 Prozent leihen einmal oder häufiger pro Woche Autos aus, 42 Prozent einmal oder öfter pro Monat, 45 Prozent jedoch seltener (vgl. Wunsch 1997: 70).¹⁹ Es überrascht daher nicht, daß 69 Prozent aller Stattauto-Kunden pro Jahr weniger als 700 DM ausgeben, 27 Prozent setzen zwischen 700 und 3.000 DM um, und nur vier Prozent wenden mehr als 3.000 DM jährlich für Car Sharing auf (vgl. Stattauto-Erhebung 1996).

Ein Vergleich mit dem Einsatz des Privat-Pkw ergibt ein spezifisches Nutzungsprofil für Car-Sharing-Fahrzeuge: Während ein eigenes Auto primär für Arbeits- und Ausbildungswege gebraucht wird, die 44 Prozent aller Wege ausmachen (KONTIV 89: 66, Tabellenteil), spielt dieser Zweck im Car Sharing mit

18 Fraglich ist dabei, inwieweit in bisherigen quantitativen Studien die Bedeutung ökologischer Motive überschätzt wurde, indem ein sozial erwünschtes Antwortverhalten möglicherweise gefördert wurde.

19 Die Peşch-Studie macht keine Angaben zur Nutzungshäufigkeit. Nach Muheim (1998a: 74) buchen die Schweizer Car-Sharing-Teilnehmer durchschnittlich etwa 20mal pro Jahr oder 1,65mal monatlich ein Fahrzeug. Er weist darauf hin, daß etwa ebenso häufig auch Autos anderer Herkunft genutzt werden, etwa von Autovermietern oder von Freunden.

5,4 Prozent kaum eine Rolle. Das Autoteilen wird überwiegend für Freizeit (34,6 Prozent), Urlaub (11,3 Prozent) sowie Einkauf (21,4 Prozent) und Transporte (13,9 Prozent) in Anspruch genommen, 9,9 Prozent der Fahrten sind Geschäftsverkehr (vgl. Pesch 1996: 107). Die Stattauto-Erhebung 1996 kommt zu ähnlichen Ergebnissen: So werden die Car-Sharing-Autos zu 38 Prozent für Freizeitaktivitäten genutzt, zu acht Prozent für Reisen, zu 18 Prozent zum Einkaufen und zu 20 Prozent für Transportfahrten. 18 Prozent der Fahrten entfallen auf Arbeitswege und Geschäftsfahrten.

Werden die Nutzungszwecke zur Haushaltsstruktur in Beziehung gesetzt, zeigt sich, daß Wochenendausflüge sowie Besuche von Verwandten und Freunden insbesondere von Familien unternommen werden. Bei Urlaubsfahrten ergeben sich die größten Differenzen zwischen den Familien, die mit großer Mehrheit Car Sharing nutzen, und Paaren ohne Kinder, die hier unterrepräsentiert sind. Bei Einkaufs- und Transportfahrten besteht kaum ein signifikanter Zusammenhang zur Haushaltsstruktur (vgl. Gaeth 1999: 129f.).²⁰

Deutlich wird, daß Car Sharing insbesondere für solche Fahrten in Anspruch genommen wird, für die es kaum Verkehrsmittelalternativen gibt oder bei denen die Autonutzung mit wesentlichen Vorteilen verbunden ist.

Phänomen der „liebevollen Diskriminierung“

In Umfragen überrascht immer wieder die hohe Zufriedenheit der Teilnehmer mit dem Angebot ihrer Organisation.²¹ Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß die Mehrzahl der Mitglieder nur wenige Male jährlich überhaupt vom Car Sharing Gebrauch macht, läßt sich diese große Zustimmung auch anders interpretieren: So machen Knie/Petersen (1999: 141) hinter der extrem hohen Toleranzbereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer gegenüber den Anbietern ein Phänomen aus, das sie als „liebevollen Diskriminierung“ bezeichnen. Nicht nur von den Nutzern, auch in der Öffentlichkeit werde die soziale Innovation Car Sharing „über den grünen Klee“ gelobt, ohne daß sich aus dieser Bewertung positive Folgen für eine öffentliche Förderung ergäben. Entsprechend sei auf der Nut-

20 Die Analyse Gaeths basiert auf der Stattauto-Erhebung 1996 sowie der Stattauto-artop-Untersuchung 1996.

21 So ließ beispielsweise Pesch (1996: 75) in seiner Erhebung die Car-Sharing-Nutzer das Angebot beurteilen, wobei die Zufriedenheit mit hoch, mittel und gering angegeben werden konnte. Danach sind 76,3 Prozent der Car-Sharing-Nutzer mit den Fahrzeugen sehr zufrieden, mit der Zuteilungswahrscheinlichkeit 73 Prozent, dem Buchungs- und Abrechnungsverfahren 87,6 Prozent. Eine relativ geringe Zufriedenheit ergab sich bei den Tarifen (hoch 35,4 Prozent, gering 9,2 Prozent) sowie der Lage der Standorte (hoch 52,6 Prozent, gering zwölf Prozent).

zuseite eine Entkoppelung der hohen Wertschätzung von der aktiven Nutzung feststellbar. Knie/Petersen (ebd.: 142) formulieren überspitzt:

„Car Sharing wird häufig aus Gründen der Repräsentativität oder Reputation betrieben, während substantieller Autobedarf über private oder gewerbliche Anbieter abgedeckt wird. So gesehen läßt sich das Projekt Stattauto mit der Berliner Tageszeitung ‚taz‘ vergleichen: Man leistet es sich, weil es ein wertvolles Projekt ist. Aber es bleibt eine Zweitlösung und im Zweifelsfall verzichtbar!“

Hypothetisch läßt sich ableiten, daß Car Sharing für die alltäglichen Verkehrsbedürfnisse der „Wenigfahrer“ kaum relevant ist und sie das Autoteilen als Mobilitätsgarantie und Ergänzung betrachten, ohne wirklich darauf angewiesen zu sein. Die hohe Zufriedenheit könnte also weniger mit dem guten Angebot zu tun haben, als vielmehr mit dem niedrigen Anspruch der Nutzer. So ergibt die Erhebung von Stattauto 1996, daß nur die Hälfte der Teilnehmer Stattauto für eine Dienstleistungsfirma hält, die andere Hälfte stuft das längst etablierte Unternehmen als ökologisches Projekt ein (vgl. ebd.). Auch in der Öffentlichkeit wird das Car Sharing in Deutschland noch immer eher als Ökoprodukt gesehen und in der „grünen Ecke“ verortet.

Mitte der 90er Jahre vertrat Pesch (1996: 123) die Meinung, Car Sharing werde sich in Deutschland „kurz- bis mittelfristig innerhalb einer in ihren Verhaltensweisen und soziodemographischen Rahmendaten relativ homogenen Gruppe von Autofahrern ausbreiten. Erst nachdem dieses Marktsegment in die Tiefe erschlossen ist, werden sich auf lange Sicht Personen aus den ‚Randgruppen‘ für eine Car-Sharing-Teilnahme entscheiden.“²² Heute scheint dieses Segment weitestgehend ausgeschöpft zu sein, ohne daß die Prognosen auch nur annähernd realisiert werden konnten. Es stellt sich daher die Frage, warum es in Deutschland bislang nicht möglich war, mit der Idee des Nutzens statt Besitzens andere Milieus anzusprechen. Unter welchen Bedingungen könnte Car Sharing die Nische verlassen und weitere Kundensegmente erreichen? Dieser Frage geht das folgende Kapitel nach, indem zunächst auf der Basis aktueller Untersuchungen die Potentiale für ein professionelles Car Sharing in Deutschland und der Schweiz dargestellt und sodann einige Gründe für den Erfolg des Schweizer Car Sharing aufgezeigt werden. Anhand dieser Erfolgsbedingungen werden die derzeitigen Hemmnisse auf der Betreiberbene verständlich, die eng mit dem Entstehungs- und Entwicklungsprozeß der Organisationen zusammenhängen.

22 Auch Brandt (1995) kommt in einer Bestimmung potentieller Car-Sharing-Zielgruppen, die sich methodisch auf die Lebensstilanalyse stützt, zu dem Ergebnis, daß eine ökologische Einstellung eine Voraussetzung für Zielgruppenfähigkeit darstellt. Bei der Hälfte der als zielgruppenfähig identifizierten Fälle geht eine ökologische Sichtweise zusätzlich mit einer finanziellen Motivation einher.

3. POTENTIALE, ERFOLGSBEDINGUNGEN UND BLOCKADEN

3.1 Potentiale

3.1.1 *Großes Interesse an Kilometer-Leasing*

Daß nicht nur, wie die Schätzungen von Baum/Pesch ergeben, theoretisch eine große Zahl potentieller Kunden Car Sharing nutzen könnte, sondern die Idee des Nutzens statt Besitzens tatsächlich auf eine hohe Akzeptanz stößt, die weit über das bisherige Milieu hinausreicht, verdeutlicht die sogenannte RWI-Studie. In dieser Untersuchung des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung²³ wird das Marktpotential für ein „Kilometer-Leasing – Auto auf Abruf“ in einer für Deutschland repräsentativen Befragung erhoben und ein Zustimmungspotential von 18,8 Prozent für ein professionelles Angebot mit hohem Qualitätsstandard ermittelt, womit in Deutschland ein Marktpotential von 7,341 Millionen Menschen besteht (vgl. Frick et al. 1998: 79). Diese erhebliche Differenz zu dem von Pesch errechneten Potential von 2,45 Millionen Nutzern läßt sich zum Teil dadurch erklären, daß Pesch für seine Abschätzung vorausgesetzt hat, daß das Angebot auf Ballungsräume beschränkt ist und nur Autofahrer mit niedriger Pkw-Fahrleistung und Nutzungshäufigkeit erreicht werden können, die einen Pkw überwiegend für Versorgung und Freizeit benötigen und dazu gebrauchswertorientiert eingestellt sind (vgl. Pesch 1996: 120).

In der Befragung wurde bei der Darstellung des Konzepts eines Kilometer-Leasing bewußt jede Ähnlichkeit mit dem Car Sharing vermieden. Entwickelt wurde dieses Konzept auf der Grundlage von Brancheninterviews mit dem Kfz-Gewerbe, in denen die Erwartung formuliert wurde, „daß nicht das Sharing – die gemeinschaftliche Nutzung eines Gemeinschaftseigentums durch ‚Gleichgesinnte‘ –, sondern die professionell betriebene, wohnungsnahe Kurzzeitmiete von Autos den Kundenbedürfnissen am ehesten entspricht.“ Beabsichtigt wird, mit diesem Dienstleistungsangebot „explizit auto-affine statt nur ÖV-affine

23 Die Studie entstand in Kooperation mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im Rahmen des Verbundprojektes Prioritäre Erstmaßnahme „Ökoeffiziente Dienstleistungen als strategischer Wettbewerbsfaktor für eine nachhaltige Wirtschaft“.

Kunden“ anzusprechen. Erreicht werden sollen jene Zielgruppen, „von denen angenommen wird, daß sie den Zuwachs an Pkw-Mobilitätsbedarfen in den nächsten Jahren ausmachen werden, also auto-affine Frauen, Zweit- bzw. Drittwageninteressierte, ältere Mitbürger und ‚Fun-orientierte‘ Autonutzer.“ (Frick et al. 1998: 98f.)

In Abgrenzung zum Car Sharing könnten in einem solchen „neuen Konzept der Automiete“ Mietwagen von Autohäusern und Kfz-Werkstätten angeboten werden, die an einem fünf Minuten von der Wohnung entfernten Standort positioniert sind. Die Buchung soll rund um die Uhr möglich sein, die Abrechnung stunden- und kilometerweise erfolgen, die Daten über einen Bordcomputer erfaßt werden. Eine Ermäßigung soll beim Kauf von „Kilometerpaketen“ gewährt werden, die in differenzierter Abstufung angeboten werden. Bei einer Fahrleistung unter 7.000 km jährlich könnte dieses Vermietungsangebot deutlich kostengünstiger sein als ein eigenes Auto. Eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsdienstleistungen ist nicht vorgesehen (vgl. ebd.: 80).

Die potentiellen Kunden lassen sich als jüngere Jahrgänge²⁴ charakterisieren, die überdurchschnittlich gut ausgebildet sind²⁵ und ein relativ niedriges durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen aufweisen, was mit der hohen Zustimmung unter Auszubildenden und Arbeitssuchenden korrespondiert. Überdurchschnittlich vertreten sind aber Interessenten mit Haushaltsnettoeinkommen zwischen 2.500 und 3.000 DM. Frauen sind sogar stärker an einem solchen Angebot interessiert als Männer. Die Akzeptanz ist in Großstädten wesentlich höher als in Kleinstädten oder im ländlichen Raum.²⁶ Erwartungsgemäß ist die Zustimmung zum Kilometer-Leasing bei den Pkw-Wenigfahrern, die unter 3.000 km jährlich als Selbstfahrer zurücklegen, sehr hoch.²⁷ Die durchschnittliche Fahrleistung aller interessierten Befragten liegt bei 10.363 km jährlich.

24 Während ein durchschnittliches Zustimmungspotential von 18,8 Prozent besteht, würden von den 18- bis 29jährigen 29,3 Prozent Kilometer-Leasing „gerne in Anspruch nehmen“, unter den 30- bis 39jährigen beträgt der Anteil 19,5 Prozent, unter den 40- bis 49jährigen 19,8 Prozent, wohingegen von den 50- bis 69jährigen nur 10,4 Prozent Interesse zeigten (ebd.: 83).

25 Von den Befragten mit Abitur oder einem abgeschlossenem Studium zeigen 26,9 Prozent Interesse, von denjenigen mit einem höheren Schulabschluß ohne Abitur sind 20,2 Prozent interessiert, während der Anteil unter den Befragten mit Haupt- oder Volksschulabschluß nur noch 14 Prozent beträgt (ebd.: 83).

26 In Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern würden 24,9 Prozent der Befragten Kilometer-Leasing in Anspruch nehmen, in Orten mit 20.000 bis 200.000 Einwohner dagegen nur 17,6 Prozent und in kleineren Orten 16,9 Prozent (ebd.: 91).

27 Aufgeschlüsselt nach Pkw-Besitz zeigen diejenigen Befragten, die kein Auto haben, eine überdurchschnittlich hohe Akzeptanz des Angebotes genauso wie Personen mit einem Privat-Pkw im Haushalt, die jedoch über diesen nicht selbst verfügen können. Diejeni-

Substitutionseffekte – nämlich die Abschaffung von Privat-Pkws als Folge des neuen Angebots – werden als sehr gering eingeschätzt; vielmehr wird davon ausgegangen, „daß es bei den Interessierten an Kilometer-Leasing in sehr starkem Maße um die Befriedigung zusätzlicher ‚automobiler‘ Mobilitätsbedürfnisse geht.“ (Ebd.: 88)

Die RWI-Studie geht insofern über alle bisherigen Untersuchungen eines Car-Sharing-Nutzerpotentials hinaus, als sie den Bedarf an einem „Auto auf Abruf“ differenziert nach Kilometer-Leistungen erhebt und diese Abstufung mit sozialstrukturellen und Verkehrsverhaltensdaten verbindet, um die Nutzersegmente genauer bestimmen zu können. So wurden die interessierten Befragten gebeten, aus acht Kilometer-Paketen – von 800 km für 540 DM bis zu mehr als 5.000 km ab 3.350 DM – das für sie attraktivste auszuwählen (ebd.: 84).

Eine Untersuchung der Präferenzen für konkrete Kilometer-Pakete nach soziodemographischen Merkmalen und Verkehrsverhalten spiegelt eine starke Heterogenität des Interessiertenkreises wider, aber auch eine bipolare Struktur mit einem großen Interesse an kleineren Paketen von 800 bis 1.000 km sowie an Paketen von mehr als 5.000 km. Dabei werden die kleinen Pakete von Befragten ohne eigenen Pkw, Haushalten der niedrigsten Einkommensklasse, Rentnern und älteren Bürgern bevorzugt, wohingegen das Paket mit 5.000 km auf überdurchschnittliche Akzeptanz stößt bei Männern, Selbständigen, Beamten, den 50- bis 69jährigen und Rentnern sowie in höheren Einkommensklassen und bei Haushalten mit mindestens einem Pkw (vgl. ebd.: 94).

Insgesamt kommt die Studie zu dem Ergebnis, „daß es in Deutschland einen großen Markt für ein einfaches und kostengünstiges System der wohnungsnahen Kurzzeitmiete von Autos gibt und daß das Kfz-Gewerbe gut beraten ist, diesen potentiellen Markt nicht einfach anderen Anbietern zu überlassen.“ Dieser Markt gehe weit über das hinaus, was als „soziokulturelle Nische“ bezeichnet werden kann. Denn rund 19 Prozent der Befragten seien „keine ‚Nische‘ mehr, sondern ein beachtliches Marktsegment – und ein Querschnitt der Bevölkerung.“ (Ebd.: 98) Die potentiellen Nutzer unterscheiden sich gravierend von denen des Car Sharing, die Annahme differierender Markt- und Nutzersegmenten für Car Sharing und das Angebot eines Kilometer-Leasing werde weitgehend bestätigt.

gen, die Hauptnutzer eines eigenen Autos sind, legen zwar ein leicht unterdurchschnittliches Interesse an den Tag, stellen aber in absoluten Zahlen die größte Gruppe unter allen an Kilometer-Leasing Interessierten dar (vgl. ebd.: 81).

3.1.2 Das Schweizer Car Sharing verläßt die Nische

Daß die Dienstleistung Car Sharing durchaus kein Nischenangebot für eine soziale Minderheit ist, zeigen auch die Erfolge des Schweizer Car Sharing, wo mit dem starken Kundenzuwachs eine zunehmende Verbreitung in andere soziale Milieus hinein verbunden ist. Nach einer Pionierphase, in der die beiden Genossenschaften ShareCom und ATG mit unterschiedlichen Zielsetzungen und zum Teil konkurrierend ein kontinuierliches Wachstum verzeichneten, befindet sich das Car Sharing seit der Fusion beider Unternehmen zur Mobility in einer Phase enger Kooperation mit dem öffentlichen Verkehr. Durch diese Vernetzung konnten verstärkt Stammkunden der Schweizer Bundesbahn sowie der Nahverkehrsbetriebe gewonnen werden, die einige Unterschiede zum bisherigen Nutzermilieu aufweisen: „Wurden in der Pionierphase stark ökologisch ausgerichtete, intellektuelle Männer mittleren Alters angesprochen, sind es in jüngerer Zeit zunehmend auch pragmatisch eingestellte Personen mit etwas tieferem Ausbildungsniveau. Der Frauenanteil und der Anteil jüngerer KundInnen steigt. Damit verbunden ist ein leicht vermindertes Durchschnittseinkommen.“ (Muheim 1998a: 50)

Diese Veränderungen in der Kundenstruktur spiegeln sich auch im *Kundenpotential* wider. So ist unter den Interessierten ein steigender Anteil von Frauen sowie von jüngeren und weniger gut ausgebildeten Personen mit niedrigem Einkommensniveau vertreten. Eine ökologische Sensibilisierung ist bei potentiellen Nutzern nach wie vor feststellbar, doch nehmen pragmatische Gründe zu (vgl. ebd.). Erwartungsgemäß ist das Interesse am Car Sharing bei Personen mit geringen Verkehrsleistungen besonders ausgeprägt. Muheim (ebd.: 61) gibt die mittlere Autoverkehrsleistung der sehr Interessierten mit etwa 7.000 Jahreskilometern an, die der ziemlich Interessierten mit 8.300 Kilometern. Die jetzigen Kunden führen vor ihrem Beitritt durchschnittlich 5.100 Pkw-Kilometer pro Jahr. Auffallend ist, daß die Zahl der Interessierten mit einem Auto im Haushalt stark zugenommen hat. So verfügen 74 Prozent der sehr Interessierten über ein Auto im Haushalt, bei den ziemlich Interessierten sind es sogar 92 Prozent (vgl. ebd.: 104). Mobility plant deshalb, zukünftig verstärkt Personen aus Haushalten mit Autos anzusprechen (ebd.).

Für die Schweiz ergibt sich ein geschätztes Kundenpotential von 1,7 Millionen Personen, die gemäß objektiver Voraussetzungen²⁸ am Car Sharing teilnehmen könnten. Bei einer repräsentativen Umfrage unter diesen potentiellen

28 Objektive Bedingungen sind nach Muheim (ebd.: 55), daß die potentiellen Kunden den Führerschein besitzen, nicht zwingend auf ein eigenes Auto angewiesen sind (etwa für den Arbeitsweg) und „nicht in zu kleinen Orten leben, in denen kaum ein Car-Sharing-Angebot eingerichtet werden kann.“

Kunden zeigte etwa ein Drittel hohes Interesse, womit Car Sharing in der Schweiz „für 613.000 Personen oder rund 9 Prozent der Gesamtbevölkerung ein nicht nur mögliches, sondern auch interessantes Angebot“ darstellt (ebd.: 55).

3.1.3 Kundenpotential für integrierte Mobilitätsdienstleistungen

Daß ein hohes Interesse an einem vernetzten Car-Sharing-Angebot auch in Deutschland besteht, unterstreicht eine repräsentative Markt- und Potentialanalyse neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen (NIM) im Auftrag des Bundesforschungsministeriums, in der unter anderem das Interesse an „Mobil-Paketen“ evaluiert und dafür ein Kundensegment identifiziert wurde, das mit dem der Schweizer Erhebung weitgehend übereinstimmt. Als Mobil-Pakete wurden den Befragten idealtypische integrierte Mobilitätsangebote vorgestellt. Diese umfaßten Leistungen des regionalen ÖPNV, Angebote von Car-Sharing- und Mietwagenunternehmen sowie Vergünstigungen im Fernverkehr und in anderen Verkehrsverbänden, die mit multimodalen Kundenkarten abgerechnet werden sollten (vgl. Prognos 1998: 41 ff.).

Interessiert an der Nutzung solcher integrierter Mobil-Pakete zeigten sich überwiegend jüngere, gebildete Personen mit teilweise unterdurchschnittlichem Einkommen, wobei das Geschlechterverhältnis ausgeglichen ist (ebd.: 90). Das Verkehrsverhalten ist von einer überdurchschnittlich intensiven Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und einer unterdurchschnittlichen Pkw-Fahrleistung bei insgesamt hoher Mobilität geprägt (ebd.: 103). Das Umweltbewußtsein ist signifikant höher als das Nicht-Interessierter (ebd.: 109). Im Vergleich mit der bisherigen Car-Sharing-Klientel stellen also insbesondere Frauen, die im Car Sharing bislang unterrepräsentiert sind, sowie Jüngere mit etwas niedrigerem Einkommen eine wichtige Zielgruppe dar.

Eine Kaufbereitschaft für solche Mobil-Pakete äußerten fünf Prozent der Befragten, was einer Kundenzahl von 376.000 Personen entspricht (ebd.: 209ff.). Dieses Potential beläuft sich auf das rund Zwölfwache der Zahl heutiger Car-Sharing-Nutzer in Deutschland, liegt jedoch weit unter dem von der RWI-Studie ermittelten Gesamtpotential von 7,6 Millionen Kunden für ein Kilometer-Leasing. Diese Differenz läßt sich zum Teil dadurch erklären, daß in der vorsichtigen Schätzung der Prognos-Studie auch die zu erwartende Ausbreitung dieser Mobilitätsdienstleistung berücksichtigt wurde, die bis zum Jahr 2003 in etwa 40 Prozent der deutschen Agglomerationen angeboten werden könnte (vgl. ebd.: 211).²⁹ Differenziert wurde zudem zwischen der „Kaufbereitschaft“, die

29 Das gesamte Marktpotential in Agglomerationsräumen wird mit 18,8 Millionen Personen angegeben, die über einen Pkw-Führerschein verfügen. Wird eine Diffusion von Mobil-Paketen bis zum Jahr 2003 in 40 Prozent der deutschen Agglomerationsräume

fünf Prozent bekundeten, und dem „Interesse“ an Mobil-Paketen, das bei zehn Prozent des gesamten Marktpotentials oder 1,88 Millionen Personen bestehen dürfte, die als „obere Abschätzung“ des Kundenpotentials gelten (vgl. ebd.: 210f.). Hinzu kommt, daß bei Paket-Dienstleistungen geringere Kundenzahlen als bei Einzeldienstleistungen zu erwarten sind (ebd.: 210).

Zusammenfassung

Die Potentialanalysen sowohl für die Schweiz als auch für neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland unterstreichen, daß eine Vernetzung des Car Sharing mit dem öffentlichen Verkehr ein breites Nutzersegment ansprechen kann, das sich deutlich vom bisherigen Milieu unterscheidet. Interessiert zeigen sich zunehmend Jüngere, insbesondere Frauen, mit leicht unterdurchschnittlichem Einkommen sowie in der Schweiz vor allem Haushalte mit Pkw-Besitz und etwas weniger gut ausgebildete Personen. Ähnlich wie die jetzige Klientel zeichnen sich die Interessierten durch ökologische Sensibilität aus, leben meist in der Großstadt, sind überdurchschnittlich mobil und besitzen eine hohe Affinität zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Für dieses Segment wird die Attraktivität des Car Sharing durch eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsdienstleistungen weiter erhöht; Substitutionseffekte werden gefördert.

Die RWI-Studie macht deutlich, daß aber auch für ein *nicht-integriertes*, professionelles „Auto auf Abruf“ ein hohes Nachfragepotential besteht, gerade in Milieus, die eine merklich höhere Pkw-Affinität aufweisen und in denen das Interesse an „Mobil-Paketen“ gering sein dürfte. Hierzu zählen etwa „Fun-“ und erlebnisorientierte Autofahrer sowie Haushalte mit mindestens einem Pkw und gehobenem Einkommen. Das Nutzen statt Besitzen dient hier überwiegend der Erfüllung eines zusätzlichen Mobilitätsbedarfs, Substitutionseffekte dürften in diesen Gruppen allenfalls durch den Verzicht auf die Anschaffung eines Zweit- und Drittwagens erreichbar sein.

3.2 Erfolgsbedingungen

Diese Ergebnisse lassen den Schluß zu, daß die primären Bedingungen für eine weitere Ausbreitung und das Erreichen neuer Nutzersegmente ein *professionelles Angebot* und ein *hoher Qualitätsstandard* sind, wie sie sowohl im Schweizer Car Sharing realisiert als auch im Konzept des „Kilometer-Leasing“ beschrie-

vorausgesetzt, ergibt sich ein „realistisches Marktpotential“ von 7,52 Millionen Personen mit Pkw-Führerschein als potentielle Nutzer, von denen 376.000 Personen – oder zwei Prozent des gesamten Marktpotentials – am Kauf eines Mobil-Pakets interessiert sein dürften (vgl. ebd.: 209ff.).

ben werden. Anzunehmen ist, daß das hohe Interesse an einer von Autohäusern und Kfz-Werkstätten professionell betriebenen Dienstleistung gerade bei einer Pkw-affinen Klientel auf das gute Image und die zu erwartende hohe Verlässlichkeit dieser Anbieter zurückzuführen ist.

Die konkreten Schweizer Erfahrungen zeigen, daß dem Car Sharing der Schritt aus der Nische heraus gelingen kann und eine Diffusion in andere Milieus hinein offenbar möglich ist. Nach Muheim (1998a: 133) ist „die bereits erreichte hohe Qualität, verbunden mit dem guten Image des öffentlichen Verkehrs, in der Schweiz die Erfolgskomponente von Car Sharing und der kombinierten Mobilität“. Was macht die hohe Qualität der Dienstleistung „Auto auf Abruf“ aus?

Allgemein stellt ein dichtes *Stationsnetz* das wichtigste Kriterium für ein attraktives Car Sharing – und damit eine Marktdurchdringung – dar, um möglichst vielen potentiellen Kunden einen bequemen, wohnungsnahen Standort zu bieten (vgl. Pesch 1996: 187). Voraussetzung für eine Erhöhung der Standortdichte sind kostenlose oder preisgünstige Standortflächen, bei deren Bereitstellung insbesondere die öffentliche Hand über wesentliche Fördermöglichkeiten verfügt. Die Erfahrungen der Schweiz, in der bereits sehr früh eine offensive Angebotsstrategie verfolgt und Car Sharing auch in der Fläche angeboten wurde, belegen, daß die Attraktivität durch ein dichtes Stationsnetz wesentlich ansteigt. Insbesondere die Kooperation „züri mobil“ hat gezeigt, daß in kurzer Zeit größere Kundengewinne möglich sind. So wurden durch die Zusammenarbeit der Mobility³⁰ mit den Züricher Verkehrsbetrieben und dem Autovermieter Europcar 1997 innerhalb von sechs Monaten 3.500 neue Car-Sharing-Kunden gewonnen; das Stationsnetz konnte erheblich ausgeweitet werden (vgl. Muheim 1998a: 27). Ein breites flächendeckendes Angebot mit einem dichten Netz kann daher also als eine Erfolgsbedingung des Schweizer Car Sharing gelten.

Eine weitere Erfolgsbedingung stellt die Vereinheitlichung des Angebotes dar, die durch die Fusion der Schweizer Car-Sharing-Organisationen zu einem landesweiten Anbieter ermöglicht wurde. Dadurch kann das Produktprofil von Mobility landesweit „unter einer einheitlichen Benutzeroberfläche kommuniziert und mit einheitlichen Qualitätsstandards“ angeboten werden (Knie/Petersen 1999: 145).

Diese Standardisierung und Professionalisierung im Zuge der Fusion wiederum war Voraussetzung für die *Kooperation* mit der Schweizer Bundesbahn (SBB) seit September 1988. Den zwei Millionen Stammkunden der SBB, die ein General- oder Halbtaxabonnement besitzen, wird die Car-Sharing-Teilnahme zu Vorzugsbedingungen unter dem Produktnamen „Abo mit Auto“

30 Anfänglich, bis zur Fusion mit der ShareCom im Jahre 1997 zur Mobility, war die Auto-Teilet-Genossenschaft (ATG) Partnerin des Verbundes „züri mobil“.

angeboten. Im letzten Quartal 1998 wurden rund 4.000 neue Kunden gewonnen; durch die Zusammenarbeit mit der SBB und den erzielten Kundenzuwachs konnte die Zahl der Car-Sharing-Standorte an den Bahnhöfen wesentlich gesteigert werden. Die SBB verspricht sich im Gegenzug einige zehntausend neue ÖV-Kunden, für die das „Abo mit Auto“ eine Alternative zum Privat-Pkw ist (vgl. Muheim 1998a: 28). Nach „züri mobil“ stellt die Kooperation mit der SBB einen Meilenstein auf dem Weg zur *Integration* des Car Sharing dar; die Kundenzuwächse belegen den Erfolg kombinierter Mobilität. Das Angebot gilt nun „als nahezu mustergültig mit privaten und öffentlichen Verkehrsdiensten vernetzt.“ (Knie/Petersen 1999: 145)

Die hier nur kurz skizzierten Schweizer Erfahrungen verdeutlichen, daß Car Sharing als standardisierte, professionelle Dienstleistung in Vernetzung mit anderen Verkehrsanbietern einen Status als eigenständiges Verkehrsmittel gewinnen kann und sich erfolgreich vermarkten läßt.

3.3 Hemmnisse im deutschen Car Sharing

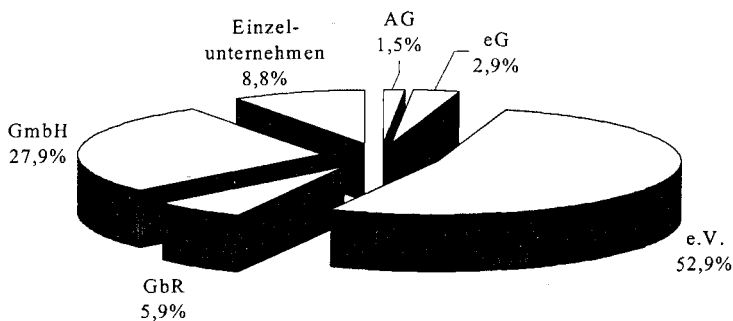
Legt man die Maßstäbe, die die Schweizer Mobility gesetzt hat, an das deutsche Car Sharing an, so wird deutlich, warum es in Deutschland bisher nicht gelungen ist, breite Kundensegmente anzusprechen. Die deutschen Organisationen befinden sich derzeit noch in einem Umwandlungsprozeß vom Ökoprodukt zum Mobilitätsdienstleister, der für die Branche eine Zerreißprobe darstellt. Um die strukturellen Probleme und Blockaden zu verstehen, die ein „Herauswachsen“ aus der Nische bislang verhindert haben, werden im folgenden der Entwicklungsprozeß und der Status quo ausführlich dargestellt.

3.3.1 *Entwicklung und Status quo*

Die meisten Car-Sharing-Organisationen entstanden in der Rechtsform eines Vereins, oft teilten die Mitglieder ähnliche ethisch-moralische Wertorientierungen und stammten aus einem weitgehend homogenen sozialen Milieu. Was über die Wertorientierungen der Schweizer Gründer geschrieben wurde, dürfte auch auf einige der deutschen Pioniere zutreffen: „Die ‚lockere Gemeinschaft‘ der Gründungsmitglieder [...] war sozial selektiv und ‚bürgte‘ dadurch für eine besondere moralische Haltung der Mitglieder.“ (Zierhofer 1991: 170) Anfänglich kannten sich in Deutschland wie der Schweiz die Nutzer gegenseitig und standen in direktem Austausch miteinander. Reglementiert werden sollte nur das Notwendigste, Vertrauen und gegenseitige Rücksichtnahme spielten eine große Rolle, ein Großteil der Arbeit wurde ehrenamtlich erledigt. Die Verantwortlichkeit der einzelnen war, nicht zuletzt aufgrund sozialer Kontrolle, sehr groß.

Diese Struktur änderte sich mit zunehmender Mitgliederzahl: weitere Fahrzeuge wurden angeschafft und neue Stationen im regionalen Umfeld oder im Ballungszentrum gegründet. Der Grad der Arbeitsteilung nahm zu, ein Teil der Arbeit wurde nun vergütet. Bei einer Unternehmensgröße mit sechs bis etwa zehn Fahrzeugen gerieten viele Organisationen, die als Vereine angefangen hatten, in eine strukturelle Krise. Nach Herbst (1999: 2) ist an diesem Punkt jene Projektgröße erreicht, „bei der einerseits eine rein ehrenamtliche Betriebsorganisation auf Dauer nicht mehr möglich erscheint, die Unternehmung aber andererseits noch keine ausreichenden Lohnstückkosten erwirtschaftet, um einen professionellen Betrieb zu gewährleisten.“ Erst ab einer Betriebsgröße von etwa 15 Pkws könne die anfallende Arbeit bezahlt werden (vgl. auch Kremer 1997: 26). Die Form des Vereins entsprach oft nicht mehr den veränderten Anforderungen,³¹ einzelne der gewachsenen Unternehmen wandelten sich in Kapitalgesellschaften um. Doch die Mehrzahl der deutschen Anbieter ist nach wie vor als Verein organisiert.

Abb. 2: Anzahl der Car-Sharing-Organisationen nach Rechtsformen



Stand: 22.04.2000

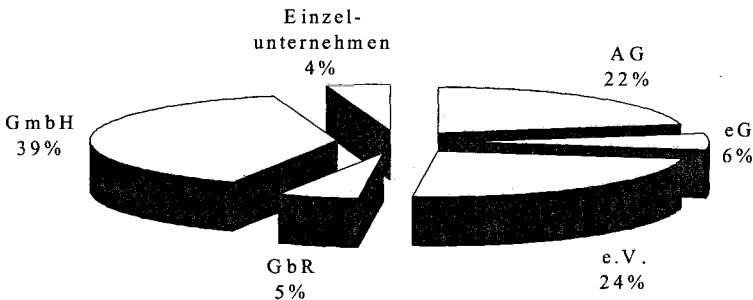
Quelle: bcs Bundesverband Car Sharing e.V.

31 Nach Kremer kann ein Verein als rechtliches Konstrukt durchaus funktionieren, problematisch erscheint ihm eher die betriebsinterne Seite. So nimmt er an, daß zehn Fahrzeuge jährlich etwa 200.000 bis 300.000 DM umsetzen. „Wir haben in Hamburg die Erfahrung gemacht – und ich habe die auch an zwei, drei anderen Stellen gesehen –, daß es aufgrund dieser Umsatzzahlen, die da entstehen, für einen persönlich haftenden Vorstand schwierig wird, dies zu handhaben.“ (Ebd.: 30) Das müsse aber betriebswirtschaftlich nicht bedenklich sein. Das Finanzamt führe die Car-Sharing-Organisation als Wirtschaftsunternehmen, die Rechtsform des Vereins entspreche dem jedoch nicht (ebd.).

Abbildung 2 zeigt die prozentualen Anteile der unterschiedlichen Rechtsformen an der Gesamtzahl aller Organisationen. In absoluten Zahlen ausgedrückt, firmierten im Januar 2000 von den 69 im deutschen Bundesverband Car Sharing (bcs) zusammengeschlossenen Initiativen 36 als eingetragener Verein, 19 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung, vier als Einzelfirma, vier als Gesellschaft bürgerlichen Rechts, zwei als Genossenschaft, und ein Unternehmen hatte die Rechtsform einer Aktiengesellschaft.

Untersucht man jedoch, wie sich die etwa 40.000 deutschen Car-Sharing-Teilnehmer mit Fahrtberechtigung auf diese Organisationen verteilen, ergibt sich ein anderes Bild: Die Stattauto Car Sharing AG vereint als einzige Aktiengesellschaft und größtes deutsches Unternehmen fast ein Viertel aller Teilnehmer, wohingegen in den 36 Vereinen, die mehr als die Hälfte aller Organisationen ausmachen, insgesamt nur knapp ein weiteres Viertel aller Nutzer organisiert ist. Die 19 GmbHs repräsentieren 39 Prozent aller Fahrtberechtigten, auf die Einzelfirmen und GbRs entfallen neun Prozent und auf die Genossenschaften sechs Prozent der Car-Sharing-Nutzer, wie Abbildung 3 veranschaulicht.

Abb. 3: Anzahl der Fahrtberechtigten nach Rechtsform



Stand: 01.01.2000

Quelle: bcs Bundesverband Car Sharing e.V.

Bei den Vereinen handelt es sich meist um kleinere Organisationen in Kleinstädten oder im ländlichen Raum, die keine Strategie des Wachstums forcieren, sondern sich primär als ökologisches Projekt verstehen und dem Gedanken des Teilens und der Mitbestimmung verpflichtet fühlen. Das kleinste bcs-Mitglied ist Ökostadt Memmingen e.V. mit sechs Teilnehmern.

Allgemein kam jedoch in allen Organisationen mit steigenden Mitgliederzahlen ein Prozeß der Formalisierung und der Professionalisierung des Auto-

teilens in Gang. Voll- und Teilzeitstellen entstanden, die von den Unternehmen finanziell getragen werden konnten. Dabei liegt die Größenordnung, ab der eine Car-Sharing-Organisation als wirtschaftliches Unternehmen mit einem Mindestmaß an ehrenamtlicher Arbeit geführt werden kann, bei etwa 300 bis 500 Mitgliedern und 20 bis 30 Fahrzeugen (vgl. Bildungswerk 1997: 29). Etwa 15 Car-Sharing-Fahrzeuge sichern einen Vollzeit Arbeitsplatz von acht Stunden täglich (vgl. Kremer 1997: 28). Der Anteil ehrenamtlicher Arbeit nahm im Zuge dieses Prozesses ab, die Unterhaltung und Wartung der Fahrzeuge obliegt nun überwiegend professionellen Fachkräften und wurde zum Teil auch externalisiert. Anzumerken ist, daß insbesondere bei Car-Sharing-Organisationen mit großflächig verteilten Stationen und solchen im ländlichen Raum dezentrale Arbeiten weiterhin von Mitgliedern übernommen werden, die beispielsweise als „Stationschef“ gegen Vergütung kleinere Wartungsaufgaben vor Ort erledigen.

Indem die Nutzung der Autos zunehmend über die Organisation vermittelt wurde und die direkte Interaktion zwischen den Mitgliedern abnahm, verlor die Idee des Teilens an Bindungskraft, während die pragmatischen Vorteile des Nutzens statt Besitzens an Bedeutung gewannen.

Insbesondere die als Kapitalgesellschaften organisierten Car-Sharing-Unternehmen in den Großstädten veränderten mit wachsender Professionalität und steigender Mitgliederzahl ihr Selbstverständnis und ihre Unternehmensziele. Der Selbsthilfegedanke wich dem ökonomischen Interesse eines weiteren Wachstums. Ziel ist es, sich verstärkt dem Markt zu öffnen und von der bisherigen typisch ökologischen Klientel wegzukommen. Die professionellen Car-Sharing-Unternehmen verstehen sich seit Mitte der 90er Jahre zunehmend als Mobilitätsdienstleister; entstanden sind mittelständische Unternehmen mit einem hohen ökologischen Bewußtsein.

Mittlerweile wird Car Sharing in fast allen bundesdeutschen Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern angeboten, in kleineren Städten und Gemeinden ist die Praxis organisierten Autoteilens jedoch noch immer die Ausnahme.

Sinkende Zugangsschwellen

Der Wandel zum Mobilitätsdienstleister geht mit der Notwendigkeit einer weiteren Öffnung und Professionalisierung des Angebots einher. In den größeren Organisationen besteht Einigkeit darüber, daß die im „konventionellen“ Car Sharing relativ hohen Zugangsschwellen gesenkt werden müssen, um neue Kundensegmente ansprechen zu können.

So war der Zugang zur gemeinschaftlichen Autonutzung bis vor kurzem in fast allen Unternehmen an eine finanzielle Einlage, einen Mitgliedsbeitrag sowie den Besuch einer Informationsveranstaltung geknüpft. Insbesondere um Kunden des ÖPNV zu gewinnen, werden nun neue Tarifmodelle eingeführt, in

denen zwischen Teilnehmern und Kunden differenziert wird. Während für die Teilnehmer durch die Kapitaleinlage und den Monatsbeitrag anteilige Verfügungsrechte entstehen, werden für Kunden alle fixen Kosten in variable umgewandelt, wodurch sich die Zeit- und Kilometerpreise für die Pkw-Nutzung erhöhen.³²

Für die Neukunden entfällt nun oft auch der Einführungsabend. Ein postalischer Eintritt ohne persönliches Erscheinen ist möglich, die Einweisung in das System erfolgt über ein Handbuch. Indem die Hemmschwellen zum Eintritt derart verringert werden, löst sich das Car Sharing vom Clubgedanken, flexible Autonutzung wird zur verkäuflichen Dienstleistung.

Erweitert wurde außerdem die Typenvielfalt der Fahrzeugflotten, neben den bisherigen funktionalen Pkws und Transportern werden nun auch repräsentative Fahrzeuge und sportliche „Fun-Cars“ wie Cabriolets angeboten.

Vom Mitglied zum Kunden, vom Teilen zum Nutzen

In dieser Entwicklung vom Ökoprojekt zum Mobilitätsdienstleister wird die ideelle Verbundenheit, der Gedanke des Teilens eines gemeinsamen Besitzes, durch die Anonymität zunehmend aufgehoben. Zwischen Nutzern und Organisation wird der Kontakt unpersönlicher, es findet ein Übergang von persönlichen zu anonymen Interaktionsformen statt. So erfolgt normalerweise die Reservierung der Autos unpersönlich über eine Buchungszentrale, bei der Schweizer „Mobility“ ist wahlweise auch eine Buchung über ein automatisches Reservierungssystem möglich. Ebenso wird der Zugang zu den Autos automatisiert, indem der Schlüssel per Chipkarte einem Tresor entnommen wird. Aufgrund der Weiterentwicklung elektronischer Zugangssysteme können reservierte Fahrzeuge direkt mit einer Chipkarte geöffnet werden, der Bordcomputer ersetzt das Fahrtenbuch.

Die bei den Pionierkunden vorhandene starke Orientierung am ökologischen Gedanken und am Gemeinwohl ist immer weniger eigentliches Bindemittel, im Vordergrund steht bei den Neukunden zunehmend das Eigeninteresse an der

32 Bei der Schweizer Mobility gibt es seit längerem eine Differenzierung zwischen Genossenschaftlern, die Anteile am Eigentum halten und einen „Vorzugstarif“ genießen, sowie „Nutzern“, die einen Jahresbeitrag und höhere Nutzungstarife bezahlen. In Deutschland bietet beispielsweise die Stattauto AG einen „Partnertarif“ mit Kapitaleinlage und Verzinsung sowie einen „Starttarif“, bei dem außer einer Aufnahmegebühr keine Fixkosten anfallen, jedoch höhere Zeit- und Kilometerkosten. Bei Stadtmobil Dortmund können Abonnementkunden des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr mit dem Ticket 2000 Mobil-Service gegen eine Jahresgebühr von 100 DM die Flotte nutzen. Auch StadtAuto Bremen hat seit 1998 ein ähnliches Modell für ÖPNV-Jahresabonnenten, die gegen eine Jahresgebühr von 60 DM Car Sharing zu erhöhten variablen Kosten nutzen können.

Nutzung einer Dienstleistung, auch wenn Ökologie für viele weiterhin von großer Bedeutung ist. Auf Unternehmensseite zeigt sich dies an der Gewichtung der Werbeargumente, deren Priorität sich geändert hat. Heute stehen an erster Stelle die Kosten im Vergleich zu einem Privat-Pkw, an zweiter Stelle Mobilität und Flexibilität und an dritter Ökologie. So hat sich beispielsweise bei Stattauto Berlin der Slogan von „Nachbarn teilen sich ein Auto“ gewandelt zu „Das Auto auf Abruf“. Aus dem Mitglied ist in einigen Organisationen ein Kunde geworden, die Idee des Teilens wurde vom Anspruch des Nutzens abgelöst.

Der mit dieser Öffnung und Anonymisierung verbundene ideelle Wandel vom Teilen zum Nutzen, vom Mitglied zum Kunden geht mit der Gefahr einer abnehmenden sozialen Verantwortung und des Mißbrauchs einher: „Fahren ohne Buchung, Überschreiten des Buchungszeitraumes, Nichtmeldung von verursachten Schäden, Unterschlagung von Fahrzeugen, unangemessenes und unfallträchtiges Fahren“ sind nach Pesch (1996: 179) Formen eines solchen Mißbrauchs. Indem die soziale Kontrolle zwangsläufig abnimmt, wird von seiten der Organisationen eine verstärkte Verregelung notwendig. Dementsprechend werden Sanktionen bei Regelverletzungen eingeführt oder erweitert. So wird beispielsweise die Selbstbeteiligung bei selbstverschuldeten Unfällen nach der Dauer der Mitgliedschaft differenziert. Die Organisation behält sich vor, bei mehreren Unfällen die Mitgliedschaft zu kündigen. Voraussetzung für eine Öffnung des Car Sharing ist demnach eine verstärkte Sicherung der Autos und die Möglichkeit einer verbesserten Kontrolle des Nutzungsverhaltens durch die Einführung elektronischer Zugangssysteme und computergestützter Buchungserfassung.

Für die Nutzer erleichtern solche elektronischen Systeme den Zugang zum Fahrzeug. Es gehört mittlerweile zum Standard der wenigen professionellen Organisationen, daß eine Mobilcard den Schlüssel zum Stationstresor ersetzt oder direkt das Auto öffnet, wenn eine Reservierung vorliegt; ein Bordcomputer im Auto macht das Ausfüllen des Fahrtenbuches überflüssig. Neben der Kundennummer speichert der Bordcomputer Daten zur Nutzungsdauer, zu den gefahrenen Kilometern und zum Benzinverbrauch, die dann über Funk von der Zentrale abgerufen werden können.

Für die Unternehmen erwächst aus dieser Entwicklung die Frage, wie die ideelle Bindung zu den bisherigen Teilnehmern bewahrt und zu den neuen Kunden hergestellt werden kann, um ein Mindestmaß an sozialer Verantwortung als Grundvoraussetzung der gemeinschaftlichen Autonutzung zu erhalten und die Kosten durch unsachgemäßen Gebrauch oder Fahrlässigkeit zu minimieren.

Erhöhung der Buchungswahrscheinlichkeit

Eine hohe Servicequalität setzt nicht nur eine Senkung der Zugangsschwellen voraus, sondern auch eine Verbesserung der Buchungswahrscheinlichkeit, die in vielen deutschen Organisationen nicht den Kundenansprüchen an eine professionelle Dienstleistung genügt.

So ist die Chance, ein Auto zu Zeiten hoher Nachfrage ausleihen zu können – etwa an Sommerwochenenden, zu Ferienzeiten oder Feiertagen –, relativ gering, insbesondere bei kurzfristigen Reservierungen ist die Zahl abgelehnter Buchungen hoch. Um die Zuteilungswahrscheinlichkeit zu verbessern, verfolgen die Organisationen verschiedene Strategien, etwa die Einrichtung von Fahrzeugpools, also zentraler Standorte mit einer größeren Zahl von Autos; die Zusammenarbeit mit Autohäusern, deren Fahrzeuge zu Spitzenzeiten geleast werden; oder die Kooperation mit Autovermietern, so daß Car-Sharing-Kunden, die längere Fahrten buchen wollen, ein konventioneller Mietwagen vermittelt werden kann.

3.3.2 Defizite auf der Betreiberbene

Diese Professionalisierungstendenzen zeigen, daß sich das deutsche Car Sharing nach einem Jahrzehnt der Entwicklung in einer neuen Phase der Etablierung als Mobilitätsdienstleistung befindet. Mißt man das Angebot jedoch an den Erfolgsbedingungen, die aus den Schweizer Erfahrungen abgeleitet wurden, so werden die Blockaden und Hemmnisse offensichtlich, die einer weiteren Ausbreitung entgegenstehen.

Ein dichtes Stationsnetz ist, wie die Schweizer Erfahrungen zeigen, ein zentrales Kriterium für die Attraktivität der Dienstleistung Car Sharing. In Deutschland ist das Stationsnetz noch zu weitmaschig, um allen potentiellen Teilnehmern einen akzeptablen Zu- und Abgangsweg zu ermöglichen. Eine offensive Angebotsstrategie ist in Deutschland, anders als in der Schweiz, bislang nicht zu beobachten, so Pesch (1996: 187), „obwohl die Marktdurchdringung des Car Sharing und damit die verkehrlichen Entlastungseffekte insbesondere von dem räumlichen Angebot (wohnungsnaher Standort) abhängig sind.“ Vorherrschend ist eine einseitige Nachfrageorientierung, was auf die geringe Größe und finanzielle Situation der Organisationen zurückzuführen ist. Eine neue Station wird erst dann gegründet, wenn in einem Gebiet eine gewisse Mindestzahl von Nutzern vorhanden ist.

Als größtes Hemmnis für eine Ausschöpfung bestehender Potentiale erweist sich in Deutschland die heterogene Anbieterstruktur, wodurch die Qualität der unter dem Label Car Sharing angebotenen Dienstleistung stark differiert und der Marktauftritt noch immer fast ausschließlich auf die lokale oder regionale

Ebene beschränkt ist. Ein dichtes Standortnetz und eine Ausdehnung in die Fläche sind unter diesen Bedingungen nicht möglich. Überregional wie auch international besteht zwar die Möglichkeit der Quernutzung, was bedeutet, daß Car-Sharing-Teilnehmer in anderen Orten von Fahrzeugen anderer Organisationen Gebrauch machen können. Dies ist jedoch aufgrund mangelnder interorganisatorischer Standardisierung mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden und wird von den Kunden kaum in Anspruch genommen.

Als Folge dieser Zersplitterung ergibt sich, daß auch die Kooperationen mit anderen öffentlichen oder privaten Verkehrsdienstleistern regional oder lokal begrenzt sind (vgl. Freudenau/Kanafa 2000; Zapp 1999); eine Zusammenarbeit mit nationalen Anbietern wie der Deutschen Bundesbahn kam bislang nicht zustande. Eine Ausnahme stellt die Kooperation mit dem Autovermieter Hertz dar, die vom Bundesverband Car Sharing (bcs) ausgehandelt wurde und allen Organisationen eine Provision für die Vermittlung von Kunden einräumt. Die Teilnehmer profitieren von vergünstigten Autovermietkonditionen, insbesondere für Fernfahrten, einer einfachen Buchung und Abrechnung mittels Car-Sharing-Kundennummer und vor allem einer verbesserten Pkw-Verfügbarkeit in ganz Deutschland. Zwar gibt es mit dem bcs nun einen nationalen Ansprechpartner, der im Juni 1998 aus der Fusion des Bundesverbandes organisiertes Autoteilen (boa) sowie den im Verband „European Car Sharing“ (ecs) organisierten Unternehmen hervorgegangen ist und jetzt als rechtlich eigenständige deutsche Sektion des europäischen Dachverbandes ecs fungiert. Der bcs, der derzeit 69 der etwa 80 deutschen Car-Sharing-Organisationen vertritt, kann jedoch aufgrund relativ geringer finanzieller Mittel und Kompetenzen nur sehr eingeschränkt Lobbyarbeit betreiben, so daß ein einheitliches Produktprofil der Dienstleistung Car Sharing auf Bundesebene nicht kommuniziert wird.

Auf diese Defizite weisen auch Knie/Petersen (1999: 145) hin: „In Deutschland ist die Konsolidierung, besonders was die unternehmerischen Betreiberstrukturen angeht, noch nicht sehr weit vorangekommen. Es gibt unterschiedliche Oberflächen und Zugänge, und die ‚Betreiberphilosophien‘ differieren erheblich. Der Grad der Bekanntheit und die Selbstverständlichkeit der Nutzung des Angebotes sind hier weit weniger hoch als in der Schweiz.“

Die Heterogenität und mangelnde Standardisierung ist eine Folge der Entstehung und Etablierung des deutschen Car Sharing in einem Bottom-up-Prozeß; verhindert wird eine Vereinheitlichung durch die nach wie vor starke lokale Verankerung und Personengebundenheit in den einzelnen Organisationen, ein Phänomen, das branchenintern auch als „Fürstentümelei“ oder „Kleinstaaterei“ bezeichnet wird.

Dabei ist die Notwendigkeit einer weiteren Öffnung und Standardisierung spätestens seit 1997 in der Branche unumstritten. Zu dieser Zeit folgte auf die

„Goldgräberstimmung“, die durch die Baum/Pesch-Studie ausgelöst wurde, im Zusammenhang mit den sinkenden Wachstumsraten in vielen Organisationen die Ernüchterung, die von einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Produkt und der Branchenstruktur begleitet war (vgl. Herbst 1999: 7).³³

Weitgehende Einigkeit besteht mittlerweile darüber, daß – dem Schweizer Beispiel folgend – eine größere Professionalität und Kundenorientierung Voraussetzungen sind, um andere Nutzersegmente zu erreichen. Konsens ist auch, daß die Heterogenität des Angebots einen einheitlichen Marktauftritt verhindert und der Entwicklung zu einer integrierten Verkehrsdienstleistung entgegensteht.

Zur Vereinheitlichung des Car Sharing in Deutschland wurden und werden jedoch verschiedene Konzepte diskutiert und verfolgt, die nach Wendt-Reese (1998) entweder als Strategie einer „horizontalen“ oder einer „vertikalen Standardisierung“ verstanden werden können. Demnach wird entweder nach dem kleinsten gemeinsamen Nenner in einem dezentralen Markt gesucht, oder es wird angestrebt, durch Zentralisierung das Angebot zu vereinheitlichen. Die Strategien zur Standardisierung des Car Sharing reichen, wie Michael Herbst (1999: 8) dargestellt hat,

- von der Einführung eines Gütesiegels, wie es im Rahmen des Zeus-Projektes durch den ecs versucht wurde,
- über die sukzessive Schaffung eines regional einheitlichen Car-Sharing-Raumes, wie es in Baden-Württemberg angestrebt wird,
- der Bildung einer Car-Sharing-Regiegesellschaft nach dem Vorbild der Verkehrsverbände im öffentlichen Verkehr
- bis zur Fusion, wie sie in Berlin und Hamburg mit der Verschmelzung der zwei Stattauto GmbHs zu einer Aktiengesellschaft 1998 verwirklicht wurde.

Während von den größeren Unternehmen der Professionalisierungsprozeß und die interne oder auch interorganisatorische Standardisierung vorangetrieben wird, lehnen einige der kleineren Initiativen diese Entwicklung zum Teil vehem-

33 Aufschlußreiche Einblicke in diesen Diskussionsprozeß im Jahr 1997 vermittelt die Dokumentation der Fachtagung „Car Sharing – ein ökologisches und verkehrspolitisches Modell für ostdeutsche Großstädte?“ (Vgl. Bildungswerk 1997). So antwortete beispielsweise Susanne Prill (TeilAuto Rostock) auf einen Vortrag von Prof. Dr. Voy (Deutsche Automobilgesellschaft), in dem ein Zukunftsszenario Mobilitätsleasing vorgestellt und die Car-Sharing-Organisationen aufgefordert wurden, sich weiter dem Markt zu öffnen und von der typisch ökologischen Klientel wegzukommen: „Die Organisationen haben das alle durchaus auch schon gemerkt. [...] Es geht gar nicht mehr so sehr um das ‚ob‘, sich zu öffnen, es geht bei uns um das ‚wie‘.“ (Ebd.: 11)

ment ab. Ihr Widerstand beruht auf Befürchtungen, ihre Autonomie und die auf ökologischer Glaubwürdigkeit basierende Identität zu verlieren.

Es bleibt abzuwarten, ob die unterschiedlichen Wege, die die Car-Sharing-Akteure derzeit diskutieren und zum Teil bereits eingeschlagen haben, wirklich aus der Nische herausführen werden. Das RWI beurteilt in seiner Untersuchung die Chancen jedenfalls skeptisch: „Es ist nicht anzunehmen, daß die in Deutschland bestehende Struktur der Car-Sharing-Organisationen das ermittelte Marktpotential allein erschließen könnte.“ (Frick et al. 1998: 98)

Ganz allgemein ist jedoch feststellbar, daß selbst in den Orten, wo ein gutes Angebot besteht, nur ein Bruchteil möglicher Kunden diese Dienstleistung in Anspruch nimmt. Die Frage, warum Car Sharing bislang ein Nischenphänomen geblieben ist, läßt sich durch eine Untersuchung der Betreiberebene allein nur unzureichend beantworten. In bisherigen Untersuchungen beschränkte sich die Analyse der nutzerseitigen Voraussetzungen und Hemmnisse weitgehend auf die verkehrlichen und infrastrukturellen Bedingungen, unter denen ein „Verzicht“ auf den Besitz eines eigenen Autos grundsätzlich möglich und finanziell vorteilhaft ist. Offen blieb jedoch die Frage, warum trotz der großen Zahl interessierter potentieller Nutzer nur ein kleiner Teil tatsächlich einer Car-Sharing-Organisation beigetreten ist. Wenn also die Möglichkeit zur Nutzung und zudem Interesse besteht – welche Motive und Voraussetzungen veranlassen die konkrete Handlung? Wie kommt es zur Teilnahme? Und warum ist die Praxis gemeinschaftlicher Autonutzung bislang ein Nischenphänomen?

Die empirische Untersuchung der Nutzerseite entlang dieses, im ersten Kapitel ausführlicher formulierten Erkenntnisinteresses setzt ein grundlegendes Verständnis der Determinanten von Verkehrsverhalten sowie von Prozessen seiner Veränderung voraus.

4. ZUM STAND DER VERKEHRSVERHALTENS- FORSCHUNG

Leitend für die empirische Untersuchung der Nutzerseite ist die Frage, wie sich individuelles Verkehrsverhalten hin zu ökologisch verträglicheren Formen verändert. Voraussetzung der Analyse ist es, Vorannahmen und theoretische Grundlagen darzulegen und zu klären, was unter Verkehrsverhalten eigentlich verstanden wird. Dazu werden zunächst die bisherigen Forschungen zum Verkehrsverhalten und ihre Defizite dargestellt, um im fünften Kapitel den Begriff des Verkehrshandelns einzuführen und näher zu bestimmen, der – handlungstheoretisch fundiert – ein über bisherige Ansätze hinausgehendes Verständnis des interdependenten Zusammenwirkens von individuellen Handlungen und gesellschaftlichen Strukturen ermöglichen könnte. Die Ausarbeitung einer Theorie des Verkehrshandelns ist jedoch nicht Aufgabe dieser Arbeit; hier geht es vielmehr darum, in Auseinandersetzung mit dem empirischen Material am spezifischen Fall des Wechsels vom eigenen Auto zum Car Sharing tieferen Einblick in die Bedürfnisse, Motive und Ursachen verkehrlicher Praxis zu gewinnen und mögliche Blockaden für die Akzeptanz dieser sozialen Innovation zu erforschen.

Zum Begriff des Verkehrsverhaltens

Bei dem in der bisherigen Verkehrsforschung gebräuchlichen Begriff des *Verkehrsverhaltens* fällt auf, daß er „nirgendwo exakt definiert, sondern immer bereits als etwas ‚Vorgegebenes‘ betrachtet wird.“ (Held 1982: 34) „Aus der Art der Verwendung des Begriffs“, so Held weiter, „ergibt sich, bezogen auf den Personenverkehr, daß darunter die eigentliche Ortsveränderung, die Teilnahme am Verkehr bzw. die entsprechenden einzelnen Elemente wie die Häufigkeit der Ortsveränderung, die Verkehrsmittelart etc. verstanden werden. Demnach wäre der Parkvorgang noch zum Verkehrsverhalten zu zählen, während das Tanken, der Fahrkartenkauf, die Informationsaufnahme über Verkehrswege etc. als auf den Verkehr bezogene Tätigkeiten, jedoch nicht direkt als Verkehrsverhalten im Sinne der Ortsveränderung zu kennzeichnen sind.“ (Ebd.)

Eine neuere Begriffsbestimmung stammt von Kalwitzki (1994: 12), der zwischen Verkehrs- und Mobilitätsverhalten differenziert. Unter letzterem versteht er menschliche *Handlungen, die Ortsveränderungen realisieren*, und zählt dazu

die Wahl von Stand- und Zielorten sowie die Überwindung von Entfernungen, die er ausdifferenziert in Verkehrsmittelwahl, die Fortbewegung oder das Verkehrsverhalten selbst sowie notwendige vor- und nachbereitende Handlungen.

Ein ähnliches Verständnis vertritt Wehling (1998b: 17), der sich einer Definition enthält, aber feststellt: „Verkehrsverhalten darf dabei nicht auf die Verkehrsmittelwahl (oder das Fahrverhalten) eingeeengt werden, sondern umfaßt bereits die Wahl von außerhäuslichen Aktivitäten und räumlichen Zielen, die Wegehäufigkeit, den Zeitaufwand, aber auch die mit Mobilität verbundenen Motive, Erwartungen und Wünsche. Erst ein solcher Zugang ermöglicht es, Ansatzpunkte, Spielräume und Hemmnisse für Verhaltensänderungen aufzuzeigen.“

Das, was als Verkehrsverhalten beschrieben wird, umfaßt also im Kern einen *konkreten Akt der Fortbewegung*, den wir empirisch beobachten können: Eine Person X fährt zu einem bestimmten Zeitpunkt mit einem Verkehrsmittel von einem Ort A nach B. Dieser Bewegungsvorgang ist offenbar mit *Entscheidungen* verbunden und wird von bestimmten *Bedürfnissen* veranlaßt. Warum bewegen wir uns fort?

4.1 Motive menschlicher Fortbewegung

Fortbewegung und der Wunsch mobil zu sein, sind elementare menschliche Bedürfnisse. Seit Beginn der menschlichen Zivilisationsgeschichte ist die Fähigkeit, mobil zu sein, ein Überlebensprinzip und unabdingbare Voraussetzung, um zentrale Lebensaufgaben zu erfüllen. Die ursprünglichen Motive – wie Nahrung zu erwerben, Gefahren zu vermeiden und Zugang zu Reproduktionschancen zu erhalten – sind nur noch eingeschränkt gültig, heutzutage bedarf Verkehr wesentlich komplexerer Erklärungen (vgl. Schmitz 1994: 104).

Zweckverkehr

Wir bewegen uns, um andere Orte zu erreichen, an denen wir etwas tun können, was uns hier, vor Ort, nicht möglich ist. Das Ziel können Orte sein, an denen wir arbeiten, uns fortbilden, einkaufen, Dienstleistungen in Anspruch nehmen, andere Menschen treffen oder uns erholen können. Die *Raumüberwindung hin zu einem Zielort* ist Voraussetzung, um dort diese Aktivitäten durchführen und unsere Bedürfnisse erfüllen zu können. Fortbewegung dient dabei als Mittel zum Zweck, sie „ist sozusagen Mediator zwischen Bedürfnissen und deren Befriedigung.“ (Ebd.: 105)

Die Verkehrswissenschaft bezeichnet diese gerichteten Vorgänge der Ortsveränderung als *Zweckverkehr* und versucht, sie nach den zugrundeliegenden

Zwecken zu unterscheiden und den vier Kategorien *Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs-* sowie *Freizeitverkehr* zuzuordnen, die in der neueren Forschung um den fünften Wegezweck *Serviceverkehr* ergänzt werden (vgl. KONTIV 89; Hautzinger et. al. 1994: 26f.). Verkehr wird verstanden als Gesamtzahl einzelner Ortsveränderungen, die zur Ausübung menschlicher Tätigkeiten unternommen werden, und stellt insofern eine Aggregation dar³⁴ (vgl. Heinze/Kill 1994: 1).

Fortbewegung um ihrer selbst willen

Fortbewegung, welchem Zweck sie auch dienen mag, ist immer mit einer körperlichen Erfahrung verbunden. Die Tatsache, daß der Mensch sowohl – wie andere animalische Lebewesen – ein Körper *ist*, aber auch einen Körper *hat*, bedeutet, „daß der Mensch sich selbst als ein Wesen erfährt, das mit seinem Körper nicht identisch ist, sondern dem vielmehr dieser sein Körper zur Verfügung steht.“ (Berger/Luckmann 1977: 53) Die menschliche Selbsterfahrung schwebt „also immer in der Balance zwischen Körper-Sein und Körper-Haben, eine Balance, die stets von neuem wiederhergestellt werden muß.“ (Ebd.) Berger/Luckmann bezeichnen diese Beziehung in Anlehnung an Helmuth Plessner als „Exzentrizität“ und betonen: „Ein wirkliches Verständnis jedes menschlichen Phänomens muß beide Aspekte in Betracht ziehen, da es sich dabei um fundamentale anthropologische Fakten handelt.“ (Ebd.)

Fortbewegung ermöglicht, diese Exzentrizität zu erleben, indem wir sowohl den eigenen Körper als *Mittel* zum Zweck einsetzen, aber auch eine unmittelbare sinnliche *Erfahrung* unserer *Leiblichkeit* machen, also der „Art und Weise, in der wir als lebendige Körper in der Welt sind, wie wir unseren Körper wahrnehmen und wie wir mit ihm in Verbindung zur Welt treten“ (Hemmati-Weber 1993: 28), vermittelt durch unsere Sinne.

Wenn diese Erfahrung der eigenen Leiblichkeit der Antrieb dafür ist, daß wir uns in Bewegung setzen, wenn wir uns – ohne ein genaues Ziel vor Augen – auf den Weg machen, wenn die Fortbewegung alleiniges Handlungsziel ist, wird sie zum *Selbstzweck*. Der Weg wird zum Ziel. Insbesondere bei sportlichen Bewegungsformen wie Joggen, Skifahren, Reiten oder Schwimmen kann die sinnliche Erfahrung des Körpers, verbunden mit Wohlbefinden und Lustgefühlen, oder das Erleben eigener Kraft und Geschicklichkeit alleiniges Motiv für die

34 Dies ist eine Definition von Personenverkehr, wohingegen Verkehr allgemein ein Aggregat von Transportvorgängen bezeichnet und unterschieden werden kann in Personen-, Güter- und Datenverkehr, je nachdem, ob ein Transport von Menschen, Waren oder Informationen stattfindet. Dabei kann Transport – dem ursprünglichen Wortsinn des lateinischen *trans- portare* gemäß – als ein Akt des „Hinüber-Tragens“ von einem Ort zu einem anderen verstanden werden, der ein Verkehrsmittel bedingt.

Bewegung sein. Ein weiterer Antrieb kann das Erleben von Angstlust oder „thrill“ sein: „Das Gefühl, durch eigenes Handeln an Grenzen zu stoßen, womöglich sein Leben zu riskieren, löst Angst aus. Die Überwindung dieser Angst wird als lustvoll erlebt.“ (Flade 1994: 9) „Thrill“ kann beispielsweise durch hohe Geschwindigkeiten beim Motorrad- oder Autofahren erlebt werden. Welche Bedeutung hat dabei der Raum? „Sofern sich die Bewegungen ausschließlich auf den eigenen Körper beziehen, spielt der durchmessene Raum keine oder eine untergeordnete Rolle.“ (Ebd.)

Umweltwahrnehmung durch Bewegung

Ganz im Gegensatz dazu kann Fortbewegung aber auch durch das Bedürfnis motiviert sein, *Raum zu erforschen oder erkunden*. Nach Kruse (1990) ergibt sich aus dem untrennbaren Zusammenhang zwischen Raum und Bewegung, daß Umweltwahrnehmung nur durch Bewegung möglich ist. Der alltäglich erlebte Raum kann – konstituiert durch Bewegung – zum Lebensraum werden, „mit dem sich eine Person emotional verbunden fühlt, mit dem sie sich identifiziert und den sie ‚personalisiert‘ und aneignet“. (Ebd.: 8) Ein Antrieb gerade für den Freizeitverkehr kann darin bestehen, unbekannte Orte zu entdecken, die außerhalb dieses Lebens- oder Aktionsraumes liegen, um dadurch neue Anregungen zu erfahren (vgl. etwa die „sensation seeking“-Theorie von Zuckerman 1979 sowie Schmitz 1994: 109). Hierzu gehört auch die „Fahrt ins Blaue“ mit dem Auto oder Motorrad, bei der das primäre Ziel nicht – wie beim Zweckverkehr – das Erreichen eines Ortes ist, sondern das Erkunden eines Erlebnisraumes.

Soziale und symbolische Dimension

Fortbewegung war und ist stets auch durch *soziale Bedürfnisse* motiviert. Sie kann nie allein psychologisch aus individuellen Dispositionen heraus erklärt werden, sondern nur unter Berücksichtigung sozialer Zusammenhänge. So erfüllt die spezifische Art und Weise der Fortbewegung immer auch die Funktion der *sozialen Positionierung*, verbunden mit dem Wunsch nach sozialer *Anerkennung* und gesellschaftlicher *Integration* (vgl. Sachs 1990; Burkart 1994; Kuhm 1995 und 1997; Krämer-Badoni 1993; Marsh/Collet 1991).

Insbesondere das Automobil bietet als Statussymbol heute die Möglichkeit, die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Milieu zu dokumentieren, erlaubt aber auch soziale Distinktion. Wie mit Hilfe einer Automarke soziale Positionierung und Abgrenzung möglich wird und ein Statussymbol unabhängig vom Preis „funktioniert“, beschreibt Hilgers (1991: 554) am Beispiel der „Ente“, dem Citroen 2 CV: „Sie war Ausdruck einer Haltung politischer Orientierung, Visitenkarte des Besitzers, der sich unter seinesgleichen wie das Mitglied einer be-

sonderen Loge fühlte. Unbewußt war der (...) Enten-Fahrer [jedoch] genau dem aufgefressen, wogegen er sich zu wehren meinte (...).“

Es ist unbestritten, daß die soziale Positionierung in unserer Kultur eng mit der *symbolischen Dimension* von Produkten und Handlungen verbunden ist, von der auch wesentliche materielle Wirkungen ausgehen, wie Götz et al. (1997: 10) betonen. Sie weisen zugleich darauf hin, daß diese Bedeutungsdimension bis heute nur von der Marktforschung systematisch untersucht wurde und die Verkehrsforschung diese Erkenntnisse bislang nicht zur Kenntnis genommen hat. Solange etwa der Besitz eines Automobils in bestimmten sozialen Milieus ein Symbol gesellschaftlicher Integration darstellt, erscheint es unwahrscheinlich, diese Gruppen für einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel – insbesondere für Car Sharing – gewinnen zu können.

Die *Verkehrswissenschaft* hat die körperlichen, psychischen und sozialen Aspekte von Verkehr lange Zeit vernachlässigt und den Personenverkehr ausschließlich als Zweckverkehr untersucht. Daß der Sonderfall reinen Zweckverkehrs eher eine Ausnahme darstellt, findet jedoch zunehmend Berücksichtigung. Dazu Gorr (1997: 85): „Man kann davon ausgehen, daß heute jede Zweckmobilität von einem mehr oder minder großen zusätzlichen Erlebnisanteil überlagert ist.“ Er begründet dies damit, daß die ursprüngliche Funktion von Fortbewegung, die Raumüberwindung, mittlerweile von beinahe allen Verkehrsmitteln geleistet wird. Damit haben sich die Ansprüche an die Verkehrsmittel im Laufe der Zeit immer mehr auf andere Bereiche verlagert. Selbst der Einkaufs- oder Arbeitsverkehr wird von der Verkehrswissenschaft kaum noch als reiner Zweckverkehr betrachtet (vgl. ebd.).

Fortbewegung wird also selten nur einem Zweck dienen, sondern meist durch mehrere der dargestellten Beweggründe veranlaßt werden. Sie klar zu trennen, dürfte nur heuristisch möglich sein, wohingegen in der Realität von einer engen Verflechtung auszugehen ist.

4.2 Quantitative Verkehrsverhaltensforschung

In der Verkehrsforschung werden diese Beweggründe insbesondere von der Psychologie im Rahmen *motivationstheoretischer Erklärungsansätze* untersucht, die die vielfältigen Motive für das Verkehrshandeln und vor allem die Verkehrsmittelwahl herausarbeiten (vgl. etwa Flade 1994; Heine 1995; Held 1982; Hilgers 1992). Über die „rationalen“ Motive Kosten, Zeitaufwand, Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit hinaus führt beispielsweise Held (1982: 182f.) folgende Aspekte auf, die für die Verkehrsmittelwahl eine Rolle spielen können: Neugierde, technische und körperliche Funktionslust, Freude am Risi-

ko, optische Reize, sozialer Kontakt, Wahrung der Privatsphäre, Unabhängigkeit, Macht, Aggression, Leistungsmotivation sowie das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung.

Die Bedeutung dieser Ansätze besteht nach Wehling (1998b: 31) darin, „daß sie erstens auf die Vielfalt und die Differenziertheit der Motive hinweisen, die hierbei eine Rolle spielen, und daß sie zweitens vor allem die ‚Extra-Motive‘ oder ‚sozio-emotionalen Motivatoren‘ hervorheben, die in vielen, an den ‚Common-Sense-Motiven‘ orientierten Theorien des Verkehrsverhaltens kaum berücksichtigt werden.“ Sie beschränken sich jedoch zum größten Teil auf die Ebene der Verkehrsmittelwahl und bleiben deskriptiv: „Sie blättern zwar“, so Wehling (ebd.), „eine Vielzahl von möglichen Motivatoren auf, es gelingt ihnen aber häufig nur unzureichend, diese zu gewichten, zu bündeln und in eine übergreifende gesellschafts- und handlungstheoretische Perspektive zu integrieren.“

Diese mangelnde handlungstheoretische Fundierung stellt allgemein ein Defizit der bisherigen empirisch orientierten Verkehrsverhaltensforschung dar. Ausgerichtet an den Erkenntnisinteressen der ökonomisch-technischen Verkehrswissenschaft und der praxisbezogenen Verkehrspolitik und -planung zielte sie darauf ab, deren Bedarf an Planungs- und Gestaltungswissen zu decken.

Zusammenfassend lassen sich in der bisherigen Verkehrsverhaltensforschung zwei disziplinäre Richtungen unterscheiden: ein makroanalytisch orientierter, deskriptiver *verkehrswissenschaftlicher* Zweig sowie ein mikroanalytisch ausgerichteter *sozialwissenschaftlicher* Zweig, wobei methodisch in beiden Richtungen *quantifizierende und standardisierende Verfahren* vorherrschen. Seit kurzem läßt sich die Entwicklung eines dritten Zweiges beobachten, in dem versucht wird, aus den Defiziten dieser quantitativen Vorgehensweisen heraus auf einer handlungstheoretischen Grundlage *qualitative sozialwissenschaftliche Methoden* zu etablieren. Dieser Richtung läßt sich auch diese Studie zuordnen.

Die verkehrswissenschaftliche Perspektive

Der deskriptiven Verkehrsverhaltensforschung ging es lange Zeit „vor allem um statistisch repräsentative Aussagen zum Verkehrsverhalten sowie um Korrelationen zwischen soziodemographischen Merkmalen von Personengruppen³⁵ und Regelmäßigkeiten des Verkehrsverhaltens³⁶, um daraus Planungsgrößen und

35 Dazu zählen unter anderem Alter, Geschlecht, Einkommen, Erwerbstätigkeit, Haushaltsgröße und Bildungsniveau.

36 Hierzu gehören die Wegehäufigkeit, die Verkehrsmittelwahl, die Wegelängen usw.

prognostische Aussagen ableiten zu können.“ (Ebd.: 11)³⁷ Aus diesen Wechselbeziehungen wurden sogenannte „verhaltenshomogene Gruppen“ ermittelt, die sich als Grundlage für Prognosen und Planungen „als äußerst brauchbar erwiesen“ (ebd.), jedoch kaum etwas zur Frage beitragen konnten, wie individuelle Entscheidungen und Verkehrsmuster entstehen sowie durch welche Bedingungen und Motive sie beeinflusst werden.

Untersucht wurde auch, inwiefern sich Rahmenbedingungen und situative Gegebenheiten auf das Verhalten auswirken. So kann relativ detailliert beschrieben werden, wie beispielsweise die Siedlungsstruktur, das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel oder der Besitz eines Pkw quantitativ das Verkehrsverhalten beeinflussen (vgl. etwa Hautzinger et. al. 1994: 20; Holz-Rau: 1990). Die Verkehrsplanung hat dabei „das Verhalten der Verkehrsakteure häufig als eine Art abhängige Variable der Infrastrukturplanung behandelt.“ (Wehling 1998b: 18) Es wurde der Rückschluß gezogen, daß sich individuelles Verhalten aus dem Verkehrsangebot heraus erklären läßt (vgl. hierzu kritisch Holz-Rau 1991: 15 sowie 1995).

Die gesellschaftliche Entwicklung, vor allem die starke Zunahme des Autoverkehrs, stellten die bisherigen Planungsziele in Frage und warfen Problemstellungen auf, die mit den traditionellen Modellen nicht untersucht werden konnten. Die verkehrswissenschaftliche Verhaltensforschung stieß an ihre Grenzen, wo es um die Frage ging, wie sich *individuelle* Fortbewegung vor dem Hintergrund der gegebenen Handlungsalternativen verwirklicht, wie Entscheidungen und Mobilitätsmuster zustande kommen und welchen Einfluß subjektive Einstellungen, Werthaltungen und Normen haben. Insbesondere zur Frage der *Veränderbarkeit* des individuellen Verkehrsverhaltens mit dem Ziel einer bewußten Beeinflussung durch Planungsmaßnahmen waren keine Aussagen möglich. Hautzinger et. al. (1994: 20) sehen diese Defizite darin begründet, „daß bisher zu selten empirische Verkehrserhebungen durchgeführt worden sind, die sich konsequent an tragfähigen sozialwissenschaftlichen Handlungstheorien orientieren.“

Die sozialwissenschaftliche Perspektive

Seit Anfang der 80er Jahre hat sich angesichts der begrenzten Aussagefähigkeit traditioneller Ansätze³⁸ ein zweiter Strang der Verkehrsverhaltensforschung etabliert, der – *mikroanalytisch* ausgerichtet – versucht, individuelles Verhalten

37 Auf die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsverhaltensmodelle wird in dieser Arbeit nicht weiter eingegangen. Für einen Überblick vgl. Held (1982: 45ff.) sowie Gorr (1997: 8ff.).

38 Zur weiteren Entwicklung der „traditionellen“ Verkehrsforschung hin zu kleinräumigen Analysen des Verkehrsverhaltens vgl. etwa Holz-Rau (1995).

zu erklären und sogenannte „subjektive Faktoren“ mit einzubeziehen. Dabei werden zunehmend sozialwissenschaftliche Handlungs- und Verhaltenstheorien in das verkehrswissenschaftliche Feld eingebracht. Ausgerichtet an dem Ziel, repräsentative, quantitative Daten zu „liefern“, wurden methodisch überwiegend standardisierende Verfahren eingesetzt. Theoretisch stützt sich dieser Strang im wesentlichen auf zwei Erklärungsansätze: die sozialpsychologisch fundierte „*Theorie geplanten Verhaltens*“ sowie die „*Rational Choice*“-Forschung. Beide Richtungen, die genuin nicht für die Verkehrsforschung entwickelt wurden, finden zunehmend Anwendung zur Untersuchung und Erklärung des Verkehrsverhaltens. „Gelegentlich werden beide Theorien sogar als mögliche integrative Rahmenkonzepte für die Untersuchung von Mobilität und Verkehr angesehen“, konstatiert Wehling (1998a: 26).

Welchen Beitrag leisten diese Ansätze für das Erkenntnisinteresse der vorliegenden Arbeit, also der Frage der Veränderung und Veränderbarkeit individuellen Verkehrshandelns in eine ökologisch verträglichere Richtung? Wehling hat beide Ansätze auf ihre heuristischen, analytischen und prognostischen Potentiale für die Verkehrsverhaltensforschung hin untersucht und kommt zu folgenden Ergebnissen (vgl. ausführlich ebd.: 26ff.):

Die *Theorie geplanten Verhaltens* – von Fishbein und Ajzen (1975) entwickelt als Theory of planned behavior (TOPB) – untersucht den Zusammenhang von Einstellung und Verhalten und wird auch angewandt, um Verkehrsverhalten und insbesondere Verkehrsmittelwahl zu analysieren und zu erklären. Ihre verkehrspolitische Zielsetzung ist es, so Bamberg (1995: 244), „effektivere Strategien zur Erhöhung der Umstiegsbereitschaft von bisherigen Autonutzern auf öffentliche Verkehrsmittel“ sowie „Grundlagen für ein systematischeres nachfrageorientiertes ÖV-Marketingkonzept“ (Bamberg/Bien 1995: 108) zu entwickeln. Nach Wehling (1998a: 31) verdeutlichen die bisherigen Analysen, „daß habitualisierte Verhaltensweisen, Wahrnehmungsmuster und Handlungs-routinen offenbar einen starken Einfluß auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl ausüben.“ Deutlich werde auch, daß die Theorie geplanten Verhaltens aufgrund ihres eingegrenzten Zuschnitts auf den Zusammenhang von Intentionen und Verhalten nur wenig zur Untersuchung solcher routinisierter Verhaltensmuster beitragen könne.

„*Rational Choice*“-Theorien (RC), d.h. Theorien der rationalen Wahl, gehen davon aus, daß Handelnde nach rationalen Kriterien Handlungsalternativen prüfen, zwischen ihnen abwägen und eine Entscheidung für die Möglichkeit treffen, die bei Einsatz knapper Ressourcen den maximalen Nutzen verspricht. Hervorgegangen aus den Wirtschaftswissenschaften, betonen sie insbesondere die Bedeutung von Kosten und Handlungsrestriktionen für das Verkehrsver-

halten und die Verkehrsmittelwahl (vgl. etwa Esser 1990; Diekmann/Preisendörfer 1992).

„Insgesamt“, so Wehling (1998a: 38), „erscheint die von dem RC-Ansatz nahegelegte Stilisierung von mehr oder weniger alltäglichen Verhaltensmustern zu Entscheidungsprozessen, in denen strikt nach Zweck und Mittel abgewogen wird, als nur begrenzt geeignet zur Er- und Aufklärung des Verkehrsverhaltens.“ Auch bei diesem Ansatz erweist sich die Untersuchung gewohnheitsmäßigen Verhaltens als schwierig, dennoch wird eine Integration von Routinen versucht (vgl. Esser 1990). Die dabei vorgenommenen Begriffsbestimmungen bezeichnet Wehling (1998a: 38) als „sehr problematisch“.

Für beide Ansätze gilt, daß sie sich fast gänzlich auf die Ebene der Verkehrsmittelwahl beschränken und dabei meist auf die Alternative Auto versus öffentliche Verkehrsmittel. Mit quantitativen Methoden untersucht werden „jeweils nur einzelne, isolierte Ausschnitte aus dem Spektrum der verkehrserzeugenden Verhaltensmuster – aber auch aus dem der verkehrserzeugenden strukturellen Randbedingungen und Einflußfaktoren“, in die meist nur das Angebot verschiedener Verkehrsträger und -systeme einbezogen wird (ebd.: 44).

Als dritter Ansatz im Rahmen sozialwissenschaftlicher Verkehrsforschung ist die *psychologische Motivforschung* zu nennen, die sich jedoch auch – wie bereits kurz dargestellt – überwiegend auf die Ebene der Verkehrsmittelwahl beschränkt und auf der deskriptiven Ebene verbleibt.

Methodische Neuorientierung unter Einbeziehung qualitativer Verfahren

Es muß also, im Gegensatz zu den bisherigen Annahmen der Verkehrsverhaltensforschung, davon ausgegangen werden, „daß Verkehrsverhalten insgesamt (aber auch die Verkehrsmittel-Wahl im engeren Sinn) keine Abfolge isolierter Wahl- und Entscheidungssituationen darstellt, sondern eingebettet ist in komplexere und in hohem Maße routinisierte Handlungs- und Aktivitätenmuster.“ (Ebd.: 45)³⁹

Bedingt durch die Einsicht in die Grenzen quantitativer Verkehrsforschung wird von verschiedenen Seiten eine methodische Neuorientierung gefordert, die verstärkt qualitative Methoden berücksichtigt (vgl. Hautzinger et al. 1997: 22ff.). Dabei treffen in dieser zum Teil mit großer Heftigkeit geführten Metho-

39 Auch Kutter weist darauf hin, daß sich Verkehrsforschung nicht nur auf die Analyse kurzfristiger und täglicher Mobilitätsentscheidungen konzentrieren dürfe. „Wichtiger sei es vielmehr, raumwirksame Prozesse, strukturelle Rahmenbedingungen und langfristige Determinanten von Verkehrshandeln einerseits, den Zusammenhang von langfristig wirksamen Entscheidungen (z.B. Standortwahl und die ihr zugrundeliegenden Motive und Werthaltungen) und kurzfristigen Mobilitätsentscheidungen andererseits besser zu verstehen.“ (Hautzinger et al. 1997: 18)

dendiskussion unterschiedliche Disziplinen mit ihren jeweiligen Zielvorstellungen, ihrem Begriffs- und Selbstverständnis aufeinander.

Es erscheint daher sinnvoll, zunächst den innerhalb der *Sozialwissenschaften* seit längerem geführten Methodendiskurs zwischen interpretativen und standardisierenden Verfahren kurz darzustellen und die grundlegende Differenz zwischen beiden Richtungen näher zu betrachten, bevor auf die Anwendung qualitativer Methoden in der *Verkehrswissenschaft* weiter eingegangen wird.

4.3 Qualitative und quantitative Methoden in den Sozialwissenschaften

In der empirischen Sozialforschung können qualitative Methoden auf eine lange Tradition zurückblicken. So waren etwa in der amerikanischen Soziologie bis in die 40er Jahre hinein biographische Methoden, Fallanalysen und beschreibende Verfahren von zentraler Bedeutung. Exemplarisch sei hier die Studie „The Polish Peasant in Europe and America“ von Thomas/Zaniecki (1918-1920) genannt sowie die Studien der Chicagoer Schule der Soziologie. Zu einem eigenständigen Forschungszeitweil⁴⁰ innerhalb der empirischen Sozialforschung haben sich qualitative Methoden jedoch erst seit der Kritik an den vorherrschenden quantifizierenden und standardisierten Methoden entwickelt, die von der amerikanischen Soziologie in den 60er Jahren geübt und in den 70er Jahren auch im deutschen Sprachraum aufgenommen wurde.⁴¹ Die Kritik am standardisierten Vorgehen richtete sich im wesentlichen auf das Problem der *Datenreduktion* und der *Redundanz der Theorie*.

Allgemein zielen *quantitative Verfahren* – orientiert an naturwissenschaftlichen Vorstellungen – darauf ab, soziale Erscheinungen erklären und quantifizieren zu können. Dies erfordert, Handlungsphänomene in Merkmalsausprägungen aufzulösen und zu operationalisieren, Persönlichkeitsfaktoren zu Situationsvariablen in Beziehung zu setzen, Ursache und Wirkung klar zu trennen. Gefragt wird etwa: „Was tun Personen welcher Merkmale in welchen Situationen, und durch welche anderen Variablen ist das, was sie tun, bedingt?“⁴²

40 Zur methodischen Systematisierung interpretativer Sozialforschung vgl. etwa Flick et al. (1991); Flick (1995); Strauss (1987); Strauss/Corbin (1996).

41 Für einen kurzen Überblick über die Geschichte und „Renaissance“ qualitativer Forschung vgl. Flick (1995: 16-21) sowie ausführlicher Flick et al. (1991).

42 Für die Verkehrsmittelwahlforschung könnte man analog formulieren: Unter welchen Bedingungen nutzt eine Person(en) mit bestimmten Einstellungen in einer spezifischen Situation ein bestimmtes Verkehrsmittel?

Komplexere Phänomene, die eine eindeutige Trennung von Ursache und Wirkung nicht erlauben, können mit quantifizierenden Verfahren nur sehr eingeschränkt untersucht werden, so daß bestimmte Forschungsfragen nicht gestellt werden. Oder aber es wird versucht, immer komplexere „multifaktorielle Kausalmodelle“ zu entwickeln, um Ursachen zu analysieren, die aus verschiedenen „Merkmalen“ bestehen, und eine größere Zahl von Kontextbedingungen empirisch und statistisch zu erfassen. Dies setzt einen hohen Abstraktionsgrad der untersuchten Wirklichkeit voraus, wobei sich das grundsätzliche Problem stellt, daß die Untersuchung nur noch das zeigen kann, was vorher in die theoriegeleitet modellierte Abbildung der Realität miteinbezogen wurde (vgl. Flick 1995: 13).

Die *qualitative Forschung* wendet sich gegen eine solche auf dem naturwissenschaftlichen Paradigma basierende „Zerteilung des Subjekts in einzelne Verhaltenssegmente“ (Kardorff 1991: 7) und baut auf grundsätzlich anderen erkenntnistheoretischen Vorstellungen auf: „Soziale Wirklichkeit kann zureichend nur als sinnhaft durch Kommunikation und Interaktion der Menschen konstituiertes Gebilde begriffen werden; und sie kann nur auf dem Wege der Rekonstruktion kollektiver Deutungsmuster verstanden werden.“ (Ebd.)

Versucht wird, zu dieser interaktiv „hergestellten“ und in sprachlichen wie nicht-sprachlichen Symbolen repräsentiert gedachten Wirklichkeit einen *deutenden* und *sinnverstehenden* Zugang zu gewinnen. Ziel ist es, „ein möglichst detailliertes und vollständiges Bild der zu erschließenden Wirklichkeitsausschnitte zu liefern.“ Vermieden wird „soweit wie möglich, bereits durch rein methodische Vorentscheidungen den Bereich möglicher Erfahrungen einzuschränken.“ (Ebd.: 4)

Die qualitative Forschung versucht also, Methoden so offen zu gestalten, daß sie der Komplexität des Untersuchungsgegenstandes angemessen sind. Der Gegenstand ist Bezugspunkt für die Auswahl der Methoden und nicht umgekehrt. Die quantitative Forschung hingegen, so Flick (1995: 14), stehe vor dem grundsätzlichen Problem, daß die Untersuchung nur noch das zeigen könne, was vorher in der zugrundegelegten Abbildung der Realität berücksichtigt worden sei. Dies führt zur Problematik der *Redundanz theoretischer Aussagen* oder auch eines „abnehmenden Grenznutzens für Erkenntniszuwachs und Theoriebildung wie auch für die praktische Anwendung“ (Kardorff 1991: 7), so der Vorwurf von seiten qualitativer Forschung.⁴³

43 Vgl. auch Bude (1988: 422), der dies am Beispiel der schichtspezifischen Sozialisationsforschung verdeutlicht, die durch quantitative Forschungen immer wieder den Zusammenhang zwischen sozialer Herkunft und erreichtem Bildungsniveau beweisen, jedoch nichts über die „Gesetzmäßigkeit eines solchen Reproduktionsmodus“ aussagen konnte, da diese eben nicht durch einen „faktorenanalytischen Vergleich möglichst vieler

Differierende Subjektvorstellung

Feststellbar ist also, daß sich hinter der Kritik an der *Datenreduktion standardisierender Verfahren* eine grundlegende *Differenz* verbirgt, was den Untersuchungsgegenstand angeht: Wenn die interpretative Sozialforschung behauptet, daß durch ein standardisierendes Vorgehen „die Vielgestaltigkeit des Gegenstandes zerstört und seine Eigengesetzlichkeit ausgeblendet wird“, steht dahinter offenbar eine *andere Sichtweise des Subjekts*. Nach Bude (1988: 422) beruht das „operationalistische Vorgehen, das den Gegenstand nur unter methodisch handhabbaren Dimensionen in den Blick bringt, auf einer *mechanistischen Vorstellung* des Subjekts“,⁴⁴ wohingegen die interpretative Sozialforschung von einem Subjekt ausgeht, das mit einer *reflexiven Kompetenz* ausgestattet ist.⁴⁵ Die besondere Bedeutung interpretativer Theorien liege, so Giddens (1988b: 288), gerade darin, daß sie „uns als das thematisieren, was wir sind: vernunftbegabte, zweckgerichtete oder intentional handelnde Subjekte, die prinzipiell wissen, was sie tun.“ Zu verstehen, was wir tun, während wir es tun – diese reflexiven Fähigkeiten menschlicher Akteure sind zwar beständig mit dem Fortgang des Alltagslebens in den Kontexten sozialen Handelns verbunden. Doch spielt sich Reflexivität nur teilweise auf der diskursiv vermittelbaren Ebene ab, da wir über Bewußtheit als Handelnde größtenteils auf der Ebene des praktischen Bewußtseins verfügen (vgl. Giddens 1995). Soziales Handeln wird demnach nicht von linearen Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen bestimmt, sondern von vielschichtigen Beziehungen, die sowohl funktionaler als auch symbolischer Art sein können. Auf diese Zusammenhänge wird im fünften Kapitel vertieft eingegangen.

Methodische Ebene

Methodisch folgt aus diesem theoretischen Verständnis, „daß nur die ‚konkrete Fülle‘ (Kurt Lewin) der sozialen Phänomene die Gesetze ihrer Reproduktion enthüllt.“ (Bude 1988: 422) Eine möglichst umfassende, tiefgreifende Erfor-

Fälle, sondern nur durch die penible Rekonstruktion signifikanter Einzelfälle“ erkennbar werde.

- 44 Angenommen wird, so Bude (ebd.: 421f.), daß das Verhalten sozialer Akteure von bestimmten Input-Output-Relationen determiniert werde, die reproduzierbare und hierarchisch geordnete Muster („Einstellungen“) bilden, und sich auf der Basis solcher Zusammenhänge von Ursache und Wirkung einzelne Verhaltensaspekte wie das Verkehrsmittelwahlverhalten vorhersagen lassen.
- 45 Hervorgehoben werden in der interpretativen Sozialforschung nach Bude (ebd.: 422) „die reflexiven Fähigkeiten sozialer Akteure: die Fähigkeit des Spiels mit funktionalen Äquivalenzen bei der Realisierung von Handlungsimpulsen, die Fähigkeit zum Lernen des Lernens oder die Fähigkeit zur Selbstheilung.“

schung ganzheitlich komplexer, einmalig ausgeprägter sozialer Phänomene setzt also eine weitestgehende Annäherung an die alltägliche Lebenswelt voraus. Ziel ist es, Handlungsabläufe in ihrem geschichtlich-situativen Lebenszusammenhang zu erhalten, einzelne Prozesse bis ins Detail zu erfassen und zu tieferliegenden Gegebenheiten vorzudringen. Diesem Anspruch gemäß sind qualitative Analysen durchweg *Fallanalysen* (vgl. Lüders/Reichert 1986: 97).

Unabhängig von der Art der Datenerhebung läßt sich das *Fallverständnis* je nach Interpretationsverfahren in einem breiten Spektrum verorten, in dem sich grob Verfahren der *Einzelfallrekonstruktion* und *kategorienbezogene Vorgehensweisen* unterscheiden lassen. So kann es darum gehen,

- das Feld möglichst *tief* zu erfassen, indem durch die Rekonstruktion eines oder mehrerer Einzelfälle auf die sich darin ausdrückende Struktur oder soziale Gesetzmäßigkeit geschlossen wird, wie es etwa die *Objektive Hermeneutik* versucht (vgl. Kapitel 6.2), oder
- das Feld möglichst *breit* in seiner Vielschichtigkeit abzubilden, indem möglichst viele und unterschiedliche Fälle einbezogen werden. Bei einem solchen kategorienbezogenen Vorgehen werden meist einzelne Aussagen teilweise oder ganz aus ihrem Kontext (Fall, Prozeß) herausgelöst und neu geordnet, um die darin enthaltene allgemeine Struktur zu durchdringen, beispielsweise mittels der *Grounded Theory* (vgl. Strauß/Corbin 1996) oder der *Inhaltsanalyse* (vgl. Mayring 1983).

Denkbar ist auch, dieses Spektrum des Fallverständnisses um quantitative Methoden zu erweitern und beide Richtungen auf einem Kontinuum abzutragen mit dem Ziel, die „Ganzheit“ sozialer Phänomene zu erfassen, wobei an den Enden ein jeweils anderes Fallverständnis steht (Kardorff 1991: 4).

Zusammenfassend gilt, daß sich interpretative Forschung auf der theoretischen Ebene deutlich von quantitativer Forschung abgrenzt und sich als Gegensatz versteht, insbesondere im universitär-wissenschaftlichen Kontext. Auf der methodischen Ebene hingegen können qualitative Methoden sowohl als eigenständige vertiefende Verfahren mit dem Anspruch der Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse eingesetzt werden, aber auch, zumeist in stärker anwendungsbezogener Forschung, als ergänzende Verfahren mit explorativer, heuristischer Zielsetzung in Kombination mit quantitativen Methoden.

4.4 Qualitative Methoden in der Verkehrsforschung

In der Verkehrsforschung entstand die Diskussion um einen verstärkten Einsatz qualitativer Methoden aus der Erkenntnis heraus, daß die verkehrspolitischen Strategien der Verkehrsverlagerung sich offenbar als weitgehend wirkungslos erwiesen haben, quantitative Forschung in bestimmten Bereichen an in ihre Grenzen stieß und gewisse Fragestellungen bislang ausgeblendet wurden, weil sie mit dem bestehenden Instrumentarium nicht untersucht werden konnten. So kann man die Engführung des größten Teils der Verkehrsverhaltensforschung auf die Verkehrsmittelwahl darin begründet sehen, daß sich mit diesen standardisierenden Ansätzen „allenfalls die Entscheidung zwischen einer begrenzten Anzahl von Verkehrsmitteln für gegebene räumliche Ziele vergleichsweise gut modellieren, operationalisieren und empirisch überprüfen läßt. Andere Dimensionen des Verkehrsverhaltens, etwa welche Ziele und Aktivitäten überhaupt gewählt werden, wie komplexe Aktivitätsmuster zustande kommen und beispielsweise mit denen anderer Personen verknüpft sind, können mit diesen theoretischen Ansätzen hingegen kaum bearbeitet werden.“ (Wehling 1998a: 40) Auch die Ausblendung der Bedeutung verkehrlicher Routinen in der bisherigen Forschung läßt sich auf die Schwierigkeit der Operationalisierung von Routinierungsprozessen mittels standardisierter Verfahren zurückführen.

Durch die thematische und methodische Konzentration auf die Verkehrsmittelwahl wurde ein Großteil der bisherigen Verkehrsverhaltensforschung eng an den verkehrspolitischen Ansatz der Verkehrsverlagerung gebunden und konnte daher kaum Erkenntnisse für Strategien liefern, die auf Verkehrsvermeidung oder die Entkoppelung von Mobilität und Automobilität zielen (ebd.: 41).

Canzler/Knie (1998b: 377) weisen darauf hin, daß die bislang eingesetzten Methoden und die thematischen Beschränkungen eher den Blick „auf die verborgenen, langfristig angelegten Entscheidungskriterien und -strukturen“ verstellen. Nicht zuletzt aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen bestehe nun – nach den systematischen, repräsentativen Verkehrserhebungen der 70er Jahre – ein Bedarf an differenzierteren Erhebungsmethoden: „In den heutigen Zeiten großer sozialstruktureller Umbrüche sowie lebensweltlicher Unsicherheiten stellt sich die Frage, inwieweit Massenerhebungen noch sinnvoll sind. Repräsentative Aussagen können mit den bislang angewandten Instrumenten jedenfalls nicht getroffen werden.“ (Canzler/Knie 1998a: 55f.)

Neu ist die Verwendung qualitativer Methoden in der Verkehrsforschung jedoch nicht. Über die sozialwissenschaftliche Forschung hinaus werden insbesondere in Marketingstudien und der Marktforschung seit längerem qualitative Techniken eingesetzt, wobei folgende Anwendungsbereiche qualitativer Forschung unterschieden werden können (vgl. Grosvenor 1997: 9):

- Forschung zu Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl,
- in Politikberatung und Marketing Forschung zur Akzeptanz preis- oder ordnungspolitischer Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Geschwindigkeitsbegrenzung, zu Prozessen der Problemlösung und Konsensfindung sowie zur Entwicklung bewußtseinsbildender Maßnahmen und zu Public-awareness-Kampagnen.
- Marktforschung zu Infrastruktur, Design und Betriebsabläufen, etwa zur Gestaltung von Bahnhöfen, Innenausstattung von Fahrzeugen, zu Sicherheitsfragen, Kundeninformations- und Fahrkartensystemen.

Im Feld der Verkehrs*verhaltens*forschung wurden qualitative Methoden meist mit *explorativer* oder heuristischer Zielsetzung ergänzend im Rahmen standardisierender Verfahren eingesetzt. Bei einem solchen Methodenmix als gängigem sozialwissenschaftlichen Vorgehen werden häufig in einer ersten Forschungsphase qualitative Methoden wie offene oder leitfadengestützte Interviews, Expertengespräche, Gruppendiskussionen oder die Bildung von Fokusgruppen angewandt, wobei explizit nicht Repräsentativität angestrebt wird, sondern die Entwicklung von Hypothesen oder Kategorien, die in einer nachfolgenden zweiten quantitativ-repräsentativen Erhebungsphase zur Konzeption eines standardisierten Fragebogens herangezogen werden.⁴⁶

Als genuin qualitative Methode ist die *Zukunftswerkstatt* als Problemlöse- und Kreativitätsverfahren zu nennen, die auch in der Verkehrsforschung eingesetzt wird. Sie eignet sich insbesondere, wenn ein dynamischer, interaktiver und kreativer Prozeß und die Freisetzung sozialer Kreativität erwünscht ist, aber auch zur Konsensfindung im Rahmen von Mediationsverfahren (vgl. Jungk/Müllert 1981).

Als Methode zur Erhebung qualitativer Daten ist darüber hinaus die *teilnehmende Beobachtung* anzuführen als für die Verkehrsforschung besonders geeignetes, aber bislang wenig genutztes Instrument. In Großbritannien wurde „participant observation“ nach Grosvenor (1997: 11) erfolgreich eingesetzt, um das Verhalten von Fahrgästen in einer U-Bahn-Station sehr detailliert zu beobachten. Kombiniert wurde das Verfahren mit einer direkten Befragung, um dar-

46 Vgl. für ein solches zweistufiges Vorgehen beispielsweise Götz et al. (1997), die im Rahmen des Projektes „City:mobil“ offene Gespräche mit je 50 Personen in Schwerin und Freiburg geführt haben mit dem Ziel, Mobilitätsorientierungen zu erheben. Der Fragebogen einer nachfolgenden Repräsentativerhebung enthielt Variablen als Indikatoren für die Mobilitätsorientierungen. Vgl. auch die Vorgehensweise von Held (1982), der auf der Grundlage von Gruppendiskussionen und offenen Interviews Kategorien der Verkehrsmittelnutzung entwickelt hat.

aus Anforderungen für die kundenfreundliche Gestaltung einer Untergrund-Station zu entwickeln.

Weit verbreitet sind *Verkehrstagebücher*, auch Mobilitäts- oder Wegetagebücher genannt, die meist standardisiert sind, um Daten wie Fahrtdauer, Streckenlänge, Fahrzeiten und Zweck der Fortbewegung individuell zu erheben, oft verbunden mit vor- und nachbereitenden *Interviews* (vgl. kritisch Canzler/Knie 1998a: 50). Ein *qualitatives* Instrument stellen Verkehrstagebücher dann dar, wenn diese Datensammlung „offen“ durch persönliche Bemerkungen und Erfahrungen ergänzt wird. Dies kann sehr aufschlußreiche Einblicke in die Praxis individueller Fortbewegung und die Einbettung des Verkehrshandelns in das Alltagsleben erlauben, wie die Studie „Autofreies Leben“ von Burwitz et al. (1992: 86) gezeigt hat.⁴⁷

Eine *Systematisierung qualitativer Verkehrs(verhaltens)forschung* ist bislang nicht erkennbar, was insbesondere in der Multidisziplinarität dieses Forschungsfeldes begründet sein dürfte. Die aktuelle Diskussion zeigt deutlich, daß die eigentlichen Differenzen nicht so sehr auf der methodologischen als vielmehr der erkenntnistheoretischen Ebene bestehen. Deutlich wird dies beispielsweise in der Forschung zu *Routinen*: Während Gewohnheiten aus soziologischer Perspektive als vorherrschende Form sozialer Alltagsaktivität verstanden werden, betrachtet die quantifizierende Richtung der (sozial-)psychologischen Forschung sie unter der Maßgabe ihrer Operationalisierbarkeit als „Bündel sequentieller Reaktionen, die auf bestimmte Umgebungsreize hin ausgelöst werden.“ (Esser 1990: 234)

Abschließend sei hervorgehoben, daß das Ziel der Methodendiskussion in den Verkehrswissenschaften die Verbindung beider Richtungen sein sollte. Es muß darum gehen, „den Königsweg einer sinnvollen Verknüpfung der Ermittlung hochaggregierter quantitativer Strukturdaten und mithin objektiver Verhaltensbedingungen einerseits und subjektiver Realitätsbezüge und Routinen andererseits zu finden.“ (Bergmann, zitiert nach Hautzinger et al. 1997: 25)

47 Ein überraschendes Ergebnis der Verwendung dieses Instruments war, daß Verkehrstagebücher „eine Art ‚intimer‘ Offenlegung dessen, was man täglich tut“ darstellen: „Wege sind Teil des Alltagslebens, Teil unserer Lebensentwürfe, unserer Freuden und Leiden. Die Informationen, die ein Verkehrstagebuch sammelt, sind Nachrichten aus unserem Leben. [...] Es erzählt über unsere Vorlieben und Handlungen sehr viel mehr, als uns manchmal lieb sein dürfte.“ (Ebd.: 87)

5. VERKEHRSHANDELN

Deutlich wurde im Überblick über den Stand der Verkehrsverhaltensforschung, daß für die Analyse verkehrlicher Veränderungsprozesse ein über den bloßen Akt der Verkehrsmittelwahl hinausgehendes Verständnis verkehrlicher Praxis entwickelt werden muß. Hierfür bedarf es einer sozialwissenschaftlichen Handlungstheorie, die

- das interdependente Zusammenwirken von Handeln und seinen strukturellen Bedingungen berücksichtigt,
- einen Zugang zum Verständnis routinisierten Alltagshandelns ermöglicht⁴⁸ und
- Handeln nicht als Abfolge einzelner, bewußter Wahlentscheidungen versteht, sondern ein Begreifen seines prozeßhaften, fließenden Charakters erlaubt.

Einem solchen Verständnis entspricht die von Anthony Giddens entworfene *Theorie der Strukturierung*, die er 1988 in seinem Werk „Konstitution der Gesellschaft“ dargelegt hat. Auf diese handlungstheoretischen Grundlagen stützen sich die folgenden Überlegungen zur näheren Bestimmung des Verkehrshandelns.

5.1 Begriffsbestimmung

Giddens (1995: 66) versteht *Handeln* als menschliche Fähigkeit, einen *Unterschied* zu einem vorher bestehenden Zustand *herzustellen*, also irgendeine Form von Macht auszuüben.⁴⁹ Handeln kann als ein kontinuierlicher Prozeß begriffen

48 Hierfür spricht sich auch Hautzinger aus, der auf ein Defizit an empirischen Verkehrserhebungen hinweist, die sich konsequent an tragfähigen sozialwissenschaftlichen Handlungstheorien orientieren und ermöglichen, „Prozesse der Habitualisierung zu modellieren bzw. bestehende Routinen in ihrer Verhaltenswirksamkeit zu erfassen.“ (Hautzinger et al. 1997: 23f.)

49 Giddens weicht von der auf Max Weber zurückgehenden Konzeptualisierung des Handelns ab, wonach die Intentionalität, das Beabsichtigte, eine Handlung vom rein reaktiven Verhalten unterscheidet. Nach Giddens bezieht sich eine Handlung hingegen nicht auf die Intentionen, die Menschen bei ihrer Ausführung haben, sondern vielmehr „auf ihr

werden, als fortdauernder Strom von Handlungen in Interaktion mit Menschen und der Natur. „,Handeln‘ setzt sich nicht aus einzelnen diskreten, voneinander klar geschiedenen ,Handlungen‘ zusammen: ,Handlungen‘ als solche werden nur durch ein diskursives Moment der Aufmerksamkeit auf die *durée* erlebter Erfahrung konstituiert.“ (Ebd.: 54) Einzelne Handlungen als isolierte Elemente aus dem Prozeß des Handelns herauszulösen, ist also das Ergebnis eines *reflexiven Prozesses*, in dem die Aufmerksamkeit auf einen bestimmten Aspekt gerichtet wird. In Unterscheidung vom Strom des Handelns ist der Begriff der Handlung nach Giddens direkt auf die Praxis bezogen und mit dem konkreten Tun verbunden.

Zum sozialwissenschaftlichen Forschungsgegenstand wird das Handeln in seiner Realisierung, im konkreten Tun, indem es sich in über Zeit und Raum geregelten gesellschaftlichen Praktiken verwirklicht.

Zentral für Giddens' Theorie der Strukturierung ist der Begriff der *Dualität von Struktur und Handlung*. Demnach stehen gesellschaftliche Strukturen den Handlungen von Individuen nicht gegenüber, sind diesen nicht äußerlich, sondern fließen unmittelbar in sie ein. Indem sie sich in Form von „Erinnerungsspuren“ und in sozialen Praktiken verwirklichen, sind sie in gewissem Sinne „inwendig“ in diesen Aktivitäten realisiert (vgl. ebd.: 77f.). Umgekehrt erwachsen aus den Handlungen Strukturmomente, die wiederum auf erstere zurückwirken: Soziale Handlungen sind insofern rekursiv, als die Handelnden durch ihr Tun Bedingungen reproduzieren, die ihr Handeln ermöglichen (vgl. ebd.: 52).

Das rekursive Wesen des gesellschaftlichen Lebens kommt darin zum Ausdruck, daß die Strukturmomente des sozialen Handelns aus eben den Ressourcen, die sie konstituieren, fortwährend neu geschaffen werden. Dieses Phänomen, wonach Struktur sowohl Mittel als auch Ergebnis der Praktiken ist, die sie in rekursiver Weise organisiert, faßt Giddens mit dem Begriff der *Dualität von Struktur*.⁵⁰ Er hebt hervor: „Struktur darf nicht mit Zwang gleichgesetzt werden: sie schränkt Handeln nicht nur ein, sondern ermöglicht es auch.“ (Ebd.: 77f.)

Vermögen, solche Dinge überhaupt zu tun, weshalb Handeln Macht impliziert.“ (Ebd.: 60) Er definiert Handeln demnach auch als „Strom tatsächlichen oder in Betracht gezogenen ursächlichen Eingreifens von körperlichen Wesen in den Prozeß der in der Welt stattfindenden Ereignisse.“ (Giddens 1984: 90)

- 50 In einer kritischen Auseinandersetzung mit Giddens' Theorie der Strukturierung weist Hamedinger (1998: 209) darauf hin, daß Strukturen ohne das handelnde Subjekt in der Giddensschen Strukturfassung keine Rolle spielen. Ihres objektiven, unabhängigen Charakters werden Strukturen hier beraubt, indem sie als schon immer in das Erinnerungsvermögen und die Praktiken der reflexiv Handelnden eingelagert verstanden werden. Hamedinger kritisiert den Begriff der Dualität und fordert, ihn durch den der Dialektik zu ersetzen, da dieser den interrelativen, prozeßhaften Charakter des Verhältnisses von Struktur und Handlung am besten auszudrücken scheine (vgl. ebd.: 211f.): „In dialekti-

Verkehr, Mobilität, Möglichkeitsraum

Was folgt daraus für eine Bestimmung von Verkehrshandeln? Veranlaßt von Bedürfnissen, die als Motivation handlungswirksam werden, manifestiert sich individuelles Verkehrshandeln in sozialen Praktiken, im konkreten Akt der Fortbewegung, als *Verkehr*. Den Rahmen für diese Fortbewegungspraxis bildet die Beweglichkeit, das individuelle Potential zur Bewegung, das mit dem Begriff der Mobilität – verstanden im ursprünglichen Wortsinn des lateinischen *mobilitas* – gefaßt werden soll.

Mobilität bezeichnet die durch gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie durch individuelle materielle und geistige Ressourcen beeinflussten Möglichkeiten zur Fortbewegung. Diese übersubjektiv wie subjektiv ermöglichend und beschränkend wirksamen Handlungsbedingungen bilden eine Art Möglichkeitsraum⁵¹, der den Rahmen für das Verkehrshandeln abgibt und die individuelle Mobilität bestimmt.

Im Gegensatz zu dieser analytischen Trennung von Verkehr als Bewegungsvorgang und Mobilität als Potential zur Bewegung werden die Begriffe Verkehr und Mobilität im öffentlichen wie verkehrswissenschaftlichen Diskurs immer häufiger synonym gebraucht. Die Soziologie bedient sich seit den 20er Jahren des Mobilitätsbegriffs zur Beschreibung positionell-sozialer Bewegungsvorgänge von Personen, Gruppen, Schichten oder Klassen einer Gesellschaft, wie Prozesse des Wohnortwechsels oder des beruflichen und sozialen Aufstiegs. In die Verkehrsforschung und -planung fand der Begriff in den 60er Jahren als quantifizierbare Maßeinheit Eingang: Mobilität wurde definiert als Summe aller außerhäuslich realisierten Ortsveränderungen einer Person pro Zeiteinheit.

Betrachtet man Verkehr auf der Makroebene aus systemischer Perspektive, so kann dieser als Gesamtkomplex verstanden werden, in dem gesellschaftliche und technisch-organisatorische Zusammenhänge miteinander in Wechselwirkung stehen. Das System der Gesellschaft auf der einen Seite fächert sich auf in die Subsysteme Politik, Ökonomie, Kultur und Wissenschaft, die mit dem technisch-organisatorischen System des Verkehrs auf der anderen Seite interdepen-

schem Sinne ist das Verhältnis von Struktur und Handlung so zu begreifen, daß diese beiden fundamentalen Kategorien aufeinander bezogen, aber zugleich wesentlich unterschiedlich sind. Daraus ergibt sich ihr dialektisches, widersprüchliches Verhältnis. Giddens vernachlässigt diesen Aspekt des Problems, indem er eben den Unterschied zwischen Handlung und Struktur zu verwischen versucht.“ (Ebd.: 213) Geschichtliche, diskontinuierliche Entwicklung ist nach Hamedinger (ebd.: 214) durch das „dialektische, widersprüchliche Verhältnis von Handlungsreflexivität und Strukturprinzipien – und nicht von Struktur und Strukturmomenten wie Giddens sie in die Dualität einbringt“ – erklärbar.

51 Vgl. zum Begriff des Möglichkeitsraumes Canzler/Knie (1998a) sowie Knie (1997).

dent zusammenwirken und die Rahmenbedingungen für individuelles Verkehrshandeln setzen.

Zu diesen Bedingungen, die den Möglichkeitsraum übersubjektiv prägen, zählen die Raum- und Siedlungsstruktur, geographische Merkmale, die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot, die Rechtslage, ökonomische Faktoren wie Preise und Kosten, gesellschaftliche Zeitstrukturen wie Öffnungs-, Arbeits-, Veranstaltungs- und Fahrzeiten, politische Bedingungen sowie als kulturelle Faktoren gesellschaftliche Normen und Werthaltungen.⁵² Diese räumlich wie zeitlich-historisch bestimmbaren Strukturmomente beeinflussen das Potential und die Praxis individueller Fortbewegung ermöglichend und beschränkend zugleich.

Auf der individuellen Ebene wird die Mobilität ganz allgemein bestimmt von geistigen und materiellen Ressourcen, die wiederum geprägt sind von der Klassen- und Schichtzugehörigkeit und der Positionierung in Milieus, beruflichen Fähigkeiten, der Lebensphase mit ihren spezifischen Erfahrungen und Bedürfnissen, von Sozialisationsprozessen, insbesondere der Verkehrssozialisation⁵³, und nicht zuletzt vom intellektuellen Vermögen und der „Spannbreite des geistigen Horizonts“ (vgl. Czandler/Knie 1998: 31f.).

Um den Einfluß dieser materiellen und geistigen Ressourcen auf das Verkehrsverhalten zu untersuchen, werden diese Handlungsphänomene und Determinanten in der quantitativen Verkehrsverhaltensforschung in Merkmalsausprägungen aufgelöst und operationalisiert. Es wird versucht, den individuell differierenden Möglichkeitsraum mit den klassischen sozialstrukturellen Variablen abzubilden und auf Zusammenhänge hin zu untersuchen. Solche quantifizierbaren Einflußgrößen des individuellen Verkehrshandelns sind auf der Ebene der Subjekte Alter, Geschlecht, Haushaltseinkommen und -größe, die Familienstruktur, die Art der Erwerbstätigkeit, das Zeitbudget, der Bildungsstand, sowie Einstellungen und Werthaltungen.

52 Vgl. zum Einfluß verkehrlicher Rahmenbedingungen etwa Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ (1995), der die Bedingungen für Mobilität in Stadtregionen untersucht.

53 Die Verkehrssozialisation vollzieht sich aus sozialpsychologischer Perspektive nach Kalwitzki (1994a: 15) „durch Lernprozesse, in denen das Individuum Normen, Werte, Erlebens- und Verhaltensweisen erwirbt, die seine Verkehrsmittelwahl und Verkehrsteilnahme und sein Verhältnis zu den einzelnen Verkehrsarten prägen. Dies geschieht etwa in der Interaktion mit seinen Familienangehörigen und seinen Bezugsgruppen, in Schule und Beruf.“ Vgl. auch Tully/Wahler (1996); Grell/Waldmann (1996); Flade (1994).

Langfristige Wirksamkeit von Entscheidungen

Über diese soziodemographischen Merkmale hinaus wird das Verkehrshandeln entscheidend vom *Wohnort* als Quelle und Ziel täglicher Fortbewegung sowie der *Verkehrsmittelverfügbarkeit* beeinflusst. Die Bedeutung von Siedlungsstruktur und Pkw-Verfügbarkeit für das Verkehrsverhalten wurde insbesondere aus einem verkehrsplanerischen Interesse heraus eingehend untersucht, wobei der große Einfluß der Verkehrsmittelverfügbarkeit auf die Wahl von Aktivitätsorten empirisch hinreichend belegt wurde (vgl. etwa Holz-Rau 1995: 10f.). In der Konzentration auf die tägliche Verkehrsmittelwahl wird jedoch von der Verkehrsforschung oft übersehen, daß das aktuelle Verkehrshandeln von Bedingungen geprägt ist, die auf eine früher getroffene freie Entscheidung zwischen gegebenen Alternativen zurückgehen, im Falle des Wohnortes etwa die Abwägung zwischen einer zentral gelegenen Stadtwohnung und einem „Häuschen im Grünen“.⁵⁴ Diese Entscheidungen – beispielsweise an den Stadtrand zu ziehen und ein Auto zu kaufen – wirken sich langfristig prägend auf die verkehrliche Praxis aus, indem sie den individuellen Möglichkeitsraum verändern. So ist denkbar, daß als Grund für die Anschaffung eines Zweitwagens angegeben wird, Einkaufsmöglichkeiten seien ausschließlich mit dem Auto erreichbar. Dieses Problem kann jedoch eine Folge der weiter zurückliegenden Entscheidung sein, die Stadtwohnung zugunsten eines „Häuschens im Grünen“ aufzugeben, wodurch wiederum das Erstauto für tägliches Pendeln zur Arbeit benötigt wird und dem anderen Partner nur eingeschränkt für Einkäufe zur Verfügung steht. Daß diese Entscheidungen auf einer mehr oder weniger bewußten freien Wahl beruhen, bleibt subjektiv meist uneingestanden.

Zu differenzieren sind verkehrlich wirksame Entscheidungen zum einen hinsichtlich der *Mittelbarkeit*, zum anderen in bezug auf die *Reichweite* – etwa kurz-, mittel- oder langfristig –, in der sie das Verkehrshandeln beeinflussen.⁵⁵ So prägt beispielsweise die Entscheidung für ein Urlaubsziel das Verkehrshandeln eher kurzfristig, den Kauf einer Bahncard oder eines ÖPNV-Jahresabonnements könnte man als direkte verkehrliche Entscheidungen mit mittelfristiger Wirkung einstufen, wohingegen die Wahl des Wohnortes eine Schlüsselentscheidung darstellt, die sehr langfristig – im Falle eines Hauskaufs möglicherweise generationenübergreifend – das Verkehrshandeln präjudizieren kann. Ebenso implizieren Entscheidungen für ein bestimmtes Studienfach, die Be-

54 Hierauf weist auch Kutter hin, vgl. etwa die Diskussion in Hautzinger et al. (1997: 18).

55 Die Tatsache, daß politische wie private Entscheidungen individuelles Verkehrsverhalten in unterschiedlicher Reichweite beeinflussen können, wurde in einem OECD-Workshop unter dem Begriff „Hierarchy of Choices“ diskutiert und als wichtiges politisches Problem bewertet, das weiterer Forschung bedarf (vgl. OECD 1996: 16f.).

rufswahl, die Familiengründung indirekt verkehrliche Folgen, wobei diese Zusammenhänge noch weitestgehend unerforscht sind.

5.2 Zur Affinität von Moderne und Motorisierung

Das Automobil ermöglicht Differenzierung des Alltagshandelns

Auch im Falle der Entscheidung für einen Privat-Pkw erwachsen – gemäß dem rekursiven Wesen sozialen Handelns – aus der Nutzungspraxis des Automobils Strukturmomente, die wiederum auf das weitere Handeln zurückwirken.

Krämer-Badoni/Wilke (1997: 28) beschreiben diesen Prozeß folgendermaßen: Wenn sich das Automobil erst einmal in Privatbesitz befinde und in den Alltag integriert sei, erlaube seine Nutzung, alltägliches Handeln immer weiter auszudifferenzieren: „Man kann wählen, wo man etwas erledigen, besorgen oder betreiben will. Die so ermöglichte Herstellung einer differenzierten Struktur des Alltagshandelns setzt ihrerseits die Nutzung des Automobils voraus und erzwingt gleichzeitig auch seine zukünftige Nutzung, was zu einer weiteren Differenzierung führt.“ Das Automobil, so Krämer-Badoni/Wilke (ebd.), schafft die Bedingungen seiner weiteren Verwendung sozusagen selbst. Die Autoren verweisen auf Untersuchungen Klaus Kuhms (1997 und 1995), der aus systemtheoretisch-soziologischer Perspektive die Automobilität als zentralen Bestandteil eines umfassenden Mobilitätssystems untersucht und als eigendynamischen, sozialen Prozeß charakterisiert hat.

Den Wechselwirkungen von Verkehr, Gesellschaft und individuellem Handeln galt bislang kaum das Interesse der Soziologie. Erst in jüngster Zeit werden die Prozesse, die das Automobil zu einem integralen Bestandteil moderner Lebensweise werden ließen, zum Thema soziologischer Forschung (vgl. Buhr et al. 1999; Burkart 1994; Canzler/Knie 1998a; Knie/Rammler 1999; Krämer-Badoni/Wilke 1997; Krämer-Badoni 1994; Kuhm 1997 und 1995; Rammler 2000, 1999a und 1993). Demzufolge traf die technische Erfindung Automobil auf bereits bestehende gesellschaftliche Bedürfnisse und Wertvorstellungen wie Autonomie, Individualität und Mobilität, die sich in einem wechselseitigen Prozeß verstärkten. Diese Verknüpfung von Technik, kulturellen Werten und sozialen Bedingungen prägt heute mehr denn je unsere automobilen Lebensweise. Vor diesem soziokulturellen Hintergrund kam es mit der Erschwinglichkeit des Automobils für breite Bevölkerungskreise zu einem Prozeß der „Verselbständigung“, in dem sich Mobilitätsbedürfnisse, Verkehrsmittel und Strukturbedingungen ergänzten, aneinander anpaßten und in Form einer „Motorisierungsspirale“ immer weiter verstärkten. Die Automobilität schafft sich dergestalt in einem eigendynamischen Prozeß ihre Strukturbedingungen immer wieder neu.

Die Soziologen Knie/Rammler (1999: 356) gehen so weit, von einer „Autoaffinität der Moderne“ zu sprechen; demnach kann „der Wunsch nach der Verfügbarkeit von Automobilen als konstitutives Merkmal moderner Gesellschaften verstanden werden.“ Sie erklären die große Bedeutung und Verbreitung von Automobilität damit, „daß mit dem Anstieg der sozialen Mobilität im Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne auch der Bedarf nach verkehrsmäßiger Selbstbeweglichkeit in seiner heute dominierenden Interpretation des Kraftwagens steigt.“ (Ebd.: 357)

Automobilität und Selbstbeweglichkeit

Was ist damit gemeint? Hier wird Automobilität im eigentlichen Wortsinn als *Selbstbeweglichkeit* verstanden, als modernes menschliches Bedürfnis „nach autonomer, zeitflexibler und im subjektiven Wortsinne eigenwilliger Fortbewegung“, das der Kraftwagen in besonders gelungener Weise verkörpert (ebd.: 356). Von einem solchen Trend zur Selbstbeweglichkeit sei, so Rammler (1999a: 106), die Verkehrsentwicklung auf individueller Ebene seit der Nachkriegszeit gekennzeichnet: „In dem Maße wie fortschreitende gesellschaftliche Differenzierung, Individualisierung und Rationalisierung eine räumliche Partikularisierung und zeitliche Asynchronisierung der individuellen alltäglichen Raum-Zeit-Pfade mit sich bringen, wird es auch für die Wahl der Verkehrsmittel zum zentralen Kriterium, inwieweit sie Autonomie und Flexibilität ermöglichen.“ Dies sei ein zentraler Grund für den Erfolg des Kraftwagens, neben dem anhaltenden Wohlstandswachstum und den „symbolisch-expressiven Aspekten der Identitätsstiftung und Sozialintegration“ (Rammler 1999b: 106). Allerdings bringe „die automobilen Technik ab einem bestimmten Verbreitungsniveau selbst Differenzierungs- und Individualisierungsschübe in Gang, die die Anforderungen an schnelle, flexible und zeitautonome Fortbewegung nur noch erhöhen.“ (Knie/Rammler 1999: 357)

5.3 Zur Frage der Bewußtheit des Handelns

Motivation und Bedürfnisse

Das Bedürfnis nach Selbstbeweglichkeit, nach autonomer, flexibler und selbstbestimmter Fortbewegung wird in dieser Perspektive zur Motivation, zum zentralen Antriebsmoment für den Besitz eines Automobils und die nachfolgende Verbreitung und Veralltäglichung der Nutzungspraxis eines Privat-Pkw.

Welche Bedeutung haben Bedürfnisse und Motivationen für das Verkehrshandeln? Ganz allgemein sind menschliche *Bedürfnisse* als ursächlicher Antrieb für das Handeln zu verstehen, aus psychologischer Sicht als Mangel-

erlebnis, als Empfinden eines Spannungszustandes, der ein Streben nach Auflö-
sung und Überwindung dieser Situation hervorruft. Bedürfnis ist jedoch immer
eine gesellschaftliche Kategorie. So sind Bedürfnisse, über das Individuelle
hinaus, Ausdruck sozialer Bedingungen, ökonomischer und technischer Ver-
hältnisse, kultureller Symbole und politischer Handlungsspielräume. Ein prä-
gnantes Beispiel hierfür findet sich bei Adorno (1979: 392). Für ihn ist jeder
Trieb „so gesellschaftlich vermittelt, daß sein Natürliches nie unmittelbar, son-
dern stets nur als durch die Gesellschaft produziertes zum Vorschein kommt.“
Er führt hierzu an, daß Hunger zwar mit Heuschrecken und Mückenkuchen ge-
stillt werden könne, die viele Wilde verspeisten. „Zur Befriedigung des kon-
kreten Hungers der Zivilisierten gehört, daß sie etwas zu essen bekommen, wo-
vor sie sich nicht ekeln, und im Ekel und in seinem Gegenteil wird die ganze
Geschichte reflektiert.“ (Ebd.)

Bedürfnisse als ursächlicher Antrieb auch für das Verkehrshandeln werden
in Motivationen handlungswirksam. Die *Motivation* ist direkt mit den affektiven
Elementen der Persönlichkeit verknüpft. Sie kann sowohl aus unbewußten
Wünschen bestehen als auch aus Quellen gespeist werden, die dem Bewußtsein
nicht zugänglich sind und gegen deren Aufdeckung der Handelnde Widerstand
leisten wird.⁵⁶ Motive stellen ein hypothetisches Konstrukt dar und sind nicht
direkt beobachtbar, sondern nur mittelbar zu erfassen. Nach Giddens (1995: 57)
ist die Motivation nicht direkt in die Kontinuität des Handelns eingelassen:
„Motive neigen dazu, nur unter relativ ungewöhnlichen Umständen eine direkte
Auswirkung auf das Handeln zu haben, d.h. in Situationen, die in gewissen Sin-
ne von der Routine abweichen. Hauptsächlich sorgen Motive für Gesamtpläne
oder Programme – ‚Entwürfe‘ in Schütz’ Worten –, innerhalb derer eine Reihe
von Verhaltensweisen ausgeübt werden.“

Inwiefern sind wir uns dieser Antriebe bewußt? Wissen wir jederzeit, was
wir tun, warum wir uns mit diesem und nicht mit jenem Verkehrsmittel fortbe-
wegen, warum wir dieses und nicht jenes Ziel ansteuern?

56 Im psychoanalytischen Verständnis gehen sie vielfach „auf frühere Erlebnisse (z.B. der
eigenen ‚Minderwertigkeit‘ als Kleinkind) und unbewältigten Konflikten (z.B. zwischen
dem Lust-/Unlustprinzip und dem von Eltern und Gesellschaft geprägten Gewissen) zu-
rück, die aus dem Bewußtsein verdrängt wurden und sich im aktuellen Verhalten den-
noch bemerkbar machen: z.B. als auffällige emotionale Reaktionen oder Empfindlich-
keiten, als Ersatzhandlungen und -befriedigung (Kompensation), als ‚regressive‘ Ten-
denzen (Rückgriff auf frühere bzw. infantile Verhaltensmuster), unangepaßte
Fehlhandlungen oder gar Krankheitssymptome.“ (Kalwitzki 1994a: 12)

Intentionen und Gründe

Motivationen müssen nach Giddens den Handelnden nicht notwendigerweise bewußt sein. Dies steht im Gegensatz zu *Intentionen und Gründen*, die er als dem Bewußtsein zugänglich begreift, was jedoch nicht bedeutet, daß sie in jedem Fall auch diskursiv vermittelt werden können.

Um die Frage der Bewußtheit des Handelns zu klären, unterscheidet Giddens drei Ebenen des Bewußtseins: die Ebene des Unbewußten, die des praktischen sowie die des diskursiven Bewußtseins. Grundsätzlich besitzen Menschen die Fähigkeit zu verstehen, was sie tun, während sie es tun. Diese reflexiven Fähigkeiten sind jedoch nur teilweise auch diskursiv vermittelbar: „Was die Handelnden über ihr Handeln und die entsprechenden Handlungsgründe wissen – ihre Bewußtheit *als* Handelnde – ist ihnen weitgehend in der Form des praktischen Bewußtseins präsent. Dieses praktische Bewußtsein umfaßt all das, was Handelnde stillschweigend darüber wissen, wie in den Kontexten des gesellschaftlichen Lebens zu verfahren ist, ohne daß sie in der Lage sein müßten, all dem einen direkten diskursiven Ausdruck zu verleihen.“ (Ebd.: 36) Die große Masse des „Wissensvorrates“ (Schütz) ist dem Bewußtsein der Handelnden nicht direkt zugänglich: „Das meiste derartige Wissen ist seinem Wesen nach praktisch: Es gründet in dem Vermögen der Akteure, sich innerhalb der Routinen des gesellschaftlichen Lebens zurechtzufinden.“ (Giddens 1995: 55)

Auf der Ebene des *diskursiven Bewußtseins* dagegen ist es uns möglich, die Gründe unseres Handelns anderen gegenüber darzulegen. Die Trennungslinie zwischen den beiden Ebenen ist durchlässig, der Unterschied besteht eben „zwischen dem, was gesagt werden kann, und dem, was charakteristischerweise schlicht getan wird.“ (Ebd.: 57)⁵⁷

Einen *Grund* für eine Handlung anzugeben, setzt Reflexivität voraus, d.h. das Zweckgerichtete einer Handlung kann vom Handelnden selbst nur reflexiv begriffen werden (vgl. Giddens 1984: 99). Nach Giddens entspricht es dem Charakter menschlichen Handelns, dieses beständig zu reflektieren, Erfahrungen wahrzunehmen, zu bewerten und den Fluß der Aktivitäten dadurch zu „steuern“, ein Vorgang, den er als *reflexive Steuerung des Handelns* bezeichnet. Damit verbunden ist, daß Handelnde ein theoretisches Verständnis für die

57 Interessant ist hier ein Rückblick auf Max Weber, der 1921 in „Soziologische Grundbegriffe“ zur Frage der Bewußtheit schreibt: „Das reale Handeln verläuft in der großen Masse seiner Fälle in dumpfer Halbbewußtheit oder Unbewußtheit seines ‚gemeinten Sinns‘. Der Handelnde ‚fühlt‘ ihn mehr unbestimmt, als daß er ihn wüßte oder ‚sich klar machte‘, handelt in der Mehrzahl der Fälle triebhaft oder gewohnheitsmäßig.“ (Weber 1988: 562) Weber berücksichtigt also die Ebene unbewußter Motivation sowie routinisierten Handelns und die des – in Giddens’ Worten – „praktischen Bewußtseins“, bezieht aber die diskursive Ebene nicht mit ein.

Gründe ihres eigenen Handelns entwickeln, wobei dies meist gewohnheitsmäßig, gleichsam nebenbei, geschieht, von Giddens *Rationalisierung des Handelns* genannt.

Eine Handlung zu begründen, bedeutet daher einen „begrifflichen Einschnitt in den Handlungsfluß, der genauso wenig eine geradlinige Reihe streng getrennter ‚Gründe‘ wie ‚Absichten‘ besitzt.“ (Ebd.: 100) Dabei können die Gründe, die Handelnde diskursiv für ihr Tun anbieten, von ihren eigenen Rationalisierungen abweichen, also dem in den Verhaltensstrom eingelagerten Verständnis, das sie selbst auf der Ebene des praktischen Bewußtseins entwickelt haben.

Handeln ist demzufolge nicht die bloße Ausführung vorgefaßter Absichten oder eindeutig festgelegter Motive, sondern umfaßt – vielfältig determiniert und motiviert – auch mehr oder weniger bewußte und routinisierte Formen des Verhaltens. Den Großteil menschlichen Handelns können wir nach Giddens nur verstehen, wenn wir die selbständige Bedeutung der Routinisierung berücksichtigen. Was ist damit gemeint?

5.4 Routinen

In der Verkehrswissenschaft wird seit längerem davon ausgegangen, daß alltägliche Fortbewegung und die damit verbundenen Entscheidungen von *Gewohnheiten* geprägt sind, was insbesondere für Wege gilt, die häufig oder regelmäßig zurückgelegt werden, etwa im Berufsverkehr.⁵⁸ Die Fragen, welche Bedeutung und Wirkung verkehrliche Routinen haben, ihre Entstehung und Veränderbarkeit sind allerdings kaum erforscht.⁵⁹ Sie können jedoch als zentrale Fragen der heutigen Verkehrsforschung gelten (vgl. Hautzinger et al. 1997: 27).

Welche Bedeutung haben Routinen für unser Handeln? Die meisten alltäglichen Handlungen erfolgen routinisiert. Giddens bezeichnet Routinen, also alles,

58 Die Bedeutung von Gewohnheiten für die Verkehrsmittelwahl betonen Gorr (1997), Held (1980: 269) und Verron (1986: 140) sowie in den 70er Jahren etwa Banister (1978) oder Goodwin (1977), die in Modellentwicklungen Gewohnheiten berücksichtigten. Ein früher Hinweis findet sich auch bei Heinze (1979: 27), der anmerkt, daß sich durch den Prozeß der Gewohnheitsbildung ein großer Teil der Konstanz verkehrsrelevanten Verhaltens erklären lassen dürfte.

59 Als Beispiel sei die qualitative Studie „Leben ohne Auto“ von Burwitz et. al. (1992: 86) angeführt, in der die Autoren zu dem für sie überraschenden Ergebnis kommen, daß die Wahl eines Verkehrsmittels keineswegs nur „rational“, sondern „nach schlichter Gewohnheit“ erfolge. Durch einen Selbsttest ihres qualitativen Erhebungsinstruments Verkehrstagebuch erkennen sie: „Bei uns als den Bearbeitern des Projektes über Verkehrsverhalten hatten wir eine derart starke habituelle Prägung unseres Verhaltens nicht erwartet.“ (Ebd.: 87)

was gewohnheitsmäßig getan wird, als „vorherrschende Form der sozialen Alltagsaktivität.“ (Giddens 1995: 336) In psychologischer Hinsicht entlasten sie vom Zwang zu ständigen Entscheidungen im Alltag und tragen dazu bei, immer wiederkehrende Aufgaben schnell bewältigen zu können. Nach Berger/Luckmann (1977: 57) bringt Gewöhnung den psychologisch wichtigen Gewinn der begrenzten Auswahl. „Das befreit den Einzelnen von der ‚Bürde der Entscheidung‘ und sorgt für psychologische Entlastung, deren anthropologische Voraussetzung der ungerichtete Instinktapparat des Menschen ist. Habitualisierung sorgt für eben die Richtung und Spezialisierung des Handelns, die der biologischen Ausstattung des Menschen fehlen und baut auf diese Weise Spannungen ab, welche von ungerichteten Trieben kommen.“

Die Routinisierung ist ein Mechanismus, mit dessen Hilfe „in den täglichen Handlungen des gesellschaftlichen Lebens ein Gefühl des Vertrauens und der Seinsgewißheit aufrechterhalten wird.“ (Giddens 1995: 37)⁶⁰ Routinen tragen mithin dazu bei, unbewußte Angstquellen zu verringern und dadurch das Bewußtsein zu entlasten. Durch eine Verringerung des Zwanges zu dauernden Entscheidungen reduzieren sie Komplexität im Alltagsleben. Andererseits verhindern sie neue Erfahrungen. Sie können relativ stabile Verhaltensmuster ergeben, die gegen Veränderungen resistent sind und auch dann bestehen bleiben, wenn sich die Bedingungen, die zu ihrer Bildung geführt haben, geändert haben (vgl. auch Held 1980: 265ff., Kalwitzki 1994a: 17).

Wie entstehen Gewohnheiten? Zum einen können sie durch Nachahmung oder äußeren Druck zustande kommen, indem Rollen, Orientierungen und Vorbilder ungeprüft übernommen werden, also ohne bewußte Entscheidung. Zum anderen infolge von Entscheidungsprozessen, bei denen – idealtypisch – nach der Prüfung verschiedener Handlungsmöglichkeiten eine Alternative gewählt wird, die die individuell günstigste Lösung darstellt. Durch die Wiederholung eines zunächst neuen Handlungsablaufs und der damit einhergehenden Verfestigung kommt ein Prozeß der *Routinisierung* in Gang, in dem ein bestimmtes Verhalten eingeübt und zur Gewohnheit wird.⁶¹

60 So treibt die Routine eine Art Keil zwischen „den potentiell explosiven Inhalt des Unbewußten und die reflexive Steuerung des Handelns, die Handelnde entwickeln.“ (Giddens 1995: 37) Giddens weist auf die Erkenntnisse aus Garfinkels „Krisenexperimenten“ hin, bei denen durch die Erschütterung der scheinbar unbedeutenden Konventionen des Alltags heftige Angst hervorgerufen wurde. Dadurch kann auf die Bedeutung von Routinen für die „Bändigung von unbewußten Spannungsquellen“ geschlossen werden, die anderenfalls einen großen Teil unseres Bewußtseins in Anspruch nehmen würden (vgl. ebd.: 37, 111-116).

61 Max Weber (1988: 565) spricht hier von traditionalem Handeln, das durch eingelebte Gewohnheit zustande kommt. Das streng traditionale Verhalten stehe „ganz und gar an der Grenze und oft jenseits dessen, was man ein ‚sinnhaft‘ orientiertes Handeln über-

Für Arnold Gehlen (1956: 23) liegt die entscheidende Leistung der Gewohnheit darin, daß sie den Handelnden vom Aufwand immer wieder neu improvisierter *Motivbildung* entlastet. Alltägliches Handeln ist nur möglich, wenn es nicht in jedem Moment einer Begründung bedarf. Die Motivbildung, die durch die Gewohnheit aufgehoben wird, kann an bestimmten Bestandsstücken der Außenwelt festgemacht werden, „so daß das Verhalten von der Stabilität der Außenwelt her seine Dauergarantie bezieht.“ In der Form von Symbolen können Gegenstände in komplexen Entscheidungslagen eine „Außenstütze“ bieten. Als Beispiel nennt Gehlen das Machtemblem, das die Kontinuität des Verhaltens zum Herrscher steuert. Gegenständen wie Werkzeugen ist eine „Sollsuggestion“ zu eigen, die über die direkte Funktionalität hinaus verhaltensstabilisierend wirkt. Nach Gehlen sind solche Sollsuggestionen Voraussetzung für die soziale Kooperationsfähigkeit und damit von Gesellschaft überhaupt: „Der Bestand einer jeden Institution ist nur dann gesichert, wenn ein solcher Unterbau gewohnheitsmäßigen, auf Außensteuerung abgestellten Verhaltens vorhanden ist.“ (Ebd.: 24) Eine Kultur reiner Subjektivität wäre „ihrem Wesen nach nicht stabilisierbar.“ Die Institutionen der Gesellschaft beschreibt Gehlen (ebd.: 23) daher als „Systeme verteilter Gewohnheiten“ und betont deren entlastende und strukturierende Eigenschaften.

Routinen haben also über die individuell bedeutsame Reduktion von Alltagskomplexität und die Triebregulierung hinaus auch eine *soziale* Wirkung: Kollektiv verbreitet, ermöglichen sie die Vorhersehbarkeit der Handlungen anderer Gesellschaftsmitglieder und stabilisieren soziale Beziehungen. Die kollektive Verbreitung routinierter Verhaltensweisen kann als *Brauch* oder *Sitte* bezeichnet werden,⁶² an deren Aufrechterhaltung ein soziales Interesse besteht.⁶³ Eine Sitte, an die sich Handelnde freiwillig halten und die nichts „Geltendes“ darstellt, kann im Zuge einer weiteren gesellschaftlichen „Verfesti-

haupt nennen kann. Denn es ist sehr oft nur ein dumpfes, in der Richtung der einmal erlebten Einstellung ablaufendes Reagieren auf gewohnte Reize. Die Masse alles erlebten Alltagshandelns nähert sich diesem Typus.“

- 62 Max Weber (1988: 571) unterscheidet beide Begriffe folgendermaßen: „Eine tatsächlich bestehende Chance einer Regelmäßigkeit der Einstellung sozialen Handelns soll heißen Brauch, wenn und soweit die Chance ihres Bestehens innerhalb eines Kreises von Menschen lediglich durch tatsächliche Übung gegeben ist. Brauch soll heißen Sitte, wenn die tatsächliche Übung auf langer Eingelebtheit beruht.“
- 63 Die Dauerhaftigkeit kollektiver Routinen wird nach Max Weber folgendermaßen gewährleistet: „Die Stabilität der (bloßen) Sitte beruht wesentlich darauf, daß derjenige, welcher sein Handeln nicht an ihr orientiert, ‚unangepaßt‘ handelt, d.h. kleine und große Unbequemlichkeiten und Unzuträglichkeiten mit in Kauf nehmen muß, solange das Handeln der Mehrzahl seiner Umwelt nun einmal mit dem Bestehen der Sitte rechnet und darauf eingestellt ist.“ (Ebd.: 572)

gung“ in Konventionen und nachfolgend in Recht übergehen. „Gewohnheiten, Gebräuche, Üblichkeiten neigen über die Kontinuität des immer gerade Gewesenen hinaus zur institutionellen Verfestigung.“ (Hanimann 1999: 155) Max Weber (1988: 57) drückt dies so aus: „Überall ist das tatsächlich Hergebrachte der Vater des Geltenden gewesen.“ Routinisierungsprozesse gehen insofern jeder Institutionalisierung voraus.⁶⁴

Der Zusammenhang zwischen dem Prozeß der Routinenbildung auf der individuellen Handlungsebene und der Entstehung von gesellschaftlichen Strukturen ist grundlegend für Giddens' Theorie der Strukturierung: Der Wiederholungscharakter von Handlungen, die in gleicher Weise Tag für Tag vollzogen werden, ist die materiale Grundlage für das rekursive Wesen des gesellschaftlichen Lebens (Giddens 1995: 37).

5.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend ergibt sich aus diesen handlungstheoretischen Grundlagen folgendes Verständnis des Verkehrshandelns: Veranlaßt von Bedürfnissen, die als Motivationen handlungswirksam werden, verwirklicht sich das verkehrliche Handeln unter spezifischen Bedingungen im Rahmen eines Möglichkeitsraumes, der – gesellschaftlich wie von individuellen Ressourcen determiniert – die Beweglichkeit bestimmt.

Verkehrshandeln umfaßt als weitgespannter Begriff zum einen den Akt der Fortbewegung oder die Ortsveränderung selbst. Hierzu gehört die Nutzung eines Verkehrsmittels und die Verkehrsteilnahme als mit sozialer Interaktion verbundenes Verhalten im öffentlichen Raum. Diese gemeinhin als *Verkehrsverhalten* bezeichneten verkehrlichen Praktiken bedingen Entscheidungen über Aktivitäten, Wege, Zielorte und Zeiten sowie die Wahl von Verkehrsmitteln.

64 Berger/Luckmann (1977: 56ff.) beschreiben diese „Ursprünge der Institutionalisierung“ idealtypisch als Prozeß, in dessen Verlauf sich Gewohnheiten durch wechselseitige Typisierung von Handlungen zwischen zwei oder mehreren Personen im Verlauf einer gemeinsamen Geschichte herausbilden. „Das entlastet beide Personen von beträchtlichen Spannungen. Sie sparen Zeit und Kraft nicht nur für beliebige äußere Aufgaben, die sie getrennt oder gemeinsam haben, sondern für ihre ganze seelische Ökonomie. Ihr Zusammenleben hat nun in einer ständig sich erweiternden Welt der Routinegewißheit seine Form gefunden. Viele Tätigkeiten bedürfen nur noch eines geringen Grades an Achtsamkeit. Die einzelne Handlung des einen ist für den anderen nicht mehr Quelle der Verwunderung, ja drohender Gefahr.“ (Ebd.: 61) Die Entstehung eines solchen Hintergrundes von Routinen ermöglicht Arbeitsteilung und Neuerungen, die letztlich zur Konstruktion einer gesellschaftlichen Welt führen, in der die Fundamente einer erweiterbaren institutionalen Ordnung bereits bestehen.

Zur Ortsveränderung kommen zeitlich vor- oder nachgelagerte Handlungen wie Informationssuche, Ticketkauf oder Tanken hinzu.

Das Verkehrshandeln umfaßt darüber hinaus Entscheidungen, die sich längerfristig auf das Potential zur Fortbewegung auswirken, etwa die Wahl von Wohnort oder Arbeitsplatz sowie Entscheidungen, die die Verkehrsmittelverfügbarkeit beeinflussen. Anzunehmen ist, daß solchen längerfristig wirksamen Wahlhandlungen, die zudem mit größeren finanziellen Investitionen verbunden sein können, ein längerer *Entscheidungsprozeß*⁶⁵ vorausgeht, wohingegen die Vielzahl alltäglicher verkehrlicher Entscheidungen weitestgehend routinisiert und mit einem geringen Grad an Bewußtheit getroffen wird. Es stellt sich daher die Frage, ob wir überhaupt von Verkehrsmittelwahl sprechen können, wenn wir einen Großteil unserer Alltagsaktivitäten und unseres Verkehrshandelns gewohnheitsmäßig, mit einem eingeschränkten Grad an Bewußtheit ausführen. Mit Blick darauf verwundert es nicht, daß Gorr (1997: 179) in seiner empirischen Untersuchung zu dem Ergebnis kommt, daß nur in rund fünf Prozent aller Entscheidungssituationen eine wirkliche Verkehrsmittelwahl stattfindet und in 95 Prozent aller Fälle routinemäßig entschieden wird.

5.6 Hypothesen zur Veränderung verkehrlicher Praxis

Wie dargestellt, neigen verkehrliche Routinen aufgrund ihres Wiederholungscharakters zur materialen Verfestigung, aus dem gewohnheitsmäßigen Handeln entstehen Strukturmomente, die auf das weitere Handeln zurückwirken. So bewirkt nach Krämer-Badoni/Wilke (1997: 28) der Besitz eines eigenen Autos durch dessen Integration in das Alltagshandeln eine Ausdifferenzierung der Struktur alltäglicher Handlungen und schafft sich dadurch die Bedingungen seiner weiteren Verwendung selbst.

Wenn man aufgrund dieser theoretischen Annahmen den Privat-Pkw als ein fest in den Alltag integriertes Objekt versteht, bedeutet das umgekehrt, daß er nicht einfach aus einem Haushalt „entfernt“ werden kann. Um ein Auto bewußt abzuschaffen, so wird als Hypothese formuliert, muß vorher ein Desintegra-

65 Den Ablauf eines Entscheidungsprozeß beschreiben psychologische Entscheidungstheorien idealtypisch folgendermaßen: Ausgehend von einer bestimmten Ziel- oder Nutzensvorstellung sucht der Handelnde zunächst nach Informationen, prüft Handlungsalternativen sowie deren mögliche Konsequenzen und bewertet sie subjektiv in einer Art Kosten-Nutzen-Abwägung. Sie können dann als Anreiz oder Hemmnis handlungswirksam werden und führen abschließend zu einer Entscheidung für die „günstigste“ Alternative. Läuft ein vollständiger Entscheidungsprozeß ab, so wird das Ergebnis als „echte“ Entscheidung bezeichnet (vgl. z.B. Held 1980: 267).

tions- und Deroutinisierungsprozeß stattgefunden haben, in dem das Auto aus dieser festen Struktur, aus seinen Routinen, herausgelöst worden ist. Für diese Annahme sprechen die Ergebnisse einer Untersuchung von Reutter/Reutter (1995) über „Autofreies Leben in der Stadt“, worin Entwicklungsverläufe zum „autofreien Leben“ dargestellt werden. Beschrieben wird die Lösung vom Auto als schrittweise Veränderung des Verkehrsverhaltens, als „stufenweiser Umstellungsprozeß“, der mit einem sozialen Lernprozeß einhergeht (ebd.: 77). Die „innere Entscheidung, das vorhandene Auto letztlich abzuschaffen, und die konkrete, technische Handlung der Autoabschaffung [sind] voneinander zu unterscheiden.“ (Ebd.: 79) Für letztere spielten eher vordergründige, auslösende Ereignisse eine Rolle. Im Hinblick auf die Herauslösung aus Routinen stellt sich daher die Frage:

- Wodurch kann ein solcher Deroutinisierungsprozeß in Gang gesetzt werden? Wie verändern sich verkehrliche Praktiken und damit einhergehend Gewohnheiten?

Auf der Ebene des Verkehrssystems ist als möglicher Auslöser denkbar, daß der Privat-Pkw die seiner Nutzung ursprünglich zugrundeliegenden Bedürfnisse und Anforderungen nicht länger zufriedenstellend erfüllen kann, daß etwa aufgrund von zunehmendem Stau und der Verknappung des Parkraums in städtischen Ballungsräumen das Auto nicht mehr als adäquates Verkehrsmittel für den Arbeitsweg erscheint.

Als weitere hypothetische Möglichkeit könnte auf der Ebene des Individuums ein Veränderungsprozeß dadurch bewirkt werden, daß sich die Ansprüche und Wünsche, die das verkehrliche Handeln bislang geleitet und veranlaßt haben, im Zuge biographischen Wandels verändert haben, daß sich mit einer neuen Lebenssituation auch der Möglichkeitsraum, die individuellen Ressourcen verkehrlichen Handelns ändern.⁶⁶

Anzunehmen ist, daß infolge eines Deroutinisierungsprozesses die Funktionen, die ein eigenes Auto bislang erfüllt hat, nun anderweitig funktional äquivalent befriedigt werden müssen. Welche Funktionen sind das? Zum einen erscheint ein Privat-Pkw als „Universalverkehrsmittel“ in hohem Maße geeignet, *routinisierte Fortbewegung* zu ermöglichen. Zum anderen kann nach

66 Mit diesen Hypothesen läßt sich an Held (1980: 269) anschließen, der annimmt, daß vor allem dann eine Veränderung von Gewohnheiten der Verkehrsmittelnutzung zu erwarten ist, wenn sich entweder Verkehrssystem und raumstrukturelle Bedingungen verändern oder die Stellung im Lebenszyklus, etwa durch einen Umzug oder die Geburt eines Kindes. Er stellt die Hypothese auf, daß die stärksten Wirkungen dann zu vermuten seien, wenn beides zusammentreffe.

Knie/Rammler (1998: 356) ein eigenes Auto das dem modernen Menschen inhärente *Bedürfnis nach Selbstbeweglichkeit* in besonderer Weise befriedigen. Diese Hypothesen führen zu folgenden Fragen, die in der empirischen Analyse zu untersuchen sein werden:

- Wie kann, als eine Umstiegsvoraussetzung, funktionale Äquivalenz zum Autobesitz hergestellt werden in bezug auf die Funktionen, routinisierte Fortbewegung zu ermöglichen und das Bedürfnis nach autonomer, zeitflexibler und selbstbestimmter Fortbewegung zu erfüllen?
- Welche Bedeutung hat Selbstbeweglichkeit für die Gruppe heutiger Car-Sharing-Nutzer überhaupt?
- Unter welchen Bedingungen könnte Car Sharing ein möglichst hohes Maß an Selbstbeweglichkeit bieten?

Im folgenden Kapitel wird das methodische Vorgehen erläutert, das gewählt wurde, um diesen Fragestellungen und Hypothesen nachzugehen.

6. METHODISCHES VORGEHEN

Der Wandel sozialer Nutzungspraktiken des Automobils und die Veränderung verkehrlicher Gewohnheiten als offene Forschungsfrage lassen sich kaum quantitativ untersuchen, wie aus dem Vorangehenden deutlich wird. Um die Abschaffung des eigenen Autos sowie den Umstieg auf Car Sharing zu verstehen und tieferliegende Gegebenheiten zu erhellen, ist es notwendig, Handlungs- und Prozeßverläufe in ihrem historisch-situativen Lebenszusammenhang zu erhalten und detailliert zu erfassen. Methodisch bietet sich ein qualitatives, fall-analytisches Vorgehen an, in dem durch das Nachzeichnen individueller Wandlungsprozesse versucht wird, die dahinterstehende Logik – und letztlich die soziale Gesetzmäßigkeit – zu erkennen. In der Annahme, daß es sich dabei um einen längeren Prozeß⁶⁷ handelt, der im Rahmen dieses Projekts nicht zeitlich begleitend⁶⁸ untersucht werden konnte, wurden die Daten retrospektiv auf der Grundlage offener, leitfadengestützter persönlicher Interviews erhoben und in Anlehnung an das Verfahren der objektiven Hermeneutik ausgewertet.

6.1 Datenerhebung

Festlegung der Fallgruppe

Die Datenerhebung vorbereitend galt es zunächst, ein Sample zu bestimmen. Dazu wurde in einem ersten Schritt eine Fallgruppe gebildet, aus der nachfolgend Interviewpartner als einzelne Fälle ausgewählt werden konnten. Dem Erkenntnisinteresse gemäß sollte die Fallgruppe Teilnehmer Berliner Car-Sharing-

67 Diese Vorannahme gründete sich insbesondere auf die Ergebnisse einer Diplomarbeit, die psychische Faktoren bei „Autoaussteigern“ im Vergleich mit Autofahrern untersucht. An drei Fallbeispielen wird der Verlauf des Autoausstiegs mit Hilfe qualitativer Interviews retrospektiv nachvollzogen, wobei Prozeßcharakter und Langfristigkeit dieser Veränderung sehr deutlich wird (vgl. Duczek 1993). Auch Reutter/Reutter (1995) betonen, daß die „Lösung“ vom Auto hin zum „autofreien“ Leben schrittweise in einem längeren Prozeß erfolgt.

68 Dies erschien in dieser auf zwei Jahre angelegten Studie nicht möglich. Grundsätzlich werden jedoch qualitative Längsschnitt- oder Paneluntersuchungen zur Erforschung verkehrlicher Veränderungs- und Routinisierungsprozesse als sinnvoll erachtet.

Organisationen umfassen, die früher selbst Autobesitzer waren. Von Interesse war es dabei,

- sowohl sogenannte „Umsteiger“ zu befragen, die ihr Auto in direktem Zusammenhang mit dem Beitritt abgeschafft hatten,
- als auch Car-Sharing-Nutzer anzusprechen, bei denen ein längerer Zeitraum zwischen Abschaffung und „Einstieg“ ins Car Sharing lag,
- sowie – als Kontrastgruppe – Teilnehmer einzubeziehen, die nie ein eigenes Auto besessen hatten.

Interviewt werden sollten sowohl Ost- als auch Westberliner, um mögliche Unterschiede aufgrund einer differierenden Verkehrssozialisation untersuchen zu können, außerdem Neumitglieder, deren Umstieg erst kurze Zeit zurücklag, sowie Teilnehmer, die bereits seit längerem Car Sharing nutzen, um mögliche Veränderungs- und Routinisierungsprozesse im Verlauf der Mitgliedschaft erfassen zu können.

Es wurde mit den beiden damaligen Berliner Car-Sharing-Organisationen, *Stattauto Berlin GmbH* und *Mobil Konzept* Kontakt aufgenommen. *Stattauto Berlin* als ältestes deutsches Car-Sharing-Unternehmen hatte damals über 3.000 Teilnehmer und 140 Fahrzeuge. Die kleinere und mittlerweile nicht mehr bestehende Firma *Mobil Konzept* war mit etwa 600 Mitgliedern und drei Stationen ausschließlich in Ostberlin vertreten und hatte aufgrund des eingeschränkten Angebotes, der Tarifstruktur und eines weniger professionellen Selbstverständnisses eine etwas andere Zielgruppe.⁶⁹

Die Fallgruppe wurde auf drei Wegen gewonnen:

- Von *Stattauto* wurde eine Adressenliste zur Verfügung gestellt, auf der Mitglieder verzeichnet waren, die sich bereit erklärt hatten, bei Anfragen von Presse, Funk oder Fernsehen über ihre Erfahrungen mit dem Autoteilen zu berichten. Zu diesen Car-Sharing-Nutzern wurde telefonisch Kontakt aufgenommen.
- Des Weiteren wurde das Forschungsvorhaben auf Informationsveranstaltungen von *Stattauto* vorgestellt, deren Besuch für einen Beitritt obligatorisch war. Beabsichtigt wurde, dort Neumitglieder für ein Interview zu gewinnen,

69 So war die Einlage mit 700 DM und die Aufnahmegebühr von 75 DM erheblich günstiger als bei *Stattauto* mit 800 DM Kautions- und 200 DM Beitrittsgebühr; auch eine Mitgliedsgebühr wurde nicht erhoben im Gegensatz zum Monatsbeitrag von 15 DM bei *Stattauto*. Dadurch wurden vermehrt jüngere Teilnehmer mit geringerem Einkommen angesprochen, die aufgrund der Stationsstruktur zwar alle in Ostberlin lebten, zu einem relativ großen Teil jedoch westdeutscher Herkunft waren.

die ihr eigenes Auto erst vor kurzer Zeit abgeschafft hatten. Dazu wurde auf den Veranstaltungen ein Informationsblatt mit der Bitte um Rückruf bei Bereitschaft zu einem Interview verteilt.

- Der Zugang zu Mitgliedern der Firma Mobil Konzept erfolgte über einen Brief, in dem Projekt und Anliegen vorgestellt und bei Bereitschaft zu einem Interview um einen telefonischen Rückruf gebeten wurde. Mobil Konzept verschickte dieses Schreiben nach einer Zufallsauswahl an 85 Mitglieder, von denen 15 Adressaten zurückriefen.

Die Fallgruppe setzte sich schließlich aus insgesamt 32 Personen zusammen, die zu einem einstündigen Interview bereit waren. Im telefonischen Erstkontakt wurden mit Hilfe eines kurzen Fragebogens Informationen erhoben, auf deren Grundlage die Auswahl der Interviewpartner erfolgte. Kriterien waren unter anderem die Dauer der Mitgliedschaft, der Zeitraum des vorherigen Autobesitzes, Nutzungszweck und -häufigkeit des Car Sharing, Familienstand, Wohnform und -ort, Alter, Beruf und Adresse.

Auswahl der Interviewpartnerinnen und -partner

Bei der Auswahl der Interviewpartnerinnen und -partner wurde weder Repräsentativität noch eine geschichtete Zusammensetzung angestrebt, sondern ein möglichst heterogenes Sample, um ein breites und variantenreiches Spektrum der heutigen Car-Sharing-Nutzer abzubilden. Orientiert am Verfahren des *theoretischen Sampling*⁷⁰ nach Glaser/Strauss (1967) wurden die Fälle schrittweise ausgewählt, wobei die Phasen der Interviewführung und der Auswertung nicht zeitlich getrennt, sondern miteinander verflochten wurden: auf der Grundlage einer Grobauswertung der bereits geführten Interviews erfolgte nach und nach die Auswahl weiterer Interviewpartner aus der telefonisch kontaktierten Fallgruppe. Insgesamt wurden – nach einem Pretest – zwischen Mai und September 1996 zehn Interviews geführt, wobei die Gespräche zwischen 45 Minuten und eineinhalb Stunden dauerten.

70 Entscheidungen über die Zusammensetzung des empirischen Materials werden dabei im Prozeß der Datenerhebung und -auswertung getroffen. Ausgewählt werden die Personen, die vor dem Hintergrund der bereits erhobenen Daten und gewonnenen Erkenntnisse die größten Aufschlüsse für die zu entwickelnde Theorie versprechen. Entscheidend ist also der „zu erwartende Gehalt an Neuem“ (Flick 1995: 82). Das Prinzip besteht in der Auswahl von Fällen nach „konkret-inhaltlichen statt abstrakt-methodologischen Kriterien, nach ihrer Relevanz statt nach ihrer Repräsentativität“. (Ebd.: 85) Flick weist darauf hin, „daß der Grundgehalt des theoretischen Sampling die genuine und typische Form der Materialauswahl bei qualitativer Forschung darstellt.“ (Ebd.: 86)

Samplezusammensetzung

Die Zusammensetzung des Samples läßt sich sozialstrukturell wie folgt beschreiben: Interviewt wurden drei Frauen und sieben Männer, und zwar eine Biologin, eine medizinisch-technische Assistentin sowie eine Religionspädagogin, ein Jura- und ein Medizinstudent, ein Werkzeugmacher, ein promovierter Physiker, ein Informatiker, ein Lehrer sowie ein Architekt. Das Altersspektrum reichte von 26 bis 49 Jahren, die Haushaltsstruktur variierte vom Single bis zur fünfköpfigen Familie. Zwei Befragte wohnten zentral in der City Ost bzw. West, fünf subzentral im innerstädtischen Bereich und drei in Stadtrandbezirken, wobei jeweils fünf ihren Wohnsitz in Ost- oder Westberlin hatten. Der Großteil der Gesprächspartner nutzte Car Sharing für Freizeitfahrten, nur zwei zudem für berufliche Zwecke.

Ein eigenes Auto hatten vor ihrer Mitgliedschaft sieben Personen; davon waren sechs sogenannte direkte Umsteiger, die ihr Auto einige Monate vor oder auch kurz nach dem Beitritt zur Car-Sharing-Organisation abgeschafft hatten. Eine Interviewpartnerin lebte mehrere Jahre ohne eigenes Auto und kann als Wiedereinsteigerin bezeichnet werden. Zwei Interviewpartner hatten noch nie ein eigenes Auto, einer der beiden jedoch durchweg die Möglichkeit, innerhalb der Familie ein Auto zu nutzen, der andere hatte erst kurz vor dem Interview den Führerschein gemacht. Eine Familie besaß trotz der Mitgliedschaft bei Mobil Konzept weiterhin ein eigenes Auto.

Diese zehn Interviews wurde alle transkribiert und interpretiert; dargestellt werden im siebten Kapitel jedoch nur die sieben Fälle des Um- bzw. Wiedereinstiegs, wobei alle Namen sowie zum Teil auch Orts- und Zeitangaben anonymisiert wurden. Die drei Gesprächspartner, die noch nie bzw. noch immer ein Auto hatten, wurden als abweichende Fälle kontrastierend in den Fallvergleich einbezogen. Diese Interviews werden jedoch in der Untersuchung nicht dargestellt, da es sich nicht um einen Umstieg im engeren oder weiteren Sinne handelt.

Entwicklung eines Interviewleitfadens und Kurzfragebogens

Die zehn persönlichen Gespräche wurden als offene Leitfaden-Interviews konzipiert, da eine nicht-standardisierte Gestaltung der Interviewsituation besser geeignet schien, die subjektive Sichtweise der Befragten zur Geltung zu bringen. Unter der Maßgabe, daß der Gesprächseinstieg als Erzählimpuls zu einem längeren Fluß eigener Rede anstoßen und der von den Befragten selbst entwickelte Erzählstrang möglichst erhalten bleiben sollte, wurde ein Gesprächsleitfa-

den entwickelt sowie ein Kurzfragebogen konzipiert.⁷¹ Dies geschah in Anlehnung an die Methode des „problemzentrierten Interviews“ nach Witzel (1985 und 1982), einer überwiegend in der Psychologie angewandten offenen Interviewform, in der insbesondere biographische Daten in Hinblick auf ein bestimmtes Problem angesprochen werden. Feste Bestandteile eines solchen problemzentrierten Interviews sind ein Leitfaden mit maßgeblicher Bedeutung des Gesprächseinstiegs, ein Kurzfragebogen, ein Postscriptum (Interviewprotokoll) sowie die Tonbandaufzeichnung (vgl. auch Flick 1995: 105ff.). Mit Hilfe des Kurzfragebogens wurden am Gesprächsende objektive Daten zur Sozialstruktur, zu Verkehrsmittelverfügbarkeit und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie zur Biographie abgefragt. Damit konnte der Notwendigkeit entsprochen werden, genaue Daten und Handlungsbedingungen zu erheben, ohne den gewünschten und geförderten Fluß eigener Rede der Interviewten durch häufiges detailliertes Nachfragen zu stören. In der Auswertungsphase wurde der Kurzfragebogen herangezogen, um schnell einen Überblick über das Material zu erhalten, dieses chronologisch zu ordnen sowie etwaige Abweichungen im Gespräch – etwa Angaben über Dauer des Autobesitzes oder familiäre Daten – abzugleichen.

Nach Abschluß des Gesprächs wurden in einem Postscriptum der Interviewverlauf und die Eindrücke der Interviewerin über Kommunikation, die Gesprächspartner, Störungen u.a. festgehalten, was sich als Kontextinformation für die spätere Interpretation als sehr hilfreich erwies.

Die Interviewphase wurde abgeschlossen, als sich in der parallel durchgeführten Auswertung eine theoretische Sättigung⁷² abzeichnete, die eine vertiefte Auswertung des vorliegenden Materials, nicht jedoch die Erhebung weiterer Daten geboten erscheinen ließ. Alle zehn Interviews wurden aufgezeichnet und nachfolgend transkribiert. Diese Texte stellen die Grundlage für die Interpretation dar.

71 Nach einem Pretest und den ersten drei Interviews wurden die Erfahrungen einer wissenschaftlichen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Heinz Bude vorgestellt und der Gesprächsleitfaden nach Anregungen aus dieser Diskussion nochmals überarbeitet.

72 Theoretische Sättigung meint nach Glaser/Strauss (1967: 61), „daß keine zusätzlichen Daten mehr gefunden werden, durch die der Soziologe die Eigenschaften und Aussagekraft der Kategorie weiterentwickeln kann.“ Flick (1995: 83) schreibt dazu: „Die Auswahl und Einbeziehung weiteren Materials wird abgeschlossen, wenn sich nichts Neues mehr ergibt.“

6.2 Methodik der Auswertung

Ziel der Interpretation der Interviews war es, zu erkennen, inwiefern der individuellen Handlung der Autoabschaffung und des Umstiegs auf Car Sharing soziale Gesetzmäßigkeiten zugrunde liegen. Wie jedoch soll die Analyse einiger weniger Fälle zur Aufdeckung sozialer Strukturen führen? An dieser Frage nach dem Verhältnis von individuellem Fall und sozialer Struktur läßt sich das grundsätzlich differierende Fallverständnis von quantitativer und qualitativer empirischer Sozialforschung aufzeigen.

6.2.1 Zur Differenz zwischen Repräsentativität und Typik

Für die *quantitative Sozialforschung* ist der individuelle Fall *zufällig* im Auftreten und in seinem inneren Zusammenhang. Erst indem möglichst viele Fälle verglichen werden, kann die einem Verhalten zugrundeliegende soziale Gesetzmäßigkeit erkannt werden. Einzelne Verhaltensdimensionen werden isoliert und deren durchschnittliche Häufigkeit in der untersuchten Gruppe überprüft. Ausnahmen bestätigen die Regel, solange sie sich in einem bestimmten Rahmen halten. Aus dem gemessenen Durchschnitt eines Verhaltens bei einer bestimmten Anzahl von Fällen ergibt sich das Typische in einer Gruppe. „Das Typische ist mithin das Häufige im Verhalten einer Vielzahl von Fällen.“ (Bude 1987: 109) Dabei wird jedoch nicht berücksichtigt, daß *Typik* und *Repräsentativität* zwei verschiedene Dinge sind, die oft verwechselt werden: „Das Typische muß nicht das Häufige sein. Unter dem Häufigen können sich vielfältige Typen verbergen.“ (Ebd.: 110) Vieles, was *ähnlich* aussieht, muß nicht auf die gleichen Ursachen zurückgehen. Und umgekehrt muß nicht alles, was *verschieden* erscheint, auch unterschiedlicher Natur sein, sondern kann durchaus nach gleichen Regeln funktionieren.⁷³

Bude (ebd.: 109) folgert daraus: „Soziale Gesetze erkennt man nicht, indem man Häufigkeiten registriert, sondern indem man nach dem inneren Zusammenhang der Phänomene forscht.“ Wie aber entdeckt man solche Zusammenhänge, die die soziale Realität bestimmen? Im Gegensatz zur quantitativen geht die *qualitative Sozialforschung* von der *Gesetzlichkeit des individuellen Falls* aus. Die Analyse des individuellen Fall führt zur sozialen Struktur, denn: „Das individuelle Verhalten ist gerade nicht zufällig, sondern entfaltet sich aufgrund in-

73 Vgl. hierzu auch Kurt Lewin (1930/31: 420): „Historische Seltenheit ist kein Gegenargument, historische Regelmäßigkeit kein Beweis für Gesetzlichkeit, weil der Begriff der Gesetzlichkeit streng von dem der Regelmäßigkeit, der Begriff der Ausnahmslosigkeit des Gesetzes streng von dem Begriff der historischen Konstanz (des ‚Immer‘) getrennt wird.“

nerer Notwendigkeit. Diese innere Logik stellt das Typische im Individuellen dar.“ (Ebd.)

Um diese „innere Logik“ zu entdecken, ist es notwendig, den individuellen Fall in seiner Konkretheit zu erfassen, die Struktur zu verstehen, die der Vielgestaltigkeit seiner Äußerungen zugrunde liegt, die Art und Weise seiner Reproduktion zu erfassen. Dies geschieht durch die *Rekonstruktion* des Einzelfalles, die aber nicht in der „Reduktion von Komplexität“ besteht, sondern der „Konzentration von Strukturalität“ (vgl. ebd.: 193).⁷⁴

Ein Verfahren, das lehrt, wie man „aus den Relationen zwischen vielgestaltigen Äußerungen eines Falls das Strukturmuster seiner Erzeugung herauslesen kann“ (Bude 1988: 423), ist das der strukturalen oder *objektiven Hermeneutik*. Um vom Einzelfall zu theoretischen Verallgemeinerungen zu gelangen, genügt es jedoch nicht, die Strukturmuster der individuellen Fälle zu rekonstruieren. Die Fallrekonstruktion wird daher in einem weiteren Schritt durch den Vergleich von Fällen ergänzt. Das heißt, daß einzelne Fälle, die möglichst unterschiedlich sein sollten, aber auch weitestgehend ähnliche Fälle mit Hilfe der *Kontrastierungstechnik* von Glaser/Strauß (1973) zueinander in Beziehung gesetzt werden. Damit läßt sich im vergleichenden Interpretieren das soziale Feld abstecken, in dem die Fälle verortet werden können und in dem der Einzelfall seine Typik entfaltet.

6.2.2 Objektive Hermeneutik

Die objektive Hermeneutik als dialektische Theorie

Das Verfahren der objektiven Hermeneutik wurde in den 70er Jahren von Ulrich Oevermann und seinen Mitarbeitern entwickelt (vgl. Oevermann et al. 1979) und ist derzeit eines der elaboriertesten Methoden- und Theorieprogramme der interpretativen Sozialforschung im deutschsprachigen Raum.⁷⁵ Theorie-

74 Bude führt erläuternd folgendes Zitat von Lévi-Strauss (1980: 21f.) an, wonach Wissenschaft nur zwei Verfahrensweisen kennt: „Sie arbeitet entweder reduktionistisch oder strukturalistisch. Reduktionistisch verfährt sie dann, wenn sich feststellen läßt, daß höchst komplexe Phänomene einer bestimmten Ebene auf einfachere Phänomene anderer Ebenen reduzierbar sind. So gibt es zum Beispiel im Leben vieles, was auf physikochemische Prozesse reduziert werden kann, wodurch es sich zum Teil, wenn auch nicht vollständig, erklären läßt. Wenn wir es aber mit Phänomenen zu tun haben, die sich aufgrund ihrer Komplexität nicht auf Phänomene einer niedrigeren Stufe reduzieren lassen, dann können wir uns ihnen nur dadurch nähern, daß wir die Beziehungen betrachten, in denen sie zueinander stehen, das heißt dadurch, daß wir zu verstehen suchen, wie ihr Ausgangssystem beschaffen ist.“

75 Zur Methodologie vgl. Oevermann et al. (1979); Oevermann (1993; 1986; 1983). Zur Forschungspraxis vgl. einführend Schneider (1988); als Überblick Aufenanger/Lenssen

tisch wie methodologisch befindet es sich in Differenz sowohl zu der an den Naturwissenschaften orientierten Richtung der Sozialwissenschaften, die von der Sinnstrukturiertheit menschlichen Handelns absieht, als auch gegenüber Ansätzen sinnverstehender Soziologie in der Tradition klassischer Hermeneutik, die „Sinn“ an die Intentionalität des Handelnden, an individuelle Prozesse der Sinnzuschreibung bindet.

Ihrem theoretischen Verständnis gemäß ist die objektive Hermeneutik Ansätzen zuzuordnen, die *Sinnstrukturiertheit* und *objektive Determination* von Handlungsphänomenen gleichermaßen berücksichtigen. Hinsichtlich der von der Philosophie wie Soziologie immer wieder aufgeworfenen Frage nach dem Verhältnis von Subjekt und Gesellschaft votiert Oevermann weder für eine subjektivistische Position noch für einen gesellschaftstheoretischen Objektivismus. Handlungen werden als eingebunden in die Sequentialität einer sozialen Praxis betrachtet und insofern als Interaktionen, für deren Verständnis zwei Aspekte – Individualität wie Situation – berücksichtigt werden müssen, wie es schon Marx im Achtzehnten Brumaire darlegte.⁷⁶

Der Strukturalismusbegriff Oevermanns weist dabei starke sachliche Ähnlichkeiten zu dem von Giddens auf, der, wie im fünften Kapitel erläutert, mit seiner „Theorie der Strukturierung“ den Dualismus von Objektivismus und Subjektivismus zu überwinden versucht, indem er mit dem Begriff der *Dualität von Strukturen* menschliche Praxis als einschränkend und ermöglichend, als Medium und Ergebnis sozialer Praktiken beschreibt.⁷⁷ Auch Giddens' Verständnis von Handlungen als eingebunden in die „Serialität des Alltagslebens“, die Betonung des prozeßhaften Charakters von Interaktion, weist Parallelen zu Oevermann auf. Theoretisch der Richtung *dialektischer Theorien*⁷⁸ zuzuordnen,

(1986); zur Anwendung etwa Wohlrab-Sahr (1999; 1995; 1993); die Bandbreite der Anwendung verdeutlicht der Sammelband Garz (1994). Einen kurzen, aktuellen Überblick über Geschichte, Methodologie und Vorgehensweise gibt Reichertz (1997).

76 „Die Menschen machen ihre eigene Geschichte, aber sie machen sie nicht aus freien Stücken, nicht unter selbstgewählten, sondern unmittelbar vorgefundenen, gegebenen und überlieferten Umständen.“ (K. Marx: Der Achtzehnte Brumaire des Louis Bonaparte. In: ders. und F. Engels, Ausgewählte Werke, Band 11. Berlin 1977: 308-417)

77 Auf diese Parallelen weisen auch Garz/Kraimer hin (vgl. 1994: 10f.).

78 Gerald Schneider ordnet die objektive Hermeneutik den dialektischen Theorien zu, „die dem Charakter sozialer Realität, fortwährender dynamischer Entwicklungsprozeß zu sein und dabei nichtintendierte objektive Zwänge zu erzeugen, systematisch Rechnung tragen. (...) Diese Theorien operieren mit der expliziten oder impliziten Prämisse der Sinnstrukturiertheit menschlichen Handelns einerseits und der Determination der Handlungsweisen und Bewußtseinsformen andererseits. Die Determination wird als äußere (vgl. die ‚soziale Tatsache‘ bei Durkheim) oder als innere (vgl. das ‚Unbewußte‘ bei Freud) auf die bewußten Pläne der Handelnden latent wirkenden Kräfte theoretisch er-

stützt sich Oevermanns Konzept jedoch, im Gegensatz zur „Metatheorie“ Giddens', auf sachhaltige empirische Analysen und wird in seinen zentralen Annahmen methodisch durch das Verfahren der „Sinnrekonstruktion“ unterfüttert (vgl. Garz/Kraimer 1994: 10). Sehr eindrucksvoll zeigt sich Oevermanns objektive Hermeneutik in der Analyse der Biographie von Eugène Delacroix, in der er die Dualität von Strukturen als Verschränkung von Determination und individueller Autonomie herausarbeitet (Oevermann 1986/87: 19f.).

Zur Methodologie der objektiven Hermeneutik

Wesentlich für die objektive Hermeneutik ist das Konzept der *objektiv latenten Sinnstrukturen*, die eine Realitätsebene eigener Art bezeichnen und zu unterscheiden sind von der Ebene des *subjektiven Sinns*. So geht es nicht darum, erfassen und nachvollziehen zu können, was eine Person auszudrücken *beabsichtigt*, also um die subjektiv mental präsente und repräsentierte Selbstsicht. Vielmehr wird der Anspruch erhoben, den objektiven Sinn zu entschlüsseln, also das *tatsächlich Ausgedrückte*, die hinterlassene Spur, in der sich eine Realität abbildet, die über den subjektiv-individuellen Gehalt hinausgeht. Die natürliche Interaktion, das Gespräch, wird in protokollierter oder verschrifteter Form zum *Text*, in dem das tatsächlich Ausgedrückte eine eigenständige Realität erhält gegenüber dem subjektiv Gemeinten, dem Beabsichtigten, der Intention.

Als Text werden in der objektiven Hermeneutik allgemein Erzeugnisse menschlicher Interaktion verstanden. Der explizite Anspruch Oevermanns ist es, mit diesem Verfahren nicht nur verbalsprachliche Texte analysieren zu können, „sondern die gesamte soziale Alltäglichkeit so wie sie protokolliert uns vorliegt.“ (Oevermann 1986: 51) Soziale Realität wird also in einen Text verwandelt, den es in der Interpretation zu lesen gilt. Ursprünglich für die Analyse natürlicher Interaktionen wie Familiengespräche konzipiert, werden mit Hilfe der objektiven Hermeneutik alle möglichen Dokumente analysiert, etwa Fotografien, Filme, Kunstwerke oder Raumeinrichtungen (vgl. Garz 1994). Die Mehrzahl praktischer Anwendungen bezieht sich mittlerweile jedoch auf die Interpretation von Interviews. Für den oder die Interpretierende hat ein Text mit seinen Ausdrucksgestalten und Bedeutungszusammenhängen – den latenten Sinnstrukturen – eine eigenständige Realität gegenüber den Absichten des Sprechenden oder Handelnden.⁷⁹

faßt. In dieser Theorietradition werden latent/manifest-Differenzierungen möglich, die die objektive Sinnstrukturiertheit von Handlungen und ihre Wirksamkeit auch dann nachweisbar machen, wenn sie nicht im individuellen Bewußtsein der sie erzeugenden Subjekte vorhanden ist.“ (Schneider 1988: 224)

79 Auch das Konzept der latenten Sinnstrukturen läßt sich in ähnlicher Form bei Giddens wiederfinden. Wie im vierten Kapitel dargestellt, unterscheidet er die Ebene des diskur-

Mit dieser Unterscheidung begibt sich die objektive Hermeneutik in *Konfrontation* zu weiten Teilen der herkömmlichen *interpretativen Sozialforschung*, die auf die Erhebung und Auswertung des subjektiv gemeinten Sinnes abzielt, für die alleine die Ebene der mentalen Repräsentation, die Ebene subjektiver Prozesse der Sinnzuschreibung relevant ist. Die objektive Hermeneutik läßt sich also nicht dem Bereich der interpretativen Sozialforschung im klassischen Sinne zuordnen (vgl. Garz/Kraimer 1994: 12).

Methodische Grundprinzipien

Ausgehend vom Text, in dem soziale Realität abgebildet analysiert werden kann, wird eine *Fallrekonstruktion* vorgenommen. Im Gegensatz zur Fallbeschreibung geht es darum, die innere Gesetzlichkeit eines Falles als Ablaufmuster der jeweiligen konkreten Lebenspraxis zu rekonstruieren. Von dieser objektiven Fallstruktur ist die subjektive Selbstsicht des Interviewten zu unterscheiden. Ziel ist allein „ein erschließendes Nachzeichnen der fallspezifischen Strukturgestalt in der Sprache des Falles selbst“; d.h. es geht „um die schlüssige Motivierung eines Handlungsablaufs in Begriffen des konkreten Handlungskontextes“ (Oevermann (1981: 4).

Anders als bei der Fallbeschreibung findet kein *subsumptionslogisches Vorgehen* statt, das Datenmaterial wird also nicht vorgefertigten Begriffen, Klassifikationen oder anderen Systematisierungen zugeordnet. Die *Verallgemeinerungsfähigkeit* der Ergebnisse von Einzelfallstudien, die die objektive Hermeneutik beansprucht, liegt in der Strukturgeneralisierung, die wiederum den Kern einer Theorieentwicklung darstellen kann.

Grundprinzip der Interpretation ist das Erfassen der *Differenz* zwischen *objektivem Sinn* und *subjektiv gemeintem Sinn*, aber auch das *Verhältnis* beider Ebenen zueinander. Das Verständnis dieser Beziehung wiederum macht es möglich, die *Fallstruktur* und damit den Einzelfall in seiner spezifischen Verfaßtheit aufzudecken, dessen realer Verlauf sukzessive erkennbar wird.

Möglich ist es auch, die *Genese* der Fallstruktur zu erfassen, also die Geschichte des Falls, die Herausbildung einer bestimmten Struktur im Verlauf des Lebens. Die Erforschung der Genese – etwa die Wirkung verkehrssozialisatorischer Einflüsse auf das Verkehrshandeln – ist jedoch nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Gefragt wird also nicht oder nur am Rande, wodurch das Verhältnis zur Automobilität geprägt wurde.

siven von dem des praktischen Bewußtsein. Dieses liegt – wie Oevermanns latente Sinnstrukturen – jenseits der subjektiven Selbstsicht: „Die große Masse [...] dessen, was ich [...] das in Begegnungen inkorporierte gemeinsame Wissen nenne, ist dem Bewußtsein der Akteure nicht direkt zugänglich (Giddens 1995: 54).

Rekonstruktion der Fallstruktur

Die Rekonstruktion der Fallstruktur erfolgt, indem der *spezifische Selektionsprozeß* nachvollzogen wird, der sich im Fall ausdrückt. Daß heißt, daß das Besondere eines Falles – das, was ihn von anderen unterscheidet – nur erkennbar wird vor dem Hintergrund anderer denkbarer Möglichkeiten. Zu erklären ist in der Interpretation, warum gerade eine bestimmte Möglichkeit ausgewählt wurde und nicht eine andere. Man könnte auch sagen: „Eine Fallstruktur entsteht dadurch, daß bestimmte Möglichkeiten ausgewählt werden, andere dagegen, die auch möglich gewesen wären, nicht, und dadurch, daß sich im Lauf der Zeit ein bestimmter Typus von Auswahlprozessen wiederholt und dadurch gewisse Bindungswirkungen entstehen.“ (Wohlrab-Sahr 1996: 10) Die Wiederholung von Auswahlprozessen also läßt die Fallstruktur deutlich werden, das Spezifische eines Falls. Auswahl bezeichnet dabei keine bewußte Entscheidung, sondern nur die Verwirklichung einer Möglichkeit gegenüber einer nicht realisierten, woraus dann nachfolgend bestimmte Handlungsbedingungen erwachsen. Aus diesem Leitgedanken ergeben sich folgende methodische Regeln:⁸⁰

Die *Interpretation* erfolgt streng *sequentiell*, d.h. dem tatsächlichen zeitlichen Ablauf des Geschehens folgend, schrittweise von einer Sinneinheit zur nächsten. Dies kann, etwa bei einem Interview, Wort für Wort geschehen, vor allem in der Einstiegspassage am Anfang eines Interviews, im weiteren Verlauf jedoch auch Satz für Satz oder – nach Herausarbeiten einer Strukturhypothese – abschnittsweise. Bei diesem schrittweisen Vorgehen ist jeweils zu fragen: Welches Handlungsproblem stellt sich an diesem Punkt? Welche Möglichkeiten gibt es? Was wurde getan?

Dabei gilt das Prinzip, sich das vermeintlich schon Verstandene *fremd zu machen*, möglichst viele verschiedene Lesarten aufzustellen, ganz im Gegensatz zur alltäglichen Kommunikation, in der es darum gehen muß, möglichst rasch die Äußerungen des Gegenübers zu verstehen.

Eine dritte Grundregel ist das aus dem Strukturalismus bekannte Verfahren der *Kontextvariation*: „In der Manier einer künstlichen Naivität fragt der mit ‚phantastischer Genauigkeit‘ vorgehende Interpret zunächst, was eine Äußerung in ausgedachten Kontexten alles bedeuten könnte, um dann zu bestimmen, was sie in diesem spezifischen Kontext bedeutet.“ (Bude 1990: 221)

80 Auf die Grundregeln der objektiv hermeneutischen Interpretation soll im folgenden nur kurz eingegangen werden, da dieses Verfahren in der qualitativen Sozialforschung mittlerweile gut eingeführt und dokumentiert ist, so daß ein Hinweis auf die einschlägige Literatur eine ausführliche Darstellung erübrigt. Zur Methodologie vgl. Oevermann et al. (1979); zu Weiterentwicklungen vgl. Oevermann (1993, 1986, 1983), wobei er sich in diesen Werken mit Mißverständnissen in der Rezeption sowie konkurrierenden Auffassungen zur objektiven Hermeneutik auseinandersetzt.

Es geht also darum, das Besondere einer Situation zu verstehen, indem sie mit anderen möglichen Situationen verglichen wird. Voraussetzung für das Vorstellungsvermögen von Handlungsmöglichkeiten ist ein breites empirisches und theoretisches Wissen über kulturelle, historische und soziale Zusammenhänge. Erst vor dem Hintergrund einer kulturellen oder subkulturellen Normalitätsfolie wird es möglich, das Besondere zu erkennen. Notwendige Bedingung für die Analyse ist daher, den sogenannten *äußeren Kontext* zu bestimmen – also *soziale Gelegenheitsstrukturen oder Möglichkeitsräume*, innerhalb deren Rahmen sich ein Handlungsproblem stellt und woraus sich wiederum verschiedene Anschlußmöglichkeiten ergeben.

Die objektive Hermeneutik zielt darauf ab, vor dem Hintergrund dieses äußeren Kontextes auch den *inneren Kontext* einer Handlung im Verlauf der Fallanalyse zum Vorschein zu bringen. Gemeint ist damit die Lebensgeschichte selbst als eine individualspezifische Kontextbedingung. „In diesem inneren Kontext drückt sich demnach die Selektivität des Falles aus, die spezifische Art und Weise, auf die er sich innerhalb eines Möglichkeitsraumes seine Bahn schafft.“ (Wohlrab-Sahr 1993: 106) Möglich wird es vor dieser Folie auch, den spezifischen Sinn einer zunächst unvernünftig erscheinenden Handlung zu erhellen.

6.3 Auswertung der Interviews

Ziel der Auswertung war es, über die Rekonstruktion von Fallstrukturen die Komplexität und Vielschichtigkeit von Verkehrshandeln herauszuarbeiten. Anhand des individuellen Prozeßverlaufs vom Auto weg zum Car Sharing hin wurde versucht, das Zusammenwirken individueller wie objektiver Bedingungen aufzuzeigen und möglicherweise soziale Strukturgesetzmäßigkeiten zu erkennen – etwa über die Funktionen von Automobilität, den Zusammenhang von Umweltwissen und Verkehrshandeln sowie die Veränderung verkehrlicher Praxis –, um aus diesen Strukturen wiederum theoretische Ableitungen ziehen zu können.

Die Interpretation, die sich von der Darstellung unterscheidet⁸¹, erfolgte in mehreren Stufen: Sie bestand aus der Analyse des empirischen Materials, also

81 Zu berücksichtigen ist, daß sich die Logik der Forschung von der Logik der Darstellung unterscheidet. Bude (1989: 527) fordert, dieser Frage gerade auch in der qualitativen Forschung mehr Aufmerksamkeit zu widmen: „Wie bei der Konstitution einer wissenschaftlichen Erkenntnis forschende Erfahrungsbildung und darstellerische Erfahrungssicherung zusammenhängen, darüber hat man erst begonnen nachzudenken und nachzuforschen.“

der zehn transkribierten Interviews, die von einer Interpretationsgruppe unterstützt wurde. Diese extensive Textauslegung und Geltungsbegründung in einer Interpretationsgemeinschaft diente dem Ziel, gewonnene Interpretationen zu überprüfen, sich auszutauschen und die notwendige Basis alltagstheoretischen und wissenschaftlichen Wissens zu verbreitern. Während der Einzelfallinterpretationen erfolgten immer wieder kontrastierende Fallvergleiche, wodurch die theoretische Durchdringung des Problembereichs vertieft wurde und Hypothesen generiert wurden, was wiederum auf die Interpretation zurückwirkte. Interpretation, Fallkontrastierung sowie theoretische Durchdringung wurden also wechselseitig – vom Besonderen zum Allgemeinen – vorangetrieben.⁸²

So war eine wesentliche Erkenntnis im Fortgang der Interpretation die *Bedeutung von Routinen* für das Verkehrshandeln, die erst im Zuge der Fallauswertung deutlich wurde.

Objektive Daten

In einem ersten Analyseschritt wurde durch Auswertung des Interviewtextes sowie des Kurzfragebogens der äußere Kontext des individuellen Verkehrshandelns herausgearbeitet und eine Biographie erstellt, in der unter anderem folgende objektive Daten berücksichtigt wurden:

- *Umbrüche der Lebenssituation*, die sich indirekt auf Mobilitätsbedürfnisse, Anforderungen oder Ressourcen des Verkehrshandelns auswirken können, wie Umzüge, Arbeitsplatzwechsel oder die Geburt eines Kindes.
- *Entscheidungen* mit direkter verkehrlicher Wirkung, die das Verkehrshandeln längerfristig prägen, indem sie den Möglichkeitsraum erweitern oder limitieren und die Verfügbarkeit über Verkehrsmittel beeinflussen. Hierzu gehören etwa die Zeitpunkte von Führerscheinerwerb, Autokauf oder -abschaffung, Fahrradkauf, Beginn der Car-Sharing-Mitgliedschaft.
- Verkehrliche *Rahmenbedingungen* zum Zeitpunkt des Umstiegs, beispielsweise die Verkehrsanbindung des Wohnortes, Einkaufsmöglichkeiten, Verfügbarkeit über Verkehrsmittel, Verkehrsbelastung, Zugang zu Aktivitätsorten.

82 Die objektive Hermeneutik selbst sieht die Analysearbeit mit der Rekonstruktion der Struktur eines Falles und dem Aufzeigen von dessen Reproduktionsgesetzlichkeit beendet. Sie kennt also letztlich keine Unterscheidung von Fallstruktur und Typus. Mehrere Fälle einem allgemeineren Typus zuzuordnen, ist zwar im Ansatz vorgesehen (vgl. Oevermann 1976: 396), jedoch nur in wenigen neueren Arbeiten dokumentiert, vgl. etwa Wohlrab-Sahr (1999, 1993).

Die in der Biographie erkennbare sequentielle Abfolge von Lebensereignissen und verkehrlichen Entscheidungen erlaubt einen Überblick über den Lebenslauf, liefert aber auch „harte Fakten“, die als nachprüfbare Informationen mit den subjektiven Darstellungen im Interviewtext verglichen werden können, um mögliche Abweichungen zu untersuchen.⁸³ Diese objektiven Daten des einzelnen Falles bilden den *äußeren Kontext* und bestimmen den *Möglichkeitsraum*, in dessen Rahmen das Individuum handeln kann.

Der Biographieverlauf kann als „Text“ im Sinne der objektiven Hermeneutik verstanden und als solcher sequentiell interpretiert werden, um die diesem bestimmten Verlauf zugrundeliegenden Strukturen herauszuarbeiten, die als Hypothesen in der nachfolgenden Interpretation des Interviewtextes überprüft werden können. Eine solche Interpretation objektiver Daten wird exemplarisch an einem Fall in Kapitel 7.1 illustriert. In der Darstellung der anderen Fälle werden aus der Biographie Fragen abgeleitet, die die Analyse des jeweiligen Interviewtextes leiten.

Rekonstruktion der Sinnstruktur als innerer Kontext

In einem zweiten Analyseschritt wurde versucht, den inneren Kontext einer Handlung und damit die Sinnstruktur eines Falles herauszuarbeiten. Für die Strukturrekonstruktion wurde in den meisten Fällen zunächst die Anfangssequenz des Interviews mit dem Ziel untersucht, eine Strukturhypothese zu entwickeln, die dann an weiteren Textstellen zu überprüfen und vertiefen war. Dieser Ansatz trägt der Tatsache Rechnung, daß der Beginn eines Gesprächs in der Regel eine „besonders dichte Stelle dar[stellt], an der schon alle Fäden zusammengezogen sind, die im Laufe des Gesprächs ausgerollt werden.“ (Bude 1987: 106) Beschränkt wird dabei ein Mittelweg zwischen sequentieller Analyse und zusammenfassenden Interpretationen, der jedoch über weite Strecken Einblick in den Interpretationsvorgang erlaubt. Anhand eines Falles (vgl. 7.1) wird ein sequenzanalytisches Vorgehen ausführlicher demonstriert.

Fallkontrastierung und Typenbildung

Durch kontrastierenden Fallvergleich nach Glaser/Strauß (1973) – als minimaler Vergleich gleichgelagerter Fälle oder maximaler Vergleich möglichst kon-

83 Wohlrab-Sahr (1993: 105) schreibt hierzu: „Durch die Differenzierung zwischen objektiver Handlungsstruktur bzw. objektiver Struktur der Lebensgeschichte auf der einen Seite und der subjektiv verfügbaren Selbstinterpretation und Selbstpräsentation, die immer auch an Schemata sozialer Typisierung und an vorgegebene Deutungsmuster anschließt, auf der anderen Seite, wird auch die Selbstdarstellung als ein Element des biographischen Konstruktionsprozesses erkennbar gemacht.“

trärer Fälle – wurden Ähnlichkeiten und Abweichungen untersucht, um Hypothesen und Kategorien aus dem Material heraus entwickeln zu können, die forschungsbegleitend überprüft, revidiert oder verstärkt werden konnten. In diesem Schritt war das Vorgehen also zum Teil ein subsumptionslogisches, bei dem die Vergleichskategorien allerdings aus dem Material herausdestilliert wurden. Der Fallvergleich erlaubt auch eine Typenbildung, deren Grundlage die rekonstruierte Sinnstruktur ist und nicht, wie etwa bei einem inhaltsanalytischen Vorgehen, eine spezifische Konstellation von Merkmalsausprägungen. Ziel ist es, durch den Fallvergleich eine Vorstellung vom gesamten untersuchten Handlungsfeld zu gewinnen, das Verständnis der Zusammenhänge zu vertiefen, die Hypothesen weiterzuentwickeln und zu theoretischen Ableitungen zu gelangen, wobei eine Verallgemeinerung möglicher Zusammenhänge nur innerhalb des spezifischen Kontextbezuges zulässig ist (vgl. Flick 1995: 254; Gerhard 1986: 91).

7. FALLREKONSTRUKTIONEN: WEGE ZUM CAR SHARING

Gemäß den beschriebenen Prinzipien werden im folgenden sieben Einzelfallrekonstruktionen dargestellt, die sich auf Interviews mit Car-Sharing-Teilnehmern in Berlin stützen, welche bis kurz vor ihrem Beitritt oder früher ein eigenes Auto hatten. Insgesamt wurden zehn Interviews geführt und ausgewertet, wobei die drei hier nicht dargestellten fallvergleichend und kontrastierend als abweichende Fälle in die Interpretation miteinbezogen wurden (vgl. 6.1). Die Namen in den Falldarstellungen sind fiktiv, die Vor- und Nachnamen der Interviewten, zum Teil auch Orts- und Zeitangaben wurden anonymisiert. Die Fallrekonstruktion erfolgte in einer Interpretationsgruppe, wodurch die Basis des wissenschaftlichen und alltagstheoretischen Wissens verbreitert und die Interpretationen im gegenseitigen Austausch überprüft werden konnten.⁸⁴

7.1 Das Auto als Fremdkörper

„Je mehr ich dann auch wußte, desto klarer war's, daß ich kein Auto mehr fahren will.“

(Lieselotte Hausberg)

Biographie

Die Biologin Lieselotte Hausberg ist zum Zeitpunkt des Interviews, im Mai 1996, 46 Jahre alt. Sie wurde 1950 geboren und ist auf dem Land in einer Familie mit mehreren Geschwistern aufgewachsen. Nach dem Hauptschulabschluß läßt sie sich zur Bankkauffrau ausbilden. 1968 macht sie mit 18 Jahren ihren Führerschein und kauft sich gleich ein eigenes Auto, einen VW-Käfer, mit dem sie sehr viel und gerne fährt. Zwei Jahre später hat sie einen selbstverschuldeten Unfall durch überhöhte Geschwindigkeit.

84 Mein besonderer Dank für die Unterstützung bei Fallrekonstruktion und Auswertung gilt Monika Wohlrab-Sahr, Kornelia Sammet und Tomas Steffens, mit denen über zwei Jahre ein verbindlicher und intensiver Diskussionszusammenhang im Rahmen einer Interpretationsgruppe bestand.

1977 zieht sie in die Großstadt, nach München. Sie wohnt und arbeitet in der Innenstadt, fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und geht viel zu Fuß. Ihr Auto benutzt sie für längere Strecken und regelmäßig für Wochenendausflüge, auch für Urlaubsfahrten, in denen sie „zigtausende von Kilometern“ zurücklegt. Die Bahn nutzt sie kaum.

Zu Beginn der 80er Jahre, mit Anfang 30, beginnt sich in ihrem Leben vieles zu verändern. Sie fängt an, sich für ökologische Themen zu interessieren, bewegt sich in studentischen Kreisen und überlegt, das Abitur nachzumachen und zu studieren. 1985 besucht sie ein Abendgymnasium und arbeitet nur noch halbtags als Bankkauffrau. Auch ihr Verkehrsverhalten ändert sich. Sie kauft sich ein Rad, mit dem zu fahren ihr großen Spaß macht, benutzt zudem öffentliche Verkehrsmittel. Mit ihrem Auto fährt sie unter der Woche nicht mehr, sie nutzt es nur noch am Wochenende. Sie beschließt aus ökologischen Motiven heraus, ihr Auto – das vierte in 17 Jahren – abzuschaffen, und verkauft es 1985. In ihrer Freizeit macht sie nun Radtouren in der näheren Umgebung, im Urlaub nutzt sie die Bahn. Nach dem Abitur über den zweiten Bildungsweg nimmt sie ein Biologiestudium auf, das sie auch abschließt.

Seit 1993 lebt sie in Berlin und arbeitet freiberuflich in der ökologischen Bildung. Ihr kleines Zwei-Zimmer-Appartement, in dem sie alleine wohnt, liegt dezentral am Rande eines Westberliner Arbeiterbezirks. Für die meisten alltäglichen Wege fährt sie mit S- und U-Bahn, Einkäufe erledigt sie meist zu Fuß in der näheren Umgebung. Mit dem Fahrrad fährt sie wochentags kaum, da es ihr zu gefährlich ist und es in ihrer Umgebung an schönen Fahrradrouten mangelt. Sie nutzt das Rad jedoch in der Freizeit für Ausflüge, oft in Kombination mit der S-Bahn. Längere Strecken legt sie mit der Bahn zurück.

Seit Anfang 1996 ist sie Mitglied bei Mobil Konzept. In dem halben Jahr ihrer Mitgliedschaft hat sie dreimal ein Auto ausgeliehen, zweimal für Ausflüge ins Berliner Umland, einmal für eine viertägige Reise mit ihrem Freund. Auch für gelegentliche Transporte möchte sie auf Car Sharing zurückgreifen.

Interpretation der biographischen Lebens- und Verkehrsdaten

Lieselotte Hausbergs Beschluß, ihr Auto abzuschaffen, ging offenbar eine Art Bewußtseinswandel voraus. Im Zuge der Textinterpretation gilt es zu verstehen, welche Rolle Automobilität für sie als junge Frau gespielt hat und wie sich ihre Einstellung zum Auto im Laufe ihrer Geschichte gewandelt hat. Bei der Interpretation dieses sehr ausführlichen Interviews wird eine vollständige Fallrekonstruktion unternommen.⁸⁵

85 Wertvolle Hilfestellung leistete dabei Prof. Ulrich Oevermann, in dessen Forschungskolloquium dieses Interview im Dezember 1996 in Frankfurt/Main vorgestellt und eingehend interpretiert wurde.

Aus den objektiven Daten ergibt sich, daß Lieselotte Hausberg ihren Führerschein mit 18 Jahren gemacht hat. Dieses heute selbstverständliche Ereignis war damals, 1968, eher ungewöhnlich, zumal für eine junge Frau, genauso wie der frühe Besitz eines Autos. Es läßt darauf schließen, daß sie großen Wert auf Unabhängigkeit und Selbständigkeit legte. Zu vermuten ist, daß sie von ihren Eltern darin unterstützt wurde, da sie als Auszubildende oder Berufsanfängerin kaum alleine einen Führerschein und Autokauf hätte finanzieren können. Lieselotte Hausberg ist also sehr früh an Automobilität gewöhnt und braucht offenbar keine größeren Widerstände zu überwinden, um Führerschein und Auto zu erlangen, um sich also eines Falles zu bemächtigen, der für ihre biographische Situation, ihre Position und ihr Alter eher unwahrscheinlich ist.

Auch ihr selbstverschuldeter Unfall im Jahr 1970, die Tatsache, daß sie zu schnell gefahren ist, spricht für ihre Identifikation mit dem Auto. Es ist anzunehmen, daß das Verhältnis zu ihrem Käfer nicht ängstlich-distanziert war und als notwendiges Übel empfunden wurde, sondern daß sie Autofahren als willkommene und gesuchte Lebensäußerung angenommen hat. Dies entspricht den Überlegungen Oevermanns, der Autofahren als einen „Fortsatz des Bemächtigungstriebes“ versteht, indem es eine plötzliche Erweiterung der Umwelt und des Lebensraumes ermöglicht. Die Beherrschung eines Fahrzeuges, das Macht bedeutet, stärkt das Selbstwertgefühl und kann bis zu einem Machtrausch führen. Die Machterweiterung vollzieht sich auch – sinnlich erfahrbar – durch die Geschwindigkeit (vgl. zur psychologischen Bedeutung des Autofahrens auch Hilgers 1992; Schönhammer 1991; zu Automobilität und Geschwindigkeit in der Adoleszenz Tully/Wahler 1996a sowie Tully 1998).

Textinterpretation: Unabhängigkeit durch Führerschein und erstes Auto

Die Interviewerin beginnt das Gespräch nach der Erläuterung des Ablaufs und der Aufforderung: „Zuerst möchte ich gern etwas wissen über Ihre ersten Erfahrungen mit dem Auto.“ Lieselotte Hausberg wird also angeregt, eine Erzählung über ihre konkreten Erlebnisse und Erfahrungen zu entwickeln.

„Ja, ich bin, ich war achtzehn, als ich mir mein erstes Auto gekauft hab’.“

Sie geht auf die Frage ein. Kontrastiert man diese Formulierung mit anderen möglichen Antworten auf die Frage, so fällt auf, daß eher ein Satz zu erwarten gewesen wäre, der das Außergewöhnliche der Situation betont, etwa: „Ich habe mir schon mit 18 ein Auto gekauft.“ In Lieselotte Hausbergs Antwort hingegen drückt sich ‚ein Auto haben‘ als Selbstverständlichkeit aus. „Mein erstes Auto“ impliziert, daß von diesem Zeitpunkt an eine lückenlose Kette des Autobesitzes folgt als selbstverständlicher Bestandteil des Lebens, etwa so wie in dem fiktiven Satz, „meinen ersten Freund habe ich kennengelernt, da war ich 18“, in dem die Zweierbeziehung zur Normalität erklärt wird.

In ihrer Formulierung stellt sich der Autobesitz als eine Art Identitätsbestandteil des modernen Menschen dar, der zu einem bestimmten Zeitpunkt erworben wird, in ihrem Fall eben mit 18 Jahren. Aus einer Gemeinwohlorientierung heraus auf ein Auto zu verzichten, würde der hier präsentierten Logik entsprechend eine Sonderleistung darstellen.

„Führerschein zu machen war ganz toll, also das war, ein, ja, jugendlicher, im jugendlichen Tatendrang so gehörte das einfach mit dazu, unabhängig zu sein. Und ich bin sehr gerne Auto gefahren, sehr viel, gleich zu Beginn.“

Lieselotte Hausberg wollte also den Führerschein machen, sobald es ging. Ihr „jugendlicher Tatendrang“ richtete sich darauf, möglichst schnell autonom und erwachsen zu werden. Das Auto als Objekt der Erwachsenenwelt bot ihr die Möglichkeit, dies zu verwirklichen. Das Auto stellt dabei nicht eine Ausstattung dar, die spezifisch für die Adoleszenzphase ist und die es ermöglicht, sich von der Welt der Erwachsenen *abzusetzen*. Es ist vielmehr Garant für Partizipation an der Erwachsenenwelt, für Mobilität im Sinne von Unabhängigkeit.

Durch diese Passage wird die Interpretation der objektiven Daten bestätigt. Lieselotte Hausberg erscheint als eine Person, die vergleichsweise selbständig ist, die möglichst schnell unabhängig werden wollte und die großen Wert auf ihre Autonomie legt.

„Hatte also so 'n alten VW, den ich bunt bemalt habe, und des, also einfach überall hinfahren zu können zu jeder Zeit; des, des fand ich als Jugendliche damals auch, also fand ich einfach gut.“

Sie hatte also einen „alten“, d.h. gebrauchten VW, der zu dieser Zeit ein im Straßenbild verbreitetes Auto war. Was sie am Autofahren gut fand, ist offensichtlich: In diesem ‚jederzeit überall hinfahren zu können‘ wird nochmals ihr besonders stark ausgeprägtes Streben nach Entscheidungsfreiheit und Ungebundenheit, nach selbst- und nicht fremdbestimmtem Handeln bestätigt. Das Auto dient ihr als Ausweis von Unabhängigkeit und Autonomie, es erhöht ihre Mobilität, sein Besitz ermöglicht gleichsam „Autonomie per Spritztour“ (Oevermann).

Der Halbsatz „des fand ich als Jugendliche damals auch“ soll näher betrachtet werden. Das „auch“ in diesem Satz kann so gelesen werden, daß das Unabhängig-Sein noch heute für sie von Bedeutung ist. Heute wie auch damals spielt dies für sie eine große Rolle. Um so mehr erstaunt die Tatsache, daß sie – wie aus den objektiven Daten bekannt – später auf ein eigenes Auto verzichten wird.

Aus dieser Stelle läßt sich als *Strukturhypothese* ableiten: Das Motiv, das sie dazu bringen wird, auf ein Auto zu verzichten, muß mit diesem Meta-Prinzip Unabhängigkeitsstreben – ausgedrückt durch das „auch“ – kongruent sein, selbst wenn es auf der inhaltlichen Ebene abweichen sollte. Die Überlegungen,

ihr Auto abzuschaffen, müssen integrierbar sein in dieses außerordentlich starke Bedürfnis nach Autonomie. Möglich wäre dies durch die Übernahme einer Einstellung, in der ‚ein Auto haben‘ als Fremdbestimmung erfahren wird.

„Und ich bin am Land groß geworden und dann is’ man sowieso wesentlich abhängiger von, von irgendwo hinzukommen.“

Ihre ländliche Existenz, so scheint es hier, muß sie so erlebt haben, daß darin ihre Unabhängigkeit ausgebildet wurde, durch die Erfahrung des Abhängig-Seins, des Erzwungenen, der mangelnden Erreichbarkeit einerseits, die im Sinne einer Dualität andererseits aber auch die Erfahrung des Ermöglichenden im Erleben freier Räume beinhaltet.

„Und des hat Spaß gemacht, und ich hatte eigentlich des Auto, ja bis, ich hatte lange ’n Auto bis, muß ich mal zählen, also 17 Jahre.“

Interviewerin: „Mhm, aber nicht dieses eine!“

(L.H. lacht) „Ne, ne, ne. Also, ich hatte verschiedene. Aber dieses eine hatte, zu dem hat man natürlich auch ’ne Beziehung. Und es hat keine Rolle gespielt, ob das jetzt kaputt, so großartig funktioniert hat, oder – es hat funktioniert, also, da hab’ ich schon drauf geachtet – aber es mußte ned schön sein, ne, also, es war einfach, daß es gefahren ist und daß es irgendwie lustig ausgesehen hat. Des hat mir Spaß gemacht.“

Zu ihrem ersten Auto, sozusagen dem Initialauto, hatte sie eine „Beziehung“, fast eine persönliche Bindung. Die Funktion des Automobils als Prestigeobjekt war für sie unbedeutend: Weder die technische Leistungsfähigkeit noch das Aussehen des Autos gemessen an allgemeinen Standards waren für sie wichtig. Der Einschub „es hat funktioniert ...“ ist so zu verstehen, daß sie aus heutiger gemeinwohlorientierter Sicht betont, keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet zu haben.

Was sie in diesem Absatz beschreibt, ist eine Beziehung wie sie ein Kind zu einem Kuscheltier hat, das geliebt wird, obwohl Holzwolle herausquillt, es alt und nicht mehr schön ist. Das Auto ist ein solches Identifikationsobjekt, zu dem sie eine stark emotional geprägte Beziehung hat, das zu nutzen ihr Spaß bereitet.

Interviewerin: „Das war auch das Wichtigste, so?“

„Äh, eigentlich ned. Das Wichtigste war meine Unabhängigkeit, die ich damit erlangt habe, eigentlich, so, so von zu Hause ’n Stückchen weit auch wegzukommen und Ausflüge machen zu können, mal wo man selbst hin will und ned unbedingt abhängig ist von, von anderen Personen, obwohl wir zu mehreren weggefahren sind. Aber es war doch schön, auch mal sagen zu können: Ach, ich will heute dorthin fahren.“

Hier wird nochmals ihr starkes Unabhängigkeitsstreben deutlich. Zwar ist sie gerne in Gemeinschaft, wichtig ist ihr jedoch, daß sie nicht fremdbestimmt wird.

Sie erzählt weiter, daß sie auch die Reparaturen an ihrem Auto selbst ausgeführt hat und gerne auch mal ein Autorennen mit ihren Freunden gefahren wäre.

„Und dann hatt' ich mal 'n Unfall gehabt, ein paar Jahre später, da war ich vielleicht zwanzig, und dann bin ich sehr vorsichtig geworden. Mir ist zwar nix passiert, aber da bin ich zu schnell gefahren, und ich bin aus einer Kurve geflogen mehr oder minder, weil es naß war, und ich konnte des nicht absehen. Und dann war ich sehr vorsichtig, und dann wurde des auch viel gemütlicher (lacht), und dann wollt' ich auch keine Autorennen mehr fahren.“

Der Unfall, so könnte man vermuten, war für sie eine Beeinträchtigung ihrer Kontrollfähigkeit, ein Verlust ihrer Unabhängigkeit. Nicht aus Angst ist sie demnach vorsichtig geworden, sondern zur Kontrollerhöhung, um ein abermaliges solches „Scheitern“ zu vermeiden.

Die sprachliche Darstellung des Unfalls zeugt von großer Souveränität. Lieslotte Hausberg kann sich selbstkritisch sehen, sie muß nichts verbergen, sondern kann sich sehr offen präsentieren. Die Gründe, die sie anführt – „zu schnell gefahren“, „konnte des nicht absehen“ –, stellen keine Rationalisierung, keine Externalisierung der Unfallschuld dar, sie will vielmehr ausdrücken, daß sie zuwenig Erfahrung hatte.

Warum lacht sie nach dem Satz „und dann wurde des viel gemütlicher“? Anzunehmen ist, daß sie über ihre eigene Formulierung lacht, die sie einer Kategorie von Autofahrern zuordnet, mit der sie sich nicht identifiziert, zu der sie selbst eine Distanz hat, nämlich denjenigen, die aus Ängstlichkeit „gemütlich“ fahren. Daß sie nun nach ihrem Unfall aufgrund ihres veränderten Fahrstils zu dieser Gruppe gerechnet werden könnte, macht ihr jedoch nichts aus. In dieser Passage wird deutlich, daß sie nicht unter Konformismuszwang steht, nicht außengelinkt handelt, sondern ein authentisches Leben führt.

Im folgenden Text erzählt sie weiter über den Spaß am Autofahren, über kleinere Umbauten an ihrem Käfer, das Fahren mit Zwischengas und schließt resümierend:

„Ich hab' das sehr heiter gesehen damals, eigentlich so. Mir nicht so viele Gedanken gemacht, was denn groß Sinn hatte, oder so. Einfach mehr zum, zum 'n bißchen Vergnügen auch.“

In dem Wort „heiter“ schwingt die Herausforderung und die Unbefangenheit mit, die das Leben damals für sie bedeutete. Wenn sie aus heutiger Sicht sagt, daß sie damals noch nicht darüber nachgedacht hatte, „was denn groß Sinn hatte“, impliziert dies: Der Ernst des Lebens hatte noch nicht richtig begonnen, der Gemeinwohlbezug kam erst später.

Wechsel nach München: Ablösung von Fremdbestimmung

Mit 27 Jahren, 1977, zieht sie vom Land in die Großstadt München. Diese biographische Veränderung wirkt sich auch auf ihr *Verkehrsverhalten* aus. Für ihre alltäglichen Wege in der Stadt benötigt sie nun, da sie in der Innenstadt lebt und arbeitet, das Auto nur selten, für Ausflüge am Wochenende und im Urlaub jedoch nach wie vor:

„Und weitere Strecken bin ich aber mit'm Auto gefahren, das war noch immer selbstverständlich, irgendwo, so. Und ich bin sehr viele, wenn ich's mir recht überlege, zigtausende von Kilometern gefahren, egal, wenn ich im Ausland war, dann, des war immer alles mit'm Auto. Das war gar ned, also Zug bin ich damals kaum gefahren.“

Hier erzählt sie von einer vergangenen Zeit, in der das Autofahren „noch immer selbstverständlich“ war. Automobilität war unhinterfragte Voraussetzung, um selbstbestimmt und individuell zu reisen. Wenn sie sagt, daß es ihr zu dieser Zeit „egal“ gewesen sei, „zigtausende von Kilometern“ mit dem Auto zurückzulegen, verweist sie damit wohl kaum auf die Anstrengung des Fahrzeuglenkens als vielmehr auf die negativen Wirkungen, mit denen diese Verkehrsleistung für sie aus heutiger Sicht verbunden ist. Daß sie „damals kaum“ mit der Bahn fuhr, bedeutet im Umkehrschluß, daß sie diese heute nutzt, gerade weil ihr die Folgen der Automobilität nicht mehr gleichgültig sind.

Ihr Verkehrsverhalten hatte sich also zunächst nicht in der Freizeit, sondern – bedingt durch die neuen Rahmenbedingungen – allein im städtischen Alltag verändert.

Biographische Ebene: Die Suche nach Alternativen

„Ja und dann hat sich eigentlich mein ganzes Leben ziemlich geändert (lacht), weil ich mir nochmal überlegt hatte – also ich war berufstätig zu der Zeit und hatte auch gut verdient, ja, mußte mir eigentlich da jetzt finanziell keine Gedanken machen, aber, man ist da also schon, also da bin ich schon bewußter geworden. Und dann hab' ich mich auch mehr begonnen, für Umwelt zu interessieren, und damit hat das dann eigentlich auch begonnen, daß ich dann immer weniger Auto gefahren bin.“

Einige Zeit nach dem Wechsel in die Stadt beginnt ein Prozeß der Bewußtwerdung, es kommt zu tiefgreifenden Veränderungen, die jedoch nicht, wie sie betont, finanziell motiviert waren. Hier beschreibt sie die Wirkung dieses Wandels auf ihr Verkehrsverhalten: Sie nutzt ihr Auto weniger.

Interviewerin: „Und wie kam das, dieses Bewußter-Werden, dieses Sich-mehr-mit-Umwelt-beschäftigen?“

„Ja, ich hatte, ich hab' mir nochmal überlegt zu studieren, des wollt' ich, also des Abitur nachzumachen und nochmal 'n Studium zu beginnen.“

Anzunehmen ist, daß sie in der Großstadt mit anderen Menschen und neuen Ideen konfrontiert wird und in der Bank irgendwann an die Grenzen ihrer Aufstiegsmöglichkeiten gestoßen ist. Um diese berufliche Karriere fortzusetzen, wäre es naheliegend, Jura, Betriebs- oder Volkswirtschaft zu studieren. Doch ihre Überlegungen waren nicht durch finanzielle Motive veranlaßt.

„Und dann war für mich klar, daß ich Biologie mache (lacht).“

Warum lacht sie an dieser Stelle? Es mag der Gedanke an die große Kontrastivität, an das Ungewöhnliche gewesen sein, der dieses Lachen ausgelöst hat: Sie arbeitet seit mehr als zehn Jahren bei der Bank und faßt nun den Beschluß, Abitur zu machen und Biologie zu studieren.

Das ist zwar ein radikaler Wandel in ihrem Leben. Wichtig ist jedoch festzustellen, daß dies kein *Bruch* in Lieselotte Hausbergs Lebensverlauf ist, sondern – vor dem Hintergrund ihres starken Unabhängigkeitsstrebens und der sich daraus ergebenden Souveränität – *Kontinuität* bedeutet. In diesem Sinne wäre es eher erklärungsbedürftig, wenn sie sich nicht geändert hätte. Indem sie sich auf den zweiten Bildungsweg begibt, holt sie etwas nach, was die Gefahr des Scheiterns beinhaltet, unbequem ist. Sich dies zuzutrauen deutet wiederum auf Selbstbewußtsein und starkes Selbstvertrauen hin.

„Und als man das einfach mitbekommen hat, welche Zweifel man gegenüber den ganzen Abgasen beziehungsweise welche Schäden dadurch entstehen, dann war das irgendwo schon klar, daß man Alternativen gesucht hat.“

Lieselotte Hausberg schildert kurz und knapp den Zeitgeist Anfang der 80er Jahre. Für sie folgte daraus die Suche nach „Alternativen“, und dies meint hier im überdeterminierten Sinne Alternativen auf der politischen wie auch der privaten Ebene, zu ihrem Beruf, in ihrem sozialen Umfeld, im praktischen Handeln.

Wie hat sich dieser Bewußtseinswandel auf ihr Verhältnis zum Autofahren ausgewirkt? Ist es realistisch, daß sie weiterhin ein Auto besitzen wird? Welche Deutungsmöglichkeiten erscheinen im Anschluß an diese Stelle plausibel?

Das Auto war in ihrer Adoleszenz Mittel zur Gewinnung von Autonomie. Es war organisch in ihr Leben eingebettet, Teil ihres Lebensentwurfs, ein wichtiges Vehikel, um Unabhängigkeit zu gewinnen und sich von ihrer Familie zu lösen.

Nun, in München, ist dieser Ablösungsprozeß vollzogen. Daß sie eigenständig lebt, ist eine Besiegelung ihrer erfolgreichen Ablösung vom Elternhaus. Unter dem Gesichtspunkt der Kontinuität muß sich nun ihr Streben nach Unabhängigkeit, Selbständigkeit und Souveränität fortsetzen. Jetzt muß sie sich ablösen von der Fremdbestimmung im Beruf. Das gelingt ihr sehr radikal, indem sie sich freimacht und in eine völlig andere Richtung erweitert: von einer techno-

kratischen, hochabstrakten Angestelltentätigkeit im Wirtschaftsbereich zu einer naturwissenschaftlichen, auf das organische Leben bezogenen Tätigkeit.

Der sehr kontrastive Bruch auf der inhaltlichen Ebene beruht zugleich auf einer Kontinuität des Unabhängigseins. Und in diesem Moment – so eine mögliche Deutung – wird ein Auto, das sie besitzt, von dem sie aber nicht mehr abhängig ist, in ihrem Leben zu einem *Fremdkörper*. Dies wiederum ist die andere Seite ihrer Unabhängigkeit: In Übereinstimmung mit ihrer gemeinwohlorientierten, erweiterten Einsicht fügt sich das Auto nicht mehr in ihr Leben ein. Ihr Freiheitsstreben hat sie beibehalten, wie schon zu Beginn der Textinterpretation an der Deutung des „auch“ zum Ausdruck kam. Aber sie kann es jetzt transponieren und sich – tendenziell sublimierend – vom Auto als adoleszenten Instrument der Ablösung lösen.

Sehen wir weiter, wie sich der Fortgang des Interviews zu dieser Deutung verhält. Für Lieselotte Hausberg war klar, daß sie nach Alternativen gesucht hat.

„Da war ich, denk’ ich, Ende Zwanzig, Anfang Dreißig, da bin ich dann schon wesentlich weniger gefahren, und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen war eigentlich schon selbstverständlich geworden. Und je mehr ich dann eigentlich auch wußte, desto klarer war’s, daß ich kein Auto mehr fahren will.“

Daß es selbstverständlich geworden war, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, gilt nicht nur für sie persönlich, sondern ist möglicherweise auch Ausdruck des veränderten Zeitgeistes und des verbesserten Angebotes.

Mit zunehmendem Wissen gelangte Lieselotte Hausberg zu der Erkenntnis, daß sie nicht mehr Autofahren wollte. Die bewußte Konsequenz und Entschlossenheit, die hier zum Ausdruck kommt, erstaunt, auch aufgrund der Tatsache, daß es in ihrer Sprechweise nicht inszeniert oder unglaubwürdig, sondern authentisch erscheint.

Das Auto ist zum Fremdkörper in ihrer Lebensweise geworden. Es ist nicht mehr notwendig, um ihre Autonomie zu gewährleisten; es hat seine Rolle erfüllt. Der Ablösungsprozeß vom Auto stellt sich bei Lieselotte Hausberg als eine organische Entwicklung dar. Denkbar wäre auch der kontrastive Fall einer Abkehr vom Auto als Erfüllung eines ethisch-moralischen Anspruchs, um glaubwürdig zu sein. In diesem Falle wäre die Argumentation eine ideologische, dies ist bei Lieselotte Hausberg jedoch nicht gegeben.

„Und da hatte ich mit solcher Überzeugung das Auto dann abgegeben, und mir hat’s auch nicht gefehlt.“

Hier kommt kein Zwang zum Ausdruck, keine Spaltung zwischen moralischer Über-Ich-Anforderung und Triebebene. Sich von diesem Besitz zu lösen, scheint für sie befriedigend gewesen zu sein.

„Also, des hat, des hat mich sehr getragen eigentlich, ich hab' da keine großen Schwierigkeiten gehabt.“

Diese Stelle kann wörtlich genommen werden: Lieselotte Hausberg spricht von der Grundlage, dem tragfähigen Fundament ihres Lebens, auf dem ihr Entschluß beruht. Ihr Auto abzugeben hat sie erleichtert, weil sie dadurch authentisch, in Übereinstimmung mit ihren Wertvorstellungen leben konnte.

Interviewerin: „Und was heißt abgegeben?“

„Na, daß ich es verkauft habe, daß ich dann keines mehr wollte auch, und gesagt hab': Na gut, Fahrgemeinschaften und so, das ist irgendwo, da fahr ich auch gerne mit. Des is jetzt nich' so, daß ich grundsätzlich gegen Auto bin, also des ned. Aber irgendwo sinnvoller einzusetzen. Und wenn man alleine durch die Gegend fährt oder zu zweit ab und zu, is' des ned tragisch. Aber ich sah keine Notwendigkeit drin für mich, ne.“

Hier wird nochmals deutlich, daß Lieselotte Hausberg nicht ideologisch argumentiert. Sie muß das Autofahren nicht verdammen, fordert lediglich, daß das Automobil bewußt eingesetzt wird. Zum Ausdruck kommt auch, daß sie nach wie vor gerne fährt und eine gelegentliche Nutzung – „ab und zu“ – für sie kein Problem darstellt. Während das Auto ihr als junge Frau gerade auch Unabhängigkeit von anderen Personen ermöglichte, kann sie nun, da es nicht mehr Garant ihres Autonomiestrebens ist, „gerne“ bei anderen mitfahren, ohne das Gefühl der Fremdbestimmung zu empfinden.

Interviewerin: „Und wie lang hat das ungefähr gedauert, der Beschluß es zu verkaufen? Was ging dem voran? Daß es immer weniger gefahren wurde?“

„Genau, ja. Ich bin damals eigentlich nur mehr U-Bahn und S-Bahn in der Stadt gefahren. Und ich hab's nur mehr eigentlich benutzt, wenn ich rausgefahren bin, das war der einzige Grund. Des wollt ich zwar auch ned ganz missen, aber, ich hab' dann, je mehr ich eigentlich durch die Schule dann beschäftigt war, hatt' ich nicht mehr soviel Freizeit. Und 's nur für's Wochenende dastehen zu haben, da sah ich kein Sinn drin. Des war so der Grund. Weil, während der Woche hab' ich's überhaupt nimmer gebraucht. Ich kam überall hin. Dann hat' ich auch zu der Zeit mir 'n Fahrrad zugelegt (lacht), und dann fand ich des schön mit meinen Strecken, die ich eben in der Stadt da zu erledigen hatte. Ich bin in die Arbeit mit'm Fahrrad gefahren, und wenn's geregnet hat, dann bin ich mit der U-Bahn gefahren, ne. Und des war eigentlich dann der entscheidende Augenblick. Nur mehr für's Wochenende sah ich des einfach sinnlos dann, auf die Dauer. Und, ich hab' einfach keins mehr gebraucht.“

Lieselotte Hausberg fühlt sich unabhängig und mobil auf ihren alltäglichen Wegen; durch den Umzug in die Großstadt braucht sie, in der Innenstadt lebend und arbeitend, das Auto kaum mehr; ein Prozeß der Entwöhnung setzt ein, der mit einer Gewöhnung an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einhergeht. Schließlich nutzt sie routinisiert U- und S-Bahn, das Auto jedoch nur noch bewußt für ganz bestimmte Zwecke. Verändert hat sich ihr Zeitbudget – sie ver-

fügt über weniger Freizeit –, und auch ihre finanziellen Ressourcen haben sich vermutlich verringert. Ein Auto nur zu dem Zweck zu besitzen, Wochenendausflüge machen zu können, erscheint ihr „sinnlos“. In dieser Situation kommt das Fahrrad als Mobilitätsenerweiterung hinzu, das ihr – über die rationale Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hinaus – auch im Alltag genussvolle und autonome Fortbewegung ermöglicht und einen weiteren Schritt der Lösung vom Auto darstellt. Der Besitz eines Autos ist für sie nun nicht mehr gerechtfertigt und nicht mehr notwendig, denn die Kombination von ÖPNV und Fahrrad gewährt ihr ein hohes Maß an Selbstbeweglichkeit.

Car Sharing: Von der Möglichkeit zur Handlung

Die Option Car Sharing, die es zu diesem Zeitpunkt – 1985 – noch nicht gibt, erscheint für Lieselotte Hausbergs Zwecke als ideale Alternative. Wie wird sie, nach elf Jahren ohne eigenes Auto, zur Car-Sharing-Kundin? Sie lebt mittlerweile in Berlin und arbeitet freiberuflich als Biologin; die Gründe für den Umzug wurden im Interview nicht thematisiert.

Interviewerin: „Wissen Sie noch, wann Sie das erste Mal von Car Sharing gehört haben?“

„Ja, weiß ich noch gut, weil ich hab’ so’n Prospekt bekommen. Ich bin von der U-Bahn die Treppen hochgekommen, und da stand ’ne junge Frau und hat Prospekte verteilt. Und ich bin zuerst vorbeigegangen und dann bin ich nochmal, hab’ ich so geguckt, was sie eigentlich hat. Und dann hab’ ich dieses Car Sharing gesehen und bin nochmal zurück und hab’ mir ’n Prospekt mitgenommen. Und darauf hab’ ich dann wieder zurückgegriffen.“

Interviewerin: „Wußten Sie schon vorher, daß es Car Sharing gibt?“

„Ich wußte, daß es Stattauto gibt, des hatte ich zuvor gehört. Aber da hat’s mich noch ned so, komischerweise noch ned so angesprochen. Und dann noch mal Car Sharing, irgendwie hat’s des Thema nochmal zur Debatte gebracht einfach. Und mein Freund fand des auch gut. Und wir ham dann eigentlich ned lang überlegt, und dann bin ich da beigetreten.“

Obwohl sie zu diesem Zeitpunkt – Ende 1995 – wußte, daß es Car Sharing gab, hatte sie dieses vermutlich über Medien erworbene Wissen „komischerweise“ nicht bewußt für sich als Handlungsalternative wahrgenommen. Auf die Frage der Interviewerin nach dem „ersten Mal“ erinnert sie die Situation, in der Car Sharing für sie bewußt – diskursiv vermittelbar – als Handlungsoption Relevanz erhielt. Die Marketingaktion brachte das Thema „zur Debatte“, veranlaßte eine Diskussion und setzte einen Abwägungs- und Entscheidungsprozeß in Gang. Mit dem „Thema“, das „nochmal“ zur Sprache kam, knüpft sie an die vorherige Erzählung und die grundsätzliche, alte Frage an, unter welchen Umständen es „Sinn“ macht, ein Auto zu nutzen.

Interviewerin: „Wann war das?“

„Ist erst Anfang des Jahres gewesen. Und ich find's einfach 'ne gute Sache, 'ne gute Idee. Und wenn, es is' jetzt im Grunde genommen ähnlich, daß, wenn ich halt mal gerne raus, weiter wegfahren oder rausfahren möchte, wo ich mit der Eisenbahn einfach ned hinkomme, dann nehm', würd', dann leih' ich mir auch 'n Auto aus.“

Lieselotte Hausberg zieht eine Parallele: Wie schon in München oder in ihrer Jugend – „im Grunde genommen ähnlich“ – stellt sich für sie unverändert das gleiche Problem, daß sie manchmal „weg“ oder „raus“ möchte. Was hier zum Ausdruck kommt, ist nicht der Wunsch, einen bestimmten Ort zu *erreichen*, als vielmehr von einem bestimmten Ort *wegzukommen*, hier klingt es fast wie der Wunsch, aus festen Strukturen auszubrechen. Leitend für ihr Autonomiestreben ist also weniger das Ziel, die Erreichbarkeit eines bestimmten Ortes, sondern in erster Linie die Möglichkeit zur Fort-Bewegung, die Beweglichkeit.

Obige Passage enthält sowohl diese zeitliche Kontinuität als auch eine Kausalität, für die Lieselotte Hausberg die Präsensform wählt: Wenn sie rausfahren möchte, dann *würde* sie nicht, sondern dann *leiht* sie auch ein Auto aus. Hieraus ist zu schließen, daß sie sicherlich auch in den elf Jahren ohne Auto nicht gänzlich auf eine Nutzung verzichtet hat. Die Dienstleistung Car Sharing ermöglicht ihr jedoch eine vereinfachte Verfügbarkeit über ein Automobil. Anzunehmen ist, daß die Nutzung, die einen gewissen Planungsaufwand bedingt, dennoch immer bewußt erfolgen wird. Als weiteren Anlaß, auf Car Sharing zurückzugreifen, nennt sie:

„Oder manchmal isses einfach mit den Rädern wirklich so'ne Prozedur in der Bahn, daß ich dann sage: Na ja gut, also jetzt is' es doch gemütlicher (lacht), wenn man noch mal 'n Auto, mit'm Auto rausfährt. Oder wenn ich mal was transportieren muß, wo ich wirklich einfach in die Bredouille komme sonst, ne.“

Neben der Unabhängigkeit, die Car Sharing ermöglicht, spielt für sie außerdem die Bequemlichkeit, die ein Auto bietet, eine Rolle sowie die Lösung von Transportproblemen.

Wie aus den objektiven Daten bekannt, hat sie in dem halben Jahr ihrer Mitgliedschaft dreimal ein Auto ausgeliehen. Sie gehört damit zur großen Mehrheit der Wagnutzer unter den Car-Sharing-Kunden, die vor allem für Freizeitfahrten und Transport auf ein geteiltes Auto zurückgreifen.

Ihr Verhältnis zum Automobil und ihre Motive, Car Sharing zu nutzen, werden nochmals sehr deutlich in ihrer Antwort auf die zu einem späteren Zeitpunkt im Interview gestellte Frage, warum ihres Erachtens nicht mehr Leute ihr Auto abschaffen und bei Car Sharing mitmachen würden:

„Also ich glaub', oft ist es einfach nur der Schritt da hinzugehen, und also, wenn man jetzt selbst ein Auto hat, das abzugeben. Das bedarf vielleicht ein Stück oft längerer Überlegungen. Man will sich, stell' ich mir mal so vor, von dieser Unabhängigkeit einfach nicht so schnell trennen. Des ist, glaub' ich, der Hauptpunkt. Daß man einfach runtergehen kann

und sagen: Jetzt fahr' ich eben, und ich muß ned irgendwohin laufen und mir des Auto holen. Und vielleicht ist dann keines da oder so. Des stell' ich mir eigentlich als den entscheidenden Grund vor. Also so jetzt vom Prestige her, 'n Auto vor der Tür zu haben ist für manche, könnte ich mir vorstellen, auch wichtig, ja doch. Manche ham ja ned eins, manche ham zwei oder drei.“

Diese Passage ist insofern interessant, als Lieselotte Hausberg hier die Vorteile eines Privat-Pkw mit Car Sharing vergleicht. Wie zu erwarten, führt sie *Unabhängigkeit* als zentrales Kriterium an, wobei in dieser Gegenüberstellung zwei Dimensionen deutlich werden: Unabhängig zu sein bedeutet zum einen, *jederzeit ohne vorherige Planung vor der eigenen Tür bequem Zugriff auf ein Auto zu haben*. Eigentum gewährleistet also zeitlich wie räumlich einen leichten Zugang, man könnte auch sagen eine uneingeschränkte *Verfügbarkeit* über ein Auto. Das Teilen eines Autos hingegen schränkt sowohl die zeitliche Verfügbarkeit ein – Planung und Reservierung ist notwendig – als auch die räumliche, denn das gemeinschaftlich genutzte Gut ist nur an bestimmten Orten verfügbar; es muß erst „geholt“ werden.

Zum anderen besteht beim Car Sharing eine Unsicherheit, eine Gefahr: „Und vielleicht ist dann keines da oder so.“ Die Unwägbarkeit, die in dem „vielleicht“ zum Ausdruck kommt, ist dem ‚Nutzen statt Besitzen‘ inhärent: Die Tatsache, daß ein Auto geteilt wird, mit Unbekannten zumal, bedeutet, daß sie von anderen abhängig ist, fremdbestimmt, sich auf andere Mitglieder verlassen muß. Die Unsicherheit resultiert aus der geringeren *Verlässlichkeit*, die das Teilen im Gegensatz zum alleinigen Eigentum mit sich bringt.

Zusammenfassend lassen sich die drei Dimensionen *zeitliche, räumliche und soziale Unabhängigkeit* unterscheiden, die ein eigenes Auto in höherem Maße als Car Sharing gewährleisten kann. Während diese Aspekte für Lieselotte Hausberg auch heute noch von Bedeutung sind, grenzt sie sich deutlich ab von „manchen“, für die ein vierter Aspekt, die symbolische Funktion des Autobesitzes, eine Rolle spielt. Das *Prestige*, das durch das Eigentum eines oder besser noch mehrerer Kraftwagen zum Ausdruck gebracht werden kann, muß in ihrer Logik eher als Abhängigkeit von der Anerkennung anderer erscheinen, als Fremdbestimmung, die für sie irrelevant ist, wie es schon in der Textinterpretation am Verhältnis zu ihrem VW-Käfer deutlich wurde.

Car Sharing erweitert also ihre Beweglichkeit, indem es die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder Fahrgemeinschaften ergänzt und ein höheres Maß an Selbstbeweglichkeit garantiert. Aus objektiver Sicht erscheint Car Sharing im Vergleich zum Autobesitz wiederum als Einschränkung dieser Unabhängigkeit. Diese Vorteile des Autobesitzes kann sie, obwohl der Kauf eines Autos für sie unter den gegebenen Umständen nicht in Frage kommt, ohne ideologische Verurteilung darstellen und anerkennen.

7.2 Selbstbeweglichkeit durch das Fahrrad

„Hab' immer gedacht: Ohne Auto kannst du nich' leben!“

(Marion Schumacher)

Biographie

Marion Schumacher ist seit 1992 Stattauto-Mitglied, zum Zeitpunkt des Interviews also seit vier Jahren. Die 36jährige gebürtige Berlinerin lebt im Zentrum Westberlins und ist alleinstehend. Nicht weit von ihr entfernt leben auch ihre Eltern, hier ist sie aufgewachsen, zur Schule gegangen. Die Anbindung an U-Bahn und Busse ist sehr gut, das Einkufen kann zu Fuß problemlos erledigt werden. Marion Schumacher ist medizinisch-technische Assistentin und arbeitet seit dem Abschluß ihrer Ausbildung in einem Krankenhaus im angrenzenden Bezirk.

Mit 22 Jahren machte sie ihren Führerschein und kaufte sich kurze Zeit später ihr erstes Auto, einen gebrauchten Opel. Sie fährt viel und gerne Auto, auf ihrem täglich Arbeitsweg wie in ihrer Freizeit. Zwölf Jahre lang besitzt sie ein eigenes Auto, wie auch ihre Eltern kaufte sie sich immer wieder, insgesamt dreimal, einen Opel. Zu einer Veränderung ihres Verkehrsverhaltens kommt es nach einem Fahrradausflug mit Arbeitskollegen im Frühsommer 1991: Sie beginnt, mit dem Rad zu fahren, zunächst zur Arbeit, dann auch zu anderen Zielen. Ihr Auto nutzt sie immer seltener. Im Mai 1992 liest sie erstmals einen Zeitungsartikel über Stattauto. Im August verkauft sie ihr Auto, im September wird sie Mitglied. Seitdem nutzt sie nur noch wenige Male im Jahr ein Auto. Zwischen Mai und Oktober fährt sie sehr viel Rad, den Winter über mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder sie geht zu Fuß. Ein- oder zweimal im Jahr unternimmt sie eine Fernreise, für die sie das ganze Jahr über spart. Für seltene Reisen innerhalb Deutschlands nimmt sie den Zug.

Interpretation der biographischen und verkehrlichen Daten

Bei Marion Schumacher scheint es sich um den Fall eines direkten Umstiegs zu handeln, bei dem Autoverkauf und Car-Sharing-Beitritt miteinander in Zusammenhang stehen. Es fällt auf, daß es bereits vor diesem Ereignis zu einem offenbar tiefgreifenden Wandel des alltäglichen Verkehrsverhaltens weg vom Auto hin zur häufigeren Fahrradnutzung kam. Diese Veränderungen gilt es anhand von Textausschnitten zu untersuchen und zu interpretieren.

Ausgehend von der Annahme, daß eine Car-Sharing-Mitgliedschaft ein eher rationales, gebrauchswertorientiertes Verhältnis zum Auto bedingt, ist es zudem wesentlich, Marion Schumachers Verhältnis zur Automobilität im Prozeßver-

lauf zu betrachten. Dies soll anhand von Interviewpassagen geschehen, in denen sie vom Erwerb ihres Führerscheins und dem Kauf ihres ersten Autos erzählt. Angenommen wurde, daß der Führerschein als „Initiationsritus“ in der (Auto-) Verkehrssozialisation eine wichtige Rolle spielt und sich in der retrospektiven Präsentation und Legitimation oder auch der Umdeutung dieser biographischen Ereignisse das Verhältnis zur Automobilität widerspiegelt.⁸⁶

Führerschein und erstes Auto: „Es ergab sich eigentlich so.“

Die Textstelle, die im folgenden interpretiert wird, ist die Einstiegspassage. Nach einer Erläuterung des Interviewablaufs bittet die Interviewerin Marion Schumacher, etwas über ihre ersten Erfahrungen mit dem Auto zu erzählen, und fragt: „Wie war das zum Beispiel, als du den Führerschein gemacht hast?“ Marion Schumacher antwortet:

„Also, es ergab sich eigentlich so, ich hab’ gesacht, ich arbeit’ im Krankenhaus hier, Marien-Krankenhaus, und genau gegenüber davon war ’ne Fahrschule. Da wär’ ich ja sonst nie drauf gekommen. Und dann dacht’ ich immer irgendwo, schön, ich hab’ mit mein’ Vater immer früher im Wald im Urlaub geübt, denn saß ich immer auf’m Beifahrersitz und durfte auch mal so’n Lenkrad halten und dacht’ ich irgendwie: Toll. Und dann hab’ ich halt gedacht, als ich anfang 1980 im Krankenhaus: Eigentlich könntst ’n Führerschein machen. War ganz praktisch nach der Arbeit rüber, Fahrschule, hab’n gemacht, hab’n gleich bestanden, und war ganz happy, und dann gleich natürlich die erste Fahrt mit Papas Auto, also ich bin auch gleich glücklich gekommen, nich’ durchgefallen oder sowas, ne.“

Marion Schumachers Antwort, „es ergab sich eigentlich so“, impliziert, daß der Führerschein für sie kein sehnsüchtig erwartetes, lange geplantes Ereignis gewesen zu sein scheint. Ihr Ausruf, „Da wär ich ja sonst nie drauf gekommen!“, überrascht, da für eine 22jährige Frau ihrer Generation dieser Gedanke nicht unnormal oder außergewöhnlich erscheint. Dieser Ausdruck erinnert beinahe an eine Art Verführung zu etwas, das sie von selbst „nie“ gemacht hätte. In diesen ersten beiden Zeilen erscheint der Führerschein als von außen veranlaßt, die Verantwortlichkeit wird als eine externe dargestellt.

Der tägliche Anblick der Fahrschule hat ihrer Erzählung zufolge einen längeren Denkprozeß ausgelöst – „und dann dacht’ ich immer irgendwo“. Assoziationen tauchen auf an ein aufregendes, aber eigentlich illegales Erlebnis mit dem Vater, der seiner Tochter auf dem Beifahrersitz kontrollierte Macht verleiht. Am Ende der Überlegungen steht die Entscheidung, den Führerschein zu machen; den Erwerb selbst stellt sie als ganz normalen Ablauf dar, man könnte sagen, alles verlief so, wie es sich gehört, wie es Brauch ist. Daran schließt sich

86 Auf die wachsende Bedeutung des Führerscheins als „Zugangsberechtigung zur Welt der Erwachsenen“, als „Eintrittsausweis“ für eine selbstbestimmte Mobilität, weisen Tully/Wahler (vgl. 1996a: 41 sowie 1996b: 24) hin.

die erste Autofahrt an, die „natürlich“ mit dem väterlichen Auto vollzogen wird. In diesem Initiationsritual darf sie nun auf dem Fahrersitz Platz nehmen und hat legale Gewalt über das Fahrzeug. Diesem gesamten Ablauf scheint in ihrer Schilderung eine zwangsläufige Selbstverständlichkeit innezuwohnen. Sie fährt fort:

„Und, dann hab' ich ooch relativ schnell, weiß nich', innerhalb der ersten ein oder zwei Monate, hab' ich mir schon 'n Auto gekauft. Bin also im Roten Kreuz, also ich bin noch nich' ausgetreten, ich mach' aber nich' mehr so aktiv mit. Und damals ham halt Kumpels aus der Gruppe gesacht, ich hab 'n Bekannten, und der hat mir 'n Auto verkauft, und, meine Eltern fahr'n seit jeher Opel, und des war halt auch 'n Opel, und da hab' ich mir gedacht, na ja toll, nimmst des Auto, also des hat 'n paar Macken gehabt. Und bin also sehr viel gefahren. Is' klar, wer'n Führerschein hat, natürlich, will Auto fahren.“

Als weitere – vermeintlich – logische Folge schließt sich an die erfolgreiche Führerscheinprüfung der Kauf des ersten eigenen Autos an. Wie dieser Kauf zustande kam, erzählt sie in einem Einschub: Ihr *wird* auf Anraten von „Kumpels“ ein Auto *verkauft*. Ihr wird die gleiche Automarke angeboten, die ihre Eltern „seit jeher“ fahren, dies unterstützt offenbar ihre Kaufentscheidung, obwohl das Auto ein paar Macken hatte. Hier läßt sich eine ähnliche Struktur wie bei dem Erwerb des Führerscheins erkennen. Sie beschreibt diese Entscheidung als ein passives Sich-Ergeben, ausgelöst durch äußere Umstände.

Aus dem Besitz des Führerscheins folgt für sie, daß das Auto auch häufig genutzt wird. Wie ein ungeschriebenes Gesetz stellt Marion Schumacher diesen Zusammenhang dar, wie eine Kausalitätenkette wirkt die Abfolge von Führerschein über Autokauf bis hin zum häufigen Fahren, die für sie – „is' klar“ – offenbar auch heute noch immer Gültigkeit besitzt, von der sie sich nicht distanzieret.

Insgesamt erscheinen in diesem Erzählabschnitt Führerschein und Kauf des ersten Autos als unreflektierte Übernahme der – in diesem sozialen Milieu – vorgelebten Traditionen, als klassisches traditionales Verhalten.

Von der „fanatischen“ Autofahrerin zur überzeugten Fahrradfahrerin

Im weiteren Interviewverlauf erzählt Marion Schumacher, daß sie „zwölf Jahre wirklich auch fanatisch Auto gefahren“ sei.

„Hab' immer gedacht: Ohne Auto kannste nich' leb'n.“

Das Zitat läßt darauf schließen, daß ihr Auto weitestgehend in ihr Alltagshandeln integriert war und sie es mit großer Selbstverständlichkeit gebraucht hat, wobei das Auto für sie nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern existenzieller Bestandteil ihres Lebens gewesen zu sein schien.

Auf die Frage, wofür sie ihr Auto genutzt hat, erzählt sie von den häufigen Ausfahrten mit der Jugendgruppe des Roten Kreuzes, in dem sie damals sehr aktiv war. Sie fährt fort:

„Ansonsten, ja und dann natürlich das Problem, daß ich halt immer zur Arbeit gefahren bin, nech. Zwei Minuten hoch zur Arbeit und 'ne halbe Stunde Parkplatz gesucht. Aber det war mir irgendwo nebensächlich, weil ich halt ganz gerne Auto gefahren bin, ne. Is' klar, wenn man 'n Führerschein hat, ne?“

Was sie hier als „Problem“ einführt – der Arbeitsweg mit der langen Parkplatzsuche – schien für sie jedoch lange Zeit gar kein Problem gewesen zu sein, sondern etwas Selbstverständliches, etwas, das zum Autofahren dazugehört, das zwar möglicherweise ein diffuses Unbehagen verursacht, doch eine bestimmte Akzeptanzschwelle nicht überschreitet. Wie wurde aus diesem Teil alltäglicher Routine ein Problem? Die Auflösung dieser Frage kommt an späterer Stelle im Interview, als sie von ihrem letzten Opel erzählt, für den sie einen Garagenplatz angemietet hatte, der ihr jedoch im April 1991 gekündigt wurde.

„Von da ab stand er nur noch auf der Straße, und ich hab' mir gedacht: Eigentlich Schwachsinn. Ja, und dann kam die Geschichte, wie ich zum Rad kam. Es war, 89 war die Wende, und wir haben 91 vom – ich hab' schon lang ein Rad, zwanzig Jahre ist es inzwischen alt, sehr gut gepflegt noch, ein Amsterdam-Rad –, wir haben mal 'n Ausflug gemacht mit'm Rad, vom, also von der Arbeit her, und sind bis nach Kleinmachnow runter gefahren über Zehlendorf hier runter. Ich war zwar total fertig, aber es war toll! Und dann hat mir irgend jemand gesagt: Sag mal, du kannst doch eigentlich immer mit'm Rad fahren. Wozu brauchst du mit'm Auto zur Arbeit fahren? Is' natürlich unsinnig. Die Arbeit is' zehn Minuten weiter weg, ja, mit'm Auto. Und dann hab' ich gesagt: Ja, eigentlich, warum nich'?“

Marion Schumacher beginnt eine neue Erzählung darüber, wie sie „zum Rad kam“. Bevor sie diese weiter aufrollt, schiebt sie als Hintergrundwissen ein, daß sich das Rad, zu dem sie im Laufe der Geschichte kommen wird, bereits seit langem in ihrem Besitz befand, und zwar in fahrtauglichem Zustand. Es geht ihr also nicht darum, zu erzählen, wie sie *Besitzerin* des Rades wurde. Wie wir erfahren werden, meint zum Rad kommen vielmehr, daß sich die *Nutzung* dieses Verkehrsmittels, seine Integration in ihren Alltag verändert hat.

Bei dem Radausflug handelte es sich offenbar um eine für sie außergewöhnlich lange Strecke. Stolz schwingt mit, wenn sie schildert, daß sie „bis nach Kleinmachnow“ gefahren sei. Die ungewohnte Anstrengung erscheint unbedeutend neben der Gesamtwirkung des Erlebnisses. Ein Gespräch ergibt sich, sie weiß nicht mehr, mit wem, wichtig ist nur, was sie gefragt wurde: „Wozu brauchst du mit 'm Auto zur Arbeit fahren?“ Dieser Satz stellt etwas für sie bislang Selbstverständliches in Frage. Es ist zu erwarten, daß Marion Schumacher diese ihr so vertraute Handlung gegenüber ihren Arbeitskollegen begründen, sie diskursiv vermitteln kann. Einen Grund für eine Handlung zu nennen,

setzt jedoch Reflexivität voraus, bedeutet, so Giddens (1984: 100), einen „begrifflichen Einschnitt in den Handlungsfluß“. Ihren täglichen Arbeitsweg hat Marion Schumacher bislang in hohem Maße routinisiert zurückgelegt, die Absichten dieser Routine dürften ihr nur auf der Ebene dessen, was Giddens praktisches Bewußtsein nennt, zugänglich gewesen sein. Die Aufforderung, ihr Handeln zu begründen, führt zu einer Bewußtwerdung. Nun, im Rückblick, beantwortet sie die Frage, indem sie ihr eigenes Handeln – „is‘ natürlich unsinnig“ – als unvernünftig, als irrational bewertet. Das positive Erlebnis des Ausflugs ermöglicht ihr, das Rad als realistische Alternative überhaupt wahrzunehmen; dieses Schlüsselerlebnis trifft auf ein diffuses Unbehagen, eine seit längerem bestehende latente Unzufriedenheit. Es spricht offenbar nichts gegen den Versuch, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, sie probiert es aus:

„Und dann hab‘ ich ebend angefangen, das war 91. Ja. Und seitdem bin dann halt immer mit‘m Rad gefahren, ne. Erst mal so arbeitsmäßig und dann halt so die kleinen Strecken zu Freunden, Verwandten, alles was hier so in der Ecke wohnt, einkaufen, alles mit‘m Rad. Und des ging ganz gut, muß ich sachen. Man muß überhaupt nich‘ im Stau stehen, man kann ‘n Parkplatz finden. War hervorragend. Außer, wie gesagt, es hat sehr doll gegossen, oder es war halt dann Winter, dann bin ich halt gelaufen. Des war ganz gut.“

Hier beschreibt Marion Schumacher, wie das Fahrrad schrittweise zum Teil ihrer täglichen verkehrlichen Routinen wurde. Verstärkt wurde dieser *Routinisierungsprozeß* durch neue, positive Erfahrungen. Was sie vorher als vermeintlich unabänderlich allenfalls als unangenehm wahrgenommen hat – die Parkplatzsuche, der Stau –, kann nun neu bewertet und in der Retrospektive problematisiert werden. Voraussetzung für diese subjektive Umdeutung ist eine neue *Handlungsalternative*, die sie vorher nicht als eine solche wahrgenommen hatte, die ihr erst durch ein Schlüsselerlebnis bewußt geworden war.

Der Umstieg: Autoverkauf und Car-Sharing-Beitritt

Für ihr Auto, dessen Garage kurz zuvor gekündigt worden war, bedeutete dies:

„Und dann stand‘s draußen, es stand und stand. Ich muß‘ es ständig sauber machen, ja gut. TÜV, Reparaturen fielen ja auch an, tanken, wann mal was war. Also es war viel Geld, was wegging, fast dreitausend im Jahr. Und dann hab‘ ich gedacht: Na ja, eigentlich könnt‘ man das Geld auch einsparen. Ich fahr‘ halt sehr gerne weg, weite Reisen, da dacht‘ ich mir, eigentlich könnt‘ ich das Geld dazu ruhig einsparen und für die Reise verwenden, wenn ich kein Auto hab‘.“

Marion Schumacher besitzt also ein Auto, das sie kaum nutzt, für das aber dennoch Arbeit und hohe Kosten anfallen. Hinzuzufügen ist, daß ihre Aktivitäten für das Rote Kreuz abgenommen haben und sie also auch in ihrer Freizeit weniger auf ein Auto angewiesen ist. In dieser Situation latenter Unzufriedenheit

liest sie im Mai 1992 während eines Besuchs bei ihren Eltern in einer Berliner Zeitung erstmals einen Artikel über Stattauto.

„Meine Eltern ham das gelesen, und die ham gesacht: Dreizehn Berliner ein Auto! Und eigentlich ham se gesacht: Mensch, dein Auto! Sei doch froh, daß du's hast, und wir ham Dir ja geholfen, es zu kaufen. Hab' ich gesacht: Ja, aber was hab' ich davon, wenn's ewig nur auf der Straße rumsteht? Da stand's ja schon fast 'n Jahr rum. Also, ich hab's mal gebraucht, aber ganz selten. (Mit besorgter Stimme:) Jaaa, und des Auto ist doch so schön, und man kann's doch immer noch gebrauchen. Ja, hab' ich gesacht, aber ich brauch's eigentlich nicht. Also es ging hin und her. Des war wie gesacht im Mai. Im August dann war ich soweit, hab' ich gesacht: Ne, ich verkauf's.“

In dieser dialogischen Darstellung des Abwägungsprozesses, der der Entscheidung, ihren Opel zu verkaufen, vorausging, werden zwei differierende Wertesysteme präsentiert. Für Marion Schumacher wird der Besitz ihres Autos durch seine Nutzung, durch den Gebrauchswert legitimiert, sie argumentiert zweckrational. Für ihre Eltern hingegen stellt – wertrational – das Eigentum eines Autos, das Haben, einen Wert an sich dar, über den es „froh“ zu sein gilt. Sie appellieren moralisch, indem sie ihrer Tochter die von ihnen geleistete finanzielle Unterstützung beim Kauf entgegenhalten.

Während die bisher dargestellten Entscheidungen Marion Schumachers – wie Führerschein und Autokauf – als ein von außen veranlaßtes Sich-Ergeben, als Übernahme vorgelebter Verhaltensweisen erschienen, trifft sie in diesem Fall gegen Widerstände eine eigene Entscheidung, der ein langer Abwägungsprozeß vorangeht. Möglicherweise bedeutet für sie der Verkauf dieses von den Eltern mitfinanzierten Eigentums ein Stück weit auch eine Ablösung von deren Autorität, ist dieser „Verstoß“ gegen deren „haben-orientiertes“ Wertesystem für sie ein Schritt hin zu mehr Autonomie, nicht zuletzt, indem sie das eingesparte Geld für Fernreisen verwendet.

Ausschlaggebend für ihre Entscheidung, das Auto zu verkaufen, sind im wesentlichen *finanzielle Motive*. Ob sie die Kostenrechnung in der dargestellten Form erst durchgeführt hat, nachdem sie von der Alternative Car Sharing erfahren hatte, oder bereits vorher, wie die Erzählung nahelegt, kann nicht geklärt werden.

Für sie war der Wechsel zum Fahrrad ein Gewinn an Lebensqualität, der Verkauf des Autos – ausgelöst durch die Alternative Car Sharing – ein rationaler Schritt, den sie nicht als Verzicht empfunden hat.

Ökologische Motive haben für Marion Schumachers Umstieg keine Rolle gespielt. Wie schon in der „ungebrochenen“ Legitimation von Führerschein und Kauf des ersten Autos wird auch in den nachfolgenden Passagen keine Ambivalenz in ihrer Einstellung zur Automobilität erkennbar.

Sehr deutlich wird an diesem Fall, daß Car Sharing erst dann als Alternative zum Autobesitz wahrgenommen werden kann, wenn das Auto nicht mehr Be-

standteil alltäglicher Verkehrsroutinen ist. Erst als das Fahrrad routinisiert genutzt wird und das Auto – weitgehend aus dem alltäglichen Handeln desintegriert – nur noch für außeralltägliche Wege gebraucht wird, wird es möglich, daß Car Sharing dieses ersetzen kann.

Car Sharing heute

In den ersten drei Jahren ihrer Mitgliedschaft hat sie sich sechs- bis siebenmal jährlich ein Stattauto ausgeliehen, unter anderem für Vereinsaktivitäten. Hier-von hat sie sich etwas zurückgezogen, so daß sie im vorletzten Jahr nur viermal, im letzten einmal von Car Sharing Gebrauch gemacht hat, hauptsächlich um Freunde im Umland von Berlin zu besuchen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum zu erreichen sind. Trotz seltenen Bedarfs möchte sie Mitglied bleiben:

„Aber ich versuch’s zu minimieren, wenn’s geht, vielleicht zwei-, dreimal im Jahr, und des müßte eigentlich reichen. Vier-, fünfhundert Mark im Jahr ist mir schon fast zuviel für ’n Auto.“

Marion Schumacher, bei der die typische Lernkurve⁸⁷ abnehmender Autonutzung im Laufe der Mitgliedschaft beobachtet werden kann, gehört damit innerhalb der Car-Sharing-Kunden zur großen Gruppe der sogenannten Wenignutzer, für die Car Sharing vor allem eine Mobilitätsgarantie, weniger ein im Alltag tatsächlich genutztes Verkehrsmittel darstellt.

Deutlich wird in dieser Fallrekonstruktion, wie das Auto in seiner Funktion, *Selbstbeweglichkeit* zu ermöglichen, durch das Fahrrad ersetzt wurde. Marion Schumacher kann sowohl den Arbeitsweg als auch Versorgungsfahrten und Besuche bei Freunden aufgrund geringer Entfernungen und günstiger Rahmenbedingungen per Rad zurücklegen. Das Rad ermöglicht auf den überwiegend kurzen Strecken sogar ein höheres Maß an autonomer, flexibler Beweglichkeit. Einzig für seltene längere Strecken, etwa Besuche von Freunden im Berliner Umland, benötigt sie ein Auto. Dieser Bedarf im Freizeitverkehr kann gut durch Car Sharing erfüllt werden.

87 Diese verkehrspolitisch besonders interessante Lernkurve – die Fahrtenhäufigkeit nimmt im Verhältnis zur Dauer der Teilnahme ab – ist mittlerweile empirisch gut belegt und quantifizierbar (vgl. etwa Muheim 1998a: 100).

7.3 Moralische Distinktion durch Autoverzicht

„Wir sind nicht Autofeinde, wir sind Menschenfreunde.“

(Irene Bach)

Biographie

Die zum Zeitpunkt des Interviews im Mai 1996 49jährige Religionspädagogin Irene Bach ist verheiratet; ihr Mann Volker Bach ist Gemeindepfarrer. Sie wohnen in einem Einfamilienhaus in ruhiger Stadtrandlage in Westberlin. Das Ehepaar hat drei Kinder, von denen zwei noch im Haushalt wohnen. Der älteste Sohn ist bereits ausgezogen und lebt in einer Kleinstadt in Brandenburg. Das Ehepaar Bach arbeitet eng zusammen; beider Arbeitsplatz – Pfarrei und Kirche – liegt direkt angrenzend auf dem Nebengrundstück.

Irene Bach wurde 1946 geboren und hat ihren Führerschein 1964 – bereits mit 18 Jahren – gemacht. Das Auto ihrer Schwester und ihrer Eltern konnte sie mitnutzen. Nach ihrer Ausbildung zur Krankenschwester in einer kleinen Universitätsstadt heiratet sie und zieht mit ihrem Mann in die nahegelegene Großstadt. Dort wird 1968 das erste Kind geboren. Ein Jahr später erhält ihr Mann eine Stelle als Vikar im ländlichen Raum und hat fünf Dörfer zu betreuen; die junge Familie kauft sich erstmals ein Auto.

1972 ziehen die Bachs nach Berlin in die Innenstadt. Ein Jahr später, 1973, schaffen sie ihr Auto ab. Sieben Jahre leben sie ohne Auto, bis Volker Bach, der als Religionslehrer gearbeitet hat, 1980 eine Stelle im Pfarrdienst in einem Westberliner Stadtrandbezirk erhält. Sie ziehen um und kaufen sich, beruflich bedingt, ein Auto. 1982 wird das zweite Kind geboren.

1983 erfolgt erneut ein Arbeitsplatzwechsel auf die heutige Stelle als Gemeindepfarrer, verbunden mit einem Umzug. 1985 wird das dritte Kind geboren. Nach zwölf Jahren mit insgesamt drei Autos, schaffen die Bachs 1992 ihren Pkw nach einem längeren Entscheidungsprozess ab und werden Mitglied bei Stattauto.

Car Sharing nutzen sie seitdem eher selten, meist für Transporte oder für Besuche des Sohnes in Brandenburg. In der ruhigen Wohnsiedlung ist das Radfahren und Zufußgehen auch für Kinder sehr gut möglich. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ist weniger günstig: Als Verbindung in das nächste, an die U-Bahn angebundene Subzentrum verkehrt einzig ein Bus im Abstand von 20 Minuten. Einkaufsmöglichkeiten gibt es in der näheren Umgebung nicht, sondern nur in etwa zwei Kilometer Entfernung. Hauptverkehrsmittel der Familie ist das Fahrrad; sieben Räder und zwei Fahrradanhänger gibt es im Haushalt; auch eine Umweltkarte ist vorhanden, Taxi wird ergänzend ab und zu genutzt.

Interpretation der biographischen Daten

Irene Bach ist die älteste Interviewpartnerin im Sample. Ihre Biographie ist – dies fällt insbesondere im Vergleich mit der alleinlebenden Lieselotte Hausberg auf – stark von familiären Veränderungen geprägt; Irene Bachs Verkehrsverhalten kann daher nur im Familienzusammenhang untersucht und interpretiert werden. Die objektiven Daten des Lebenslaufes spiegeln die Abfolge der Lebensphasen Adoleszenz, frühes Erwachsenenalter und Erwachsenenalter mit den jeweiligen biographischen Wendepunkten und den sich daraus ergebenden verkehrlichen Anforderungen wider. In bezug auf ihre Automobilität lassen sich verschiedene Phasen unterscheiden: zweimal der Prozeß einer Autoabschaffung, ein „auto-freier“ Zeitraum von sieben Jahren, elf Jahre des Autobesitzes sowie eine „Car-Sharing-Phase“. Von besonderem Interesse ist es, an diesem Fall die Entscheidungen der Abschaffung nachzuzeichnen sowie die möglicherweise vorausgegangenen Prozesse einer automobilen Entwöhnung zu verfolgen.

Zunächst soll, wie schon bei Lieselotte Hausberg, der Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs näher betrachtet werden.

Textinterpretation

Auf die Einstiegsfrage der Interviewerin, welches die ersten Erfahrungen mit dem Auto gewesen seien, an die sie sich erinnern könne, erzählt Irene Bach von schönen Kindheitserinnerungen, als die Eltern mit ihr im VW-Käfer Ausflüge machten. Sie sei in einer „Autofahrerfamilie“ groß geworden, und ihr Vater sei ein begeisterter Autofahrer gewesen.

Interviewerin: „Und wie war das, als Sie Ihren Führerschein gemacht haben?“

„Ja, den hab' ich natürlich so schnell wie möglich gleich mit 18 gemacht, von meinem ersten selbstverdienten Geld. Das war für mich einfach Zeichen der Freiheit, ja, Autofahren können, wobei es damals einfach in Westdeutschland auch noch ein anderes Autofahren war.“

Was Irene Bach hier als Selbstverständlichkeit beschreibt, den Führerschein mit 18 Jahren zu machen, stellte 1964 gesellschaftlich eine Ausnahme dar, zumal für eine junge Frau. Anzunehmen ist daher, daß es innerhalb ihrer Familie, in der Automobilität offenbar ein hoch besetzter Wert war, als „natürlich“ galt und sie in ihrem Entschluß unterstützt wurde.

Daß Automobilität für sie Freiheit symbolisierte, schränkt sie ein: Diese Erfahrung war gebunden an eine bestimmte Zeit in Westdeutschland, sagt sie aus heutiger Berliner Perspektive. Es gibt also, so könnte man schließen, ein damaliges „anderes“ Autofahren, das sich grundlegend vom heutigen Autofahren

unterscheidet und mit dem sie – gerade aufgrund dieser Differenz – nicht mehr das Gefühl der Freiheit verbindet. Wie kam es zu diesem Wandel?

In Westdeutschland lebte sie zunächst ohne eigenes Auto, jedoch mit Zugriff auf dasjenige ihrer Schwester und das der Eltern in der Stadt, dann zusammen mit ihrem Mann drei Jahre mit Auto auf dem Land. Anzunehmen ist, daß sie damals – Mitte der 60er bis Anfang der 70er Jahre noch weitgehend unbelastet von Stau, Parkplatzsuche oder negativen Folgewirkungen – Autofahren als Freiheit erleben konnte.

Die erste Abschaffung: Autofreies Leben in der Berliner Innenstadt

Dies ändert sich jedoch, als die junge Familie wieder umzieht. Irene Bach erzählt:

„Und dann sind wir nach Berlin gegangen. Und in Berlin haben wir ziemlich schnell gemerkt, daß ein Auto hier also wirklich eigentlich verrückt ist. Also unser großer Sohn – der war damals vier, als wir in die Innenstadt gezogen sind – der ist, als wir renoviert haben, mit seinem Dreirad immer im Kreis rumgefahren im großen Berliner Zimmer. Und als wir gefragt haben: Was machst'n da? Was spielst du? – Ich such 'n Parkplatz.“

Um das Widersinnige des Autobesitzes in Berlin zu belegen, erzählt Irene Bach eine Geschichte, in der ihr Sohn spielerisch das alltägliche Verkehrshandeln der Eltern nachahmt.

Nach Berger/Luckmann (1977: 63) ist das Kind in der Frühphase seiner Sozialisation nicht fähig, zwischen der Objektivität natürlicher und gesellschaftlicher Phänomene zu differenzieren. Es nimmt soziale Erscheinungen – in diesem Falle Automobilität als Phänomen der Moderne und dazugehörend die Parkplatzsuche – als gegeben, unveränderlich und selbstverständlich hin; sie erscheinen ihm als zur „Natur der Dinge“ gehörig. Für die Eltern tritt nun die Objektivität dieser Welt durch die Sozialisation des Kind stärker in Erscheinung, „weil die Gegenständlichkeit, wie sie von einem Kind erlebt wird, auf das elterliche Welterleben zurückreflektiert wird“ (ebd.). Indem sie ihre Erfahrungen an das Kind weitergeben, wird mittels eines Spiegeleffekts der Wirklichkeitssinn der Eltern gestärkt. Die für Irene und Volker Bach neue, ungewohnte Erfahrung von Automobilität unter den Bedingungen städtischer Raumknappheit nimmt das Kind als objektive Wirklichkeit wahr und integriert sie in sein Spiel. In der Spiegelung erscheint der Mutter dieses soziale Phänomen als widersinnig, sie kennzeichnet es als „verrückt“, als von der bisherigen – ländlichen – Normalität abweichend. Und in der retrospektiv geleisteten sprachlichen Distanzierung, in der sie Autobesitz in Berlin als irreal und irrational deutet, legitimiert sie bereits den nachfolgenden Akt der Abschaffung: Implizit charakterisiert sie damit ein Leben ohne Auto in der Stadt als Normalität.

Die Interviewerin fragt weiter:

„Und haben Sie das Auto dann abgeschafft oder ist es irgendwann kaputtgegangen?“

I.B.: „Wir haben es abgeschafft. Wir haben beschlossen, daß wir das in Berlin nicht brauchen.“

Interviewerin: „Und welche Verkehrsmittel haben Sie dann benutzt?“

I.B.: „Also Bus und U-Bahn und S-Bahn. Und für Reisen Eisenbahn.“

Interviewerin: „War das keine große Umstellung?“

I.B.: „Ne, des war also innendrin, wenn man in der, wir haben zwischen KaDeWe⁸⁸ und Gedächtniskirche gewohnt, da ist ein Auto nur hinderlich, ja. Es war, klar, es war eine Umstellung. Wir hatten 'ne Laube hier in Hohengatow unten, aber da haben wir Rucksäcke gehabt und sind immer mit Rucksäcken dahin marschiert. Wir fanden des nicht schlimm.“

Der Entschluß der Abschaffung wird damit begründet, daß das Auto in der Innenstadt für die Familie keinerlei Gebrauchswert mehr besaß, ja sogar zu einer Belastung geworden war. Die bisher – in Westdeutschland – gültige Bedeutung des Autos als ungebrochen positives Symbol für Freiheit hat sich unter den neuen Rahmenbedingungen verschoben, wurde ver-rückt: an die Stelle der Ermöglichung trat das Zwanghafte. Mobilitätserweiternd wirken nun jedoch die sehr gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und die gute Infrastruktur.

Die Umstellung war dort am stärksten spürbar, wo die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr vollständig gegeben war – im Freizeitverkehr. Was aus heutiger Sicht eher beschwerlich und unbequem anmutet – zu Fuß mit Kind das Gepäck in Rucksäcken transportierend –, wurde damals nicht als belastend, möglicherweise sogar als Herausforderung empfunden. Irene und Volker Bach waren zu jener Zeit mit Ende Zwanzig in einer Lebensphase, die von Experimentierfreudigkeit und relativer Ungebundenheit geprägt ist. Ein Leben ohne Auto erscheint hier als Teil eines Lebensstils, der mit dieser Lebensphase übereinstimmt.

Die Lösung vom Autobesitz wird von Irene Bach als problemlos dargestellt. Dies veranlaßt die Interviewerin zu einer Nachfrage:

„Mhm. Und Sie hatten doch auch gesagt, Autofahren macht Ihnen auch Spaß. Haben Sie da nicht was vermißt?“

I.B.: „Ich bin damals wirklich sieben Jahre lang überhaupt nicht Auto gefahren, auch mit keinem fremden Auto. Das war einfach so, Autofahren in Berlin und um Berlin auf der Autobahn, das war so zum Abgewöhnen, daß ich dazu keine Lust mehr hatte, in der Zeit.“

Irene Bach stellt hier nur noch die negativen Seiten des Autofahrens dar und konstruiert damit eine Differenz zu der Erfahrung von Freiheit, die das „andere“

88 Gemeint ist das „Kaufhaus des Westens“ am Wittenbergplatz mitten im Westberliner Zentrum.

Autofahren für sie in Westdeutschland symbolisiert hatte. Ursächlich für den Prozeß des „Abgewöhnnens“ vom Automobil, des Abschieds von alten Gewohnheiten, war ein biographischer Wandel, der von einem Berufs- und Ortswechsel begleitet war und veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen zur Folge hatte. Diese wurden als einschränkend empfunden, wodurch eine Desintegration des Automobils ausgelöst wurde. In Verbindung mit den ermöglichenden infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen in der Berliner City dürfte diese Entwöhnung wiederum von einem Routinisierungsprozeß begleitet gewesen sein, der mit einer Gewöhnung an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einherging.

Zwölf Jahre leben mit Auto

Nach sieben Jahren autofreien Lebens wandeln sich 1981 die Lebensumstände der Familie grundlegend, sie kaufen sich ein Auto:

„Dann ist Volker wieder in den Pfarrdienst gegangen, und da ging's nicht ohne Auto, also einfach beruflich nicht.“

Mit dem Arbeitsplatzwechsel ist auch ein Umzug verbunden – von der City in einen Stadtrandbezirk. Zwei Jahre später, 1982, kommt es mit der Geburt des zweiten Kindes auch zu familiären Veränderungen. 1983 erhält Volker Bach die heutige Stelle als Gemeindepfarrer, was einen erneuten Umzug in einen anderen Stadtrandbezirk bedingt. 1985 folgt das dritte Kind. Mit diesen Umbrüchen verändern sich wiederum die verkehrlichen Anforderungen, das Auto erhält einen anderen Stellenwert:

„Ja, mit den kleinen Kindern, da war ein Auto natürlich auch ganz praktisch.“

Auch die Urlaubsreisen unternimmt die fünfköpfige Familie nun motorisiert.

Anlaß für den Kauf eines Autos war also eine berufliche Veränderung, die zu einem Bedarf an Automobilität führte. Anzunehmen ist, daß der Pkw nach und nach in den beruflichen und familiären Alltag integriert wurde und ein fester Bestandteil routinisierten Verkehrshandelns geworden ist.

Ökologisierung

Diese Stabilität gerät jedoch Ende der 80er Jahre langsam ins Wanken:

„Wir hatten das Auto immer mehr mit Widerstreben dann, also erstens aus ökologischen Gründen, und dann haben mir die Konfirmanden auch gesagt: Sie reden dauernd gegen das Auto und haben selber 'ne Schrottkarre vor der Tür stehen, ja. Dann bekam unsere Tochter spastische Bronchitis, und da besteht ein klarer Zusammenhang mit Luftverschmutzung. Das hat angefangen kurz bevor sie drei Jahre alt war. Und das ist besonders in den Wintermonaten und wenn es so Richtung Smog wird. Dann krieg' ich natürlich immer besonders Angst. Das ist inzwischen alles ein bißchen besser geworden, sie ist ja auch in Behandlung, aber das sind natürlich so Sachen, die einen dann schon ein bißchen alarmieren.“

Da kriegt man natürlich auch eine andere, also überhaupt durch die Kinder kriegt man eine andere Einstellung. Ich denke, das ist ganz gut so.“

Das wachsende gesellschaftliche Umweltbewußtsein löst bei Irene Bach und ihrer Familie einen Prozeß des Umdenkens aus. Der hier beschriebene Widerspruch zwischen Umweltbewußtsein und umweltschädigendem Verhalten ist charakteristisch für unser aller Leben. Interessant ist nun die Frage, unter welchen Umständen – und warum gerade in diesem Falle – dieses Dilemma zur Auflösung drängt.

Die Krankenschwester Irene Bach hatte in Berlin eine Weiterbildung zur Religionspädagogin gemacht. Gegenüber den Konfirmanden, die sie unterrichtet, sieht sie sich in einer Vorbildfunktion, die sie ernst nimmt. Durch ihr Handeln wider ihre eigenen ethische Wertvorstellungen steht ihre Glaubwürdigkeit als Pädagogin auf dem Spiel. Indem sie sich selbst – auch als Mutter – individuelle Verantwortung für ihr Handeln zuschreibt, entsteht ein moralisches Dilemma. Dieses wirkt als „Widerstreben“ in den Alltag hinein.

Das Problem der Krankheit ihrer Tochter kann sie nicht individuell durch eine Veränderung ihres Verkehrshandelns lösen; nicht mehr Auto zu fahren oder es abzuschaffen, würde nicht zur Gesundung beitragen. Die Krankheit ist insofern kein konkreter Auslöser für die spätere Abschaffung, sondern verstärkt zunächst lediglich das moralische Dilemma. Dieses aufzulösen bedingt, Einstellung und Handeln miteinander in Übereinstimmung zu bringen.

In dieser Argumentation stellt Irene Bach an sich selbst, indirekt aber auch an andere, den Anspruch, individuell moralisch in Übereinstimmung mit ethischen Normen zu handeln. Zur Auflösung drängt der Widerspruch zwischen Einstellung und Handeln hier also deshalb, weil das Umfeld moralisch ist und Irene Bach sich selbst – milieuspezifisch – individuell Verantwortung zuschreibt.

Entwöhnung vom Auto

Wie kann dieses moralische Dilemma gelöst werden? Irene Bach erzählt weiter:

„Und dann haben wir uns so langsam vom Auto abgewöhnt. Wir haben einfach kein neues gekauft, und vorher hatten wir immer spätestens nach vier Jahren ein neues Auto gekauft. Und dann haben wir gesagt: Und dieses Auto wird gefahren und kein neues. Und es war immer öfter kaputt. Da hatten wir zwar eine ganz liebe und billige Werkstatt, aber es konnte ohne weiteres zwei bis drei Wochen dauern, bis es wieder da war. So haben wir es langsam gelernt, ohne Auto zu leben!“

Die Lösung dieses Dilemmas besteht also zunächst in der Entscheidung, kein neues Auto zu kaufen. Dieser Beschluß bedeutet eine Einschränkung der automobilen Verlässlichkeit: Das Risiko, nicht mehr jederzeit über ein funktionierendes Fahrzeug verfügen zu können, nimmt zu. Als das Auto zur Reparatur in

die Werkstatt muß, wird die Autonutzung – und damit ein Element des bisherigen Verkehrsverhaltens – in diesem Zeitraum unmöglich. Dies bedeutet einen zeitweiligen Routinebruch. Durch diesen Auslöser werden bisherige Gewohnheiten in Frage gestellt, es kann nicht mehr selbstverständlich, routinisiert, „mit dem Auto im Kopf“ geplant werden. Es muß – gezwungenermaßen – nach Handlungsalternativen gesucht werden: Die Probleme, die sich aus der fehlenden Verfügbarkeit des Autos ergeben, etwa beim Transport von Einkäufen oder in der Freizeit, verlangen nach neuen Lösungen, woraus sich die Anschaffung eines Fahrradanhängers ergibt.

Es findet ein Lernprozeß statt, in dem neue Erfahrungen gemacht und andere Mobilitätspraktiken eingeübt werden, die sich langsam stabilisieren. Anzunehmen ist, daß der Alltag allmählich anders organisiert wird, Aktivitäten und Wegemuster sich verändern, das Auto zunehmend bewußter und überlegter eingesetzt wird und die Autonutzung insgesamt mit einem wachsenden Grad an Rationalität verbunden ist.

Während dieses Zeitraumes verändern sich die äußeren Rahmenbedingungen und verkehrlichen Anforderungen der Familie kaum, abgesehen vom zunehmenden Alter der Kinder, die – 1990 acht und fünf Jahre alt – zu aktiven Verkehrsteilnehmern heranwachsen und nicht mehr nur passiv transportiert werden müssen, sondern sich selbst fortbewegen können und dies in dem ruhigen Wohnumfeld mit dem Fahrrad und zu Fuß auch relativ gefahrlos tun können.

Wie kam es nun in diesem jahrelangen, langsamen Lernprozeß, in dem sich schrittweise bislang gültige Routinen auflösen, neue entstehen und langsam verfestigen, zum tatsächlichen Umstieg, von der Überlegung, das Auto abzuschaffen, zur konkreten Handlung?

Der Umstieg

Etwa 1990 erfährt Irene Bach erstmals von der Existenz von „Stattauto“, wie, weiß sie heute nicht mehr genau.

„Also es war schon immer so als Idee im Hinterkopf.“

Der Gedanke daran bleibt, während das eigene Auto nach und nach aus den alltäglichen Handlungsmustern herausgelöst wird. Sie wird selbst aktiv, setzt sich mit „Stattauto“ in Verbindung und erfährt, daß die Gründung einer Station in ihrem Bezirk geplant ist. Diese wird Anfang 1992 realisiert, zeitgleich wird Familie Bach Mitglied. Ihr Auto verkaufen die Bachs kurze Zeit später, nachdem sie es noch durch den TÜV gebracht haben.

Durch die Station in relativer Nähe – die Fahrzeit zur Station beträgt etwa zehn Minuten mit Fahrrad oder Bus – besteht nun die Möglichkeit, ein geteiltes Auto, wenn notwendig, zu nutzen, ohne ein eigenes besitzen zu müssen. Die Gründung der Station als neues Verhaltensangebot und Erweiterung des Mög-

lichkeitsraumes stellt in diesem Fall den Auslöser für den tatsächlichen Umstieg, für die konkrete Handlung dar. Voraussetzung war ein moralisches Dilemma, das eine Offenheit für neue Möglichkeiten und die Suche nach Alternativen bewirkte, wodurch das Wissen um das Verhaltensangebot in Verbindung mit der konkreten Möglichkeit handlungswirksam werden konnte.

Bedingung war außerdem, daß sowohl die Mobilitätsbedürfnisse der Familie beruflich wie privat eine Einschränkung der automobilen Verfügbarkeit zuließen als auch die objektiven Rahmenbedingungen einen Umstieg auf Car Sharing ermöglichten. Gerade in diesem Fall scheinen die äußeren Umstände die Abschaffung lange Zeit eher verhindert zu haben, sprechen doch die einerseits relativ schlechte Infrastruktur und Anbindung an den öffentlichen Verkehr⁸⁹, andererseits das ausreichende Parkplatzangebot am Wohnort und der fehlende finanzielle Druck eher für den weiteren Besitz eines Autos.

Eine notwendige Voraussetzung für den Umstieg scheint zudem gewesen zu sein, daß das eigene Auto nicht mehr fester Bestandteil des Alltagshandelns war, sondern die Nutzung des Fahrrads, aber auch öffentlicher Verkehrsmittel, bereits in einem Routinisierungsprozeß verfestigt worden war.

Leben ohne eigenes Auto

Familie Bach gehört zu den typischen Car-Sharing-Wenignutzern. Sie leiht nur wenige Male im Jahr ein Stattauto, meist für Transporte oder um den ältesten Sohn zu besuchen, der, wie erwähnt, auf dem Land in Brandenburg lebt. In ihrer Freizeit nutzen sie meist das Fahrrad:

„Ein Pfarrer hat halt kein freies Wochenende und wenn mal ein paar Stunden Zeit sind, dann setzen wir uns nicht ins Auto, das tun wir uns eigentlich nicht an. Dann setzen wir uns lieber auf's Fahrrad, das ist dann erholsamer.“

Auch im Urlaub erhebt Irene Bach den Anspruch, möglichst nachhaltig unterwegs zu sein und unbekannte Ziele in der näheren Umgebung zu entdecken. Flugreisen empfindet sie größtenteils als überflüssig, eigene seltene Flüge – etwa nach Israel im vergangenen Jahr – werden als notwendige Ausnahme legitimiert:

„Das geht nun mal nicht anders.“

Seit sie kein Auto mehr besitzt, fährt sie häufiger Taxi, etwa um das Warten auf den Bus mit Kindern und Gepäck bei schlechtem Wetter zu vermeiden.

89 Von der nahen Busstation fährt tagsüber in 20minütigen Abständen ein Bus ins nächste Subzentrum und zur U-Bahn-Station, wobei die Fahrt etwa zehn Minuten dauert.

Moralische Distinktion

Interessant ist nun die Frage, inwiefern sich die Abschaffung des ersten Autos und das Leben ohne Auto damals unterscheiden von der zweiten Abschaffung und „Autofreiheit“, die Irene Bach heute beinahe schon als Lebensstil praktiziert. Im Gegensatz zur damaligen Lebensphase, die eher von Experimentierfreudigkeit gekennzeichnet war, können Irene und Volker Bach mittlerweile als beruflich und familiär etabliert bezeichnet werden. In ihrer sozialen Position und Lebensphase erscheint der Besitz eines Autos als Normalität, zumal sie nun nicht mehr in der Innenstadt, sondern in einem Haus mit Garten in Stadtrandlage leben. Mit der Abschaffung ihres Autos, so kann man vermuten, begeben sie sich in Widerspruch zu gesellschaftlichen Erwartungen und Normen. Als „bewußt autofrei Lebende“ gehören sie in ihrem sozialen Umfeld zu einer Minderheit. Es stellt sich die Frage, wie Irene Bach mit dieser – gewollten oder ungewollten – Rolle des Abweichens von der sozialen Norm umgeht.

Auf die Frage der Interviewerin, ob sie mit Freunden und Bekannten über Car Sharing diskutiert habe, berichtet Irene Bach über geteilte Meinungen im Bekanntenkreis. Sie habe auch schon sehr viele Aggressionen abbekommen.

Interviewerin: „Wie äußert sich das?“

I.B.: „Also zum Beispiel das krasseste Beispiel war, daß da einmal bei einem Konfirmandenelternabend bei uns ein Vater gesagt hat, wir als bekannte Autogegner dürften über dieses Thema überhaupt nicht mit Konfirmanden sprechen. Wir würden die indoktrinieren. Ich hab’ dann gesagt: Das ist Quatsch. Wir sind nicht Autofeinde, wir sind Menschenfreunde. Das ist was anderes, ja. Und wo das Auto sein muß, da kann es ja segensreich sein. Also wenn jemand nicht mehr beweglich ist, dann ist das ganz toll. Oder auch für Leute mit kleinen Kindern. Alles in Ordnung. Aber ich denk’ einfach, die, die nicht Auto fahren müssen, die sollten’s auch bleiben lassen.“

Aus dem hier geschilderten Konflikt läßt sich als Hypothese ableiten, daß die Entscheidung zur Autofreiheit nicht nur ein individuelles moralisches Dilemma gelöst hat, sondern eine weitere soziale Funktion erfüllt: Der Akt der Abschaffung eignet sich zudem, um die eigene Glaubwürdigkeit unter Beweis zu stellen, der Verzicht ermöglicht *moralische Distinktion*. Was ist damit gemeint? Deutlich wird dies in folgendem Abschnitt, in dem Irene Bach über ihren Beitritt zu Stattauto spricht:

„Also wir haben hier noch zwei andere Paare mitgezogen. Wir sind hier zu sechst auf einmal eingetreten. Aber viel mehr haben wir nicht erreicht hier in der Gemeinde. Es gibt zwar immer wieder Leute, die sagen: Ja, interessant, und bringen Sie uns mal Material. Aber, obwohl’s eigentlich ’ne wirklich sehr überzeugende Sache ist, scheint’s für Normalbürger nicht interessant zu sein.“

Die Autoabschaffung und der Beitritt zu Car Sharing ermöglichen Irene Bach die Distinktion von den „Normalbürgern“, sie kann sich als Avantgarde von

ökologisch Unbewußten unterscheiden. Das Missionieren, andere *erreichen*, *überzeugen* und *mitziehen* zu wollen, das Bekehren im Dienste einer guten Sache, als schöpfungsbewahrende „Menschenfreunde“, wird als öffentlich präsentierte Gemeinwohlorientierung auch genutzt, um die eigene Identität zu pflegen.

Verständlich wird vor diesem Hintergrund, wieso gerade das Auto innerhalb der Ökologiediskussion derartig diskursbestimmend sein kann. Das Automobil eignet sich als Symbol gut für einen exemplarischen Verzicht.⁹⁰ Eine solche Handlung ermöglicht es, sich als Vorbild umweltbewußt zu präsentieren. Zum Schauplatz kann das Symbol Automobil gerade deshalb werden, weil Fortbewegung fast immer auch soziales Handeln ist, das sich im öffentlichen Raum abspielt: Indem Irene Bach mit Fahrrad und Anhänger einkaufen fährt, kann sie in ihrer Rolle als Religionspädagogin und verantwortungsbewußte Mutter ihre Glaubwürdigkeit vorbildlich unter Beweis stellen, sie kann sich durch exemplarisches Handeln von anderen moralisch unterscheiden. Insofern als sie damit einer Minderheit zuzurechnen ist, stellt die Abschaffung des Autos eine ethische Sonderleistung dar. Die Mitgliedschaft bei Stattauto eignet sich neben der Funktion der Mobilitätsgarantie auf moralisch-ethischer Ebene auch zur Identitätspflege, die nach außen als Altruismus erscheint, aber durchaus auch egoistisch motiviert sein kann.

7.4 Rationales Abwägen

*„Des schien mir alles ganz, ganz logisch,
und ich wollt's mal probieren.“*

(Michael Grabow)

Biographie

Michael Grabow, geboren 1964 in der DDR, ist zum Zeitpunkt des Interviews im Juni 1996 32 Jahre alt und lebt alleine in einer Altbauwohnung im Ostberliner Innenstadtbezirk Prenzlauer Berg. Nach einem Studium der Agrarwissenschaften, das er als Ingenieur abgeschlossen hat, begann er nach der Wende Jura zu studieren; zur Zeit bereitet er sich auf sein erstes Staatsexamen vor.

Seine Fahrerlaubnis hat er 1981 im Alter von 18 Jahren gemacht. Er lebt zu dieser Zeit im ländlichen Raum Brandenburgs, hat ein Motorrad und nutzt ab

90 Als Vergleich bietet sich das Vegetarier-Sein an, das, wenn es nach außen als ökologisch begründete Lebenshaltung des Verzichts präsentiert wird, auch die Funktion moralischer Distinktion erfüllen kann, gerade weil Essen – ähnlich wie Fortbewegung – meist auch soziales Handeln ist.

und zu das Auto der Eltern. 1986 zieht er zum Studium nach Berlin. Sein Motorrad fährt er weiterhin, bis er sich 1988 einen Trabant Kombi kauft. Für seinen Weg zur Humboldt-Universität im Zentrum Ostberlins nutzt er nun fast täglich das Auto, nur selten öffentliche Verkehrsmittel.

Das ändert sich nach der Wende. Wegen des stark zunehmenden Autoverkehrs beginnt Michael Grabow immer häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Hinzu kommt, daß sich durch sein Studium an der Freien Universität Berlin sein Arbeitsweg wesentlich verlängert hat.⁹¹ Eine Monatskarte für den ÖPNV kauft er sich erstmals 1990 und seitdem regelmäßig. In seiner Wohngegend wird es vor allem abends zu einem Problem, einen freien Parkplatz zu finden. 1993 kauft er sich ein neues Fahrrad. Er nutzt nun überwiegend U-Bahn und Straßenbahn sowie für nähere Ziele das Fahrrad oder geht zu Fuß. Mit seinem Trabant fährt er nur noch in der Freizeit oder wenn er etwas transportieren muß. Im August 1994 verkauft er sein Auto und wird im Oktober 1994 Mitglied bei Mobil Konzept.

In den neun Monaten seiner Mitgliedschaft in der Car-Sharing-Organisation Mobil Konzept hat er sich bislang erst einmal spontan ein Auto für einen Ausflug ausgeliehen. Die Fahrten am Wochenende, für die er früher sein Auto genutzt hat, unternimmt er jetzt meist mit der Bahn oder zusammen mit Freunden, die ein Auto besitzen. Ein Taxi leistet er sich nur selten.

Seine Wohnung ist gut an U- und S-Bahn sowie die Straßenbahn angebunden. Das Einkaufen ist im Kiez problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich, wobei die Bedingungen hierfür wegen der hohen Verkehrsbelastung auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und den wenigen Fahrradwegen nicht optimal sind.

Zur Textinterpretation

Michael Grabow ist als einziger von den sieben dargestellten Fällen in der DDR aufgewachsen.⁹² Anzunehmen ist, daß sich sein Verhältnis zur Automobilität und auch zum Ökologiediskurs aufgrund seiner Sozialisation von dem der in der Bundesrepublik geborenen Gleichaltrigen unterscheidet. Verkehrssoziatorische Fragen wurden in den Interviews jedoch nur am Rande einbezogen und werden aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten nicht tiefergehend untersucht.

91 Im Gegensatz zur innerstädtischen Lage der Humboldt-Universität sind die Institute der Freien Universität im Südwesten Berlins angesiedelt und vom Wohnort Michael Grabows im Bezirk Prenzlauer Berg mit dem Auto in etwa einer halben bis dreiviertel Stunde zu erreichen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in etwa einer Stunde.

92 Vom gesamten Sample, das aus zehn in Ost- und Westberlin lebenden InterviewpartnerInnen besteht, wurden vier in der DDR und sechs in der Bundesrepublik geboren.

Aufgrund der objektiven Daten ergibt sich für die Textinterpretation folgender Fokus: Von besonderem Interesse erscheint erstens der Prozeß der Veränderung des Verkehrshandelns im Zusammenhang mit den gewandelten Rahmenbedingungen durch die Wende. Zweitens wird die Entscheidung des Autoverkaufs zu untersuchen sein sowie drittens der drei Monate später erfolgende Beitritt zu Mobil Konzept und die damit möglicherweise verbundenen Wirkungen.

Die Wende als Auslöser für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens

Michael Grabow besaß von 1988 an ein eigenes Auto, das er 1994 verkauft hat. Auf die Frage der Interviewerin, ob sich in diesem Zeitraum von sechs Jahren sein Nutzungsverhalten verändert hat, antwortet er:

„Ja, eigentlich schon. Ich bin früher also auch zur Uni fast täglich mit dem Wagen gefahren und hab' das dann aber sein lassen. Und hab' dann immer mehr öffentliche Verkehrsmittel genutzt, weil die Straßen sich, die Straßenverhältnisse sich so entwickelt haben, daß die Autos überwogen und immer weniger Möglichkeiten waren, flüssig durch die Stadt zu fahren. Und das habe ich dann aus Zeitgründen eingeschränkt, um nicht im Stau zu stehen. Das wurde dann mit der Zeit doch ganz schön belastend, gerade in der Innenstadt, also die Entwicklung gerade nach der Wende. Vorher konnte man eigentlich relativ flüssig fahren. Es gab wenig Staus. Und das hat sich nun grundlegend geändert. Also Autofahren in der Stadt macht gar nicht mehr soviel Spaß. Es ist eine Belastung geworden.“

Interviewerin: „Und weißt du noch, wann du das erste Mal eine Monatskarte gekauft hast?“

„Ja, also 1990, da war dann so'n Zeitpunkt, wo man dann weniger Auto fuhr, und da bin ich eigentlich bewußt zu öffentlichen Verkehrsmitteln umgestiegen mit der Monatskarte, und seitdem nutze ich sie, also monatlich. Ist auch ganz günstig für Studenten, es lohnt sich, also man kann dann in der gesamten Stadt damit fahren.“

Durch den Fall der Mauer und den politischen Umbruch haben sich seit 1989 die Verkehrsverhältnisse in Berlin wesentlich verändert. Die zunächst provisorischen Lückenschlüsse wurden ausgebaut, die Kfz-Zulassungszahlen stiegen rapide an. Viele Ostberliner konnten sich jetzt endlich den Wunsch nach einem eigenen Auto oder einem „West-Auto“ erfüllen. Für Michael Grabow, der bereits ein Auto besaß, verschlechterte sich die verkehrliche Situation spürbar. Man kann annehmen, daß durch die Belastung eine *Akzeptanzschwelle*⁹³ überschritten wurde, wodurch die automobilen Fortbewegung für ihn zu einem offenkundigen Problem wurde, das nach einer Lösung verlangte. Als weniger bela-

93 Wann eine solche Akzeptanzschwelle als überschritten wahrgenommen wird, läßt sich nur vor dem Hintergrund der jeweiligen individuellen Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen sowie Ressourcen verstehen.

stende und schnellere Alternative erscheinen, zunächst für den Weg zur Uni, öffentliche Verkehrsmittel, auf die er nach und nach umsteigt.

Seitdem er sich regelmäßig eine Monatsmarke kauft, verursacht die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nur noch Fixkosten, unabhängig von der Fahrhäufigkeit. Denkbar ist, daß für Michael Grabow auch ein finanzieller Anreiz besteht, Autofahrten, die zudem variable Kosten verursachen, auf den ÖPNV zu verlagern. Zu einer weiteren Veränderung kommt es 1993, als er sich ein neues Fahrrad kauft:

„Ich hab’ mir ein Fahrrad zugelegt, ein neues, und seitdem bin ich, sagen wir mal, ein regelmäßiger Fahrradfahrer geworden. Vorher hatt’ ich auch schon immer ein Fahrrad, bin aber weniger damit gefahren. Also in der Stadt sowieso nicht. Also, ich komm’ aus’m Umland von Berlin. Dort bin ich öfter Fahrrad gefahren. Aber in der Stadt weniger, aufgrund des Verkehrs und der schlechten, der wenigen Fahrradwege. Daran hat man sich gewöhnt, und jetzt fahr’ ich eigentlich regelmäßig.“

Warum sich Michael Grabow gerade zu diesem Zeitpunkt ein neues Fahrrad kauft und sich, trotz der etwas verbesserten, aber nach wie vor schlechten Bedingungen, an das Radfahren in der Stadt „gewöhnt“, kommt hier nicht zum Ausdruck. Möglicherweise spielt der Zeitgeist eine Rolle, denn durch den Zuzug vieler westdeutscher Studenten in den Ostberliner Bezirk könnte das Radfahren, das zu DDR-Zeiten in der Stadt wenig verbreitet war, populärer geworden sein. Nach einem Prozeß der Routinisierung und Anpassung an die ungünstigen Verkehrsverhältnisse wurde Radfahren für Michael Grabow fester Bestandteil seines Verkehrsverhaltens.

Trotz Autobesitz nutzt er nun auf seinen alltäglichen Wegen vorwiegend die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Im Verlauf von fünf Jahren – seit der Wende 1989 – sind neue Mobilitätsmuster entstanden und haben sich verfestigt, bei denen das Auto nurmehr für bestimmte, eher außeralltägliche Fahrtzwecke eine Rolle spielt.

Die Entscheidung, das Auto zu verkaufen

In dieser Situation eines eingeschränkten Autobedarfs „entdeckt“ Michael Grabow 1994 die Car-Sharing-Organisation „Mobil Konzept“:

„Auf einem Einkaufsbummel bin ich an „Mobil Konzept“ vorbeigekommen und habe dieses Schild dort gelesen. Und bin auf die aufmerksam geworden, hatte aber damals noch einen eigenen Pkw. Und hatte mir überlegt, wenn ich den mal verkaufen werde, könntest’s ja mal probieren.“

Daß er Car Sharing überhaupt als Handlungsoption wahrnimmt, setzt ein latentes Interesse voraus. Es stellt sich die Frage, warum er zu diesem Zeitpunkt an den Verkauf seines Autos denkt. Möglich ist zum einen, daß die Absicht des Verkaufs eine in die weitere Zukunft gedachte logische Konsequenz des Besit-

zes darstellt: Jedes Auto muß einmal verkauft werden. Denkbar ist aber auch, daß er bereits eine gezielte Verkaufsabsicht hegt, etwa weil er Geld benötigt.

Interviewerin: „Und dann? Was ist mit deinem Auto passiert?“

„Also, ich hab’ das vor einem Jahr verkauft, im August letzten Jahres und mußte mir dann überlegen, ob ich mir ’n neuen Wagen kaufe, oder ob ich das probiere. Und bin dann dort hingegangen und hab mich informiert. Und, Car Sharing – des schien mir alles ganz, ganz logisch, und ich wollt’s mal probieren. Und dann bin ich im Oktober dort eingetreten und seitdem nutze ich das. Allerdings nicht so regelmäßig, also erst einmal seitdem.“

Michael Grabow hat sein Auto verkauft, ohne zu wissen, wie er seinen geringen, aber vorhandenen automobilen Bedarf decken wird. Das nachfolgende Abwägen zwischen den Alternativen Car Sharing und dem Kauf eines neuen Autos läßt vermuten, daß er mit dem Verkauf nicht eine grundsätzliche *Ab-schaffung* beabsichtigt hat, wie sie beispielsweise bei Irene Bach oder Lieselotte Hausberg erfolgt ist, um ein moralisches Dilemma zu lösen.

Die Option Car Sharing wird von Michael Grabow geprüft und auf einer rationalen Ebene bewertet: Es *erscheint* ihm auf der Grundlage vorliegender Informationen „logisch“. Gewißheit, daß die rational schlüssige Entscheidung für Car Sharing richtig ist, hat er jedoch aufgrund mangelnder Erfahrungen nicht. Er legitimiert sein Handeln daher als Versuch ohne Risiko, der jederzeit wieder rückgängig gemacht werden kann, wenn die eigenen Erfahrungen zeigen sollten, daß Car Sharing *nicht* „logisch“ ist.

Interviewerin: „Und warum hast du dein Auto verkauft?“

„Mhm, er war noch nicht so alt und ich dachte, ich krieg’ da einen ganz guten Preis.⁹⁴ Es war im Prinzip eine finanzielle Abwägung. Und ich wollte auch mal probieren, ohne Auto auszukommen in Berlin. Und Freunde haben mich dazu bewogen, das Auto auch zu verkaufen, weil sie aus einem ökologischen Ansatz heraus sagen, also ein Auto braucht man nicht in der Innenstadt. Es wäre überflüssig. Und mich hat das oft auch geärgert, daß ich abends hier ins Viertel kam und keinen Parkplatz gefunden habe. Also manchmal habe ich eine halbe Stunde gesucht, um einen Parkplatz zu finden. Und selber muß’ ich sagen, daß ich innerhalb der Woche kaum den Wagen genutzt habe. Ich bin also fast ausschließlich am Wochenende mit dem Wagen unterwegs gewesen. Und das wollt’ ich mal überprüfen, wie weit man ’s einschränken kann, überhaupt ein Auto zu benutzen.“

Die Interviewerin fordert Michael Grabow auf, sein Handeln zu begründen. Seine Antwort deutet in der sprachlichen Darstellung auf einen zeitlich verwickelten, komplexen Entscheidungsprozeß hin. Der Zeitpunkt des Verkaufs war, wie hypothetisch vermutet, durch ein günstiges Angebot für seinen Trabant Kombi bedingt. Als zweiten Grund nennt er, versuchsweise auf ein Auto ver-

94 Im August 1994 verkauft er seinen Trabant Kombi. Für den Neuwagen hatte er sechs Jahre zuvor in der DDR 20.000 Mark bezahlt, jetzt erhielt er einen „guten Preis“ von 900 DM.

zichten zu wollen, was für ihn eine Herausforderung darzustellen scheint. Warum? Welche negativen Folgen des Autobesitzes veranlassen diesen „Selbstversuch“? Denkbar sind individuelle Belastungen oder auch eine starke Gemeinwohlorientierung. Hinter einem solchen „Verzicht“ könnte auch der Wunsch stehen, die vorherrschende gesellschaftliche Alltagspraxis des Autobesitzes in Frage zu stellen und eigene gewohnte Verhaltensmuster und Überzeugungen einer empirischen Überprüfung zu unterziehen.

Als Einflüsse führt er zum einen ökologische Argumente an, die er jedoch nicht verinnerlicht hat. Der „ökologische Ansatz“ stellt eine Ideologie dar, zu der er auf Distanz geht, indem er die Meinung seiner Freunde im Konjunktiv zitiert: „Es wäre überflüssig.“ Deren Argumentation erscheint als eine Art „Überbau“, mit dem er sich zwar auseinandersetzt, der für sich genommen jedoch kaum handlungswirksam werden kann. Die Aneignung dieser ideologischen Überzeugungen setzt die Überprüfung mittels eigener Erfahrungen voraus.

Zum anderen nennt er den „Ärger“ über die Parkplatzsuche, in dem eine unvermittelte emotionale Betroffenheit zum Ausdruck kommt, die in diesem Fall in Verbindung mit seinem eingeschränkten Bedarf an Automobilität handlungswirksam werden kann.

Der Besitz eines Autos ist aus dieser Motivlage heraus kaum rational begründbar und wird nun von Michael Grabow einer Prüfung unterzogen. Das Ergebnis dieses Versuchs präsentiert er im nächsten Satz:

„Es geht also, für mich. Die Fahrten, die ich dann am Wochenende unternehme, die unternehme ich dann meistens mit der Bahn oder laß' mich von Freunden fahren.“

Die Einschränkung der Autonutzung ist also – zumindest in seinem Falle – möglich, denn die bisher mit dem Auto am Wochenende unternommenen Fahrten lassen sich zumeist durch Bahn oder Mitfahrgelegenheiten ersetzen.

Entwöhnung durch Car Sharing

Car Sharing bewertet er nach neun Monaten Mitgliedschaft, in der er sich nur einmal ein Auto für einen Ausflug ausgeliehen hat, folgendermaßen:

„Und seit ich da eingetreten bin, mußte ich feststellen, daß ich also viele Fahrten, die ich bisher mit dem Auto unternommen habe, jetzt gar nicht mehr unternehme, weil ich eben viel mit dem Fahrrad unterwegs bin und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Also dieser Vorteil, den ein Auto hat, es ständig nutzen zu können, das läßt man eben auch dann sein, wenn man für ein Auto Geld bezahlen muß, wenn man's ausleihen muß. Ich denk, dann überlegt man sich das dreimal, ob man den Wagen nutzt, oder ob man nicht öffentliche Verkehrsmittel nimmt.“

Im Falle Michael Grabows findet eine fast gänzliche Substitution von Autofahrten durch Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr oder Fahrrad statt. Ausge-

löst wird dieser Effekt bei ihm zum einen durch die Kosten des Car Sharing; bislang fixe Kosten für den Autogebrauch wurden in variable Kosten umgewandelt. Seine knappen finanziellen Ressourcen veranlassen ihn zu einem sehr bewußten Abwägen. Zum anderen nennt er den gegenüber einem Privat-Pkw erschwerten Zugang durch den Ausleihvorgang und die eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit. Dieser erhöhte Aufwand des Car Sharing – von der Ökonomie als Transaktionskosten bezeichnet – relativiert die Nachteile des ÖPNV, die im Vergleich mit dem Privat-Pkw durch geringere Bequemlichkeit und erhöhten Zeitaufwand von Tür zu Tür gekennzeichnet sind.

Inhaltlich ergänzend soll hier auf eine spätere Stelle im Interview eingegangen werden, in der Car Sharing und Privat-Pkw verglichen werden. Auf die Frage, ob er sich so, wie er jetzt lebe, mobil und unabhängig fühle, antwortet Michael Grabow:

„Eigentlich schon. Ich weiß, ich bin in zehn Minuten am Automaten, kann mir jetzt das Auto holen. Das ist nicht viel anders, als wenn mein eigener Wagen zwei Straßen weiter stehen würde. Insofern gibt's psychologisch da keinen großen Unterschied. Also ich hab' das Gefühl, daß ich mir jederzeit den Wagen holen kann, spontan und ohne mich da vorher anzumelden oder mich zu verabreden da mit den Leuten. Also das geht also problemlos. Ja, ansonsten fühl' ich mich mobil, ja.“

Über die Möglichkeit des Car Sharing zu verfügen, vermittelt Michael Grabow das Gefühl, mobil zu sein. Es geht hier also nicht wie oben um die *tatsächliche Nutzung*, bei der das Car Sharing höhere Transaktionskosten verursacht, sondern um die *Möglichkeit* zur selbstbestimmten Fortbewegung, um Mobilität im Sinne eines Potentials zur Fortbewegung. Diese Beweglichkeit, die eine Car-Sharing-Mitgliedschaft bietet, ist für Michael Grabow vergleichbar mit der eines Privat-Pkws. Mobil zu sein bedeutet für ihn

- jederzeit, d.h. rund um die Uhr und spontan ohne Wartezeit,
- nur wenige Gehminuten entfernt,
- ohne Anmeldung oder Verabredung, also ohne soziale Abhängigkeit, über ein Auto verfügen zu können.

Kriterium für seinen Vergleich zwischen Car Sharing und Privat-Pkw ist also die Möglichkeit, über ein Automobil zu verfügen. *Maßstab seiner Bewertung ist dabei eine möglichst hohe zeitliche, örtliche und soziale Unabhängigkeit.* In seinem Fall ist diese Verfügbarkeit hoch, da seine Wohnung sich in nächster Nähe der damaligen Zentralstation von Mobil Konzept – die Firma besteht seit Herbst 1998 nicht mehr – befindet, wo er mittels eines Tresorcomputers auch ohne vorherige Reservierung spontan ein Auto ausleihen kann.

Zusammenfassend folgt daraus, daß er Car Sharing zwar wegen des Aufwandes und aus finanziellen Gründe kaum nutzt, die Mitgliedschaft ihm aber dennoch, ähnlich wie der Besitz eines Autos, das Gefühl vermittelt, sich automobil fortbewegen zu können.

Zukünftiges Verkehrsverhalten

Für Michael Grabow steht es außer Frage, daß er sich wieder ein Auto kaufen würde, wenn er – etwa aus beruflichen Gründen – ins Umland ziehen sollte.

„Also bei ganz zwingenden Gründen wär's für mich kein Problem, wieder Auto zu fahren. Aber in meiner jetzigen Lebenssituation ist es eigentlich fast ideal, nicht Auto zu fahren.“

Er stellt einen Zusammenhang her zwischen Lebenssituation mit ihren je spezifischen verkehrlichen Bedürfnissen und der Notwendigkeit, ein Auto zu nutzen. Für ihn als alleinstehenden Studenten in relativ zentraler Wohnlage sei es nicht notwendig, ein Auto zu besitzen.

Zusammenfassend fällt an diesem Fall auf, daß es – ähnlich wie bei Marion Schumacher – keinen Umbruch in der Lebenssituation, keine wesentliche Veränderung des individuellen Verkehrsbedarfs gab. Gewandelt haben sich hier lediglich die gesellschaftlichen und damit auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen, die einen Prozeß der Deroutinisierung auslösten, der schließlich den Verkauf des Autos aufgrund rationalen Abwägens erlaubte. Car Sharing als „Automobilitätsgarantie“ ermöglichte den Verzicht auf den Kauf eines neuen Autos und führte durch eine weitere Entwöhnung zu einem überwiegend „autofreien“ Verkehrshandeln.

Resümee des Selbstversuchs: Leben ohne Auto als neue Erfahrung

Ein Resümee dieses Autoverzichts im „Selbstversuch“, der Überprüfung, „wie weit man's einschränken kann“, zieht Michael Grabow an späterer Stelle im Interview:

Interviewerin: „Wenn du jetzt jemanden, der gerne Auto fährt, davon überzeugen wolltest, daß das Leben ohne Auto möglich ist, wie du ja jetzt selbst erfahren hast, was würdest du da sagen?“

M.G.: „Ja, mhm, also ich würd' eben versuchen klarzumachen, daß sie da erstmal Geld sparen. Daß es einfach günstig ist, finanziell. Daß man sich viel Ärger erspart, Ärger bei der Parkplatzsuche, Ärger mit der Polizei, wenn man irgendwie im Parkverbot steht oder im Halteverbot oder solche Sachen, die Zeit und Nerven kosten. Und daß man gleichzeitig was Gutes tut, also weniger Autos bringt ja mehr Lebensqualität in die Stadt. Also hat so'n Effekt, der über diesen persönlichen Bereich noch drüber hinausgeht. Und daß es 'ne Erfahrung ist. Also derjenige, der vom Auto wekommt, der macht 'ne neue Erfahrung und die kann der so nicht machen.“

Interviewerin: „Und welche Erfahrung ist das?“

M.G.: „Na, ein Auto, wo man vorher denkt, man braucht es unbedingt zum Leben, daß man später einsieht, daß es eigentlich nicht notwendig ist. Nich'? Daß es 'n Luxus ist, Auto zu fahren. Aber die Erfahrung soll jeder für sich machen.“

Die hier hypothetisch genannten „objektiven“ Argumente für eine Abschaffung stimmen mit denen, die als „subjektive“ Motive herausgearbeitet wurden, weitestgehend überein. Der Umstieg auf Car Sharing war primär pragmatisch motiviert. Die Gemeinwohlorientierung, „daß man gleichzeitig was Gutes tut“, erscheint wie zuvor aufgesetzt und nicht verinnerlicht. Die als dritter Grund genannte individuelle „Erfahrung“ ist eine andere Diskursebene, die sich nicht mehr auf der vorherigen Rationalitätsebene bewegt. Demnach hat für Michael Grabow die Abschaffung des eigenen Autos auch eine entlastende Wirkung als Befreiung von etwas nicht Notwendigem. So distanziert er sich in beinahe asketischer Haltung von der Notwendigkeit, ein Auto zu besitzen, und bewertet dies für sich als Luxus. Aus der Befreiung durch die Alternative Car Sharing zieht er Befriedigung, weil sie ihm ermöglicht, auf intelligente und rationale Weise das Problem minimalen Bedarfs an Automobilität zu lösen.

7.5 Ökologische Rationalität

*„Ich will von A nach B irgendwie und das
möglichst problemlos.“*

(Alexander Muhrani)

Biographie

Der 32jährige Alexander Muhrani, geboren 1964 in Westdeutschland, ist Architekt, spezialisiert auf Entwürfe für energiesparendes Bauen. Zum Interview, das am 18. Juli 1996 stattfand, treffen wir uns in seinem kleinen Büro im innerstädtischen Bezirk Prenzlauer Berg in Ostberlin. Alexander Muhrani ist seit fünf Monaten Mitglied bei der Car-Sharing-Organisation Mobil Konzept.

Seinen Führerschein hat er 1983 als Abiturient mit 18 Jahren gemacht, auf das Drängen seiner Eltern hin. Zu dieser Zeit fuhr er sehr viel Fahrrad. Sein erstes und einziges Auto kaufte er sich neun Jahre später als 27jähriger Student in Westberlin. Als Autobesitzer fuhr er weniger Fahrrad, nutzte jedoch öffentliche Verkehrsmittel und kaufte sich auch ab und zu eine Monatsmarke der BVG. Mit seinem Gebrauchtwagen hatte er immer viel Ärger; nach vier Jahren, im Oktober 1995, mußte er ihn schließlich verschrotten lassen. Nun, als autoloser und mittlerweile selbständiger Architekt, kaufte er sich eine Jahreskarte der BVG. Durch seinen berufsbedingten Bedarf an Automobilität stand er vor der Ent-

scheidung, wieder ein Auto zu kaufen oder Car Sharing auszuprobieren. Im Februar 1996 wurde er Mitglied bei Mobil Konzept. Seitdem leiht er durchschnittlich etwa zehnmal monatlich ein Auto aus, zum größten Teil für geschäftliche Fahrten zu Baustellen im weiteren Berliner Umland, aber auch für wesentlich weitere Strecken, etwa nach Niedersachsen. Ohne Benzin bezahlt er dafür monatlich zwischen 250 und 450 DM. Die Car-Sharing-Station kann er in fünf Minuten zu Fuß erreichen.

Im Alltag nutzt er häufig das Fahrrad, geht aber auch viel zu Fuß. Seine Wohnung, in der er mit seiner Freundin zusammenlebt, liegt im selben Bezirk, etwa zehn Fahrradminuten von seinem Büro entfernt. Einkäufe lassen sich problemlos in nächster Nähe erledigen; auch die Anbindung an U-, S- und Straßenbahn ist sehr gut; diese Verkehrsmittel nutzt er mehrmals pro Woche für längere berufliche wie private Fahrten innerhalb Berlins. Für private Wochenendausflüge und weitere Reisen bevorzugt er die Bahn.

Interpretation der biographischen Daten

Im Falle Alexander Muhranis wurde das eigene Auto nicht bewußt *abgeschafft*, sondern ging kaputt. Das Problem, kurzfristig seinen berufsbedingten Bedarf an Automobilität zu decken, löste er durch den Beitritt zu Mobil Konzept. Für die Textinterpretation ergeben sich folgende Fragen: Warum hat er sich für Car Sharing entschieden und nicht etwa für den Kauf eines neuen Autos? Damit zusammenhängend gilt es ganz allgemein sein Verhältnis zu Automobilität zu untersuchen. Interessant ist dieser Fall auch insofern, als Alexander Muhrani unter den Car-Sharing-Kunden der kleinen Gruppe sogenannter *Vielfahrer* zuzuordnen ist – als einziger im Sample. Unterscheiden sich aufgrund seines hohen Automobilitätsbedarfs seine Anforderungen an Car Sharing?

Textinterpretation: Verhältnis zum Auto – Nutzen statt Besitzen

Zunächst soll die Eingangspassage interpretiert werden. Die Interviewerin stellte als erstes die Frage: „Wissen Sie noch, wann Sie das erste Mal von Car Sharing gehört haben und was Sie sich dabei gedacht haben?“⁹⁵

95 In den ersten drei Interviews mit Marion Schumacher, Lieselotte Hausberg und Irene Bach wurde eine andere Einstiegsfrage gestellt, die sich auf die ersten Erfahrungen mit dem Auto und dem Führerschein bezog. Nach einer Vorstellung und Diskussion der ersten Auswertungsergebnisse in einem Forschungskolloquium an der Freien Universität Berlin wurde der Leitfaden verändert und die hier zitierte Einstiegsfrage in den weiteren Interviews verwendet. Diese erwies sich für die Darstellung des Umstiegsprozesses als geeigneter und erforderte weniger häufig lenkendes Nachfragen und Eingreifen in den Gesprächsverlauf von seiten der Interviewerin.

Die Frage impliziert die Nennung eines bestimmten Zeitpunktes, an dem diese Verkehrsalternative erstmals bewußt wahrgenommen wurde, sowie die retrospektive Bewertung dieser Information zum damaligen Zeitpunkt. Vor dem Hintergrund des im Vorgespräch formulierten Interesses der Interviewerin, zu erfahren, wie der Weg vom eigenen Auto bis zum Car Sharing hin verlief, erlaubt diese Fragestellung dem Interviewten, einen Fluß eigener Rede zu entwickeln und den Erzählfaden logisch weiterzuspinnen.

Alexander Muhrani antwortet:

„Das ist schon länger her, ich glaub’ zwei oder drei Jahre. Und da, sag’ ich mal, wär’s eher im privaten Bereich wichtig gewesen, und damals fand ich die Idee schon eigentlich sehr gut. Weil ich, ich zähl’ mich zu, eher nicht zu den Leuten, die jetzt, sagen wir mal, Wert auf ein besonderes Auto legen oder irgendwie sowas, sondern das muß irgendwie fahren und funktionieren. Ich will von A nach B irgendwie und das möglichst problemlos.“

Alexander Muhrani schildert erwartungsgemäß, wann er Car Sharing als Handlungsoption erstmals wahrgenommen hat und bewertet dies vor dem Hintergrund der damaligen Situation. Daß er die Idee seinerzeit „schon eigentlich sehr gut fand“, erfordert eine Begründung, die er liefert, indem er eine *Differenz* zwischen zwei Gruppen konstruiert, von denen er sich einer zuordnet. Statt einer positiven Bestimmung seiner Zugehörigkeit gelingt ihm zunächst nur die negative Abgrenzung: Er gehöre *nicht* zu denen, die „Wert auf ein besonderes Auto legen“. Wovon distanziert er sich hier? Ein besonderes Auto fällt auf, es ermöglicht seinem Besitzer, sich einerseits von anderen zu unterscheiden, andererseits seine Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe auszudrücken. Es kann also – als Eigentum – die Funktion eines Statussymbols erfüllen und auf der symbolischen Ebene sozial distinktiv wie integrativ wirken. Diese Funktion stellt für Alexander Muhrani offenbar keinen positiven Wert dar. Für ihn besteht der Zweck eines Autos darin, daß „das“ fährt und funktioniert; Fahren bedeutet für ihn, von „A nach B“ zu gelangen, und zwar „möglichst problemlos“. Im Zentrum stehen also der Transportzweck und der Gebrauchswert.

Aus dieser kurzen Passage läßt sich ableiten, daß Alexander Muhranis Einstellung zur Automobilität pragmatisch und funktional geprägt ist und die symbolische Funktion des Privat-Pkw für ihn unbedeutend ist. Dies wird im weiteren Text bestätigt.

Über das Individuelle hinaus drücken sich in der Differenz, die Alexander Muhrani konstruiert, zwei gegensätzliche Einstellungen zur Automobilität aus. Und genau diese Polarität steckt auch im Begriff des Nutzens *statt* Besitzens, der metaphorisch den Gegensatz zwischen der Idee des Car Sharing und dem Besitz eines Privat-Pkw ausdrückt. Diese Divergenz zweier Wertvorstellungen – der des Nutzens eines geteilten Autos, dessen Attraktivität gerade aus der Gebrauchswertorientierung erwächst, und der des Besitzens, das über die symboli-

sche Funktion soziale Distinktion und Integration ermöglicht – kann letztendlich auf den Antagonismus von Sein und Haben zurückgeführt werden.

Autokauf oder Car Sharing? Ablauf eines Entscheidungsprozesses

Alexander Muhrani hatte bereits zwei oder drei Jahre vor seiner Mitgliedschaft Car Sharing als Idee positiv wahrgenommen, wie im letzten Zitat deutlich wurde. Auf Nachfrage erzählt er, daß er von Stattauto erstmals in einer Radiosendung gehört hatte; später habe er von Mobil Konzept erfahren, und zwar in folgender Situation:

„Das war dann später, als ich jetzt hier mein, das Büro hier eröffnet habe, und das ging auch konkret darum – ich hatte ja vorher ein Auto, ein altes Auto, hatte immer viel Ärger – und dann war die Frage: Kauft man sich ein Neues? Ist das notwendig und so weiter. Und dann hab’ ich mir gedacht, ich probier’s erst mal aus. Privat, sag’ ich mal, überlegt man schon, ob man fährt, ob’s nicht anders geht. Aber wenn’s eben um geschäftliche Dinge geht oder jetzt muß ich auf die Baustelle fahren oder so, da kann ich nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, das funktioniert niemals. Bis ich da ankomme, sind fünf Stunden vorbei, fünf Stunden zurück, dann ist der Tag rum. Das muß irgendwie ruckizucki gehen.“

Alexander Muhrani beschreibt hier einen Entscheidungsprozeß, in dem die bislang abstrakte Idee Car Sharing zu einer konkreten Handlungsalternative wird, die er gegen die Option eines Autokaufs abwägt. Ausgelöst wurde dieser Entscheidungsprozeß zum einen durch das Problem eines erhöhten Bedarfs an Automobilität infolge eines biographischen Wendepunktes, dem Einstieg ins Berufsleben, zum anderen durch die Verschrotung seines Autos mit der Folge einer Einschränkung seiner verkehrlichen Beweglichkeit.

Eine Lösungsmöglichkeit besteht im Kauf eines Autos, wobei Alexander Muhrani sich die Frage stellt, ob dies „notwendig“ sei, und zwischen der Notwendigkeit der Nutzung und der des Besitzes differenziert. Er kommt zu dem Schluß, daß die Autonutzung unverzichtbar ist: Zwar gehe es privat „anders“, nicht jedoch beruflich. Um im ländlichen Raum seine Ziele erreichen zu können, gibt es für ihn keine Alternative zur Schnelligkeit und Flexibilität eines Autos.

Ob auch die Notwendigkeit des Besitzes besteht oder Car Sharing eine adäquate Alternative ist, kann er aufgrund der mangelnden Erfahrungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht beantworten. Er beschließt: „Ich probier’s erst mal aus.“ Diese Entscheidung begründet er im folgenden Abschnitt. Auf die Frage der Interviewerin: „Als ihr Auto seinen Geist aufgegeben hat, wußten Sie da schon, daß Sie Car Sharing machen wollten?“, antwortet er:

„Das hat sich im Grunde erst danach ergeben. Also einmal hab’ ich wenig die finanziellen Mittel, jetzt groß mir ein Auto zu kaufen, ein funktionierendes. Und ich sag mal, ein funktionierendes würd’ ich immer auf fünftausend aufwärts beziffern, und da möchte man natürlich nicht so’ne Kiste haben, die unheimlich viel Dreck in die Umwelt pustet, sondern

einen mit Kat und allem möglichen, und das ist dann vielleicht auch wieder 'n bißchen teurer. Und dann hab' ich mir gesagt: Probier's mal aus, guck mal, wie du hinkommst, wie die Kosten sind. Ist es tragbar, ist es nicht tragbar. Und ich denk', bisher geht's eigentlich noch. Das Problem wird sicherlich dann, wenn's noch mehr Fahrten werden, und die Fünfhundert-Mark-Grenze im Monat überschritten wird. Dann muß man mal durchrechnen, ob's nicht doch 'ne Alternative gibt.“

Die Entscheidung für Car Sharing begründet Alexander Muhrani mit knappen finanziellen Ressourcen, weswegen er sich kein eigenes Auto leisten könne, das seinen Anforderungen entspricht. Als zentralen Anspruch formuliert er, wie schon in der Einstiegspassage, daß es „funktioniert“. Anzunehmen ist, daß er zum einen, geprägt durch den „Ärger“, die negativen Erfahrungen mit seinem alten Auto, zum anderen aufgrund der beruflichen Anforderungen, etwa in bezug auf Pünktlichkeit, großen Wert auf Verlässlichkeit legt. Während der Kauf eines Autos bei seinem Start in die Selbständigkeit eine größere finanzielle Belastung darstellen würde, verlangt Car Sharing nur eine geringe Investition und ist eine leicht zu revidierende Bindung.

In einem *Resümee* dieses nun fünf Monate währenden „Versuchs“ bewertet er die Kosten als „noch“ tragbar. Wenn sich jedoch, und diese Möglichkeit ist realistisch, sein verkehrlicher Bedarf weiter erhöhen und die kritische Grenze von 500 DM monatlicher Kosten überschritten werden sollte, würde dies erneut einen Entscheidungsprozeß auslösen. Wie er an späterer Stelle ausführt, könnte er sich in diesem Falle als eine Lösungsmöglichkeit vorstellen, privat ein Auto zu teilen, etwa in einer größeren Bürogemeinschaft oder mit einem Bekannten, der vor allem abends ein Auto benötigt.

Ökologische Einstellung

Auch das Kriterium der Umweltverträglichkeit beeinflusst seine Entscheidung, wie in der vorherigen Passage deutlich wurde:

„... und da möchte man natürlich nicht so'ne Kiste haben, die unheimlich viel Dreck in die Umwelt pustet ...“

Indem er seinen ökologischen Anspruch in der unpersönlichen Form – „da möchte man“ – formuliert, nimmt er Bezug auf kollektive Normen. Ähnlich auch im vorletzten Zitat:

„Privat, sag ich mal, überlegt man schon, ob man fährt, ob's nicht anders geht.“

Das Dilemma, das sich aus dem Wissen um die negativen Wirkungen der Auto-nutzung ergibt, stellt sich für ihn als ein kollektives dar; ökologische Wertvorstellungen erscheinen stark verinnerlicht, wobei er jedoch nicht ideologisch oder moralisch argumentiert.

Ent- und Gewöhnung

Dieser normative Anspruch, sich möglichst umweltverträglich zu verhalten und, wo es geht, auf das Auto zu verzichten, kann jedoch durch Routinen unterlaufen werden, wie folgendes Zitat zeigt. Auf die Frage, ob sich sein Mobilitätsverhalten in den letzten Jahren verändert habe, antwortet Alexander Muhrani:

„Also, wo ich das eigene Auto hatte, muß ich schon sagen, da war's natürlich vor der Tür, da hat man dann eher mal, na weil's da eben stand, hat man eher mal einfach das Auto genommen. Aber später dann – ich hab' mich dann auch mal intensiver damit auseinandergesetzt so'n bißchen, auch im Rahmen meiner Diplomarbeit – bin ich dann doch wieder mehr zum Fahrrad zurückgekommen. Und, also die kleinen Wege, das sind ja auch gerade die Wege, die am unnötigsten mit'm Auto sind, die versuch' ich also möglichst mit'm Fahrrad oder zu Fuß zu erledigen.“

Deutlich wird, daß der Besitz eines eigenen Autos und der dadurch bedingte *leichte Zugang, die uneingeschränkte Verfügbarkeit* – „weil's da eben stand“ – zur häufigeren Nutzung verleiten: „hat man eher mal einfach das Auto genommen“. Daß er sein Verkehrsverhalten verändert hat und im Nahraum zunehmend auf das Fahrrad umgestiegen ist, führt er auf eine verstärkte Auseinandersetzung mit ökologischen Fragen zurück. Die stark routinisierte, unbewußte Auto-nutzung wurde dadurch in Frage gestellt, es fand offenbar ein schrittweiser Prozeß der Entwöhnung vom Auto statt, der mit einer Gewöhnung an das Fahrrad einherging.

Zu vermuten ist, daß auch bei ihm, ähnlich wie bei Irene Bach, die Tatsache, daß sein Auto häufig kaputt war, diesen komplementären Prozeß der De- und Routinisierung verstärkte. Inwiefern dieser Wandel des Verkehrsverhaltens auch auf eine Ermöglichung durch veränderte Rahmenbedingungen, etwa einen Umzug, zurückzuführen ist, läßt sich nicht rekonstruieren. Als sein Auto 1995 endgültig den Dienst versagte und durch die berufliche Veränderung ein erhöhter verkehrlicher Bedarf entstanden war, bestanden stabile Routinen der Rad- wie auch der ÖPNV-Nutzung, die einen Umstieg auf Car Sharing ermöglichen.

Alexander Muhrani nutzte also bereits vor der endgültigen Abschaffung sein Auto nur noch eingeschränkt im Alltag und fuhr statt dessen häufig Rad wie auch mit dem ÖPNV. Nachdem er sein Auto verschrotten lassen mußte, hatte er sich eine Jahreskarte der Berliner Verkehrsbetriebe gekauft, was er folgendermaßen begründet:

„Auch wenn's im ersten Moment 'ne große Summe ist, ist es irgendwie unheimlich bequem, man hat die Karte in der Tasche und latscht rein und raus, und das braucht einen alles irgendwie nicht interessieren, ob die U-Bahn nun jetzt gerade kommt oder nicht. Sonst hetzt man immer so, und schnell hier stempeln und so, oder das Kleingeld ist nicht

da, der Automat funktioniert nicht. Also für mich ist das, sach ich mal, so'ne Art, Stück Lebensqualität, die dadurch gewonnen worden ist.“

Als Vorteile des Kaufs nennt er den Aspekt Bequemlichkeit, ein Mehr an Lebensqualität. Was genau versteht er darunter? Grundsätzlich erfordert die gelegentliche, wenig routinisierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein hohes Maß an Wissen, Organisations- und Koordinationsleistung: Wo ist der Stempelautomat? Funktioniert er? Habe ich genug und passendes Kleingeld? Muß ich mich beeilen, weil die Bahn gerade einfährt? Wie weit und wie lange darf ich mit einem Einzelfahrschein fahren? Mit der Jahreskarte hingegen „braucht einen das alles irgendwie nicht [zu] interessieren.“

Die alltägliche Verkehrsmittelnutzung erfordert weniger Aufmerksamkeit, kann mit einem geringeren Grad an Bewußtheit bewältigt werden. Diese Reduktion von Komplexität im alltäglichen Verkehrshandeln, die Alexander Muhrani als „bequem“ bezeichnet, wird als Entlastung empfunden. Indem die Jahreskarte also den Zwang zu dauernden Entscheidungen sowie den Organisationsaufwand vermindert und den Zugang erleichtert, ermöglicht sie eine routinisierte Nutzung des ÖV und damit eine Integration in das Alltagshandeln.

Es bestanden also bereits in der Entscheidungssituation zwischen Privat-Pkw und Car Sharing stabile Routinen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades. Anzunehmen ist, daß eine solche Entwöhnung von der Pkw-Nutzung eine Voraussetzung für einen Umstieg auf Car Sharing darstellt; daß also die vor dem Umstieg bestehenden Gewohnheiten in der Nutzung des Umweltverbundes die Entscheidung für Car Sharing begünstigen, da der Pkw nicht mehr fester Bestandteil des alltäglichen Verkehrshandeln ist und insofern Car Sharing als komplementäres Verkehrsmittel einen begrenzten Bedarf an Automobilität zufriedenstellend erfüllen kann.

7.6 Der Geschmack des Notwendigen

*„Wenn ich mal kein Auto mehr hab', is' det 'ne Möglichkeit,
weiterhin so mobil zu bleiben.“*

(Thomas Freudsheim)

Biographie

Der zum Zeitpunkt des Interviews im September 1996 31jährige gebürtige Westberliner Thomas Freudsheim wohnt mit seiner Ehefrau Claudia und der siebenjährigen Tochter in einer Hochhaussiedlung am südwestlichen Stadtrand. Nach der mittleren Reife begann er eine Lehre als Werkzeugmacher, die er ab-

geschlossen hat, und arbeitet heute in seinem Beruf in einem Industriebetrieb in der Innenstadt; Claudia Freudsheim ist Hausfrau.

Den Führerschein hat Thomas Freudsheim mit 21 Jahren 1986 gemacht und sich einige Monate später ein gebrauchtes Auto gekauft. Nach einem Motorschaden dieses Wagens lebte er ein halbes Jahr ohne Auto, dann wurde er, gemeinsam mit seiner Frau, Besitzer eines VW-Busses. Nach einiger Zeit ohne Auto kaufte er sich 1990 einen Passat Kombi. 1991 erfuhr Thomas Freudsheim durch eine Fernsehsendung erstmals von Stattauto. 1994 zog das Ehepaar Freudsheim mit seiner Tochter von einem anderen Stadtrandbezirk in die heutige Wohnung um. Seinen Arbeitsweg legt Thomas Freudsheim zu dieser Zeit mit dem Auto zurück; die Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld sind gut, so daß seine Frau einen Großteil der Besorgungen zu Fuß erledigen kann.

Im Juni 1994 besuchte Thomas Freudsheim eine Informationsveranstaltung von Stattauto und beschließt, nach dem Sommerurlaub sein Auto abzuschaffen und Car-Sharing-Mitglied zu werden. Zwei Monate später, im August, verkauft er den Passat und tritt Stattauto bei. Einen Teil des Verkaufserlöses verwendete das Ehepaar für die Neuanschaffung „vernünftiger“ Fahrräder.

Seitdem nutzt er für seinen Arbeitsweg Bus und U-Bahn, wobei er mit zweimaligem Umsteigen 45 Minuten unterwegs ist. Mit dem Auto hatte er früher eine Fahrtzeit von 20 Minuten auf dem Hinweg und – staubedingt – von mehr als einer halben Stunde auf dem Rückweg.

Am Wochenende unternimmt die Familie häufig Spaziergänge zu Fuß oder Ausflüge mit dem Fahrrad „ins Grüne“, das durch die Lage des Wohngebietes am Stadtrand in wenigen Minuten erreichbar ist. Auch die S-Bahn wird für längere Ausflüge genutzt, nicht jedoch Car Sharing. Die nächste Car-Sharing-Station ist mit einmaligem Umsteigen per Bus tagsüber in fünfzehn Minuten erreichbar. Ein Auto hat sich Thomas Freudsheim regelmäßig alle vier bis sechs Wochen für den Einkauf von Getränkekisten ausgeliehen, jeweils für die Dauer von drei bis vier Stunden und Kosten von etwa fünfzehn DM. Durch den Kauf eines „Sodaclub“-Gerätes im Juli 1996, wodurch Leitungswasser mit Kohlensäure angereichert werden kann, wurde der Aufwand des Getränkekaufs minimiert. Car Sharing wurde seitdem – in den drei Monaten vor dem Interview – nicht mehr genutzt.

Mit dem Taxi fährt die Familie aus Kostengründen höchstens einmal jährlich. Für längere Urlaubsfahrten kann Thomas Freudsheim von seinem Arbeitgeber günstig einen Firmenwagen ausleihen. Davon hat die Familie im letzten Sommer Gebrauch gemacht und ist nach Österreich zum Bergwandern gefahren.

Fragestellungen für die Textinterpretation

Thomas Freudsheim hat sein Auto offenbar bewußt abgeschafft und ist direkt auf Car Sharing umgestiegen. Ungewöhnlich erscheint dies insofern, als die Rahmenbedingungen, insbesondere der mit dem Auto wesentlich schneller zu bewältigende Arbeitsweg, eher gegen eine Abschaffung sprechen. Zu untersuchen ist also, welche Bedingungen zu dieser Entscheidung des Autoverkaufs geführt haben. Darüber hinaus ist von Interesse, welche Funktion Car Sharing in diesem Falle erfüllt. Thomas Freudsheim hat seinen Führerschein relativ spät gemacht. Anzunehmen ist, daß er in seiner Adoleszenz – im Gegensatz zu Jugendlichen im ländlichen Raum – durch die infrastrukturell günstigen Rahmenbedingungen in der Stadt nicht auf ein Auto angewiesen war, um Unabhängigkeit zu erlangen und sich vom Elternhaus abzulösen. Anhand des Textes wird sein Verhältnis zur Automobilität zu untersuchen sein, ohne jedoch im einzelnen dessen Genese zu analysieren. Es soll also nicht gefragt werden, wie sich dieses herausgebildet hat und welche verkehrssozialisatorischen Einflüsse hierfür von Bedeutung waren.

Der Umstieg

Um den Prozeß der Abschaffung des Autos nachzuvollziehen, wird zunächst die Einstiegspassage des Interviews interpretiert:

Interviewerin: „Wann haben Sie das erste Mal von Car Sharing gehört, und was haben Sie sich dabei gedacht? Wissen Sie das noch?“

T.F.: „Ja, also vor fünf, sechs Jahren, als die Sache angefangen hat, hier in Berlin zumindest. Da war in der Abendschau mal 'n Bericht gewesen darüber, und da hab' ick gesagt: Det is' genau det Ding: Wenn ich mal kein Auto mehr habe, is' det 'ne Möglichkeit, weiterhin so mobil zu bleiben, wenn man mal 'n Auto braucht, daß man sich jederzeit 'n Auto nehmen kann. Und des hat 'ne ganze Zeit gedauert, eh' ick mich dann dazu durchgerungen habe, nun davon Gebrauch zu machen. War auch'n bißchen Überredungskunst mit meiner Frau, daß ick det Auto verkaufe und daß wir dann halt nur noch mit der BVG fahr'n oder mit'm Fahrrad. Und dann halt 'n Auto nehmen, wenn wa't gezielt brauchen. Und passiert is' det Janze eigentlich erst, als wa hierher gezogen sind. Det war im Februar 94. Da sind wa hierher gezogen. Sind wa noch einmal in' Urlaub gefahren mit dem Auto, und dann ham wa't verkauft. Det is' jetzt also zwei Jahre her.“

Thomas Freudsheim kann sich detailliert erinnern, wann er Car Sharing erstmals als Handlungsoption wahrgenommen hat, als Möglichkeit für den Fall, „wenn ich mal kein eigenes Auto mehr habe“. Er sagt nicht etwa: „wenn ich mal mein Auto *verkaufe*“ oder „wenn ich es *abschaffe*“.⁹⁶ Es stellt sich daher die

96 Um die Äußerung zu verstehen, wird eine Kontextvariation vorgenommen, d.h. es werden andere, in diesem Kontext plausible Sätze formuliert und Thomas Freudsheims Formulierung gegenübergestellt.

Frage, unter welchen Bedingungen man davon sprechen würde, irgendwann kein Auto mehr zu haben. Diese Formulierung könnte etwa man dann gebrauchen, wenn zu erwarten ist, daß das Auto nicht mehr durch den TÜV kommt oder in absehbarer Zeit verschrottet werden muß. Sie wäre dann plausibel, wenn – ganz allgemein – vorhersehbar ist, daß äußere Umstände irgendwann einen weiteren Besitz unmöglich machen werden.

Während ein Ausdruck wie: „wenn ich mein Auto mal verkaufe“, ein selbstbestimmtes und aktives Aufgeben des Autobesitzes ausdrückt, erscheint das Nicht-mehr-Haben Thomas Freudsheims eher als eine *Mischung aus Freiwilligkeit und Schicksal*.

Welche Funktion kann Car Sharing für ihn erfüllen? Es ermöglicht ihm, weiterhin „mobil zu bleiben“. Darunter versteht er, dann über ein Auto verfügen zu können, wenn er eines benötigt. Wann dies der Fall ist, wird hier nicht ersichtlich. Car Sharing dient also der Aufrechterhaltung seiner Mobilität im Sinne eines *Potentials zur Fortbewegung, unabhängig von der tatsächlichen Nutzung*. Seine Einstellung zu Car Sharing – vom dem er „Gebrauch“ machen, das er „gezielt“ nutzen will – stellt sich als *instrumentell, nüchtern, auf Sachfragen reduziert* dar.

Deutlich wird aus der Formulierung – „hat 'ne ganze Zeit gedauert, eh' ick mich dann dazu durchgerungen habe“ –, daß ein Entscheidungsprozeß bestand, in dem über einen längeren Zeitraum starke Argumente für und gegen einen Umstieg abgewogen wurden. Der Umstieg ist nicht einfach passiert, es hat sich nicht von selbst ergeben, sondern der Besitz eines eigenen Autos blieb bis zuletzt eine realistische Alternative. Begonnen hat der Entscheidungsprozeß – „det Janze“ – mit dem Zeitpunkt des Umzuges, womit auch eine Veränderung des Arbeitsweges, der Aktivitätsorte, des Verkehrsmittelangebotes, vielleicht auch der finanziellen Situation verbunden war.

Was sich für ihn durch den Verkauf seines Autos verändert hat, erzählt er im Anschluß an obige Passage:

„Sind jetzt zwei Jahre ein Monat. Und seitdem hab' ick kein Auto mehr. Bin damit voll zufrieden, weil ick hab' wesentlich mehr Zeit irgendwie wat zu lesen. Beim Autofahr'n kann ick nich' lesen. Is' nich' drin. Da muß ick mich auf'n Verkehr konzentrieren. Der einzige Nachteil is', daß ich halt frühmorgens nich' mehr so lange schlafen kann. Daß ich halt dementsprechend früher raus muß. Es is' ja eigentlich der einzige Nachteil daran. Ansonsten, nach der Arbeit bin ick fast genauso schnell hier als wenn ick mit'm eigenen Auto fahre. Und da kann ick mich halt entspannen, schon nach der Arbeit, schon gleich. Ich muß mich nich' noch konzentrieren, wenn ich nach Hause fahre. Kommt nich' die Stausituation: Stop and go, an der Ampel stehenbleiben. Det is kein Autofahren, det is' 'ne Krankheit. Und von daher hab' ick's bewußt so gemacht, daß wir dann gesagt ham, wir nehmen det Auto nur noch zum Einkaufen nach Möglichkeit. Oder wenn wa mal wirklich irgendwo hinfahren wollen. Mittlerweile brauchen wir's zum Einkaufen nich' mehr.“

Nicht die Familie, sondern Thomas Freudsheim – „ick“ – hat nun kein Auto mehr zur täglichen Verfügung. Er, der das Auto wochentags täglich für den Arbeitsweg genutzt hat, hat die Konsequenzen des Umstiegs in erster Linie zu tragen. Für seine Einschätzung der letzten zwei Jahre ohne Auto – „voll zufrieden“ sei er – zieht er einen Vergleich zwischen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Autos auf dem Arbeitsweg, da hier der Umstieg offenbar am stärksten spürbar ist. Die Vor- und Nachteile beider Verkehrsmittel wägt er rational gegeneinander ab, wobei er ausschließlich auf der *funktionalen Ebene* argumentiert; moralisch-ethische Argumente auf der Ebene des Gemeinwohls sind für seine Bewertung – und wohl auch seine Entscheidung – nicht von Relevanz. Auch die symbolische Funktion des Besitzes spielt offenbar kaum eine Rolle. Die Nachteile des Autos liegen gemäß dieser Argumentation vor allem in der Nutzung begründet, nicht im Besitz.⁹⁷ Das Auto konnte die *Funktion* einer schnellen und bequemen Raumüberwindung, die Spaß macht, unter den gegebenen Rahmenbedingungen für ihn nicht mehr angemessen erfüllen.

Ein Bedarf an Automobilität bestand – neben dem Arbeitsweg – für Einkäufe sowie gelegentliche Freizeitfahrten der Familie. Es wird nun – „bewußt“ – der Beschluß gefaßt, für diese Zwecke Car Sharing zu nutzen. Doch auch Fahrten, die zunächst als notwendig erscheinen, werden zunehmend substituiert: So ersetzt ein „Sodamat“ den Einkauf von Getränkekisten; auch andere Fahrten mit dem Auto werden soweit wie möglich verringert und die Wege statt dessen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, wie Thomas Freudsheim an anderer Stelle im Interview erwähnt.

Für den Umstieg spielten jedoch noch andere Motive eine Rolle:

Interviewerin: „Sie haben ja vorhin gesagt, Sie mußten Ihre Frau überreden. Können Sie da noch’n bißchen näher auf die Zeit kurz vor der Mitgliedschaft eingehen?“

T.F.: „Ja, der Punkt, warum wir dann gesagt haben, auch, jetzt machen wir det mit dem Stattauto, war ganz einfach auch, weil det Auto immer teurer wird. Und ich muß jetzt sagen, wenn ich jetzt noch’n Auto hätte: Det is’ mit Schwierigkeiten verbunden, so’n Auto zu unterhalten. Ich bin Alleinverdiener, meine Frau geht nich’ arbeiten. Und da muß man natürlich schon sehen. Die Miete wird nich’ billiger, die wird immer teurer, und Auto wird auch immer teurer. Versicherungen steigen an, Benzinpreise steigen an. Und durch die Stadt durchkommen tut man sowieso kaum noch. Da fahr’ ick mit meine 93 Mark im Mo-

97 Das fällt insbesondere im Vergleich mit anderen Fällen auf, in denen die Abschaffung damit begründet wurde, daß der Besitz als Belastung erfahren wurde, sei es moralischer (Irene Bach) oder finanzieller Art (Marion Schumacher). Zuvor fand in diesen Fällen bereits eine Verminderung der Fahrten mit dem Auto statt, das zumeist nur noch für nicht-alltägliche Zwecke genutzt wurde. Im Falle von Thomas Freudsheim wurde das Auto jedoch bis zum Verkauf für den täglichen Arbeitsweg eingesetzt, und der Umstieg vom eigenen Auto auf öffentliche Verkehrsmittel fand – abweichend von den anderen Interviewpartnern – erst nach dem Verkauf statt.

nat halt doch relativ günstig. Familie kann am Wochenende und an Feiertagen auf der Umweltkarte mitfahren. Von daher ist die Sache auf jeden Fall wesentlich preiswerter.“

Die Entscheidung für Stattauto wurde stark von finanziellen Motiven beeinflusst, die jedoch – wie die Verwendung des Wortes „auch“ in der ersten und zweiten Zeile zeigt – eher als sekundäre denn als primäre Bedingungen den Umstieg veranlaßt haben. Wesentlich, um überhaupt einen Entscheidungsprozeß auszulösen und die bisherige Routine der Autonutzung für den Arbeitsweg „aufzubrechen“, erscheint in erster Linie die Veränderung der verkehrlichen Situation, zum einen durch den nach dem Umzug neuen Arbeitsweg, der mit dem Auto etwa 18 Kilometer beträgt, zum anderen durch die zunehmende Verschlechterung der verkehrlichen Situation.

Anzunehmen ist, daß durch die latente Unzufriedenheit eine Akzeptanzschwelle überschritten und die Suche nach Alternativen ausgelöst wurde. Dies kann als eine *notwendige Bedingung* betrachtet werden, durch die die Autonutzung in Frage gestellt und die Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg überhaupt erst als realistische Alternative wahrgenommen wurde.

Die finanziellen Motive spielen im Entscheidungsprozeß offenbar eine sekundäre Rolle, sie werden erst dann handlungswirksam, als es um die konkrete Abwägung zwischen den Alternativen Autobesitz oder öffentliche Verkehrsmittel plus Car Sharing als Mobilitätsgarantie geht. Als Hypothese läßt sich daraus ableiten, daß die hohen Kosten für ein Auto alleine nicht genügen, um einen Entscheidungsprozeß auszulösen; sie sind weniger notwendig denn hinreichende Bedingung und werden erst handlungswirksam, wenn andere notwendige Bedingungen erfüllt sind.

In seinem Kostenvergleich stellt Thomas Freudsheim die fixen und variablen Kosten des Autounterhalts denen einer ÖPNV-Monatskarte gegenüber. Andere Mobilitätskosten, etwa für Car Sharing oder Taxi, berücksichtigt er hier nicht. Die Nutzung des Car Sharing ist, so kann daraus geschlossen werden, für Thomas Freudsheim mittlerweile eine *Ausnahme, Car-Sharing-Kosten sind nicht Teil des monatlichen Mobilitätsbudgets*. Anzunehmen ist, daß dies vor dem Kauf des Sodamats anders war. So konnte Thomas Freudsheim detailliert Auskunft geben über die damaligen monatlichen Kosten für Car Sharing – etwa 15 bis 18 DM –, die durch den Getränkekauf *regelmäßig* und geplant angefallen sind und die insofern Teil des monatlichen Mobilitätsbudgets waren. Die Kostenrechnung zeigt, daß die Entscheidung für oder gegen den Besitz eines Autos sich wesentlich auf den finanziellen Spielraum der gesamten Familie auswirkt, für den Thomas Freudsheim in seiner Rolle als „Alleinverdiener“ und Ernährer im traditionellen Sinne die Verantwortung übernimmt und daher auch letztendlich die Entscheidungen trifft. Im Vergleich mit Haushalten, die über ein höhe-

res Einkommen verfügen, fällt dagegen auf, daß dort finanzielle Motive im Entscheidungsprozeß kaum eine Rolle spielen.

Wesentlich für die tatsächliche Verkaufsentscheidung war dann der Besuch einer Informationsveranstaltung von Stattdauto im Juni 1994:

„Ick hab' mir gesagt, ick hör' mir det an, und dann entscheid' ick, ob ick det verkaufe oder nich'. Ja, und danach hab' ick gesagt: Jut, det is' et. Nach'm Sommerurlaub wird det Auto verkauft.“

Der Car-Sharing-Beitritt erlaubt den Verkauf des Passat und führt *nachfolgend* zu einer täglichen und gewohnheitsmäßigen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dies erscheint im Vergleich mit anderen Interviews ungewöhnlich, da in den meisten Fällen bereits vor der Abschaffung des Autos ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und ein Routinisierungsprozeß erfolgt ist und das Auto letztlich eingeschränkt für alltägliche Wege genutzt wurde. Anzunehmen ist daher, daß Thomas Freudsheim es bereits früher gewohnt war, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, und zwar mit positiven Erfahrungen, so daß er über eine praktische Kompetenz verfügt, an die er anknüpfen kann.⁹⁸

In der Interpretation jener Passagen des Interviews, in denen er seine frühen Mobilitätserfahrungen schildert, wird diese These bestätigt:

Führerschein und erstes Auto: „Auto is' auch nur 'ne Maschine.“

Interviewerin: „Wie war das, als Sie den Führerschein gemacht haben? Oder ihr erstes Auto bekommen haben? Was für 'ne Bedeutung hatte das damals für Sie?“

T.F.: „Tja, also als ick den Führerschein gemacht hab', hab' ick ja eigentlich gesacht: Ick mach' den, damit ick'n hab'. Man weiß ja nie, wofür man den braucht. Dann kam allerdings der Punkt, wo ick gesacht hab': Mensch, kurzzeitig mal 'n Auto, damit de nich' aus der Übung kommst. Weil, wenn ick'n Führerschein mache und 'n jahrelang nich' nutze, nutzt er mir auch nischt. Dann kann ick wieder zur Fahrschule gehen und kann Nachholunterricht holen. Wenn man nich' übt – det is' genauso wie wenn man auf Arbeit is' und man kriegt da 'ne Maschine vor die Nase gesetzt, und dann muß man üben, üben, üben, bis man die Maschine versteht. Und so is' et mit'm Auto nich' anders. Auto is' auch nur 'ne Maschine.“

Thomas Freudsheim hat mit dem Führerschein zum einen die Erlaubnis, zum anderen die Fertigkeit erworben, ein Auto steuern zu können. Dies erfolgte ohne direkte Zweckbestimmung auf eine abstrakte Möglichkeit der Nutzung hin. Die Fahrerlaubnis erweiterte zwar seinen Handlungsspielraum, sie war jedoch nicht zwingend erforderlich. Thomas Freudsheim, der seinen Führerschein mit

98 Anzunehmen ist, daß ein routinierter Autonutzer, der neu nach Berlin zieht, diese Kompetenz und Routinen, sich im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden, erst nach und nach erwerben muß, bevor er ohne äußeren Zwang bereit ist, umzusteigen.

21 Jahren gemacht hat, benötigte offenbar kein Auto, um mobil und unabhängig zu werden im Sinne eines adoleszenten Ablösungsprozesses; er war es zu diesem Zeitpunkt bereits. Darauf deutet auch die Tatsache hin, daß er – wie aus anderen Äußerungen im Interview ersichtlich – unter den Bedingungen eines guten städtischen ÖPNV-Angebotes aufgewachsen ist, das er seit dem Alter von zwölf Jahren souverän und selbständig zu nutzen gewohnt ist und das ihm auch Unabhängigkeit von den Eltern ermöglicht hat.

Aus dem Besitz des Zertifikats Führerschein erwächst dann jedoch ein rationaler Zugzwang: Damit die teuer bezahlte und mühsam erworbene Fertigkeit des Fahren-Könnens nicht wieder verlernt wird, muß diese Ressource trainiert werden. Der Kauf des ersten Autos diente – sehr rational begründet – dem Zweck, dieses Potential zu erhalten. Notwendig war hierfür nicht ein kontinuierlicher Besitz, sondern geplant war das Auto-Haben nur „kurzzeitig“, um die Fertigkeit, diese Auto-Maschine zu beherrschen, nicht zu verlieren.

Führt man diese Argumentation weiter, so kann mittlerweile, ohne daß dies explizit formuliert wird, die Car-Sharing-Mitgliedschaft diese Möglichkeit eines gelegentlichen „Übens“ erfüllen.

Sein Vergleich von Auto und Maschine zeigt, wie schon andere Äußerungen zuvor, daß sein Verhältnis zum Automobil ein nüchtern distanzierendes, funktionales ist und dieses technische Artefakt für ihn kaum von symbolischer Bedeutung ist.

Die Kontinuität des Wechsels

Dies wird im weiteren Text bestätigt:

T.F.: „Und da gab’s dann zwischenzeitlich auch mal wieder ’n Aussetzer, wo ick kein Auto hatte, weil det Auto dann kaputt war. Dann war ein Motorschaden, und dann hab’ ich’s verkauft. Und dann war ich halt ’n halbet Jahr wieder ohne Auto. Det hat mir also überhaupt nischt ausgemacht. Jetzt so ’ne Umstellung, nachdem ick det Auto nich’ mehr habe, hab’ ick eigentlich nich’ festgestellt. Det einzige, was mir halt zu schaffen macht, is’ halt, daß ich halt früher raus muß.“

Daß Thomas Freudsheim hier von zwei verschiedenen Autos spricht, erschließt sich nur aus seiner Verwendung unterschiedlicher Zeitformen: In der Vergangenheit spricht er von seinem ersten Auto; die Verwendung des Präsens – „nachdem ick det Auto nich’ mehr habe“ – zeigt, daß er am Ende sein drittes und letztes Auto meint. Die Autos erscheinen austauschbar, namenlos, auf ihre Funktion reduziert, es bestand keine emotionale Bindung.

Daß die Umstellung ihm „nischt ausgemacht hat“, scheint eine Erfahrung zu sein, die er mehrmals gemacht hat, die zur Regel geworden ist, unabhängig vom jeweiligen Auto, von dem er sich getrennt hat. *Der Wechsel zwischen Phasen ohne und mit Auto erscheint als Kontinuität; die „Umstellung“ nach dem Nicht-*

*mehr-Haben*⁹⁹ des letzten Autos ist offenbar keine neue Erfahrung, sondern etwas, woran Thomas Freudsheim gewöhnt ist. Er verfügt also über Routinen eines Lebens ohne Auto, an die er immer wieder anknüpfen kann.

Diese Kontinuität des Wechsels kommt am Ende folgender Passage nochmals zum Ausdruck:

„Und zu der Zeit, als ich dann noch den Führerschein gemacht hab', da war ick ooch noch aktiv im Umweltschutz tätig. Und da haben die Leute zwar auch alle 'n Führerschein gehabt. Und dann hat man Informationsstände aufgebaut, und die Leute mußten an sich 'n Führerschein haben. Von daher war det auch ganz günstig, wenn man 'n Führerschein hatte. Daß man auch mal 'n Auto fahren kann. Ansonsten hab' ick halt immer gesacht: Auto brauch' ick nich'. Muß nich' sein. Trotzdem hab ick 'n Führerschein gemacht. Bis dann irgendwann der Punkt kam, wo ick gesacht hab': Mensch, Autofahren is' doch eigentlich 'ne schöne Sache, macht ja Spaß. Und dann hab' ick mir halt 'n Auto gekauft. Wieder mal. Und dann wurd' er mal wieder verkauft. Denn ham wa uns 'n VW-Bus gekauft, den wa gehalten haben. Ja, denn ham wa uns den letzten gekauft, 'n Passat Kombi. Den ham wa gefahren, bis et dann nich' mehr ging. Von dem Geld, des wir davon gekriegt ham für det Auto, ham wa uns vernünftige Fahrräder gekauft und 'n Teil noch beiseite gepackt und dann Statauto finanziert, die Einlage noch eingebracht.“

Das frühere Engagement von Thomas Freudsheim im Umweltschutz erstaunt zunächst, wird ein solches gemeinhin doch eher einem studentischen Milieu zugerechnet. Zu verstehen ist seine Aktivität wohl eher als Ausdruck einer traditionellen Naturverbundenheit des Arbeitermilieus, denn einer ökologischer Bildung entspringenden moralisch-ethischen Betroffenheit.

Bestätigt wird diese Einschätzung durch die nahraumorientierten Freizeitaktivitäten der Familie wie Radausflüge oder Spaziergänge und die Art des Urlaubs: Bergwandern findet als Familienurlaub in Österreich statt, bei dem Naturerfahrung und Spaß an der Bewegung im Vordergrund stehen; ein Abenteuer- oder Erlebnisurlaub im Himalaya kommt für Familie Freudsheim nicht in Betracht.

Thomas Freudsheim schildert sein Engagement im Umweltschutz nicht, um eine ideologische Verknüpfung zwischen Abschaffung des Autos und ökologischer Einstellung herzustellen, sondern allein, um die Umstände des Führerscheinerwerbs näher zu erläutern.

Insgesamt wird hier wie schon zuvor deutlich, daß ethische Wertvorstellungen in keiner Weise die Abschaffung des Autos beeinflussen haben, sondern dies als individuelle und milieu-untypische Handlung erfolgt ist.

99 Auch hier spricht er wieder, wie in der Einstiegspassage des Interviews, davon, kein Auto mehr zu haben. Die Analyse des Entscheidungsprozesses hat gezeigt, daß, wie vermutet, sowohl Elemente eines äußeren Zwangs als auch der Freiwilligkeit bestanden, die Abschaffung jedoch nicht als ausschließlich selbstbestimmte Lösung – etwa eines moralischen Dilemmas – präsentiert worden ist.

Der Zwang des Konformitätsprinzips

Anzunehmen ist, daß ein Leben ohne Auto im sozialen Umfeld Thomas Freudsheims eine Ausnahme darstellt. Umgekehrt gehört er innerhalb der Car-Sharing-Klientel als Facharbeiter mit mittlerem Bildungsniveau sozialstrukturell einer Minderheit an. Interessant ist nun die Frage, wie er mit dieser Tatsache einer gewollten oder ungewollten Unterscheidung von seinem sozialen Milieu umgeht.

Interviewerin: „Wie ist das in Ihrem Freundeskreis? Gibt es da auch Leute mit oder eher ohne Auto?“

T.F.: „Alle mit Auto.“

Interviewerin: „Und was sagen die dazu, daß Sie kein Auto haben oder daß Sie Car Sharing machen?“

T.F.: „Ja, die akzeptieren det. Det is' unser Ding. Und wenn die halt der Meinung sind, sie können auf ihr Auto nich' verzichten, dann soll'n sie mit'm Auto fahren. Und dann müssen se sich nich' wundern, wenn se dann mal da 'ne hohe Reparaturrechnung haben.“

Mit seiner ersten Antwort – „alle mit Auto“ – bleibt Thomas Freudsheim strikt auf der Sachebene. Dies setzt sich fort: Die sachliche Bewertung, daß sein Bekanntenkreis sein Verkehrsverhalten „akzeptiert“, zeigt, daß dies kein Gegenstand moralischer Diskussionen ist. Das Argument der Freunde, nicht auf ein Auto verzichten zu können, stellt er nicht als objektive Tatsache dar, sondern als deren „Meinung“. Damit distanziiert er sich davon und stellt den Verzicht als eine Entscheidung dar, die jeder individuell zu treffen hat, jedoch ohne sie moralisch zu bewerten. Aus der Entscheidung für ein Auto ergeben sich dann allerdings auch bestimmte negative Konsequenzen wie hohe Reparaturrechnungen, die getragen werden müssen. Diese Folgen wiederum zieht Thomas Freudsheim heran, um die Richtigkeit seiner Entscheidung zu rechtfertigen.

Thomas Freudsheim ordnet sich dem Konformitätsprinzip unter, das nach Bourdieu (1997: 597) die „einzig explizite Geschmacksnorm der unteren Klassen“ darstellt und soziale wie kulturelle Praktiken und Präferenzen bestimmt. In seinem Werk „Die feinen Unterschiede“ stellt Bourdieu die Grundthese auf, daß der Habitus eine aus Not entstandene Tugend ist, die sich nirgends so gut nachvollziehen läßt wie am Beispiel der unteren Klassen: „Aus der Not heraus entsteht ein Not-Geschmack, der eine Art Anpassung an den Mangel einschließt und damit ein Sich-in-das-Notwendige-fügen, ein Resignieren vorm Unausweichlichen“ (ebd.: 585). „Die Auswirkungen des Mangels fallen mit denen des aus dem Mangel herrührenden Geschmacks am Notwendigen zusammen und verschleiern diese“ (ebd.: 587). Das Konformitätsprinzip als Geschmacksnorm dient der Aufrechterhaltung der „Homogenität dieses unmittelbar erfahrenen sozialen Universums“ (ebd.: 597). Das Konformitätsprinzip fungiert als uner-

bittliches Gebot, die Geschlossenheit auf der Ebene der Sprache, des Lebensstils, des Geschmacks aufrechtzuerhalten. Als sanktionierende Reaktion auf anmaßende Distinktionsversuche droht der Ausschluß. Dabei gilt: „Was verworfen wird, ist nicht die Differenz an sich, sondern die zur Schau getragene Absicht, zu unterscheiden.“ (Ebd.)

Angewandt auf den Fall Thomas Freudsheim, der sich durch den „Verzicht“ auf ein Auto und die Car-Sharing-Mitgliedschaft gezwungenermaßen unterscheidet, dürfte sein Verhalten in seinem Umfeld nur dann auf Akzeptanz stoßen, wenn er zum Ausdruck bringen kann, daß dieses auf einer „Entscheidung für das Notwendige“¹⁰⁰ beruht, auf einer *individuellen rationalen Kalkulation*. Er darf diese Differenz daher nicht demonstrativ einsetzen, sondern muß glaubhaft zeigen, daß er sich durch diese abweichende Praktik nicht sozial abgrenzen möchte. Die Entscheidung Thomas Freudsheims wird in seinem Freundeskreis als solche angenommen und akzeptiert, wie er mit dem Satz: „Det is’ unser Ding“ zum Ausdruck bringt.

Deutlich wird vor diesem theoretischen Hintergrund gleichzeitig, daß – auf der anderen Seite – Thomas Freudsheims „Verzicht“ auf ein Auto und die Car-Sharing-Mitgliedschaft ein hohes Maß an *Individuation* bedingen. Insgesamt erscheint er als eine individuierte Persönlichkeit, der es gelingt, sich von ihrem sozialen Milieu abzuheben, ohne „herauszufallen“.

Car Sharing und der Geschmack des Notwendigen

Daß dieser schichtenspezifische Geschmack des Notwendigen Thomas Freudsheims Bewertung des Car Sharing prägt, zeigt auch folgende Passage deutlich, in der er einen Vergleich zwischen Autovermietung und Stattauto zieht:

„Bei ’ner Autovermietung, da muß man ’s Auto spätestens am Montag um acht oder um neun, wenn die wieder aufmachen, wieder abgeben. Ick kann’s nich’ erst am Samstag nachmittag abholen oder am Sonntag morgen, wenn ick’s nur für ein’n Tag brauche. Wenn ick’s buchen will, bei ’ner Autovermietung, muß ick’s für’s Wochenende nehmen, also von Freitag nachmittag oder Samstag früh bis Montag früh. Und beim Stattauto kann ick auch nachts um 23 Uhr mir det Auto da holen, wenn ick’s gebucht habe, und kann’s dann halt fünf Stunden später, wenn ick’s nich’ mehr brauche, wieder hinstellen. Und ick zahle

100 In dieser „Entscheidung für das Notwendige“ haben, so Bourdieu, die Praktiken der unteren Klassen ihren Ursprung: „d.h. für das, was technisch notwendig, ‚praktisch‘ (oder in einer anderen Sprache ‚funktional‘) ist (was ‚halt sein muß‘), und für das, was aus ökonomischem und sozialem Zwang die ‚einfachen‘ und ‚bescheidenen‘ Leute zu einem ‚einfachen‘ und ‚bescheidenen‘ Geschmack verurteilt.“ (Ebd.: 594) Der Notwendigkeitsgeschmack kommt auch in der Einstiegs Passage zum Ausdruck, in der Thomas Freudsheims Begründung, warum Car Sharing eine adäquate Alternative darstellt – „Det is’ genau det Ding“ –, auf dieser Ebene der Betonung der Funktionalität und des Praktischen liegt.

wirklich nur die Zeit, die ick's genutzt habe. Und nich' noch die Zeit, die halt det Auto dann doch den ganzen Tag lang irgendwo rumsteht.“

Das ungenutzte „Rumstehen“ eines Autos widerspricht dem Gebot der Funktionalität. Das Attraktive an Stattauto ist gerade die Möglichkeit, aus ökonomischer Notwendigkeit heraus die Nutzung dem Bedarf anzupassen. *Die Attraktivität der Idee des Teilens erwächst hier allein aus der ökonomisch notwendigen Rationalität, nicht jedoch aus dem gemeinwohlorientierten ökologischen Motiv der Ressourcenknappheit heraus, das bestimmend war für die Entstehung des sozialen – „akademischen“ – Phänomens Car Sharing.*

Auf die Frage der Interviewerin, ob er sich vorstellen könne, seine Car-Sharing-Mitgliedschaft wieder aufzugeben, da er Stattauto derzeit nicht nutzt, antwortet Thomas Freudsheim:

„Ne, würd' ick nich' machen. Weil ick meine Versicherungsprozente dem Stattauto überschrieben habe. Und wenn ick da mal austreten sollte, dann nur, wenn ick wieder ein eigenes Auto mir anschaffen würde. Wenn man mal aus Berlin rauszieht oder so. Ansonsten würd' ick nich' aus'm Stattauto raus, weil es kann immer mal 'ne Situation sein, wo wir sachen: Jut, wir brauchen jetzt 'n Auto von heut' auf morgen. An irgend 'ner Station krieg ich auf jeden Fall 'n Auto. Wenn ick bis nach, nach Friedrichshain oder wat fahr'n muß, det is mir in dem Sinne egal.“

Für die Sicherheit, jederzeit an irgendeiner Station in Berlin ein Auto ausleihen zu können, ist Thomas Freudsheim bereit, jährlich etwa 150 DM als Mitgliedsbeitrag zu bezahlen. Obgleich nicht genutzt, erfüllt Car Sharing die Funktion einer *Mobilitätsgarantie*.

Bequemlichkeit muß man sich leisten können

Die Schwierigkeit, sich zu einem Verzicht auf ein Auto „durchzuringen“ – wie in der Einstiegspassage des Interviews formuliert –, und die Langwierigkeit dieses Prozesses macht folgendes Zitat aus dem Schlußteil des Interviews deutlich:

Interviewerin: „Car Sharing wäre ja für viele Leute 'ne Möglichkeit. Es könnten ja viele Leute auf ihr Auto verzichten, die's aber nicht tun. Haben Sie eine Erklärung?“

T.F.: „Bequemlichkeit (stöhnt). Reinweg die Bequemlichkeit. Des is' ooch ein Punkt, den ick, wo ick lange Zeit halt überlegt habe: Verzichteste nu' vollkommen auf's Auto. Det is' ja doch bequem. Man steigt hier ins Auto ein und fährt dahin, wo man hin will. So is' man doch auf die Verkehrsmittel angewiesen. Ich muß da zehn Minuten warten, weil ick Pech habe. 'S is' Wochenende, da fahr'n se nur alle zwanzig Minuten. Verpaßt man den einen Bus, steht man schon wieder zwanzig Minuten länger. Det is' halt reinweg die Bequemlichkeit, die man da überwinden muß. Wenn man jahrelang 'n Auto hatte, denn kostet det 'ne unheimliche Kraft zu sagen: Jut, ick verzichte jetzt auf's Auto und auf diese Bequemlichkeit halt. Weil 's is' halt doch einfach. Wenn jetzt jemand zum Beispiel anruft und sacht: Kannst'e nich' mal kurz kommen? Ja, det is' nich' mehr so einfach, daß ick sache:

Jut, denn setz' ick mich mal schnell in's Auto und dann komm' ick mal vorbei. Det is' nich' mehr.“

Durch die Frage der Interviewerin zu einer Fremdlegitimation aufgefordert, verallgemeinert Thomas Freudsheim seine Erfahrungen des Umstiegs, indem er die unpersönliche Form „man“ verwendet, um die Hemmnisse zu formulieren. In diesem Versuch einer Verallgemeinerung werden nun auch die negativen Seiten des Lebens ohne Auto zur Sprache gebracht, die nach Ansicht Thomas Freudsheims den Verzicht auf ein Auto verhindern oder erschweren.

Ein Privat-Pkw vor der Haustür bietet *maximale Unabhängigkeit*: „Man steigt hier ins Auto ein und fährt dahin, wo man hin will.“ *Vor Ort jederzeit verfügbar, ermöglicht der Privat-Pkw ein Höchstmaß räumlicher und zeitlicher Flexibilität*. Seine Abschaffung bedeutet eine spürbare Einschränkung dieser Beweglichkeit, insbesondere wenn man, wie Thomas Freudsheim, am Stadtrand mit mäßiger ÖPNV-Anbindung wohnt, wo auch das Fahrrad aufgrund langer Distanzen etwa zu Freunden und Verwandten nur sehr eingeschränkt genutzt werden kann.

Der Umstieg bedeutet für ihn ein verstärktes Angewiesen-Sein auf objektive Gegebenheiten, die Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln mit festen Taktzeiten und Routen, eine verringerte Flexibilität, die körperliche Unbequemlichkeit des Warten-Müssens im öffentlichen Raum. Diese Einschränkung der zeitlichen und räumlichen Erreichbarkeit hat auch *soziale Konsequenzen*, wenn Besuche einen relativ hohen organisatorischen wie zeitlichen Aufwand voraussetzen: *Geringere Erreichbarkeit reduziert die Möglichkeit sozialer Teilhabe*. Diese Konsequenzen wissentlich auf sich zu nehmen, erfordert Willensstärke – „unheimliche Kraft“ –, insbesondere in diesem Falle eines direkten Umstiegs vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel ohne einen vorgelagerten Entwöhnungsprozeß sowie angesichts der für ein autofreies Leben eher ungünstigen Rahmenbedingungen. Während in Haushalten mit höherem Einkommen die Unbequemlichkeiten des autofreien Lebens zumindest zu einem gewissen Teil durch häufigere Taxifahrten oder Car Sharing abgemildert werden können,¹⁰¹ leisten sich die Freudsheims dies aus ökonomischen Gründen nicht: Thomas Freudsheim schildert im Interview, daß er, wenn er nachts den letzten Bus verpasse, meist lieber zu Fuß nach Hause gehe, statt ein Taxi zu nehmen: „Da überleg' ick mir, ob ick zwölf Mark für drei Kilometer zahle, oder ob ick die halbe Stunde zu Fuß laufe. Im Urlaub sind wir nur zu Fuß unterwegs, da machen wir Bergtouren, von daher sind wir des gewohnt.“ Die Unbequemlichkeit eines Lebens ohne Auto kann Thomas Freudsheim zum Teil, wie an ande-

101 So erzählt etwa Irene Bach, daß sie sich das lange Warten auf den Bus mit Kindern und Einkäufen bei schlechtem Wetter „nicht antut oder erspart“, indem sie sich ein Taxi nimmt, das sie sich nun, da sie kein Auto mehr besitzt, ja schließlich leisten könne.

ren Stellen deutlich wurde, durch rationale Organisation ausgleichen. Mit dem Begriff der Bequemlichkeit faßt er knapp die wesentlichen Vorteile eines eigenen Autos im Vergleich zu Car Sharing, die in der Entlastung von Planung und Koordination und der Möglichkeit einer routinisierten Nutzung bestehen.

Die Entscheidung, wann ein Auto gebraucht wird, der Bedarf an Automobilität, wird in diesem Falle vornehmlich von den ökonomischen Zwängen diktiert. Würde man Thomas Freudsheim aufgrund seiner Car-Sharing-Nutzung einem *Typus* zuordnen wollen, so ließe er sich als *Kostenminimierer* typisieren.

Gewöhnung an den Mangel

Die Schwierigkeit des Verzichts, die „unheimliche Kraft“, die man für eine Abschaffung benötigt, die Unbequemlichkeit der Autolosigkeit, wie sie in obiger Passage deutlich werden, scheinen im Widerspruch zu den Interpretationsergebnissen eines vorherigen Abschnittes zu stehen: Dargestellt wurde unter der Überschrift „Kontinuität des Wechsels“, daß Thomas Freudsheim die mehrmalige Umstellung vom Autobesitz auf die ÖPNV-Nutzung „nicht ausgemacht“ hat. Dieser vermeintliche Widerspruch läßt sich auflösen, wenn der Entscheidungsprozeß, der am Anfang des Interviews von ihm selbst als Akt des Durchringens charakterisiert worden war, unterschieden wird von der nachfolgenden Umstellung der verkehrlichen Praxis. So fiel ihm die Umstellung selbst nachdem er die Entscheidung getroffen hatte, über deren Konsequenz er sich aufgrund seiner Erfahrung bewußt war, nicht mehr schwer. Das, was „unheimliche Kraft“ kostet, ist der *Verzicht auf ein Potential*, auf die Erreichbarkeit und Flexibilität, die das eigene Auto vor der Tür ermöglicht. Ist diese Möglichkeit erst einmal aufgegeben, wird ihr Fehlen nicht mehr vermißt, weil es nicht mehr vermißt werden *darf*: Die Autolosigkeit wird als Notwendigkeit akzeptiert und positiv umgedeutet, wobei im Vergleich zwischen „vorher und nachher“ nur die verkehrliche Praxis an sich, nicht die Beweglichkeit, das Potential in die Bewertung eingeht.¹⁰²

Die Unbequemlichkeit wird nur durch die Aufforderung zur Fremdlegitimation zur Sprache gebracht, als es darum geht, warum nicht auch andere verzichten. Der Mangel an Möglichkeiten sozialer Teilhabe, die reduzierte Erreichbarkeit wird nach der Entscheidung als „Not-Geschmack“ akzeptiert, der, aus der Not heraus entstanden, „eine Art Anpassung an den Mangel einschließt und damit ein Sich-in-das-Notwendige-fügen, ein Resignieren vorm Unausweichlichen“ (Bourdieu 1997: 585).

102 Vgl. die zweite zitierte Passage, in der Thomas Freudsheim die Zeit seit der Abschaffung bewertet: „Bin voll damit zufrieden, weil ick hab’ wesentlich mehr Zeit irgendwie wat zu lesen. Beim Autofahren kann ick nich’ lesen...“

7.7 Wider die Macht der Gewohnheit

*„Also ein Ersatz für ein Statussymbol
wäre das ganz sicher.“*

(Klaus Thun)

Biographie

Der 33jährige Physiker Klaus Thun lebt mit seiner Freundin Nicola Förster und dem drei Monate alten Sohn Christopher in einer modernisierten Altbauwohnung am Rande des innerstädtischen Bezirks Prenzlauer Berg in Ostberlin. Der Physiker arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Ostberliner Humboldt-Universität und schreibt an seiner Doktorarbeit; Nicola Förster ist Lehrerin. Die Betreuung des Sohnes teilt sich das Paar: Klaus Thun versorgt das Baby derzeit vormittags, seine Freundin nach der Arbeit am Nachmittag.

Klaus Thun ist 1963 in einer Kleinstadt in Westdeutschland geboren und dort aufgewachsen. Seinen Führerschein machte er noch als Schüler 1981 kurz nach seinem achtzehnten Geburtstag. Nach dem Abitur 1982 ging er zur Bundeswehr und kaufte sich von den ersten Monatsgehältern als Soldat ein eigenes Auto. Im Anschluß studierte er Physik in Würzburg.

Als sein Auto – das mittlerweile fünfte – Anfang 1993 für einige Wochen in die Werkstatt muß, steigt er für diese Zeit auf das Rad um. Bis dahin hatte die geographische Lage der Stadt – das Zentrum liegt im Tal, zur Universität führt ein steiler Berg hinauf – ihn vom häufigen Radfahren abgehalten. Kurze Wege hatte er zu Fuß erledigt, die meisten jedoch mit dem Auto. Nach der Reparatur fuhr er wieder mit seinem Auto, allerdings nur drei Monate lang, dann war es endgültig kaputt. Nach elf Jahren des Autobesitzes kaufte er sich kein neues, fuhr nun tagsüber meist mit dem Rad und nutzte vor allem abends und in der Freizeit das Auto seiner Freundin mit.

Ende desselben Jahres 1993 zog Klaus Thun aus beruflichen Gründen nach Berlin. Er bezog eine Wohnung am östlichen Rand des Stadtgebietes und war ohne Auto auf die S-Bahn angewiesen, um in die Innenstadt zur Arbeit zu gelangen. An den Wochenenden besuchte er häufig mit dem ICE seine Freundin in Würzburg oder diese ihn in Berlin.

Fast zwei Jahre später, im Juli 1995, kam auch Nicola Förster nach Berlin, das Paar bezog gemeinsam eine Wohnung im innerstädtischen Bezirk Neukölln; ihr Auto nutzen sie nun gemeinsam. Die langen Arbeitswege – etwa 45 Minuten für beide – legte Klaus Thun meist mit dem Rad oder wie seine Freundin mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, ein- oder zweimal wöchentlich auch mit

dem Auto. Sie erwägen, das Auto abzuschaffen und lassen sich Informationen über Stattauto zuschicken, zu einem Verkauf kommt es jedoch nicht.

Ein Jahr später, im April 1996, zieht das Paar, das nun ein Kind erwartet, in die heutige größere Wohnung um, wodurch sich auch die Arbeitswege für beide wesentlich verkürzen auf etwa fünfzehn Minuten mit dem Rad. Sie bringen in Erfahrung, daß die nächste Car-Sharing-Station in fünf Minuten zu Fuß erreichbar ist, und erwägen weiterhin den Verkauf des Autos. Parkplatzprobleme gibt es in ihrer Wohngegend nicht.

Im Juli wird der Sohn Christopher geboren. Einen Monat nach der Geburt besucht das Paar eine Informationsveranstaltung von Stattauto. Im August treten sie der Car-Sharing-Organisation bei und verkaufen eine Woche später ihr Auto, einen zehn Jahre alten Peugeot 200 Diesel.

Zum Zeitpunkt des Interviews im September 1996 sind sie seit einem Monat Stattauto-Teilnehmer; Klaus Thun hat sich bereits einmal ein Auto für eine geschäftliche Fahrt in eine Brandenburger Kleinstadt ausgeliehen. Ein Bedarf an Automobilität – sei es Car Sharing oder Taxi – besteht für die Pflege sozialer Kontakte, etwa um abends Freunde, die in anderen Stadtteilen Berlins wohnen, gemeinsam mit Freundin und Baby zu besuchen.

Einkäufe können in der näheren Umgebung erledigt werden; weitere Wege entweder mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei die nächste U- und Straßenbahnstation rund zehn Minuten zu Fuß entfernt sind. Das Paar besitzt gemeinsam eine Umweltkarte. Ausflüge am Wochenende unternehmen Klaus Thun und Nicola Förster bereits seit längerem gerne mit S-Bahn oder Zug. Auch längere Reisen – etwa zur Familie nach Westdeutschland – werden schon seit Jahren mit der Bahn unternommen.

Fragestellungen für die Textinterpretation

Hier handelt es sich um den Fall eines direkten Umstiegs vom Auto auf Car Sharing. Der Zeitpunkt der Abschaffung – direkt nach der Geburt des ersten Kindes – erstaunt, da anzunehmen ist, daß gerade durch diesen biographischen Wendepunkt der Familiengründung der Bedarf an Automobilität eher zu- denn abnehmen wird. Vorangegangen ist ein längerer Entscheidungsprozeß, dessen Verlauf und beeinflussende Bedingungen zu untersuchen sein werden.

Klaus Thun hat zum frühestmöglichen Zeitpunkt seinen Führerschein gemacht und sich vom ersten selbstverdienten Geld ein Auto gekauft, woraus geschlossen werden kann, daß er großen Wert auf Unabhängigkeit und Selbständigkeit gelegt hat. Das war zu einem Zeitpunkt – Anfang der 80er Jahre –, als die öffentliche Diskussion um die negativen Wirkungen der Automobilität erst am Anfang stand. Dieses ökologische Wissen war daher nicht Teil seiner Verkehrssozialisation. Anzunehmen ist jedoch, daß Klaus Thun relativ bald – späte-

stens während seines naturwissenschaftlichen Studiums Mitte der 80er Jahre – mit diesem Umweltwissen konfrontiert worden ist, ohne daß sich dies zunächst auf sein Umwelthandeln auswirkt. Zu untersuchen ist daher, ob und inwiefern dieses Umweltwissen Handlungswirksamkeit entfalten konnte und welche situations- und kontextspezifischen Bedingungen einen Umstieg ermöglichten.

Der Entwicklungsprozeß vom Auto weg

Erste Phase: Diffuses Unbehagen

Das Interview beginnt mit folgender Frage:

Interviewerin: „Wissen Sie noch, wann Sie das erste Mal von Car Sharing gehört haben und was Sie dabei gedacht haben?“

K.T.: „Also das erste Mal ist sicherlich schon lange her. Das war wahrscheinlich noch vor der Berliner Zeit. Da war auch bei mir der Entwicklungsprozeß erst langsam vom, vom Auto weg: Auto? Na ja doch, und na ja, vielleicht doch mal abschaffen. Weiß ich aber auch nicht mehr ganz genau. Wo's dann doch 'n bißchen mehr in den Kopf reingekommen ist, war dann hier in Berlin schon. Da hatte ich schon kein Auto mehr, hab' relativ weit draußen gewohnt in Hermsdorf. Das ist dann doch 'ne Strecke zum immer Rein- und Rausfahren. Sei's nun zur Arbeit, Kneipenszene, Leute besuchen. Für's Fahrrad ist es auch 'n bißchen weit. Da hab' ich das das erste Mal gehört, hab' mir aber eigentlich auch noch nicht viel dabei gedacht, und da war immer die Perspektive, daß meine Freundin noch ein Auto hat und daß wir das auch ein bißchen zusammen genommen haben. Also, auch ich brauch' jetzt keins mehr, meine Freundin hat. Und wenn mir mal eins brauchen, dann geht ja auch vieles so zusammen.“

Der Umzug nach Berlin, so kann aus dem Ausdruck „Berliner Zeit“ geschlossen werden, stellt für Klaus Thun einen Einschnitt dar, mit dem ein Wechsel der Lebensumstände einherging. Das Wissen über Car Sharing, das er vor dieser Zeit möglicherweise hatte, war diffus. Genauere Informationen hat er nicht aufgenommen, da sie offenbar zu diesem Zeitpunkt ohne Relevanz für ihn waren. Zum einen gab es kein Car-Sharing-Angebot in Würzburg, zum anderen bestand wohl kein Bedarf, weil er, wie aus den objektiven Daten bekannt, zunächst noch ein eigenes Auto besaß und später über das seiner Freundin mit verfügen konnte.

Er befindet sich am Anfang eines Entwicklungsprozesses, den er erst in der rückblickenden Reflexion als solchen konstruiert,¹⁰³ und dessen Ende offenbar

103 Daß Klaus Thun hier, am Anfang des Interviews, das Wort Entwicklungsprozeß verwendet, kann auch durch das von der Interviewerin in der Einleitung des Gesprächs formulierte Interesse veranlaßt gewesen sein, zu erfahren, wie sein Weg vom Auto weg zum Car Sharing hin verlief. Daß dieser Entwicklungsprozeß also Untersuchungsgegenstand ist, dürfte Klaus Thun bei seiner Antwort bewußt gewesen sein.

in dem Ziel besteht, „vom Auto weg“ zu kommen. Daß sich dieser Prozeß damals „erst langsam“ vollzog, läßt darauf schließen, daß es später zu einer Beschleunigung dieser Entwicklung kommen wird.

Über ein Auto verfügen zu können oder eines zu besitzen, schien für Klaus Thun damals ein Zustand der Normalität gewesen zu sein, wie der innere Dialog zeigt: Sein „Na ja“ drückt ein Abwägen der Vor- und Nachteile aus, bei dem schließlich die Vorteile des Autobesitzes trotz aller Zweifel – „doch“ – überwiegen haben. Gleichzeitig ergab das Abwägen – „und na ja“ –, daß eine Abschaffung als zukünftige Handlungsmöglichkeit plausibel erscheint – „doch mal“. Das „weiß ich aber nicht mehr genau“ läßt darauf schließen, daß sich diese Überlegungen auf einer diffusen, nicht konkreten Ebene abspielten, ja möglicherweise gar nicht verbalisiert wurden.

Zweite Phase: Das Ziel, vom Auto wegzukommen, wird bewußter

Nach dieser *ersten Phase* des Entwicklungsprozesses kennzeichnet Klaus Thun eine weitere, *zweite Phase*, die örtlich mit Berlin verbunden ist. Das Ziel vom Auto wegzukommen, das vorher weitgehend diffus und unbewußt geblieben war, kommt nun „mehr in den Kopf rein“.

Als Hypothese läßt sich formulieren: Obwohl er kein Auto mehr besitzt, ist er noch nicht vom Auto weggekommen. Der Ausdruck „Da hatte ich schon kein Auto mehr“ läßt darauf schließen, daß er sich nicht ganz freiwillig von seinem letzten Auto getrennt hat, daß er dieses nicht bewußt abgegeben oder verkauft hat, sondern eher veranlaßt von äußerem Zwang.¹⁰⁴ Der Prozeß des „Wegkommens“ stellt im Gegensatz dazu – so die Hypothese – eine bewußte, freiwillige Lösung dar, ein Ziel, das er zu dieser Zeit noch nicht erreicht hat, da er noch immer das Auto seiner Freundin als in absehbarer Zeit wieder verfügbar mitdenkt.

Dritte Phase: Car Sharing wird zur realen Handlungsoption

Diese retrospektive Konstruktion eines Prozesses der bewußten Ablösung setzt sich in der weiteren Erzählung fort:

„Und akuter wurde es dann eigentlich, als meine Freundin hierher gezogen ist. Das war vor einem Jahr. Da haben wir immer mal wieder überlegt: Ach, na ja, man bräuchte eigentlich kein Auto. Es steht vor der Tür, dann nimmt man’s immer. Und eigentlich braucht man’s nicht, und vielleicht müßte man doch mal davon wegkommen. Und sollen wir’s jetzt abschaffen oder nicht. Und da weiß ich noch, daß jemand von uns beiden gesagt hat:

104 Bestätigt wird dies durch die objektiven Daten, wonach sein Auto kurz nach einer längeren Reparatur endgültig kaputtgegangen ist. Auch Thomas Freudsheim verwendet diesen Ausdruck, kein Auto mehr zu haben. Im Gegensatz zu Klaus Thun spielen bei ihm jedoch finanzielle Restriktionen als äußerer Zwang eine große Rolle bei der Abschaffung.

Übrigens, Mensch, ich hab so'ne Werbung in der U-Bahn oder S-Bahn von Stattauto gesehen, von Car Sharing. Da müßten wir uns vielleicht mal informieren. Da war wohl, glaub' ich, 'ne Telefonnummer dabeigestanden. Daran kann ich mich genau erinnern.“

Als seine Freundin zu ihm nach Berlin zieht, ist im Haushalt wieder ein Auto vorhanden. In dieser *dritten Phase* wird nun die Abschaffung als Handlungsmöglichkeit „akuter“. Dieser Anspruch wird verallgemeinert, als Norm formuliert: „Vielleicht müßte man doch mal davon wegkommen.“ In dieser Wortwahl erscheint der Autobesitz wie ein Suchtmittel, das Autofahren als Abhängigkeit. Wenn das Auto aufgegeben würde, wenn man davon wegkäme – welcher Art wäre die Entlastung, die stattfände? Was Klaus Thun hier als Regel formuliert – sinngemäß: Eigentlich braucht man es nicht, aber wenn es da ist und man an den Gebrauch gewöhnt ist, dann nutzt man es auch! –, gilt für das Auto vor der Tür genauso wie für das Bier im Kühlschrank, die Zigaretten, den Fernseher. Man könnte sagen:

Besitz oder Verfügbarkeit hat die Einübung von Routinen begründet, die sich der bewußten Kontrolle entziehen. Problematisch wird dies dann, wenn das gewohnheitsmäßige Nutzungsverhalten nicht mehr zweckrational ist, nicht mehr die Funktion erfüllt, die zur Anschaffung geführt hat, und zugleich negative Effekte nach sich zieht.

Im Falle von Zigaretten verringert die Routine des Rauchens den ursprünglichen Zweck eines Lustgewinns. Für den Autobesitz gilt hier, daß sich durch den Wechsel vom kleinstädtisch-ländlichen Raum in die Großstadt die Rahmenbedingungen verändert haben, begleitet von einem Wertewandel. Diese Veränderungen lassen nun einen Großteil der routinisiert ausgeführten Autofahrten als unnötig erscheinen, was das Dilemma zwischen Umweltwissen und ökologisch schädlichem Verkehrsverhalten verstärkt.

Die Regelmäßigkeit und der Wiederholungscharakter der Routinen als Folge des Besitzes – sprachlich im Adverb „immer“ ausgedrückt – werden als Abhängigkeit empfunden, die die Entscheidungsautonomie verringert, eine Abhängigkeit, von der man aufgrund negativer ökologischer Effekte „wegkommen müßte“. Klaus Thun nimmt die *Macht der Gewohnheit als Einschränkung seiner Handlungsfreiheit* wahr, könnte man als Strukturhypothese formulieren.

Eine Lösung dieses Dilemmas liegt in der Aufgabe des Besitzes. Die entlastende Wirkung einer Abschaffung bestünde also in einer individuellen Stärkung der Handlungsautonomie. Durch einen Umstieg auf Car Sharing würde die Autonutzung bewußter und zweckrationaler, sie könnte stärker selbstbestimmt als von Gewohnheiten diktiert erfolgen. Dadurch könnte auch das Dilemma zwischen Umweltwissen und individuell schädigendem Verkehrsverhalten verringert werden.

Theoretisch bedeutet das Aufgeben von Routinen auf der anderen Seite einen Zuwachs an Entscheidungszwang und setzt voraus, steigende Komplexität bewältigen zu können.

Der weitere Text zeigt, wie sich in dieser dritten Phase die Möglichkeit der Abschaffung konkretisiert: Klaus Thun kann sich nun „genau erinnern“ an die Situation, in der er oder seine Freundin eine Werbung für Stattauto wahrgenommen haben. In diesem Stadium des Entscheidungsprozesses wird *Car Sharing zur realen Handlungsoption*. Dieses konkrete Wissen verändert die Diskussion, ein Umstieg findet jedoch noch nicht statt:

K.T.: „Das Konzept kannten wir da also schon, aber nähere Informationen hatten wir überhaupt noch nicht. Und da war der Gedanke schon, man könnte sich's überlegen.“

Interviewerin: „Also, es gibt 'ne Alternative.“

K.T.: „Ja. Denn so ganz auf's Auto verzichten ist denn doch 'n bißchen ein herber Schritt, wenn man's gewöhnt ist. Wir waren's beide voll und ganz gewöhnt. Voll durch zehn Jahre Auto gefahren. Ist sicherlich 'ne Umstellung. Und davor hat man auch 'n bißchen Respekt. Und da ist das so 'n Ausweg, um die Entzugserscheinungen etwas zu mindern.“

Obwohl Klaus Thun, wie aus den objektiven Daten bekannt, zwei Jahre kein eigenes Auto hatte, bezeichnet er sich durchgängig als gewohnheitsmäßigen Autofahrer, wobei er wohl weniger die regelmäßige Nutzung als die Verfügbarkeit gewohnt war. Mit dem Begriff der „Entzugserscheinungen“ wird die Wahrnehmung des Verhältnisses zum Auto als Suchtbeziehung bestätigt, wobei er sich möglicherweise nicht nur auf sein eigenes Handeln bezieht, sondern auch an die öffentliche Diskussion um die „Droge Auto“ anknüpft. Car Sharing ermöglicht – als eine Art Methadon –, sich von dieser Gewohnheit zu lösen.

Car Sharing als „Motivationsschwelle“

„Das ist halt der große Vorteil an Stattauto, daß man halt im Prinzip das Auto hat, wenn man's wirklich braucht, und dann das aber überall da vermeidet, wo man's mit wenig oder keinem Mehraufwand wirklich ersetzen kann. Ist auch so'n bißchen Motivationsschwelle, das Stattauto.“

Der Autogebrauch wird durch Car Sharing zweckrational auf die notwendigen Fahrten begrenzt und in allen anderen Fällen substituiert. „Motivationsschwelle“ ist Car Sharing zum einen, da seine Nutzung einen erhöhten organisatorischen Aufwand voraussetzt durch die vorherige Reservierung, die Planung der Fahrtdauer, den Weg zur Station, zum anderen durch die Kostenwahrheit, wobei der finanzielle Aspekt für Klaus Thun kaum eine Rolle zu spielen scheint. Diese Bewußtheit, die die Nutzung des Car Sharing bedingt, erschwert eine Routinisierung.

Interessant ist, daß die Wertvorstellungen, auf die sich dieser verallgemeinerte Anspruch des Vermeidens und Ersetzens unnötiger Autofahrten

gründet, in der gesamten Einstiegspassage nicht expliziert werden. Klaus Thun hat diese ökologisch begründeten Normen offenbar verinnerlicht und zum Maßstab seines Handelns gemacht, wobei er diese Werthaltung jedoch nicht zum Zwecke moralischen Distinktion benutzt.

Vierte Phase: „Routinenverstärker Kind“ als Auslöser eines Umstiegs

Klaus Thun und Nicola Förster haben den Besuch eines Informationsabends von Stattauto mehrfach verschoben. Veranlaßt durch die Schwangerschaft, erfolgte der Umzug in eine größere Wohnung in einem anderen Bezirk, wodurch sich die Arbeitswege und damit der tägliche Verkehrsaufwand erheblich verringerten. Auch eine Car-Sharing-Station befand sich nun in nächster Nähe. Die zukünftige Elternschaft brachte einen neuen Aspekt in die Diskussion um die Autoabschaffung ein:

„Das waren einerseits die Überlegungen: Na ja, es heißt immer, mit Kind ist es noch schwieriger. Andererseits haben wir gesagt: Wenn man sich da dran erst mal gewöhnt hat mit dem Kind, dann ist das schon wieder ein Schritt zum Auto. Dann kommt man da schon wieder schwieriger weg. Das heißt: Entweder von Anfang an oder eben nicht. Dann ist man wahrscheinlich wieder zu träge oder dann hat man sich mit sämtlichem Autositz drin und sonstwas wieder dran gewöhnt. Und man behauptet dann vor sich selber vielleicht wieder: Das geht schlecht.“

Befürchtet wird, ein Kind könnte bestehende Routinen weiter verstärken, nicht nur durch vermehrten verkehrlichen Bedarf, sondern auch durch die normative Kraft des Faktischen als Folge weiterer Anschaffungen wie den Kauf eines Kinderautositzes. Die Strukturhypothese wird nochmals bestätigt, wonach die routinenverstärkende Wirkung weiteren Besitzes als Einschränkung der Handlungsfreiheit empfunden wird.

Nun, in der vierten Phase, besteht plötzlich *Handlungsdruck*: Der Geburtstermin droht zum Beginn einer weiteren Gewöhnung und verstärkten Abhängigkeit von automobilen Routinen zu werden. Dies bewirkt schließlich den Umstieg: Klaus Thun und Nicola Förster treten einen Monat nach der Geburt der Car-Sharing-Organisation bei und verkaufen ihr Auto.

Durch dieses *auslösende Moment* Kind als ‚drohender‘ Routinenverstärker sowie die für einen Umstieg *notwendigen Bedingungen* – etwa der kurze Arbeitsweg nach dem Umzug sowie die Nähe der Car-Sharing-Station – konnte der Entwicklungsprozeß zum Abschluß und Klaus Thun „vom Auto weg“ kommen.

Automobilität ermöglicht soziale Teilhabe

Die selbstbestimmt und bewußt getroffene Entscheidung ist jedoch durchaus revidierbar, wie folgende Passage zeigt, die einer späteren Stelle des Interviews entstammt:

Interviewerin: „Glauben Sie denn, daß sich in den nächsten Jahren etwas verändern wird in Ihrem Mobilitätsverhalten? Oder unter welchen Bedingungen würden Sie sich wieder ein Auto anschaffen?“

K.T.: „Ich könnte mir schon vorstellen, daß sich das ändert. Ja, also ein Grund, das Auto zu benutzen oder sich vielleicht ein Stattauto zu nehmen, habe ich gesagt, ist Bekannte zu besuchen. Gerade in Berlin ist das nicht ganz einfach. Gerade spät am Abend wird das dann auch mal etwas schwieriger mit den Verbindungen. Wenn man da feststellt, daß man nicht spontan genug ein Auto bekommen würde bei Stattauto oder daß sich das schlecht planen läßt, oder daß man da dauernd eins braucht, sozusagen um sozial nicht zu verarmen, das wär' ein Grund.“

Automobilität – sei es per Privat-Pkw oder Car Sharing – ermöglicht soziale Teilhabe, indem sie ein hohes Maß an örtlicher und zeitlicher Erreichbarkeit gewährleistet. Das für Klaus Thun wichtige Bedürfnis „sozial nicht zu verarmen“, stellt offenbar einen notwendigen Bedarf dar, der eine Autonutzung und sogar eine erneute Autoanschaffung wider alle ökologischen Bedenken rechtfertigen würde, falls Car Sharing dieses Bedürfnis nicht adäquat erfüllen könnte. Da Klaus Thun zum Zeitpunkt des Interviews erst einen Monat Mitglied bei Stattauto ist und kaum über Erfahrungen mit Car Sharing verfügt, weil er sich erst einmal ein Auto ausgeliehen hat, fällt seine Antwort ist insofern hypothetisch aus.

Klaus Thun erwartet, daß Car Sharing „spontan“ nutzbar sein muß; er möchte *jederzeit* über ein Auto verfügen können. Andererseits befürchtet er, daß seine Nutzungszwecke und die Fahrtendauer sich möglicherweise „schlecht planen“ lassen könnten, daß das System Car Sharing zu *unflexibel* sein könnte, um sich auf verändernde Anforderungen einzustellen. Car Sharing wäre dann keine adäquate Lösung mehr, wenn der Bedarf nach Automobilität „dauernd“ auftreten würde und es aufgrund des organisatorischen Aufwandes und der Kosten gegenüber dem Autobesitz große Nachteile aufwiese.

Das Zitat verdeutlicht die eminente Bedeutung, die Klaus Thun den Werten Mobilität und Unabhängigkeit zumißt. Im gesamten Interview zeigt sich jedoch, daß er seinen Mobilitätsbedarf in Berlin durch das gute Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zufriedenstellend erfüllen kann, ergänzt durch „individuellere“ Verkehrsmittel wie Car Sharing, Taxi und Mietwagen, die er sich aufgrund seines finanziellen Handlungsspielraums „leisten“ kann und die ein hohes Maß an Selbstbeweglichkeit ermöglichen. Die Vorteile, die ein Privat-Pkw dennoch

bietet, sieht Klaus Thun deutlich; umgekehrt setzt das Leben ohne eigenes Auto seines Erachtens bestimmte Fähigkeiten voraus, wie folgende Passage zeigt.

Nutzen ohne nachzudenken: „Man kann schlampen mit Zeit und Organisation.“

Auf die Frage der Interviewerin, warum er glaube, daß so viele Menschen noch ein Auto besäßen, obwohl sie Car Sharing nutzen könnten, verweist Klaus Thun zum einen auf die Bedeutung des Autos als Statussymbol und sozialer Standard, zum anderen nennt er das Argument *Bequemlichkeit*:

„Bequemlichkeit in der Form, daß man auch nicht denken muß. Ich brauch’ nicht an meinen Schirm zu denken, wenn’s regnet, weil der liegt entweder im Auto oder ich sitz’ im Auto, also Wetter ist egal. Ich brauch’ nicht an vernünftige Kleidung zu denken, einen Pullover und eine Jacke noch in den Rucksack zu stecken, die paar Meter zwischen Auto und Kaufhaus kann ich auch bei zehn Grad minus im kurzärmeligen Hemd laufen. Ich kann alles ins Auto reinmüllen. Ich brauch’ vorher nicht mal bei der Bahn anzurufen nach meiner Abfahrtszeit. Ich muß nicht pünktlich sein. Man kann sozusagen schlampen mit Zeit und Organisation. Das ist auf jeden Fall noch ’n Argument für’s Auto. Man muß sich ’n paar Sachen überlegen. Aber man kann natürlich auch dagegen sagen: Wer’s Auto nötig hat in dieser Beziehung, ist nicht fähig, das anders zu organisieren. Mal ’n Anruf oder mal ’ne Information irgendwo abgreifen, erledigt das Ganze. Oder mal vorher zwei Minuten nachzudenken: Was brauche ich? Wenn ich dann was vergessen hab’ und wieder zurückfahren muß, dann ist das schwierig, gerade bei so ’n ÖPNV-Mustern, wo der ganze Kram dann noch durcheinander kommt.“

Ein eigenes Auto ermöglicht „Bequemlichkeit“, die darin besteht, „nicht denken“ zu müssen. Was heißt das? Autobesitz entlastet offenbar vom Nachdenken, vom Zwang zu ständigen bewußten Entscheidungen, und trägt dazu bei, Komplexität im Alltag zu reduzieren. Ein eigenes Auto ermöglicht ein hohes Maß an Unabhängigkeit von Wetter, Abfahrtszeiten, Informationen, vorheriger Planung, von sozialen Zwängen: „Ich kann alles ins Auto reinmüllen. Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder geteilter wie Car Sharing dagegen wird ein bestimmtes Sozialverhalten erwartet, das von ungeschriebenen Regeln – etwa bezüglich Sauberkeit und Ordnung – bestimmt wird.

Ein Privat-Pkw als Eigentum bietet also zeitliche Flexibilität und entlastet von zeitlichen, organisatorischen wie auch sozialen Zwängen. Die uneingeschränkte Verfügbarkeit, die aus dem Eigentum resultiert, erlaubt „schlappen mit Zeit und Organisation“, reduziert Entscheidungszwänge und ermöglicht in hohem Maße routinisierte Fortbewegung durch *Nutzen ohne nachzudenken*.

Diesen Vorteilen der Routine setzt Klaus Thun entgegen: „Wer’s Auto nötig hat in dieser Beziehung, ist nicht fähig, das anders zu organisieren.“ Organisation und Planung – anrufen, eine Information „abgreifen“, „vorher zwei Minuten nachdenken“ – stellt Klaus Thun als *Fähigkeiten* dar, die Voraussetzungen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind.

Im Unterschied zu *Fertigkeiten*, die erlernt werden, stellen *Fähigkeiten* persönliche Anlagen dar, die erweitert und verbessert werden können und auf deren Grundlage sich Fertigkeiten erst erwerben lassen. Theoretisch läßt sich ableiten:

Die Nutzung des ÖPNV mit seinen starren Zeittakten und Linien, die „durcheinander“ kommen, wenn etwas Ungeplantes passiert, setzt also bestimmtes Wissen und Fertigkeiten voraus, etwa sich im sogenannten Tarifdschungel zurechtzufinden, Fahr- und Liniennetzpläne zu lesen, die Spielregeln sozialen Verhaltens in öffentlichen Verkehrsmitteln zu beherrschen, zu wissen, wo und wie man sich informiert. Bestimmte Fähigkeiten – wie Organisations-talent, Abstraktionsvermögen, soziale Kompetenz – erleichtern das Erwerben solcher Fertigkeiten.

Mobilität ohne Privat-Pkw bedingt also, so läßt sich aus obiger Passage ableiten, mehr Nachdenken, ein höheres Maß an bewußten Entscheidungen sowie die Fähigkeit zu planen, zu organisieren und Komplexität zu bewältigen.

Von Klaus Thun wird dies jedoch nicht nur als Belastung und Nachteil, sondern auch als Zugewinn an Entscheidungsfreiheit empfunden.

Die Autoabschaffung als politisches Handeln

Diese Struktur, wonach das bewußte Entscheiden, das Infragestellen der Selbstverständlichkeit von Routinen als positives Zeichen von Autonomie betrachtet werden, setzt sich im weiteren Text fort. Im folgenden werden zwei Passagen interpretiert, in denen Klaus Thuns ökologische Werthaltung deutlich zum Ausdruck kommt und sich der Umstieg als politisch motiviertes Umwelthandeln darstellt. Im Freundeskreis Klaus Thuns besitzt die Mehrheit ein Auto, ein kleinerer Teil lebt ohne Auto. Auf die Frage der Interviewerin, ob es Diskussionen gab über seine Überlegung, das Auto abzuschaffen, antwortet er:

K.T.: „Ja, ausgesprochen häufig und teilweise richtig gute Diskussionen, kann man sagen. Ist natürlich auch so'n bißchen, weil wir das mit 'nem umweltmäßigen und teilweise politischen Hintergrund machen, daß man das natürlich auch gerne anregt, diese Diskussionen, so Abende. Wir wollen jetzt das Auto abschaffen, mal schau, ob's funktioniert.“

Interviewerin: „Geht das nicht auch ins Emotionale recht schnell?“

K.T.: „Ach ne! Nicht direkt hitzig, also schon durchaus gut vernünftig. Ich hab' jetzt grade erlebt, wo jemand so ganz nebenbei gefragt hat und eben dann sagt: Da gibt's auch so Leute wie mich. Ich fahr' einfach gerne Auto. Na ja, sag' ich, es ist – umweltmäßig halt, und. Ja und ich brauch' das ja auch, jetzt muß ich meinen Rasenmäher bewegen. Sag' ich: Wenn ich mit meinem Kinderwagen Straßenbahn fahre, kannst du doch auch mit deinem Rasenmäher (lacht) Straßenbahn fahren. Würde doch eigentlich gehen! Na ja, für das teure Auto, das du fährst, kannst du 'n auch mit'm Taxi nach Hause bringen lassen. Und manche liefern ja auch. Na ja, stimmt ja eigentlich schon. Also durchaus vernünftig. Daß halt

einfach die Leute auch mal wieder darüber nachdenken, die dann ein Auto haben, und wo das dann absoluter Standard ist, das find' ich schon ganz gut.“

Klaus Thun bezeichnet selbst seine Motivation als eine politisch-ökologische, aus der folgt, daß er gemeinsam mit seiner Freundin Diskussionen im Bekanntenkreis anregt. Daß die Gespräche stark emotional geprägt seien, bestreitet Klaus Thun. Anhand der Belegerzählung wird deutlich, daß auf einer rationalen Vernunftebene argumentiert wird, die Moral dabei im Hintergrund steht und dies nicht moralisierend geschieht. In der Diskussion stehen sich die Argumente Spaß, individuelles Vergnügen und Bequemlichkeit auf der einen Seite sowie Ökologie und Gemeinwohlorientierung auf der anderen Seite, vertreten durch Klaus Thun, gegenüber. Ihm geht es nicht darum, die Folgen individuellen Handelns für die Allgemeinheit dem einzelnen direkt zuzuschreiben, Handeln aus Eigeninteressen aufzurechnen gegen Gemeinwohl. Sein Ziel ist es, zum Nachdenken anzuregen und eine andere Perspektive einzuführen. Er bewertet das Handeln des anderen nicht nach eigenen Maßstäben, verurteilt es nicht auf dieser Grundlage, sondern macht seine Maßstäbe deutlich, indem er gleichzeitig den anderen und dessen Interessen achtet.

Klaus Thun geht es auf der Ebene des Alltagspraktischen darum, bislang selbstverständliche Routinen in Frage zu stellen und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Sein Handeln kann als politisch motiviert bezeichnet werden.

Der symbolische Kampf um das Statussymbol Auto wird umgewertet

Dieses Argumentationsmuster zeigt sich auch an anderer Stelle, als die Interviewerin fragt, warum seiner Meinung nach nicht mehr Menschen auf Car Sharing umsteigen. Das Auto sei noch immer Standard und Statussymbol, auf das man nicht verzichten wolle, antwortet Klaus Thun. Er belegt dies mit einer Erzählung: Seine Freundin und er würden einmal im Jahr gemeinsam mit Freunden aus Westdeutschland ein Haus mieten, um dort zusammen eine Woche zu verbringen. Beim letzten Urlaub sei ihm aufgefallen, wie sehr der Besitz eines Autos dazugehöre, noch immer „Standard“ sei, und welche bedeutende Rolle die „Präsentation“ der neuen Autos und deren Vergleiche spiele. Klaus Thun und Nicola Förster haben sich überlegt, was sie dem als Nicht-Autobesitzer beim nächsten Treffen entgegensetzen könnten:

„Wir haben uns auch durchaus gedacht, daß das 'n Effekt sein könnte, wenn wir Stattdauto einfach mal vorfahren. Das ist vielleicht auch 'n Statussymbol für uns. Halt zu sagen: Ja, ist ja nun nicht billiger oder popeliger, mit der Bahn zu fahren oder sich so 'n Auto zu nehmen. Ich bild' mir ein, daß das dann eher umweltmäßig oder politisch motiviert ist, das vorzuführen, um vielleicht da mal zurückzudenken: Hach, jetzt holen wir die Leute mit dem Neun-Sitzer ab, weil's sieben Leute sind. Und morgen haben wir wieder einen kleinen Wagen. Und mit dem Elektroauto bin ich auch mal gefahren. Ist ja durchaus was. Also ein Ersatz für ein Statussymbol wäre das ganz sicher, glaub' ich.“ (Lacht)

8. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE TEILNAHME AM CAR SHARING

Zu den Ergebnisse der empirischen Analyse

Ein Ziel der Rekonstruktion der Einzelfälle war es, die Komplexität und Vielschichtigkeit von Verkehrshandeln aufzuzeigen. Deutlich wurde, inwiefern gesellschaftliche und verkehrliche Rahmenbedingungen, aber auch individuelle Anforderungen und Bedürfnisse, geistige und materielle Ressourcen sowie Motive und Werthaltungen das Verkehrshandeln prägen, wobei diese immer auch Abbild sozialer Strukturen und gesellschaftlicher Wirklichkeit sind. Mit Hilfe eines sequentiellen Vorgehens wurde die Veränderung des Verkehrsverhaltens nachgezeichnet und fallvergleichend interpretiert, wodurch es – im Gegensatz zu kategorienbildenden Verfahren – möglich war, die individuellen Prozeßverläufe in ihrer Komplexität zu erhalten und das Zusammenwirken der verschiedenen, auf das Verkehrshandeln wirkenden Bedingungen zu verstehen.

Bemerkenswert sind insbesondere folgende Ergebnisse der empirischen Analyse, die in diesem Kapitel vertieft dargestellt werden, wobei eine Verallgemeinerung dieser Zusammenhänge nur innerhalb des spezifischen Kontextbezugs möglich sein kann.

- Große Übereinstimmung ergab sich fallvergleichend bezüglich der Frage, welche Vorteile ein eigenes Auto gegenüber Car Sharing bietet, wobei insbesondere die Möglichkeit einer routinisierten Nutzung sowie der hohen zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit als Erfolgsbedingungen des Privat-Pkws erscheinen (vgl. 8.1).
- In fast allen Fällen hatte vor dem Beitritt zur Car-Sharing-Organisation ein längerer Prozeß der Entwöhnung vom Privat-Pkw stattgefunden, der mit einer Gewöhnung an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades einherging. Deutlich wurde, wie sehr Verkehrshandeln von Routinen geprägt ist und auf welcher unterschiedlichen Art und Weise Veränderungen verkehrlicher Praktiken in Gang gesetzt werden können (vgl. 8.2).
- Fallvergleichend zeigt sich, daß erst dann, wenn öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad ein hohes Maß an Selbstbeweglichkeit bieten und routinisierte Fortbewegung ermöglichen, überhaupt eine Lösung vom Privat-Pkw

erfolgen und Car Sharing als Alternative wahrgenommen werden kann (vgl. 8.3).

- Feststellbar ist außerdem, daß zu bestimmten *notwendigen* Voraussetzungen einer Teilnahme am Car Sharing – etwa spezifischen Rahmenbedingungen sowie einer Entwöhnung vom Privat-Pkw – weitere *hinreichende* Auslöser hinzukommen müssen, um über die Möglichkeit hinaus den Akt des Beitritts als konkrete Handlung zu bewirken. Hieraus lassen sich Folgerungen ableiten, wie Car-Sharing-Anbieter potentielle Kunden ansprechen können (vgl. 8.4).
- Erkennbar wurde, welche Bedeutung einer starken ökologischen oder auch finanziellen Motivation zukommt und welche unterschiedlichen Dimensionen sich hinter diesen Motiven verbergen können (vgl. 8.5).

Das neunte Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, was aus den Fallanalysen für die Weiterentwicklung des Car Sharing folgt und unter welchen Bedingungen auch andere Nutzersegmente erreicht werden können, die im Gegensatz zur heutigen Klientel nicht notwendigerweise stark ökologisch motiviert oder vom eigenen Auto entwöhnt sind.

8.1 Zur Funktion verkehrlicher Routinen

Wie im fünften Kapitel dargestellt, sind Routinen aus soziologischer Sicht die vorherrschende Form sozialer Alltagsaktivität; sie entlasten vom Zwang zu ständigen Entscheidungen und reduzieren Komplexität, verhindern andererseits jedoch neue Erfahrungen, da sie zumeist ein stabiles Verhaltensmuster ergeben, das gegen Veränderungen weitgehend resistent ist.

Was bedeutet dies für den Bereich des Verkehrshandelns? Die Bedeutung von Routinen für die Veränderung von Verkehrsverhalten wurde in diesem Forschungsprojekt erst im Verlauf der Auswertung des empirischen Materials deutlich. Der Leitfaden wurde also nicht mit dem Ziel konzipiert, routinisiertes Verkehrshandeln „aufzudecken“. Dennoch erlauben die Fallrekonstruktionen aufschlußreiche Einblicke in die Wirkungsweise und Veränderbarkeit verkehrlicher Routinen. Insgesamt fällt bei der Analyse der Interviewtexte auf:

Gewohnheitsmäßiges Verkehrshandeln erfolgt weitestgehend unbewußt, wobei gerade diese Unbewußtheit – etwa der Verkehrsmittelwahl – die Erforschung erschwert. Verkehrshandeln kann insbesondere dann reflektiert und im Interview diskursiv vermittelt werden, wenn Veränderungen oder Brüche stattgefunden haben, die bislang weitgehend unbewußte Abläufe in Frage stellen oder stärker ins Bewußtsein heben.

Klaus Thun nimmt die Präsentation der Autos als klassische Statussymbole auf der Ebene des symbolischen Kampfes an und wertet diesen um, ohne moralisch zu werten. Man könnte sagen, er versucht seine Kontrahenten mit ihren eigenen Waffen zu schlagen mit dem Ziel, einen „Effekt“ hervorzurufen, zum Nachdenken anzuregen, bisherige Denkmuster und Routinen in Frage zu stellen.

Als Vorteil des Car Sharing gegenüber dem Privat-Pkw führt Klaus Thun ins Feld: Die *Freiheit vom Besitz eines Autos* ermöglicht es, über viele verschiedene Autos zu verfügen und situationsangemessen zu handeln, sie *gewährt Entscheidungsautonomie*. Mit seinem fiktiven Beispiel macht er deutlich, daß *Car Sharing durch die mögliche Flexibilität sehr rational Eigeninteressen befriedigt und gleichzeitig dem Gemeinwohl dienen kann*.

Was hier zum Ausdruck kommt, ist sein Wunsch, soziales Prestige auf neue Art und Weise zu demonstrieren, indem er das Statussymbol Automobil umwidmet: weg vom Eigentum hin zur Freiheit des Verfügen-Könnens. Diese Umwidmung birgt jedoch die *Gefahr des Statusverlustes*, wenn sein Verhalten, auf Überflüssiges und Nicht-Notwendiges bewußt und freiwillig zu verzichten, am Prinzip der Nachhaltigkeit orientiert, mit dem ‚Geschmack am Notwendigen‘ (Bourdieu) gleichgesetzt wird, wenn Nicht-Besitz als Armut, als ein Sich-Nicht-Leisten-Können interpretiert wird. Auf diese Möglichkeit der Mißdeutung spielt er an, wenn er darauf hinweist, daß es „nicht billiger oder popeliger“ sei, öffentliche Verkehrsmittel oder Car Sharing zu nutzen.

Diese Verhaltensweise kann sowohl Ausdruck eines *Notwendigkeitsgeschmacks* sein – kein Auto zu besitzen, weil man es sich nicht leisten kann – als auch eines *Luxusgeschmacks* – es sich leisten können, kein Auto besitzen zu müssen. Bei oberflächlicher Betrachtung ausschließlich der verkehrlichen Praxis sind die zugrundeliegenden Motivationen nicht zu unterscheiden. Erschwert wird die Umwidmung des Statussymbols Automobil dadurch, daß Car Sharing kein Produkt, sondern eine soziale Praxis ist, mit der Klaus Thun sein Prestige auf derselben Ebene präsentieren möchte. Als Forschungsfrage ergibt sich hieraus, wie auf der symbolischen Ebene die ökologisch motivierte Verhaltensweise des Nutzens statt Besitzens so präsentiert werden kann, daß sie auch eine Statusfunktion zu erfüllen vermag, wie also Äquivalenz zum Automobilbesitz nicht nur auf der funktionalen, sondern auch auf der symbolischen Ebene hergestellt werden kann. Diese Frage stellt sich Klaus Thun nicht nur für das Handlungsfeld Verkehr, sondern auch in anderen Bereichen. So ist Car Sharing für ihn nur ein Element nachhaltiger Konsummuster.

Ein anderer Begriff von Luxus

„Das ist auch ’n bißchen so meine Vision: einen anderen Begriff von Luxus zu schaffen. Daß man sein in vielen Bereichen wohl doch gut vorhandenes Geld – also jetzt in den Bereichen, wo wirklich die Autos dastehen, bei den vielen Leuten, denen es recht gut geht fi-

nanziell – in andere Kanäle zu schicken. Daß es das durchaus wert sein könnte, eine etwas bessere Luft zu haben, etwas mehr Grün, etwas mehr Lebensqualität, statt Hektik und Geld.“

Was meint Klaus Thun mit „einen anderen Begriff von Luxus“? Das herkömmliche Verständnis von Luxus bezeichnet einen Konsum oder Aufwand, der das sozial Notwendige und Übliche übersteigt und zudem immer ein Medium der Unterscheidung vom Massengeschmack darstellt. Geht es Klaus Thun auch um soziale Distinktion, wenn er Geld, das über das Notwendige hinaus vorhanden ist, „in andere Kanäle“ gelenkt sehen will, um seine Ziele – mehr Lebensqualität, mehr Grün, bessere Luft – zu erreichen? Er zeigt offen, daß er durchaus auch Eigeninteressen verfolgt und zugleich gemeinwohlorientiert handeln möchte. Sein Weg ist nicht der der Askese, der selbstauferlegten Beschränkung, des Verzichts, sondern die hedonistische, lustvolle Seite des Konsums will auch gelebt werden. Seine „Vision“, wie sie in diesem und dem vorherigen Zitat zum Ausdruck kommt, ist, daß sich nachhaltigere, ökologisch verträgliche Konsummuster nur dann weiter verbreiten können, wenn sie auch auf der symbolischen Ebene ein Äquivalent zum Derzeitigen darzustellen vermögen. Eine solche von ihm exemplarisch gelebte Veränderung der verkehrlichen Nutzungspraktiken des Automobils – vom Auto wegkommen und durch Car Sharing automobil sein – kann seines Erachtens nur dann in seinem sozialen Milieu eine Wirkung erzielen, wenn dies als Element eines Lebensstils nicht die Aura des Verzichts, sondern die des Luxuriösen ausstrahlt. Dabei erfüllt *Luxus* zum einen die Funktion einer „Demonstration der Distanz zur Sphäre des Notwendigen“, der Distinktion von „dem rohen und brutalen Zwang der Verhältnisse, denen der ‚kleine Mann‘ unterliegt“ (Bourdieu 1997: 396). Zum anderen verwendet er diesen Begriff, weil er weiß, daß Autofreiheit, will man ein vergleichbares Niveau an Mobilität über das sozial unbedingt Notwendige hinaus aufrechterhalten, nicht unbedingt „billiger“ ist, sondern daß man sich ein *Leben ohne Auto* als Luxus durchaus *leisten können muß* – und das nicht nur *finanziell*, sondern auch *sozial*: erfüllt doch das Automobil als Eigentum auf der symbolischen Ebene die Funktion gesellschaftlicher Integration, so daß selbstbestimmte und bewußte Autofreiheit ein hohes Maß sozialer Integriertheit bedingt (vgl. Burkart 1994).

Um in seinem sozialen Milieu einen „Effekt“ zu erzielen, um zum Nachdenken anzuregen und Routinen in Frage zu stellen, geht er daher bewußt nicht den moralischen Weg der Askese, sondern versucht vorzuleben, daß hedonistischer, lustvoller Konsum kein Widerspruch zu ökologisch verträglichem Handeln sein muß.

8.1.1 Individuelle und strukturelle Bedeutung von Routinen

Wie die Interviewten selbst ihr gewohnheitsmäßiges Handeln sprachlich vermitteln, zeigen beispielhaft folgende Zitate, in denen verkehrliche Gewohnheiten aus der Retrospektive beschrieben werden:

Lieselotte Hausberg: „Und weitere Strecken bin ich immer mit'm Auto gefahren, das war noch immer selbstverständlich, irgendwo, so. Und ich bin sehr viele, wenn ich's mir recht überlege, zigtausende von Kilometern gefahren, egal: Wenn ich im Ausland war, dann, des war immer alles mit'm Auto.“

Klaus Thun: „Ach, na ja, man bräuchte eigentlich kein Auto. Es steht vor der Tür, dann nimmt man's immer. Und eigentlich braucht man's nicht.“

Alexander Muhrani: „Also, wo ich das eigene Auto hatte, muß ich schon sagen, da war's natürlich vor der Tür, da hat man dann eher mal, na weil's da eben stand, hat man eher mal einfach das Auto genommen.“

Irene Bach: „Den Führerschein hab' ich natürlich so schnell wie möglich gleich mit 18 gemacht.“

Irene Bach: „Ja, mit den kleinen Kindern, da war ein Auto natürlich auch ganz praktisch.“

Marion Schumacher: „Und ich bin also sehr viel gefahren. Is' klar, wer'n Führerschein hat, natürlich, will Auto fahren.“

Marion Schumacher: „Und dann hab' ich ebend angefangen [mit dem Fahrradfahren], des war 91. Und seitdem bin ich dann halt immer mit'm Rad gefahren, ne.“

Routinen sind durch *Regelmäßigkeit* und einen *Wiederholungscharakter* gekennzeichnet. Dies wird sprachlich in den Zitaten durch die Verwendung des Adverbs „immer“ ausgedrückt. Es zeigt an, daß das Verkehrsmittel – hier Auto oder Fahrrad – fest in das Alltagshandeln integriert ist und seine Nutzung weitgehend unbewußt erfolgt. Auf dieser Ebene sind *Gewohnheiten individuell wirksam*.

Davon zu unterscheiden ist die *strukturelle Ebene*, die hier durch Adverbien wie natürlich, klar und selbstverständlich ausgedrückt wird. Die Sprechenden begründen dabei ihr Handeln nicht explizit, sondern gehen stillschweigend davon aus, daß ihrem Gegenüber – der Interviewerin – der Sinn ihres Tuns bekannt ist, da sie aus dem gleichen Kulturkreis stammt und daher anzunehmen ist, daß sie über denselben Wissensvorrat (Schütz) verfügt. Die Ebene, auf die die Interviewten hier Bezug nehmen, kann mit Giddens als die des *praktischen Bewußtseins* bezeichnet werden (vgl. hierzu ausführlich Kapitel 5).

Bei diesen Handlungen, die hier als natürlich oder selbstverständlich apostrophiert werden – etwa ein früher Führerscheinwerb oder eine häufige Autonutzung als Folge des Besitzes –, handelt es sich um *kollektiv verbreitete Verhaltensweisen*, die daher keiner weiteren Begründung bedürfen. Man könnte auch von traditionalem Verhalten sprechen und diese Verhaltensweisen soziologisch als Sitte oder Brauch verstehen. Die Begründung des Handelns wird außerhalb individueller Rationalität gesucht. Sie wird von den Sprechenden auf die Ebene gesellschaftlicher Strukturen verlagert. Daß es mittlerweile „natürlich“ ist, den Führerschein mit 18 Jahren zu machen, diese Selbstverständlichkeit läßt die Handlungen als Sitten in moderner Form erscheinen.

Deutlich wird an diesen Beispielen, daß Routinen nicht nur auf der *Ebene individueller Handlungen* entlasten, indem sie durch Regelmäßigkeit Verlässlichkeit stiften und Komplexität reduzieren, sondern daß sie auch auf einer *strukturellen Dimension* wirksam sind. In diesen beiden Dimensionen wird der bereits im fünften Kapitel dargestellte Zusammenhang zwischen dem Prozeß der Routinenbildung auf der individuellen Handlungsebene und der Entstehung gesellschaftlicher Strukturen deutlich. Wie etwa Giddens in seiner Theorie der Strukturierung herausarbeitet, entsteht aus der Wiederholung individueller Handlungen, in ihrer Verfestigung, eine materiale Grundlage. Es bilden sich Strukturen heraus, die wiederum rekursiv auf das weitere Handeln zurückwirken und dieses beeinflussen. „In und durch ihre Handlungen reproduzieren die Handelnden die Bedingungen, die ihr Handeln ermöglichen.“ (Giddens 1995: 52)

Das Automobil führt insofern durch seine wachsende Integration in das Alltagshandeln im Zuge individueller wie kollektiver Routinisierungsprozesse zur Entstehung und weiteren Verfestigung gesellschaftlicher Strukturen. Wenn also die individuelle Routine, das ‚Immer‘, sich kollektiv verfestigt, werden die Handlungen ‚natürlich‘, es entsteht Struktur. Diesen Zusammenhang zu verstehen, der in dieser Studie nicht weiter verfolgt werden kann, ist von elementarer Bedeutung für die Entwicklung einer soziologischen Theorie, die die Affinität moderner Gesellschaften zur Automobilität zum Gegenstand hat (vgl. hierzu Rammler 2000 und 1999b sowie Buhr et al. 1999; Knie/Rammler 1999).

8.1.2 Nutzen ohne nachzudenken

Auffallend war bei der Analyse der Interviews, daß beinahe alle Gesprächspartner übereinstimmend die Vorteile gewohnheitsmäßigen Verkehrshandelns mit dem Begriff der *Bequemlichkeit* bezeichneten. Insbesondere in der Antwort auf die Frage, warum die Interviewten glaubten, „daß nicht mehr Leute ihr Auto abschaffen und auf Car Sharing umsteigen“, wurde dieser Aspekt genannt. In dieser Aufforderung, von der eigenen Umstiegs motivation zu abstrahieren und ei-

nen direkten Vergleich von Privat-Pkw und Car Sharing anzustellen, wurden folgende Vorteile des eigenen Autos angesprochen:

Der Privat-Pkw vor der Haustür erlaubt maximale *Unabhängigkeit*: vor Ort jederzeit verfügbar, ermöglicht er, ohne lange Wege zurücklegen zu müssen, jederzeit und solange man will überall hinfahren zu können. Er gewährt Unabhängigkeit von Wetter, Abfahrtszeiten, Informationen, vorheriger Planung sowie sozialen Zwängen und verschafft damit ein Höchstmaß an Erreichbarkeit, eigenräumlicher und eigenzeitlicher Flexibilität sowie sozialer Unabhängigkeit.

Privatbesitz bietet eine hohe *Verlässlichkeit*. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, das eigene Auto so vorzufinden, wie man es zurückgelassen hat, ist hoch.

Ein eigenes Auto entlastet vom Nachdenken, vom Zwang zu ständigen Entscheidungen, von der Notwendigkeit der Planung und Organisation und trägt daher dazu bei, Komplexität im Alltag zu reduzieren. Diese Aspekte lassen sich zu folgenden Hypothesen verdichten:

Ein Privat-Pkw bietet uneingeschränkte Verfügbarkeit und Verlässlichkeit und erlaubt dadurch in hohem Maße gewohnheitsmäßige Fortbewegung. Zusammenfassend formuliert: *Ein eigenes Auto ermöglicht weitestgehend ein Nutzen ohne nachzudenken. Diese Möglichkeit einer routinisierten Nutzung wird – ob der Reduktion alltäglicher Komplexität – als Entlastung empfunden, was mit dem Begriff der Bequemlichkeit zum Ausdruck gebracht wird.*

Auf diese Möglichkeiten verzichten zu müssen, wurde von den Interviewten in der „objektiven Argumentation“ ganz allgemein als Haupthinderungsgrund für eine Car-Sharing-Teilnahme gesehen. Es stellt sich daher die Frage, wodurch in den untersuchten Fällen die Abschaffung des eigenen Autos bedingt und die Teilnahme am Car Sharing motiviert war.

8.2 Der Prozeß der Entwöhnung

Der Fallvergleich zeigt deutlich, daß dem tatsächlichen Umstieg oft jahrelange Prozeßverläufe vorausgehen, wobei zumeist mehrere eine Veränderung auslösende Ereignisse zusammentreffen, die sich in ihrer Wirkung überlagern können. Nachvollziehbar wurde, wie die Nutzung alternativer Verkehrsmittel im Zuge von Routinisierungsprozessen eingeübt wird, so daß diese eine kognitive Präsenz erlangen und als Handlungsalternativen wahrgenommen werden können. Aus diesem Wirkungsgeflecht Bedingungen herauszulösen und Kausalitäten zu konstruieren, erscheint ob der Komplexitäten dieser Prozesse schwierig.

In der fallvergleichenden Analyse wurden die im fünften Kapitel formulierten Hypothesen (vgl. 5.6) zur Veränderung verkehrlicher Praxis weitestgehend bestätigt. In fast allen Fällen hatte vor dem Wechsel auf Car Sharing ein Prozeß

der Entwöhnung vom eigenen Auto stattgefunden, der als notwendige Bedingung für diesen Umstieg betrachtet werden kann. Eine gewohnheitsmäßige Autonutzung muß demnach erst „aufgebrochen“ werden, bevor eine Abschaffung – und ein Wechsel zu Car Sharing – überhaupt möglich sind. Eine quantitative niederländische Erhebung kommt übrigens zu einem ähnlichen Ergebnis: Demnach kann nur dann das Interesse an Car Sharing geweckt werden, wenn keine gewohnheitsmäßige Bindung an das eigene Auto besteht (vgl. Meijkamp/Aarts 1997). Die einzige Ausnahme stellt der Fall Thomas Freudsheim dar. *Entwöhnung* heißt dabei, daß das eigene Auto zunehmend weniger genutzt wurde. Dies ging einher mit einem Routinisierungsprozeß, einer *Gewöhnung* an andere Verkehrsmittel, zumeist das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel, die häufiger und zunehmend gewohnheitsmäßig genutzt wurden und das Auto teilweise ersetzen. Diese Prozesse der De- und Routinisierung verliefen komplementär.

Angenommen wird, daß die Veränderung von Gewohnheiten immer eine Offenheit für Neues und eine Bewußtwerdung des bisherigen Verhaltens voraussetzt. Welche *Auslöser* können eine solche Offenheit und die Erschütterung routinisierten Verhaltens bewirken? Verallgemeinernd kann eine *Unzufriedenheit* mit dem bisherigen Verhalten oder die *Unmöglichkeit*, dieses fortzusetzen, dazu führen, daß ein *Entscheidungsprozeß* in Gang gesetzt wird, in dem nach Alternativen gesucht wird, andere Möglichkeiten geprüft und neue Erfahrungen gemacht werden können, falls die Bereitschaft dafür vorhanden ist. In einer solchen Situation der Unsicherheit kann sich ein Möglichkeitsfenster – ein „*window of opportunity*“ – öffnen, wenn alte Verhaltensweisen und Routinen nicht mehr „tragen“ oder sich die Handlungsspielräume verändert haben, wodurch neue Erfahrungen möglich werden.

Aus der Analyse der Prozeßverläufe lassen sich folgende Auslöser ableiten, die eine Deroutinisierung in Gang setzen und längerfristig oder relativ kurzfristig zu Verhaltensänderungen führen können.

8.2.1 *Veränderte Lebenssituation als Auslöser*

Ein Auslöser für das „Aufbrechen“ routinisierten Verhaltens können Veränderungen der individuellen Lebenssituation sein, wobei sich zum einen im Zuge *biographischen Wandels* die individuellen *Bedürfnisse*, Anforderungen und Ressourcen verändern können, etwa durch Umbrüche wie das Zusammenziehen mit dem Partner, die Geburt eines Kindes oder der Übergang vom Studium in den Beruf.

So wurde etwa im Falle *Alexander Muhranis* deutlich, daß der Wechsel vom Studium in die berufliche Selbstständigkeit mit einem Architekturbüro den verkehrlichen Bedarf wesentlich veränderte.

Auch bei *Volker Bach* wurde, als er vom Religionslehrer auf eine Stelle als Gemeindepfarrer wechselte, die Anschaffung eines Autos unumgänglich. Mit der Geburt des dritten Kindes erhöhte sich schließlich der automobiler Bedarf nochmals.

Möglich ist zum anderen auch, daß sich allein die *äußeren Lebensumstände* verändern, wobei insbesondere *Ortswechsel* größere Auswirkungen auf das verkehrliche Handeln haben und dazu führen können, daß bisherige Routinen nicht mehr „greifen“. Dabei kann eine solche Ortsveränderung, etwa durch einen Umzug oder Arbeitsplatzwechsel, sowohl neue verkehrliche Möglichkeiten eröffnen als auch einschränkend wirken. Deutlich wurde in den Fallbeispielen, daß eine Entwöhnung vom Auto, das zuvor für einen Großteil der Verkehrszwecke eingesetzt worden ist, insbesondere durch einen Umzug vom Land in die Stadt ausgelöst werden kann, indem veränderte Rahmenbedingungen die Möglichkeiten der Autonutzung einschränken und den Gebrauch alternativer Verkehrsmittel ermöglichen.

Fallbeispiele: Umzug in die Stadt infolge biographischen Wandels

So bedeutete beispielsweise für *Lieselotte Hausberg*, die 1977 vom ländlichen Raum in die Großstadt München gezogen ist, der Ortswechsel einerseits einen Routinenbruch, andererseits Ermöglichung: Sie braucht nun, in der Innenstadt lebend und arbeitend, für alltägliche Wege das Auto nur noch selten und beginnt, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen sowie viel zu Fuß zu gehen. Durch den Umzug wurden nicht nur ihre bisherigen Gewohnheiten gebrochen, sondern der Ortswechsel eröffnete ihr auch neue Möglichkeiten: Nun erst, da sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren täglichen Arbeitsweg zurücklegen kann, wird eine Entwöhnung möglich. Der Kauf eines Fahrrads 1985, also acht Jahre nach dem Umzug, ist ein weiterer Schritt der Lösung vom Auto.

Auch im Falle *Irene Bachs* ist eine berufliche Veränderung verbunden mit dem Umzug vom ländlichen Raum in die Stadt notwendige Bedingung für die Abschaffung des ersten Autos. Aufgrund des Parkplatzdrucks zum einen, des guten ÖPNV-Angebotes und der nahen Versorgungseinrichtungen zum anderen nimmt sie das Auto als hinderlich und unnötig wahr. Sie beginnt vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen sowie zu Fuß zu gehen und beschließt ein Jahr später, 1973, das Auto abzuschaffen.

Der Wechsel von der Kleinstadt nach Berlin 1993 bedeutet auch für *Klaus Thun*, daß seine alten Mobilitätsmuster nicht mehr greifen und er nach neuen Lösungen suchen muß. War er bislang vorwiegend Rad gefahren und hatte in der Freizeit das Auto seiner Freundin mitbenutzt, mußte er nun Erfahrungen in der Nutzung des Berliner ÖPNV erwerben und einen Routinisierungsprozeß durchlaufen.

8.2.2 Überschreiten einer Akzeptanzschwelle

Eine Veränderung von Gewohnheiten kann auch dadurch ausgelöst werden, daß eine Akzeptanzschwelle überschritten wird. Dies bedingt immer eine Unzufriedenheit mit dem bisherigen routinisierten Verhalten, etwa wenn die Fortbewegung mit dem gewohnten Verkehrsmittel nicht mehr den Effekt hat, der der ursprünglichen Entscheidung zugrunde lag, oder von unerwünschten Nebenwirkungen begleitet ist – länger dauert, mehr kostet, weniger Spaß macht. So kann der Arbeitsweg, der seit längerem mit dem Auto zurückgelegt wird, durch zunehmenden Stau und Parkplatzdruck nach und nach zu einer Belastung werden.

Zunächst wird das bisherige Verhalten für einige Zeit aufrechterhalten gemäß dem Charakter von Routinen, durch das ihnen eigene Beharrungsvermögen lange einer notwendigen Veränderung entgegenzuwirken. Wird jedoch eine nur subjektiv bestimmbare Schwelle erreicht und überschritten, kann die Suche nach Alternativen im Rahmen eines Entscheidungsprozesses ausgelöst werden. Ein solches Überschreiten einer Akzeptanzschwelle kann sowohl

- nach und nach in einem langsamen *Diffusionsprozeß*
- als auch plötzlich durch ein *Schlüsselerlebnis* geschehen, das eine bislang nicht wahrgenommene Alternative zum bisherigen Handeln aufzeigt oder einfach die Wahrnehmung und Beurteilung des bisherigen Verhaltens verändert (vgl. auch Duczek 1993).

Bei einem sogenannten Schlüsselerlebnis scheinen von eigenen positiven *Erfahrungen* besonders starke Veränderungswirkungen auszugehen, wie der Fall Marion Schumachers verdeutlichte, im Gegensatz zum bloßen *Wissen* um Handlungsalternativen.

Fallbeispiele

Ein Beispiel für die Entwöhnung von der Autonutzung durch eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse in einem *Diffusionsprozeß* ist der Fall *Michael Grabow*, für den vor der Wende das Autofahren in der Innenstadt mit Zeitvorteilen verbunden gewesen war und ihm Spaß gemacht hatte. Als diese Vorteile sich durch die strukturellen Veränderungen verringern, entsteht eine latente Unzufriedenheit. Zunächst werden die bisherigen Gewohnheiten beibehalten, da ein relativ stabiles Verhaltensmuster entstanden ist, das eine gewisse Zeit gegenüber Veränderungen resistent ist und träge reagiert. Dann jedoch wird eine – nur subjektiv bestimmbare – Akzeptanzschwelle überschritten; Michael Grabow beginnt nach Alternativen zu suchen und steigt auf öffentliche Verkehrsmittel um. Dabei gab es kein Schlüsselerlebnis, sondern der Prozeß vollzog sich nach und nach, indem er immer weniger Auto gefahren und schließlich bewußt auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen ist, was sich am regelmäßigen

Kauf einer Monatskarte festmachen läßt. Der ÖPNV wurde nun anstelle des Autos regelmäßig für den Arbeitsweg in die Universität genutzt. Es fand also eine Entwöhnung von der Autonutzung statt, die einherging mit einem Routinisierungsprozeß, in dem es für ihn selbstverständlich wurde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Einen weiteren wichtigen Schritt vom Auto weg bedeutete für Michael Grabow der Kauf eines Fahrrads, das nach einer Phase der Gewöhnung an die großstädtischen Verkehrsverhältnisse in sein Alltagshandeln integriert wurde.

Auch bei *Thomas Freudsheim* ist der Verkauf des Autos primär auf das Überschreiten einer Akzeptanzschwelle zurückzuführen. Nach einem Umzug hatte sich sein Arbeitsweg, den er mit dem Auto zurücklegte, verändert und war durch Fahren im Stoßverkehr und täglichen Stau für ihn zu einer Belastung geworden. Diese Unzufriedenheit löste die aktive Auseinandersetzung mit Alternativen aus, die für Thomas Freudsheim in einer Kombination von ÖPNV für den Alltag, Fahrrad und S-Bahn für die Freizeit sowie Car Sharing für Transporte bestand. Abweichend von allen anderen Fällen nutzte Thomas Freudsheim sein Auto bis zum Zeitpunkt des Verkaufs täglich und wechselte dann direkt auf Bus und U-Bahn. Ein allmählicher Prozeß der Entwöhnung fand also nicht statt. In der Fallrekonstruktion konnte jedoch gezeigt werden, daß er sich im Zuge dieses Entscheidungsprozesses *mental* vom Auto gelöst hatte, was durch eine hohe Gebrauchswertorientierung und knappe finanzielle Ressourcen unterstützt wurde. Anzunehmen ist, daß in diesem Fall eine *praktische* Entwöhnung von der Autonutzung und Einübung von ÖPNV-Routinen nicht notwendig waren, da Thomas Freudsheim schon von früh auf an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewohnt war und damit ein Gefühl hoher Mobilität verband. Auf diese einsozialisierten stabilen Routinen konnte er offenbar problemlos zurückgreifen. In der Fallrekonstruktion wurde deutlich, daß er bereits mehrmals den Wechsel zwischen Autobesitz und ÖPNV-Nutzung erfahren hatte und insofern – im Sinne einer Kontinuität des Wechsels – diese Umstellung beinahe routinisiert bewältigen konnte.¹⁰⁵

Bei *Marion Schumacher* fand – im Kontrast zu allen anderen Fällen – keinerlei Veränderung der Rahmenbedingungen statt. Der Entwöhnungsprozeß wurde vielmehr durch ein *Schlüsselerlebnis* ausgelöst. Ihr wurde durch die positiven Erfahrungen auf einem Fahrradausflug und durch einen Gedankenstoß bewußt, daß es eine realistische Alternative zur Autonutzung gab. Dieser Auslöser stellte die bisherigen Gewohnheiten in Frage und ermöglichte ihr, das Rad als realistische Alternative wahrzunehmen. Es bestand allerdings bereits seit längerem eine latente Unzufriedenheit, da sie täglich vor ihrer Arbeitsstelle, einem Krankenhaus, längere Zeit einen Parkplatz suchen mußte, was sie jedoch als vermeintlich unabänderlich akzeptierte. Die positive Erfahrung des Ausflugs eröffnete ihr eine neue Perspektive, in der sie das

105 Ganz allgemein stellt sich – über den Einzelfall hinaus – die Frage, inwiefern einmal eingeübte Routinen wieder aktiviert werden können, inwiefern bei Routinenbrüchen oder anderweitig ausgelösten Entscheidungssituationen auf frühere – positive oder negative – Erfahrungen in der Kindheit und Adoleszenz zurückgegriffen werden kann und wird.

Radfahren als Alternative zum Autofahren wahrnehmen konnte, die sogar mit einem größeren individuellen Gewinn verbunden war, nämlich einer sinnlichen Umwelterfahrung, der Freude an körperlicher Bewegung sowie Zeit- und Flexibilitätsgewinnen. Mehr und mehr gewöhnte sich Marion Schumacher an das Fahrradfahren, es wurde zum Teil ihrer täglichen verkehrlichen Routinen. An diesem Fall zeigt sich, daß erst zu dem Zeitpunkt, als das Rad, fest in das Alltagshandeln integriert, auf befriedigende Art und Weise Selbstbeweglichkeit ermöglichte und das eigene Auto aus den bisherigen Strukturen desintegriert wurde, Car Sharing als subjektive Handlungsoption wahrgenommen werden konnte.

8.2.3 Neue Erfahrungen durch Defekt des Autos

Zu einem Routinenbruch und der Öffnung eines „window of opportunity“ kann es auch dann kommen, wenn das gewohnte Verkehrsmittel aufgrund äußerer Umstände plötzlich nicht mehr genutzt werden kann.

Im Falle des *Privat-Pkw* kann aufgrund seines Charakters als Universalverkehrsmittel ein solcher Routinenbruch besonders stark verhaltensändernd wirken, dabei sind hypothetisch folgende Auslöser denkbar, die die Verkehrsmittelverfügbarkeit unfreiwillig einschränken: ein Unfall oder ein Defekt verbunden mit einem längeren Werkstattaufenthalt, oder etwa wenn das Auto nicht mehr durch den TÜV kommt, der Führerschein entzogen wird oder krankheitsbedingt Fahrunfähigkeit besteht. Im Falle des *Fahrrads* macht häufig ein Diebstahl oder ein „Platten“ die gewohnheitsmäßige Nutzung unmöglich und zwingt kurzfristig zur Suche nach Alternativen. Im *ÖPNV* kann eine solche routinenbrechende Wirkung etwa durch die Veränderung einer Linienführung oder der Taktzeiten hervorgerufen werden.

Wenn eine gewisse Offenheit für Verkehrsalternativen und eine latente Unzufriedenheit besteht, können solche Routinenbrüche den entscheidenden Anstoß geben, andere Möglichkeiten auszuprobieren und infolge neuer Erfahrungen verkehrliche Praxis verändern. Eine Einschränkung der gewohnten Verkehrsmittelverfügbarkeit kann insofern auch als *Schlüsselerlebnis* für eine Veränderung wirken, wenn bereits eine *Akzeptanzschwelle* erreicht ist. Es ist anzunehmen, daß andernfalls, wenn keine Situation der Offenheit besteht, versucht werden wird, schnellstmöglich die Verfügung über das bislang genutzte Verkehrsmittel wiederherzustellen, also nach einem Unfall für die Zeit der Reparatur einen Mietwagen zu nehmen, nach einem Totalschaden oder einem Diebstahl des Fahrrads so bald wie möglich ein neues zu kaufen und das bisherige Verhalten fortzusetzen.

Fallbeispiele

Bei *Familie Bach* wurde ein Prozeß der Deroutinisierung dadurch gefördert, daß das Auto durch längere Werkstattaufenthalte zeitweilig nicht zur Verfügung stand und nach alternativen

Fortbewegungsmöglichkeiten gesucht werden mußte. Diese Routinenbrüche ermöglichten neue Erfahrungen zu sammeln und bestärkten die Einübung einer alternativen Verkehrspraxis, wobei die eher schlechte ÖPNV-Anbindung das Fahrradfahren zur primären Alternative werden ließ. Der Kauf zweier Fahrradanhänger erleichterte das Einkaufen ohne Auto und verstärkte seine Desintegration.

Auch *Klaus Thun* begann, als sein Auto in die Werkstatt mußte, verstärkt mit dem Rad zu fahren und gewann dadurch neue, positive Erfahrungen. Als sein Auto drei Monate später, 1993, endgültig den Geist aufgab, verzichtete er, ökologisch motiviert, auf einen Neukauf und begann, auf diesen Erfahrungen aufbauend, stabile Routinen der Fahrradnutzung im Alltag zu entwickeln.

Ebenso ist bei *Alexander Muhrani* zu vermuten, daß die Tatsache, daß sein Auto häufig kaputt war, diesen komplementären Prozeß der De- und Routinisierung verstärkt hat.

8.2.4 Komplexer Alltag erschwert Deroutinisierung

Wovon hängt nun, nach einem solchen Auslöser, der weitere Verlauf eines Deroutinisierungsprozesses ab? Im Fallvergleich wird deutlich, daß die *Alleinlebenden* – etwa Marion Schumacher und Michael Grabow – ihre automobilen Routinen wesentlich einfacher verändern und relativ schnell „vom Auto wegkommen“ konnten. In einer *Partnerschaft* oder gar einer *Familie*, in der mehrere von einem Auto Gebrauch machen und dieses routinisiert in das Alltagshandeln eingebunden ist, stellt sich eine Abschaffung als wesentlich langwierigerer Prozeß dar, wie es insbesondere bei Irene Bach und Klaus Thun deutlich wird. Notwendig ist nicht nur, daß eine Person ihre automobil geprägte Alltagsorganisation verändert, sondern die ganze Familie sich umstellt und langsam lernt, ohne Auto zu leben. Als Hypothese läßt sich formulieren:

Je höher die Anforderungen an die Organisation des Alltags, je komplexer die Wegeketten und je enger die zeitlichen Handlungsspielräume, kurz: je differenzierter das Alltagshandeln und je stärker das Auto in die Strukturen des Alltagslebens integriert ist, desto schwieriger und langwieriger ist der Prozeß, das Automobil aus diesen Strukturen herauszulösen und in seinen Funktionen zu ersetzen.

Erleichtert wird eine Lösung also, wenn

- das Alltagshandeln nicht stark ausdifferenziert ist, wie es bei den Alleinlebenden Marion Schumacher und Michael Grabow der Fall war, bei denen ein derartiger Desintegrationsprozeß relativ rasch vonstatten gehen konnte,
- oder die Komplexität des Alltagslebens sich verringert hat, indem sich beispielsweise Funktionstrennungen reduziert oder sich in Folge biographischen Wandels Verkehrsbedürfnisse verändert haben.

Fallbeispiele

Letzteres war zum Beispiel bei *Familie Bach* der Fall, bei der der Arbeitsweg sich nach dem letzten Umzug wesentlich verringert hat, weil Kirche und Gemeindehaus als Arbeitsplatz und das Pfarrhaus als Wohnort nun direkt nebeneinander lagen. Komplexitätsreduzierend mag auch die Tatsache wirken, daß die Kinder sich mit zunehmendem Alter vom „Beförderungsfall“ zu selbstbeweglichen Verkehrsteilnehmern entwickeln.

Auch bei *Klaus Thun* haben sich durch einen Umzug die Arbeitswege beider Partner wesentlich verkürzt, wodurch es erst möglich wurde, daß beide Partner halbtags arbeiten und sich halbtagsweise in der Betreuung des Kindes abwechseln. Allerdings war in diesem Fall durch die anstehende Geburt des ersten Kindes eine Zunahme von Komplexität zu erwarten und mit dieser weiteren Ausdifferenzierung des Alltagshandelns eine noch stärkere Integration des Privat-Pkws. Die Routinisierung, die dadurch hervorgerufen worden wäre, wurde von Klaus Thun und seiner Partnerin als Verfestigung der Abhängigkeit vom Autobesitz und als Verlust von Handlungsautonomie wahrgenommen. Um diesem Prozeß entgegenzuwirken, haben beide beschlossen, ihr Auto vorher abzuschaffen.

8.3 Weitere notwendige Voraussetzungen

Über die Notwendigkeit einer Entwöhnung hinaus, wodurch der Pkw nur noch selten und überwiegend für Versorgung und Freizeit, nicht jedoch für den täglichen Arbeitsweg gebraucht wird,¹⁰⁶ lassen sich folgende weitere Voraussetzungen für die Abschaffung des eigenen Autos und die Teilnahme am Car Sharing ableiten:

8.3.1 Selbstbeweglichkeit durch Fahrrad und ÖPNV

Zunächst wurde in beinahe allen Prozeßverläufen das Auto auf regelmäßigen Wegen, vor allem dem Arbeitsweg, durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt, die im innerstädtischen Raum eine hohe Erreichbarkeit ermöglichten und für wie-

106 Die Entwöhnungsthese bestätigt die Annahmen Peschs, der davon ausgeht, Car Sharing sei „nur für solche Autofahrer geeignet, die relativ selten (bis zu zwölfmal im Monat) einen Pkw benötigen.“ (1996: 123) Er gibt an, daß Car-Sharing-Teilnehmer vor ihrer Mitgliedschaft eine durchschnittliche Pkw-Nutzungshäufigkeit von elfmal monatlich aufwiesen. Auch die Umfrage Petersens (1995: 190f.) kann als empirischer Beleg gelten; demnach haben Umsteiger als häufigsten Grund für die Abschaffung des eigenen Autos angegeben, „in der Stadt seien eigene Autos unnötig bzw. ein Ärgernis“. Hieraus kann geschlossen werden, daß der Pkw zum Zeitpunkt des Umstiegs auf Car Sharing nicht (mehr) fest in das alltägliche Verkehrshandeln integriert war.

derholt oder regelmäßig zurückzulegende Wege mit einem relativ geringen Planungs- und Organisationsaufwand genutzt werden können.

Auffallend ist jedoch, daß in beinahe allen Fällen die häufigere Nutzung oder gar der Neukauf eines Fahrrads zu einer weiteren Entwöhnung vom Auto geführt hat. Das Fahrrad ermöglichte in hohem Maße selbstbestimmte, zeitflexible und individuelle Fortbewegung, seine Nutzung vermittelte Spaß und Freude.

Erst die *Kombination* von Rad und ÖPNV konnte Selbstbeweglichkeit in hohem Maße bieten und – unter bestimmten Rahmenbedingungen – funktionale Äquivalenz zum Besitz eines Autos schaffen, so daß dieses im Zuge von Desintegrationsprozessen aus der Struktur des Alltagshandelns herausgelöst werden konnte. Erst zu diesem Zeitpunkt konnte die Abschaffung des Autos und die Teilnahme am Car Sharing zu einer realistischen Handlungsoption werden.

Bestätigt werden damit Erkenntnisse der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung, wonach Akteure in einer Entscheidungssituation nur dann die umweltbewußte Handlungsalternative wählen, wenn diese subjektiv als die „bessere Lösung“ erscheint (vgl. etwa Diekmann/Preisendörfer 1992). Nach Krämer-Badoni/Wilke (1997: 27) entscheiden sich Haushalte „für die Mobilitätsformen, die am besten zur Lösung jeweils vorgegebener Problemlagen beitragen.“ Angewandt auf die Autoabschaffung folgt daraus, daß diese Entscheidung nur dann getroffen werden wird, wenn damit ein individueller *Gewinn* verbunden ist, der auch in einer *Entlastung* bestehen kann.

In den untersuchten Fällen war die nichtautomobile Fortbewegung mit dem Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem Zugewinn an Zeit und Bequemlichkeit verbunden, bedeutete weniger Streß oder mehr Freude an der Bewegung. Betont wurde auch, daß die Zeit des Unterwegs-Seins sinnvoller genutzt werden konnte und ein sinnliches Erleben der Umwelt und eine andere Körpererfahrung möglich wurde.¹⁰⁷ Diese individuellen Vorteile waren eine notwendige Voraussetzung, einen Prozeß der Entwöhnung zu befördern.

107 Zu einem ähnlichen Ergebnis kommen Burwitz et al. (1992) als Ergebnis des Bremer Experiments „Vier Wochen ohne Auto“. Krämer-Badoni/Wilke (1997: 29) interpretieren diese Erfahrungen mittlerweile dahingehend, daß die Haushalte im Verlauf der Entwöhnung vom Auto „einen Teil ihrer selbstverständlichen, kulturellen Interpretationsmuster des ‚guten Lebens‘ geändert haben.“ Im vorherrschenden und kulturell geteilten Bild vom ‚guten Leben‘ dominiere die Vorstellung, daß es sich um ein automobiles Leben handle. In der Veränderung kultureller Interpretationsmuster, auf deren Grundlage gesellschaftlich ‚objektive‘ Strukturmomente ihre Wirkung erst entfalten könnten, liege der Schlüssel zu sozialen Veränderungen.

8.3.2 Hohe Erreichbarkeit

Car Sharing ist bei der derzeitigen Ausgestaltung des Angebotes nicht für den täglichen Gebrauch geeignet, es ist ein Verkehrsmittel für den besonderen Bedarf. Seine Nutzer sind komplementär auf die Möglichkeit eines routinisierten Gebrauchs anderer Verkehrsmittel angewiesen, vor allem ÖPNV und Fahrrad. Eine weitgehend autofreie Organisation des Alltags setzt Bedingungen voraus, wie sie insbesondere in städtischen Ballungsräumen gegeben sind: *eine hohe Erreichbarkeit durch ein gutes ÖPNV-Angebot und eine gewisse Dichte an Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Serviceeinrichtungen sowie ein Car-Sharing-Angebot mit einem möglichst dichten Stationsnetz.*

Im Fallvergleich zeigt sich jedoch, daß die subjektive Bewertung der eigenen Erreichbarkeit erheblich differiert.¹⁰⁸ Wie die eigene räumliche Beweglichkeit beurteilt wird, hängt weniger von objektiv bestimmbareren Rahmenbedingungen ab, als vielmehr von individuellen Handlungsspielräumen, die eng mit den jeweiligen Lebensbedingungen verknüpft sind und insbesondere von zeitlichen und finanziellen Ressourcen bestimmt werden. Trotz objektiv feststellbarer Unterschiede ist subjektiv eine große Zufriedenheit mit den jeweiligen Möglichkeiten zur Fortbewegung feststellbar. Deutlich wird insbesondere an einem Vergleich von zwei Extremfällen, inwiefern die zugrundeliegende Motivation die subjektive Wahrnehmung prägt und objektive Nachteile ausgleichen kann.

Fallvergleich

Insgesamt wohnen fünf von sieben Interviewten, und damit die Mehrzahl, zentral oder „subzentral“ in innerstädtischen Bezirken mit guter ÖPNV-Anbindung und nahen Versorgungseinrichtungen.¹⁰⁹ Zwei der Befragten – Thomas Freudsheim und Irene Bach – leben jedoch am Stadtrand mit relativ schlechter ÖPNV-Anbindung. Beide sind auf eine Buslinie angewiesen, um ins nächste Polyzentrum und auch zur Car-Sharing-Station zu gelangen, wobei dieser Bus in fünfzehn- bis zwanzigminütigen Abständen verkehrt. Während Irene Bach häufig das Rad nutzen kann, legt Thomas Freudsheim aufgrund großer Distanzen den Großteil seiner alltäglichen Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Für Thomas Freudsheim hat die Autoab-schaffung auch nach eigenem Empfinden die Selbstbeweglichkeit wesentlich eingeschränkt, etwa die Möglichkeit, spontan Freunde zu besuchen.

108 Um den Einfluß von Erreichbarkeit auf das Verkehrsverhalten zu untersuchen, wurde bei der Auswahl der Interviewpartnerinnen und -partner darauf geachtet, ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Rahmenbedingungen in bezug auf die verkehrliche Anbindung und die Infrastruktur des Wohnumfeldes zu erhalten.

109 Hierzu zählen Michael Grabow, Lieselotte Hausberg, Alexander Muhrani, Marion Schumacher sowie Klaus Thun.

Irene Bach kann aufgrund eines höheren finanziellen Spielraumes einige Nachteile des Lebens ohne eigenes Auto ausgleichen, indem sie ÖPNV und Fahrrad mit Taxi und Car Sharing kombiniert. Entscheidend für ihre Verkehrsmittelwahl sind Aspekte wie Flexibilität, Spontaneität und Bequemlichkeit, von untergeordneter Bedeutung sind für sie finanzielle Kriterien. Thomas Freudsheim hingegen trifft die Verkehrsmittelwahl primär nach Kostenaspekten und nimmt – bevor er auf Taxi oder Car Sharing zugreift – große Einschränkungen seiner Selbstbeweglichkeit in Kauf.

8.3.3 Rationale Einstellung zur Automobilität

Im Fallvergleich zeigt sich, daß in allen sieben Fällen die Einstellung zur Automobilität zum Zeitpunkt des Car-Sharing-Beitritts rational und gebrauchswertorientiert war. Allerdings bestand bei einigen Interviewten – wie bei Lieselotte Hausberg, Klaus Thun und Irene Bach – zu einem früheren Zeitpunkt, insbesondere in der Adoleszenz, eine enge, auch emotionale Bindung an das eigene Auto. Diese Bindungen haben durch einen ökologischen Bewußtseinswandel sowie mit dem Übergang in eine andere Lebensphase an Bedeutung verloren.¹¹⁰

Im Fall von Marion Schumacher, deren Verhältnis zu ihren Autos stark emotional geprägt war, fand jedoch kein ökologisch motivierter Bewußtseinswandel statt. Vielmehr scheint die *emotionale Bindung vom Auto auf das Fahrrad übertragen worden zu sein*, das nun ihr Bedürfnis nach Selbstbeweglichkeit erfüllen kann.¹¹¹ Diese Übertragung ermöglichte es ihr, ein auf den Gebrauchswert reduziertes Verhältnis zum Auto als Voraussetzung für eine Abschaffung zu entwickeln. Bei anderen Gesprächspartnern, so bei Michael Grabow, Alexander Muhrani und Thomas Freudsheim, bestand durchweg, auch in der Jugendphase, eine rational geprägte, funktionale Einstellung zur Automobilität.

Auch die *Statusfunktion* des Autos hat für alle Befragten vor dem Umstieg keine große Rolle gespielt hat oder wurde sogar explizit abgelehnt.

110 Auf die Bedeutung des Autos in der Jugendphase wurde in der Analyse nicht systematisch eingegangen, einzig bei Lieselotte Hausberg wurde diese adoleszenzspezifische Funktion des Automobils eingehender dargestellt. Zur adoleszenzspezifischen Bedeutung des Autos vgl. Tully/Wahler (1996a; 1996b).

111 Diese These wird durch eine Analyse des Interviewtextes unterstützt. Beispielhaft sei hier Marion Schumachers Aussage zitiert, sie sei „eine fanatische Radfahrerin geworden“, wobei sie wenige Zeilen später davon spricht, daß sie „früher fanatisch Auto gefahren“ sei. Diese Zitate, die nicht in der Falldarstellung enthalten sind, lassen eine Übertragung des emotionalen Verhältnisses vom Auto auf das Fahrrad plausibel erscheinen.

Dies war etwa bei *Alexander Muhrani* der Fall, der sich deutlich von der Bedeutung des Autos als Statussymbol distanziert und betont, daß sich der Wert für ihn nach der Funktionalität und dem Nutzen bemißt, jedoch nicht an Eigentum gebunden ist. *Lieselotte Hausberg* hingegen kann die gesellschaftlich hoch aufgeladene symbolische Bedeutung des Privat-Pkw-Besitzes ohne moralische Wertung akzeptieren.

Klaus Thun und Irene Bach versuchen auf konträre Art und Weise, die Funktion des Autos als Statussymbol umzuwidmen: *Klaus Thun* möchte soziales Prestige in neuer Form ökologisch verträglich demonstrieren, indem er dem Eigentum am Privat-Pkw die Alternative Car Sharing entgegensetzt als Freiheit des Verfügen-Könnens, die durchaus auch hedonistische Züge trägt. Er möchte ein neues Verständnis von Luxus schaffen, das darin besteht, es sich leisten zu können, kein Auto besitzen zu müssen.

Irene Bach hingegen nutzt die Rolle als bewußt autofrei Lebende auch zur moralischen Distinktion von den „Normalbürgern“. Gerade aufgrund seiner großen Bedeutung als Statussymbol eignet sich das Automobil gut für einen exemplarischen, symbolischen Verzicht, wodurch die eigene Identität als umweltbewußtes Vorbild in der Unterscheidung von weniger ökologisch Handelnden gepflegt und präsentiert werden kann.

Es läßt sich als Hypothese ableiten, daß eine gebrauchswertorientierte Einstellung zur Automobilität sich *längere Zeit* vor dem Beitritt entwickelt und verfestigt haben muß, falls sie nicht immer schon bestand. Eine Abschaffung erscheint bloß dann möglich, wenn die Statusfunktion des Autos nur eine unbedeutende Rolle spielt und die Einstellung zur Automobilität überwiegend rational ist.

Umgekehrt können ein emotional geprägtes Verhältnis zum Auto und ein unbedingter Besitzanspruch als Ausschlußkriterien gesehen werden (vgl. auch Brandt 1995: 164, der aufgrund einer Zielgruppenanalyse zu genau diesem Ergebnis kommt).

8.4 Hinreichende Bedingungen

8.4.1 Von der Möglichkeit zur Handlung

Es stellt sich die Frage, warum bei der großen Zahl potentieller Car-Sharing-Nutzer, die die dargestellten notwendigen Bedingungen erfüllen, bislang nur ein kleiner Prozentsatz tatsächlich umgestiegen ist. Welche weiteren hinreichenden Bedingungen müssen als Auslöser zu diesen notwendigen Voraussetzungen hinzukommen, so daß es zur konkreten Handlung – dem Autoverkauf und/oder dem Beitritt zu einer Car-Sharing-Organisation – kommen kann?

Auffallend ist fallvergleichend die Vielfalt möglicher Situationen, durch die der Beitritt konkret ausgelöst wurde. Übereinstimmend bestand in allen Fällen eine *Entscheidungssituation*, in der Car Sharing als mögliche Alternative wahrgenommen und geprüft wurde. Differenzieren läßt sich die Entscheidungssituation danach, ob ein *akuter Handlungsbedarf* bestand oder ob ein längerer Abwägungsprozeß *ohne Handlungsdruck* verlief.

Auch die *Offenheit* der Entscheidungssituation kann variieren, je nachdem wie intensiv nach Informationen gesucht und Alternativen geprüft wurden. Gefördert wurde die Wahrnehmung als subjektiv realistische Handlungsmöglichkeit in dieser offenen Situation durch Medienberichte, Erzählungen von Bekannten oder Werbeprospekte.

Fallbeispiele

Für *Irene Bach* ermöglichte erst die *Eröffnung einer Car-Sharing-Station* in ihrem Bezirk als notwendige Voraussetzung die seit längerem gewünschte Autoabschaffung.

Bei *Marion Schumacher* löste ein *Zeitungsartikel*, in dem sie erstmals von Car Sharing erfuhr, einen Entscheidungsprozeß aus in einer Situation latenter Unzufriedenheit über die hohen Kosten für ihr kaum genutztes Auto.

Lieselotte Hausberg erfüllte alle notwendigen Voraussetzungen für einen Beitritt, auch hatte sie bereits von Car Sharing gehört. Doch erst als sie an einem U-Bahn-Ausgang einen *Werbeprospekt* von Mobil Konzept erhielt, nahm sie Car Sharing bewußt als Handlungsoption wahr, die sie dann konkret mit ihrem Freund diskutierte.

Auch bei *Klaus Thun* waren längere Zeit alle notwendigen Bedingungen für den Verkauf des eigenen Autos gegeben. Eigentlicher Auslöser war die Geburt des ersten Kindes verbunden mit der Erwartung, daß sich dadurch automobiler Routinen verfestigen und das Dilemma zwischen ökologischer Einstellung und Verkehrshandeln verstärken würden. Die *Veränderung der Lebenssituation* löst also eine Entscheidungssituation aus und gibt den Anstoß für den Verkauf des Autos und den Beitritt zu Stattauto, der bereits seit etwa einem Jahr als Handlungsoption von beiden diskutiert worden ist.

Thomas Freudsheim hatte Car Sharing bereits als Alternative wahrgenommen, doch erst ein *Umzug*, der aufgrund höherer Miete finanzielle Einschränkungen bedingte und einen langen, belastenden *Arbeitsweg* mit sich brachte, löste drei Jahre später eine Entscheidungssituation aus. Nach der Informationsveranstaltung von Stattauto wurde das Auto abgeschafft.

Bei *Alexander Muhrani* war durch eine *berufliche Veränderung* der Bedarf an Automobilität gestiegen, was eine Entscheidungssituation auslöste, in der die Möglichkeit des Car Sharing und des Kauf eines eigenen Autos gegeneinander abgewogen wurden.

Bei Michael Grabow entstand durch den Verkauf seines Trabant eine Entscheidungssituation, in der er abwogte, ob er seinen Bedarf an Automobilität durch einen Autoneukauf oder – versuchsweise – durch Car Sharing erfüllen wollte.

8.4.2 Folgerungen für das Marketing

Wie also kann ein Umstieg vom eigenen Auto auf den Mobilverbund gefördert, wie können potentielle Zielgruppen effektiv angesprochen werden? Diese Frage ist sowohl von verkehrspolitischem Interesse als auch wesentlich für die Entwicklung zielgerichteter Marketingstrategien. Grundsätzlich ist anzunehmen:

Offenheit für die Veränderung von Gewohnheiten und einen Umstieg besteht nur in einer Entscheidungssituation, die von unterschiedlich starkem Handlungsbedarf gekennzeichnet sein kann.

Bildlich gesprochen geht es darum zu bestimmen, wie lange und wie weit das Möglichkeitsfenster offensteht, bevor sich mit der Entscheidung für eine Möglichkeit das Fenster wieder schließt und ein Routinisierungsprozeß einsetzt. Wenn die verkehrlichen Bedürfnisse zufriedenstellend erfüllt werden, besteht dann zunächst keine Offenheit mehr, andere Möglichkeiten wahrzunehmen.

Je kürzer das Möglichkeitsfenster offensteht und je höher der Handlungsdruck, desto kürzer ist auch der Abwägungsprozeß und die Zeit, Alternativen wahrzunehmen und zu prüfen.

Aus der Rational-Choice-Theorie ist die empirisch abgesicherte Erkenntnis bekannt, daß Alltagsentscheidungen nicht so lange geprüft werden, bis die jeweils beste Handlungsoption gefunden wurde, sondern die Prüfung meist dann abgeschlossen wird, wenn eine befriedigende Lösung gefunden wurde. Diese kann nach „objektiven“ Kriterien nur bedingt ideal erscheinen, doch subjektiv ist dieses Verhalten als hochgradig rational zu bewerten, wenn der Aufwand weiteren Abwägens und der Informationssuche höher wäre, als der zu erzielende „Gewinn“.¹¹² Für Car-Sharing-Organisationen folgt daraus:

Da sie solche auslösenden Ereignisse nicht direkt beeinflussen können, ist es von größter Wichtigkeit, daß Car Sharing zu dem Zeitpunkt, an dem eine Entscheidungssituation eintritt, als Handlungsoption bereits bekannt sein sollte. Erforderlich ist nicht nur das diffuse Wissen darum, daß es Car Sharing gibt, sondern die Wahrnehmung als reale Handlungsmöglichkeit.

Zu diesem Schluß kommt auch Brandt (1995: 166), der auf der Grundlage quantitativer und qualitativer Daten eine Zielgruppenanalyse erstellt hat und darauf aufbauend Ansätze einer zielgerichteten Marketingstrategie entwickelt. Eine Voraussetzung dafür, daß Car Sharing als Alternative zum Zeitpunkt der

112 Diese subjektive Rationalität im Verkehrshandeln betonen auch Krämer-Badoni/Wilke (1997: 26).

Öffnung eines Möglichkeitsfensters wahrgenommen werden kann, sei eine *kontinuierliche Medienpräsenz*, „die weniger krampfhaft die ökologischen Ansprüchen verfehlt oder gegen herrschende Vorteile das System der gemeinschaftlichen Nutzung aufwendig als funktionstüchtig erklärt, sondern das Image einer modernen, unproblematischen und nicht ideologieverdächtigen Dienstleistung vertritt, mit professionellem Service für jede und jeden.“ (Ebd.) Er weist darauf hin, daß die Vorteile des Autoteilens und der Nutzung des Mobilverbundes sich nur schwer bildlich darstellen lassen und plädiert für „eine undogmatische und dennoch seriöse Außendarstellung mit Biß und Humor.“ (Ebd.: 167) Wenig förderlich um größere Kreise anzusprechen sei sowohl die Wahrnehmung von Car-Sharing-Organisationen als „alternativer Ökobetrieb mit Gewissensprüfung als auch die Einordnung als Autovermietung für Unterbemittelte“. (Ebd.)

8.5 Motivationen

Ausgeblendet wurde bislang die Frage, wodurch die Deroutinisierungsprozesse, die der Teilnahme am Car Sharing vorausgingen, *motiviert* waren.¹¹³ In den Fallrekonstruktionen wurde deutlich, daß bei vier der Interviewten, nämlich bei Lieselotte Hausberg, Irene Bach, Klaus Thun sowie Alexander Muhrani, hauptsächlich eine ökologische Motivation von Bedeutung war, in drei Fällen – hierzu zählen Marion Schumacher, Michael Grabow und Thomas Freudsheim – spielten primär finanzielle Gründe eine Rolle. Während sich die ökologisch motivierten Befragten durch ein höheres Bildungsniveau sowie ein eher überdurchschnittliches Einkommen auszeichnen und der typischen Car-Sharing-Klientel zurechnen lassen, verfügen die ökonomisch Motivierten über ein geringeres Einkommen und niedrigeres Bildungsniveau, womit sie sozialstrukturell im derzeitigen Kundenkreis einer Minderheit angehören (vgl. Kap. 2.3). In einem Fall, bei Alexander Muhrani, sind neben ökologischen Motiven zudem ökonomische Motive von Bedeutung, da er als einziger im Sample Car Sharing relativ häufig, insbesondere für Arbeitswege in Anspruch nimmt, wohingegen die anderen Befragten als Wenigfahrer einzustufen sind mit Bedarf vor allem für den Freizeitverkehr. Er läßt sich daher der Gruppe der *Vielfahrer* zurechnen, die unter den Car-Sharing-Teilnehmern eine Minderheit stellen. So geben etwa bei Stattauto nur vier Prozent der Mitglieder mehr als 3.000 DM jährlich für Car

113 Unter Motivation werden nicht nur Intentionen und Gründe verstanden, die dem Bewußtsein zugänglich sind und diskursiv vermittelt werden können, sondern auch die Ebene der Unbewußtheit, der affektiven Elemente der Persönlichkeit (vgl. Kap. 4.3). In den Fallrekonstruktionen konnte diese Ebene über die subjektiv (re-)präsentierte Selbstsicht hinausgehend miteinbezogen werden.

Sharing aus. Auch bei Mobil Konzept ist die Gruppe der Vielfahrer sehr klein, zu der Alexander Muhrani mit relativ hohen Aufwendungen für Car Sharing – zwischen 250 und 450 DM monatlich ohne Benzin – zählt.

8.5.1 Dimensionen ökologischer Motive

Allgemein ist feststellbar, daß bei Lieselotte Hausberg, Klaus Thun, Alexander Muhrani sowie Irene Bach die Autoabschaffung eine *Entlastung* bewirkte, die primär darin bestand, daß das individuelle Dilemma zwischen einem großen Umweltwissen und -bewußtsein auf der einen Seite, einem als umweltschädigend empfundenen Verkehrshandeln auf der anderen Seite ein Stück weit aufgelöst werden konnte.¹¹⁴ Die Abschaffung stellt sich als längerer Prozeß eines selbstbestimmten „Vom-Auto-Wegkommens“ dar, der sich auf eine ökologische Werthaltung gründet. Deutlich wurde, daß diese individuelle Entlastung durch das Überbrücken der Kluft zwischen Einstellung und Verhalten verschiedene Formen annehmen kann und sich der Komplex einer gemeinhin als ökologisch bezeichneten Motivation weiter ausdifferenzieren läßt. Anhand der in den Einzelfällen rekonstruierten Struktur lassen sich ein organisch-naturverbundenes, ein moralisch fundiertes sowie ein rational-wissenschaftlich begründetes Umweltbewußtsein unterscheiden.

Organisch-naturverbundenes Umweltbewußtsein

Für *Lieselotte Hausberg* stellt sich das Dilemma als ein individuell-ethisches. Ihr Auto abzugeben, erleichtert sie, weil sie dadurch authentischer, in Übereinstimmung mit ihren Wertvorstellungen leben kann. Die Entlastung besteht in der Lösung von einem Fremdkörper, der nicht mehr zu ihrem veränderten Bewußtsein paßt, das sich auf eine organisch-naturverbundene Werthaltung gründet. Die Abschaffung wird nicht ideologisch begründet, sie fährt weiterhin gerne Auto, „verdammte“ das Automobil nicht, sondern fordert lediglich, daß es bewußt eingesetzt wird.

Moralisch fundiertes Umweltbewußtsein

Im sozialen Umfeld *Irene Bachs* werden Ökologie und Nachhaltigkeit als moralische Fragen diskutiert; sie übernimmt – milieuspezifisch – Verantwortung für die Umweltfolgen ihres individuellen Handelns. Die Idee des Nutzens statt Besitzens ist Teil einer Ideologie, in der das „autofreie Leben“ als besseres Leben gilt. Die Abschaffung des eigenen Autos ist Befreiung und Verzicht zugleich und ermöglicht es ihr, Glaubwürdigkeit wiederzugewinnen. Das Leben

114 Zur Umweltbewußtseinsforschung vgl. etwa Diekmann/Preisendörfer (1992); Dierkes/Fietkau (1988); Katzenstein (1994); Krämer-Badoni (1993); Littig (1995); Siebenhüner (1996); Schahn/Giesinger (1993); zur Kluft zwischen Einstellung und Verhalten insbesondere Schahn (1993).

- „Bewußt Autofreie“ mit geringem Nutzungsbedarf, für die ökologische, nicht jedoch finanzielle Motive handlungsrelevant sind.
- „Reine Kostenminimierer“ mit geringem Nutzungsbedarf, für die finanzielle, nicht jedoch ökologische Motive handlungsrelevant sind.
- „Umweltbewußte Kostenminimierer“ mit höherem Nutzungsbedarf, für die ökologische wie ökonomische Motive Handlungsrelevanz besitzen.

Die untersuchten Fälle lassen sich diesen Typen folgendermaßen zuordnen:

	<i>Umweltbewußtsein handlungsrelevant</i>	<i>Umweltbewußtsein nicht handlungsrelevant</i>
<i>Finanzielle Ressourcen handlungsrelevant</i>	Alexander Muhrani	Marion Schumacher Thomas Freudsheim Michael Grabow
<i>Finanzielle Ressourcen nicht handlungsrelevant</i>	Lieselotte Hausberg Irene Bach Klaus Thun	

Es stellt sich die Frage, inwieweit diese sieben Fälle die derzeitige Car-Sharing-Klientel repräsentieren. Bei den Interviewten handelt es sich sicherlich nicht um Car-Sharing-Mitglieder, die dem „Durchschnitt“ entsprechen, sondern um Typen, die es gerade aufgrund ihrer *Gegensätzlichkeit* ermöglichen, die zugrundeliegende Struktur deutlich zu machen und das typologische Feld in seiner Reichweite abzustecken. Versteht man die beiden Motivdimensionen in bezug auf die Stärke ihrer Handlungsrelevanz als *Kontinuum*, so sind weitere Mischtypen denkbar, die sich auf dieser Achse verorten lassen. Die hier als „Bewußt Autofreie“ oder „Reine Kostenminimierer“ typisierten Fälle im Sample erscheinen dann als Idealtypen, die das Ende des jeweiligen Spektrums markieren.

Wie stark diese Typen als zwei mögliche Zielgruppen in der derzeitigen Car-Sharing-Klientel repräsentiert sind, läßt sich auf der Grundlage bisheriger Forschungen nicht eindeutig beantworten.¹¹⁷ Die vorliegenden Untersuchungen

geben kann. Nachvollziehbar wird hier der – im Kapitel 6.2.1 dargelegte – Unterschied von Typik und Häufigkeit: Das Typische muß nicht häufig sein, es kann möglicherweise nur einmal auftauchen, wohingegen sich unter dem Häufigen oder Durchschnittlichen durchaus mehrere Typen verbergen können. Zur Fallkontrastierung und Typenbildung vgl. auch Gerhardt (1991 und 1986).

117 Da bei der „Motivfrage“ in den meisten quantitativen Studien stark differierende Antwortvorgaben gemacht wurden, ist es kaum möglich zu quantifizieren, inwiefern primär finanzielle oder ökologische Motive handlungswirksam waren. So fragte etwa Pesch (1996: 124f.) nach den zwei Hauptmotiven für die Teilnahme und kam zu dem Ergebnis,

(vgl. Kap. 3.1) deuten jedoch darauf hin, daß bei der Mehrheit der Teilnehmer eine Mischung aus ökologischen, ökonomischen und pragmatischen Erwägungen einen Umstieg veranlaßt hat und die hier typisierten „Reinen Kostenminimierer“ eine kleine Randgruppe darstellen.

Welche Bedeutung kommen *pragmatischen Motiven* zu? Grundsätzlich ist anzunehmen, daß pragmatische Gründe für Teilnehmer, die vorher *kein eigenes Auto hatten* und durch Car Sharing einen einfachen Zugang zu Automobilität erlangen können, eine größere Rolle spielen als für die untersuchte Gruppe früherer Autobesitzer, für die praktische Motive weniger bedeutsam waren.¹¹⁸

Für Nutzer, die kein eigenes Auto besitzen wollen, dürfte das ökologische Argument eher einen zusätzlichen Imagegewinn darstellen denn eine konkrete Beitrittsmotivation, da – wie Brandt anführt – die Prioritäten der Verkehrsmittelwahl durch einen Beitritt selbst kaum verändert werden und stabile Routinen der Nutzung alternativer Verkehrsmittel bestehen. Anzunehmen ist, daß der Bedarf an Automobilität vorher über informelles Autoteilen, etwa im Verwandten- oder Bekanntenkreis, oder konventionelle Autovermieter abgedeckt wurde. Als Vorteil des Car Sharing gegenüber informellen Formen erscheint „der rechtlich und finanziell eindeutig geregelte, komfortable, jederzeitige, unproblematische und einigermaßen gesicherte Zugriff in Form einer professionellen Dienstleistung.“ (Brandt 1995: 164)

Was folgt aus diesen Ergebnissen für die Weiterentwicklung des Car Sharing und die Frage, wie andere Kundensegmente erreicht werden können? Aktuelle Potentialanalysen (vgl. Kap. 3.1) lassen den Schluß zu, daß die an Car Sharing Interessierten zunehmend pragmatisch eingestellt und weniger stark ökologisch motiviert sein werden. Auch steigt unter den sehr Interessierten der Anteil von Haushalten mit Pkw. Zu vermuten ist, daß ein Großteil keinen vollständigen Prozeß der Entwöhnung vom Privat-Pkw durchlaufen hat und diese potentiellen Kunden vielmehr dort abgeholt werden müssen, wo sie stehen bzw. fahren. Um diese Zielgruppen zu erreichen, sollte Car Sharing, so ein Ergebnis der empirischen Analyse, in Verbindung mit dem Umweltverbund ein hohes Maß an Selbstbeweglichkeit und routinisierte Fortbewegung ermöglichen.

daß für 70,7 Prozent der Befragten Umweltschutzaspekte eines der beiden zentralen Motive darstellt, für 43,3 Prozent liegt das Motiv in einer „Ergänzung zum ÖV“, 38,7 Prozent ist ein eigener Pkw zu teuer, 27,6 Prozent geben eine seltene Pkw-Nutzung als Motiv an. Zusätzlich werden Parkprobleme, eine bessere Pkw-Verfügbarkeit, weniger Konsumarbeit als beim eigenen Pkw und andere Gründe genannt.

118 So wurde es beispielsweise von Marion Schumacher als Entlastung empfunden, sich nicht mehr um ein Auto kümmern zu müssen. Auch für Alexander Muhrani war es wichtig, nach der Erfahrung eines häufig defekten eigenen Autos sich mit dem Wechsel zu Car Sharing keine Gedanken mehr um Reparaturen oder Wartung machen zu müssen.

ohne Auto ist exemplarisches Handeln insofern, als sie den (Noch-)Autobesitzenden Autofreiheit „vorlebt“. Dieses beispielhafte Verkehrshandeln dient in ihrem Fall auch dazu, sich sozial zu unterscheiden; der Umstieg ermöglicht moralische Distinktion.

Rational-wissenschaftlich begründetes Umweltbewußtsein

Im Falle *Klaus Thuns* wird die Diskussion um Ökologie und Nachhaltigkeit auf der rationalen Ebene geführt, die Argumente stützen sich eher auf naturwissenschaftlich-logisches Wissen denn moralisch-ethische Begründungen von Gut und Böse. Er versteht sein Handeln als politisch motiviert. Die Entlastung besteht für ihn auch in einem persönlichen Zugewinn an Entscheidungsautonomie. Statusfragen, die in der Adoleszenz eine Rolle für ihn gespielt haben, versucht er jetzt umzuwidmen, indem er nachhaltigere Konsummuster, etwa ein autofreies Leben, vom Notwendigkeitsgeschmack befreien und als neue Form von Luxus etablieren möchte.

Auch *Alexander Muhrani*, der sich von stadtplanerischer Seite mit der Problematik der Verknappung der Ressource Raum auseinandergesetzt hat und die ökologische wie ökonomische Rationalität des Autoteilens betont, könnte diesem Typus zugerechnet werden.

8.5.2 Finanzielle Motivation

Wie die Fallrekonstruktionen gezeigt haben, war bei *Marion Schumacher*, *Thomas Freudsheim* sowie *Michael Grabow* ein knappes finanzielles Budget maßgeblich für die Entscheidung, das eigene Auto zu verkaufen bzw. kein neues zu kaufen. Allen dreien eröffnete Car Sharing die Möglichkeit, auch ohne Autobesitz automobil sein zu können. Die Abschaffung war insofern nicht aus reiner Not geboren, vielmehr wurden bewußt Prioritäten gesetzt. Zwar bedeutete das Leben ohne eigenes Auto einen gewissen Verlust an Selbstbeweglichkeit, es schränkte also die Möglichkeit ein, spontan und autonom überall hinfahren zu können. Doch wurden diese Nachteile durch die Kostenersparnisse aufgewogen. Car Sharing wird als *Mobilitätsgarantie* wahrgenommen, auf die nur zurückgegriffen wird, wenn die verkehrlichen Bedürfnisse durch andere Verkehrsmittel nicht erfüllt werden können. Alle drei sind Wenigfahrer, die Nutzung des Car Sharing erfolgt unter dem Aspekt der *Kostenminimierung*. Ökologische Motive beeinflussten bei allen dreien die Entscheidung für den Autoverkauf nicht, doch wirkte die Autoabschaffung über die finanzielle Ersparnis hinaus auch auf anderen Ebenen entlastend:¹¹⁵

115 Allgemein ist bei der Erhebung der Handlungsrelevanz ökologischer Motive zu erwarten, daß soziale Erwünschtheit das Antwortverhalten in hohem Maße prägt und die Gefahr besteht, den Einfluß von Umweltbewußtsein auf das Verkehrshandeln überzubewerten. Dieses Problem stellt sich insbesondere bei quantitativen Erhebungsmethoden.

So besteht die entlastende Funktion für *Michael Grabow*, der sich in beinahe asketischer Haltung von der Notwendigkeit, ein Auto zu besitzen, distanziert und dieses für sich als Luxus bewertet, auch in der *Befreiung von etwas nicht Notwendigem*. Aus dieser Befreiung zieht Michael Grabow Befriedigung, weil sie ihm ermöglicht, auf intelligente Weise das Problem eines minimalen Bedarfs an Automobilität zu lösen.

Diese *funktionale Rationalität* empfinden auch *Marion Schumacher* und *Thomas Freudsheim* als befriedigend. Innerhalb ihres sozialen Milieus gehen beide mit der Lösung vom Autobesitz das Risiko ein, sich in eine Außenseiterposition zu begeben. Gerade bei Thomas Freudsheim setzt der „Verzicht“ auf ein Auto ein hohes Maß an Individuation voraus, wobei es ihm gelingt, sich von seinem sozialen Milieu abzuheben, ohne „rauszufallen“.

Für *Marion Schumacher* bedeutete Besitz immer auch die Pflicht, sich um ihr Auto kümmern zu müssen, um einen Wertverlust zu minimieren. Durch den Verkauf des von ihren Eltern mitfinanzierten Eigentums kann sie sich auch ein Stück weit von deren Autorität lösen. Der Autoverkauf als „Verstoß“ gegen das elterliche „haben-orientierte“ Wertesystem war für sie ein Schritt hin zu mehr Autonomie, nicht zuletzt, indem sie das eingesparte Geld nun für ihr „Hobby“, das Reisen in ferne Länder, ausgeben und sich damit weiter von vorgegebenen Traditionen befreien kann.

8.5.3 Typenbildung

Entlang dieser beiden zentralen Dimensionen ökologischer und ökonomischer Motive lassen sich aus den Fällen des Samples folgende drei Typen¹¹⁶ destillieren:

Mit Hilfe der Methode der objektiven Hermeneutik konnte jedoch klar herausgearbeitet werden, daß Umweltbewußtsein bei diesen Fällen keine Handlungsrelevanz besaß. Zwar wurden von Michael Grabow im Interview ökologische Gründe genannt, sie erscheinen bei ihm, der in der DDR aufgewachsen ist und nicht von der westlichen Ökologie-Sozialisation geprägt wurde, jedoch eher aufgesetzt denn verinnerlicht.

- 116 Die Typenbildung erfolgt hier nur sehr eingeschränkt im Sinne der objektiven Hermeneutik, der es darum geht, eine Struktur als eine Art innere Regel- oder Gesetzmäßigkeit herauszuarbeiten und auf diese Weise zu typisieren. In den Einzelfallrekonstruktionen wurde die jeweilige Struktur aufgezeigt und ihre Logik an vielen Stellen dargestellt. Die Validität resultiert nicht aus der Häufigkeit, in der sie auftritt, sondern aus dem Aufzeigen ihrer Reproduktion aufgrund eines inneren Gesetzes. Ein Typus ist vor diesem Hintergrund eine weitere Abstraktion von dieser Fallstruktur. Wie verbreitet eine solche Struktur ist, wie häufig ein solcher Typus auftritt, ist eine andere Frage. Die Typenbildung in diesem Kapitel stützt sich nur ansatzweise auf die Fallstrukturen. Deutlich wurde jedoch im Fallvergleich, daß sich die jeweiligen Motivdimensionen ausdifferenzieren lassen und sich unter einer vermeintlich ökologischen Motivation verschiedene Typen verbergen können. Insofern repräsentiert jeder der sieben Fälle einen eigenen Typus, wobei nicht auszuschließen ist, daß es innerhalb der Car-Sharing-Klientel weitere Typen

9. WEGE AUS DER NISCHE

Die aktuellen Potentialanalysen lassen, wie im dritten Kapitel aufgezeigt, den Schluß zu, daß Car Sharing kein Nischenangebot für eine soziale Minderheit bleiben muß, sondern auch in anderen Kundensegmenten ein breites Interesse an der Idee des Nutzens statt Besitzens besteht. Die empirische Analyse ermöglichte, einige der nutzerseitigen Voraussetzungen und Hemmnisse für eine Veränderung sozialer Nutzungspraktiken des Automobils zu verstehen. Ziel dieses abschließenden Kapitels ist es, hieraus Handlungsorientierungen für die Anbieter abzuleiten.

9.1 Senken der Transaktionskosten

Wie im achten Kapitel dargestellt, ermöglicht ein eigenes Auto – als eine seiner Erfolgsbedingungen – in hohem Maße routinisierte Fortbewegung und entlastet von ständigen bewußten Entscheidungen, von zeitlichen, organisatorischen wie auch sozialen Zwängen. Es bietet zudem auf nicht-alltäglichen, von der Routine abweichenden Wegen große Flexibilität und Individualität, sprich Selbstbeweglichkeit.

Darin unterscheidet sich Car Sharing grundsätzlich vom Privat-Pkw, denn ein geteiltes Auto kann nur sehr eingeschränkt routinisiert genutzt werden. Jede Fahrt setzt eine bewußte Entscheidung voraus, ein rationales Abwägen. Es muß geplant werden, wann und wie lange das Auto gebraucht wird; das Fahrzeug muß reserviert, an einem bestimmten Standort zu einem festen Zeitpunkt abgeholt und zu einer bestimmten Zeit zurückgebracht werden. An die Stelle des Aufforderungscharakters, der vom Automobil vor der Haustür ausgeht, tritt beim Car Sharing die Motivationsschwelle.

Im Gegensatz zum Privat-Pkw, der aufgrund seiner Konzeption als „Rennreiselimousine“ (Canzler/Knie 1994a) als universelles Verkehrsmittel eingesetzt werden kann, wurde Car Sharing von seinen „Erfindern“ aus ökologischen Motiven als komplementäres Verkehrsmittel entwickelt, das möglichst wenig genutzt werden sollte. Während der Vorteil des Privat-Pkw gerade in seiner Bequemlichkeit besteht, sollte das Autoteilen ursprünglich explizit *unbequem* sein, um nicht zum häufigen Gebrauch zu „verführen“ (vgl. Zierhofer 1991). Die Zugangsschwelle zum Auto wurde möglichst hoch gelegt, die Wirkung besteht – ökologisch erwünscht, aber betriebswirtschaftlich problematisch – in einer

Verminderung der Fahrleistung, die im Verlauf der Car-Sharing-Teilnahme zu einer weiteren Pkw-Entwöhnung, auch *Lernkurve* genannt, führt (vgl. etwa Muheim 1998a: 100).

Dieser organisatorische und zeitliche Aufwand, die notwendige Bewußtheit, die das Autoteilen bedingt, werden auch unter dem Begriff *Transaktionskosten* zusammengefaßt.¹¹⁹ Eine Quantifizierung erscheint schwierig und ist allenfalls durch die aufgewendete Zeit¹²⁰ möglich, wobei dieses Maß nicht den kognitiven Aufwand für den Planungs- und Koordinationsprozeß abbilden kann.

Wie die empirische Analyse gezeigt hat, können bei Car-Sharing-Teilnehmern mit geringem Bedarf die Transaktionskosten durch eine hohe ökologische Motivation oder finanzielle und pragmatische Entlastungen relativiert werden. Im Falle eines höheren Bedarfs ist jedoch anzunehmen, daß die Transaktionskosten mit der Nutzungshäufigkeit ansteigen, die finanziellen wie pragmatischen Vorteile des Car Sharing gegenüber dem Besitz eines eigenen Autos jedoch abnehmen. Hypothetisch folgt daraus, daß Vielfahrer bei dem derzeitigen Entwicklungsstand des Car Sharing stark ökologisch motiviert sein müssen, um diese hohen Transaktionskosten zu akzeptieren. Vor diesem Hintergrund stellt sich die interessante Frage, ob es analog zu einem monetären „break-even-point“, der durch die jährliche Kilometerleistung bestimmt wird, auch einen „break-even-point der Transaktionskosten“ gibt, bei dessen Überschreiten ein Privat-Pkw gegenüber Car Sharing aufgrund des geringeren Aufwands und der erheblich besseren Routinisierbarkeit attraktiver erscheint. Da dieser Punkt jedoch nicht quantifizierbar ist, sollte besser von einer *Akzeptanzschwelle* gesprochen werden, die nur subjektiv bestimmt werden kann. Zu vermuten ist, daß diese Akzeptanzschwelle bei Car-Sharing-Teilnehmern, deren Nutzungsbedarf

119 Petersen (vgl. 1995: 61ff.) wendet in seiner ökonomischen Analyse des Car Sharing den Property-Rights-Ansatz und den Begriff der Transaktionskosten auf das Car Sharing an. Er unterteilt die Kosten für die Car-Sharing-Nutzung in fixe und variable monetäre Kosten sowie immaterielle Transaktionskosten. Unter variablen Transaktionskosten versteht er: „Buchen des gewünschten Fahrzeugs (telefonisch oder mit einem Buchungsfomular an zentraler Stelle), zum Fahrzeug gehen/fahren (abhängig von der Entfernung, bei Stattauto durchschnittlich 14 Minuten), Fahrzeugschlüssel aus dem Tresor entnehmen, gebuchtes Fahrzeug entsprechend vereinbarter Park/Suchregel oder auf festem Stellplatz auffinden, Fahrzeug auf Schäden untersuchen (einmal herumgehen) und ersten Teil des Fahrtberichtes ausfüllen. Auf der Fahrt gegebenenfalls Tanken und freiwillig Saugen/Waschen, nach der Fahrt zweiten Teil des Fahrtberichtes ausfüllen und Fahrzeugschlüssel in den Tresor zurückbringen.“ (Ebd.: 64)

120 So gibt etwa Petersen für die Transaktionskosten des Car Sharing auch die benötigte Zeit an: „Ein geübtes Mitglied von Stattauto benötigt für diese Tätigkeiten [die in der vorstehenden Fußnote zitiert wurden], abgesehen von der variablen Anfahrsstrecke, ca. fünf Minuten.“ (Ebd.)

langsam zunimmt, durch einen Gewöhnungseffekt hinausgeschoben wird. Im Gegensatz dazu dürfte die Akzeptanzschwelle bei potentiellen Teilnehmern, die zwischen Privat-Pkw und Car Sharing abwägen, wesentlich niedriger liegen. Für weitere Untersuchungen stellt sich die Frage, welche Rolle bei Kündigern mit hohem Bedarf das Überschreiten einer solchen Akzeptanzschwelle gespielt hat, ab wann und wodurch ein Entscheidungsprozeß zwischen dem Verbleib im Car Sharing und der Anschaffung eines Privat-Pkw in Gang gesetzt wurde durch wachsende Transaktionskosten, die als zu hohe Unbequemlichkeit empfunden wurden.

Als grundsätzliche Folgerung für die Car-Sharing-Organisationen ergibt sich daraus: Wenn die Idee des Autoteilens potentielle Kunden mit Privat-Pkw ansprechen soll, für die finanzielle oder ökologische Motive nur eingeschränkt handlungsrelevant sind, müssen die derzeit hohen Transaktionskosten sinken.

9.2 Integration des Car Sharing in den Umweltverbund

Deutlich wurde in der empirischen Analyse auch, daß die derzeitigen, größtenteils wenigfahrenden Car-Sharing-Teilnehmer ihren Bedarf nach routinisierter Fortbewegung durch die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad erfüllen. So erlaubt der ÖPNV auf regelmäßig zurückzulegenden Wegen wie dem Arbeitsweg ein Nutzen ohne nachzudenken unter der Bedingung einer guten Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle, einer hohen Taktfrequenz, einem Minimum an Umsteigevorgängen sowie einer Zeitkarte. In Stadtrandbezirken, wo eine gute Erreichbarkeit nicht gegeben ist, oder in Abendstunden mit niedrigen Taktfrequenzen gelten öffentliche Verkehrsmittel als unattraktiv. Das Fahrrad ermöglicht sowohl gewohnheitsmäßige Fortbewegung als auch, im Nahraum, flexible und autonome Beweglichkeit auf nicht-alltäglichen Wegen. *Car Sharing hingegen ist in seiner heutigen Form mehrheitlich ein Verkehrsmittel für den besonderen Bedarf.* Es stellt für die meisten Mitglieder eine Mobilitätsgarantie dar, auf die sie nicht verzichten wollen, nach dem Motto: „Wenn ich wirklich will oder muß, dann kann ich auch.“ Sie sind bereit, für die Möglichkeit einer jederzeitigen Verfügbarkeit Geld zu bezahlen. Nur so läßt sich die relativ große Zahl von Teilnehmern erklären, die Car Sharing wenige Male pro Jahr oder auch gar nicht nutzen und dennoch bereit sind, einen monatlichen Mitgliedsbeitrag zu leisten.

Will sich die Idee des Car Sharing weiter verbreiten und neue Nutzerschichten erreichen, muß es, gemeinsam mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, eine realistische Alternative zum Privat-Pkw bieten.

Da die Attraktivität alltäglicher Verkehrsmittel größtenteils davon bestimmt wird, daß diese mit möglichst wenig Nachdenken genutzt werden können, bedeutet das, daß der Umweltverbund insgesamt ein hohes Maß an funktionaler Äquivalenz bieten muß, also die Möglichkeit zur eigenräumlich und eigenzeitlich flexiblen, autonomen und routinisierten Fortbewegung.

Dies setzt eine *Integration* des Car Sharing in den Umweltverbund voraus, wobei insbesondere die Schnittstellen oder Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln zu optimieren sind, denn: Je besser die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, desto weniger Nachdenken ist erforderlich, um die Übergänge zu bewältigen. Notwendig ist in diesem Sinne ganz allgemein eine *Integration verschiedener Mobilitätsdienstleistungen*, die die Bedürfnisse ihrer Nutzer wesentlich stärker und umfassender berücksichtigen als es derzeit der Fall ist.¹²¹

Zwar gibt es verschiedenste Kooperationen – etwa zwischen öffentlichen Verkehrsbetrieben, Car-Sharing-Unternehmen, privaten Mietwagenfirmen, Taxiunternehmen und der Bahn –, doch besteht kaum eine strategische und systematische Zusammenarbeit (vgl. Freudenaus/Kanafa 2000). Die Folge dieser ungenügenden Vernetzung ist, daß die Nutzer selbst – als Kunden dieser Dienstleister – für eine Integration sorgen und eine beständige Informations- und Koordinationsleistung erbringen müssen, worauf vor allem Petersen (1997) hingewiesen hat. Der Planungsaufwand ist hoch und läuft dem dargestellten Bedürfnis nach einer routinisierten Verkehrsmittelnutzung zuwider. Feststellbar ist, daß die intermodale Verknüpfung bestehender Verkehrsangebote noch am Anfang steht, sowohl was die Integration verschiedener Beförderungs- und Fahrzeugangebote in ein System angeht als auch die durchgängige Verbindung dieser Angebote mit Dienstleistungen der Information, der Buchung, Reservierung und Abrechnung. Dabei ist im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung integrierter Verkehrsdienstleistungen zu klären, wie hoch die Zahlungsbereitschaft der Kunden für Dienstleistungen ist, die ihnen die Bequemlichkeit des Nicht-Nachdenken-Müssens bieten, die von Entscheidungszwängen entlasten und damit zur Reduktion von Komplexität beitragen.

Für die Integration des Car Sharing ist eine wesentlich verbesserte Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsanbietern notwendig, denn ein geteiltes Auto bedarf der komplementären Ergänzung, die immer mit Übergängen zwischen Verkehrsmitteln verbunden ist.

Erfolgreiche Schweizer Beispiele für die Verknüpfung des Car Sharing mit Anbietern des öffentlichen Verkehrs sind die im dritten Kapitel dargestellten

121 Vgl. zur Intermodalität als verkehrspolitische Strategie Beutler/Brackmann (1999); BMBF (1998); Dierkes (1998); Prognos (1998).

Kooperationen „züri mobil“¹²² sowie die Zusammenarbeit der Mobility mit der Schweizer Bundesbahn SBB¹²³, die belegen, daß alle Seiten von dieser Ver- netzung profitieren.

Auch in Deutschland kooperieren mittlerweile eine Vielzahl von Car-Sharing-Organisationen mit lokalen oder regionalen ÖPNV-Anbietern, wobei der Grad der Zusammenarbeit stark differiert (vgl. Kap. 3.3). Primäre Beding- ung für eine weitere Integration ist eine Fortsetzung des Standardisierungspro- zesses – weg von der lokalen Ausrichtung, hin zur flächendeckenden profession- ellen Dienstleistung.

9.3 Verbesserung der Verfügbarkeit

Aus den Fallrekonstruktionen lassen sich zwei weitere zentrale Anforderungen ableiten, an denen sich die weitere Entwicklung orientieren sollte: Car Sharing muß sowohl ein höheres Maß an *Verfügbarkeit* als auch eine größere *Verläß- lichkeit* bieten.

Was ist unter dem Begriff der Verfügbarkeit zu verstehen? Wenn ich ein eige- nes Auto besitze, so kann ich darüber uneingeschränkt verfügen; ich habe je- derzeit vor der eigenen Tür bequemen Zugriff, abgesehen vielleicht von den Ansprüchen anderer Haushaltsmitglieder. Eigentum ermöglicht also zeitlich wie räumlich einen leichten Zugang, mit anderen Worten: eine uneingeschränkte Verfügbarkeit.

Anders beim Car Sharing: Das Teilen eines Autos schränkt sowohl die zeitliche Verfügbarkeit ein – Planung und Reservierung sind notwendig – als auch die räumliche, denn das gemeinschaftlich genutzte Gut ist nur an bestimmten Orten zugänglich, es muß erst geholt werden. Die Verfügbarkeit über das An- gebot ist also eingeschränkt.

122 Züri mobil ist eine Kooperation der Verkehrsbetriebe Zürich, des Autovermieters Europcar, der Mobility Car Sharing sowie Energie 2000, wodurch 1997 innerhalb von sechs Monaten 3.500 neue Kunden gewonnen werden konnten (vgl. Muheim 1998a: 27). Mittlerweile stehen im Großraum Zürich 350 Car-Sharing-Autos an 270 Standorten in 80 Gemeinden zur Verfügung, des weiteren „Ferien- und Ausflugsautos“ für Langstrecken sowie Transporter.

123 So wird den zwei Millionen Stammkunden der SBB, die ein General- oder Halbtax- abonnement besitzen, unter dem Produktnamen „Abo mit Auto“ die Car-Sharing- Teilnahme zu Vorzugsbedingungen angeboten. Im letzten Vierteljahr 1998 wurden rund 4.000 neue Kunden gewonnen. Durch den Kundenzuwachs soll die Zahl der Car-Sharing-Standorte an den Bahnhöfen wesentlich gesteigert werden. Die SBB verspricht sich einige zehntausend neue ÖV-Kunden, für die das Angebot eine Alternative zum Privat-Pkw darstellt (vgl. Muheim 1998a: 28).

Geht man idealtypisch auch für das Car Sharing von einer uneingeschränkten Verfügbarkeit aus, so ließe sich die Zielvorstellung folgendermaßen formulieren:

- Jeder kann
- jederzeit, also sowohl rund um die Uhr als auch spontan ohne Wartezeit,
- an jedem Ort
- über jede gewünschte Fahrzeugklasse verfügen,
- solange er oder sie möchte.

Diese Zielvorstellung einer maximalen Verfügbarkeit, einer zeitlichen wie räumlichen Unabhängigkeit, bedeutet konkret, daß Car Sharing einen leichten Zugang zum Angebot und zum Fahrzeug bieten müßte bis hin zu folgenden Möglichkeiten:

- Instant access,
- Open-end-Buchung sowie
- One-way-Fahrten.

Mit dem Begriff „instant access“, zu deutsch „sofortiger Zugang“, ist gemeint, daß Fahrzeuge ohne vorherige Reservierung direkt an der Station mittels einer Mobilcard entliehen werden können, wie es bei Mietwagenfirmen an Flughäfen immer üblicher wird. Auch das System „CarPool“, das unter anderem in Wiesbaden angeboten wird, erlaubt „instant access“. Neben dem spontanen zeitlichen Zugriff kann darunter auch ein direkter örtlicher Zugang verstanden werden, nämlich die Möglichkeit, unabhängig von Stationen an einem beliebigen Ort ein Auto zur Verfügung gestellt zu bekommen, was durch einen Bringservice erfolgen kann.

Unter „open-end-Buchung“ wird die Ausleihe eines Fahrzeugs mit „offenem Ende“, also ohne festen Rückgabetermin, verstanden. Eine Erweiterung ist die Möglichkeit, ein Auto ohne Angabe eines Ziel- oder Abgabeortes zu buchen, was als „open destination“ bezeichnet werden kann.

Bei „Ein-Weg-Fahrten“ wird das Fahrzeug an einem anderen Ort abgegeben als dem, an dem es abgeholt wurde. One-way-Fahrten zwischen verschiedenen Städten werden mittlerweile von nationalen und internationalen Mietwagenfirmen als Standard angeboten.

Die allgemeine Verfügbarkeit dieser Möglichkeiten ist eine Vision. Doch würde ein Car-Sharing-Angebot in dieser Gestalt fast alle Vorteile des Privat-Pkw gewähren, ermöglichte darüber hinaus, über verschiedene Autotypen und

-modelle zu verfügen und würde von den mit Eigentum verbundenen Pflichten entlasten.

Diese Zielvorstellung wird kurzfristig sicherlich eine Vision bleiben. Unabhängig von der technischen und organisatorischen Realisierbarkeit stellt sich die Frage, welcher Preis für die Gewährleistung einer solchen maximalen Verfügbarkeit verlangt werden kann. Daß dies in erster Linie eine Kostenfrage ist, zeigt ein Vergleich mit dem Taxi. Dieses geteilte Verkehrsmittel bietet eine hohe Verfügbarkeit, allerdings nur im Nahraum, auf kürzeren Entfernungen und insbesondere in Ballungsräumen, wo sich Angebot und Nachfrage durch den großen Markt ausgleichen können, wo also rund um die Uhr – jederzeit – an beinahe jeder Ecke ein Taxi zu finden ist und damit jedes Ziel im Nahraum erreicht werden kann. Für die Entscheidung über die Nutzung dieses Verkehrsmittels, über den Zeitraum und die Entfernung, für die der Taxifahrer beansprucht werden soll, spielt das finanzielle Budget eine große Rolle. Die zielgruppenspezifische Zahlungsbereitschaft für eine verbesserte Verfügbarkeit im Car Sharing gilt es in weiteren Untersuchungen zu erheben.

Untersucht man die derzeitigen Veränderungen des Car-Sharing-Angebots und die diskutierten Entwicklungsperspektiven, so zeigen sich einige Trends, die in Richtung einer verbesserten Verfügbarkeit weisen: zum einen sinkt die Zugangsschwelle zum Angebot, zum anderen wird der Zugang zum Fahrzeug erleichtert. Eingeschränkt wird die Verfügbarkeit in Deutschland nach wie vor jedoch räumlich durch das relativ weitmaschige Stationsnetz sowie zeitlich durch die geringe Buchungswahrscheinlichkeit während Zeiten erhöhter Nachfrage (vgl. Kap. 3).

Portionierung der Autoverfügbarkeit: Das Beispiel cash car

Eine interessante Weiterentwicklung des Car Sharing hin zu höherer Verfügbarkeit und niedrigeren Transaktionskosten stellt das Angebot *cash car* dar. Hervorgegangen aus der Idee, denjenigen Car-Sharing-Kunden, die aufgrund eines gestiegenen Autobedarfs ihre Mitgliedschaft kündigen, eine Alternative zum Kauf eines eigenen Autos zu bieten, wurde die Idee des Car Sharing umgekehrt: Die *cash-car*-Kunden können auf der Grundlage eines Full-Service-Leasing-Vertrags frei über einen Neuwagen verfügen und diesen zu Zeiten, in denen sie kein Auto benötigen, der Car-Sharing-Flotte an der nächsten Station zur Verfügung stellen. Für die Zeit der Rückgabe erhalten sie eine Gutschrift, die ihnen auf die monatliche Nutzungsgebühr angerechnet wird, wobei sich die Höhe der Rückerstattung nach Kursen richtet, die in Abhängigkeit von Angebot und Nachfrage im Car Sharing fluktuieren. Das bedeutet, daß zu Zeiten hoher Nachfrage, wenn besonders großer Bedarf nach einer Ergänzung der Car-Sharing-Flotte besteht – etwa zu Ferienzeiten oder an Sommerwochenenden –,

die Kurse und somit die Anrechnungssummen höher liegen als etwa wochentags im Winter.

Mit *cash car* kann die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit vom Kunden frei bestimmt werden, wobei gleichzeitig ein Anreiz für die Einübung oder Stabilisierung verkehrlicher Praktiken geboten wird, die ökologisch verträglicher sind. Mit dieser „eingebauten“ Aufforderung zum Umsteigen könnte dem autarken Charakter des Privat-Pkw entgegengewirkt werden, der nach einmaliger Anschaffung aufgrund hoher Fixkosten für nahezu alle Verkehrszwecke genutzt wird. Angeboten wird *cash car* von der choice mobilitätsproviding GmbH, bislang allerdings nur in Berlin, wobei eine Ausweitung des Angebots auf andere Ballungsräume geplant ist. Das Unternehmen choice wurde 1998 als Tochter der Stattauto Car Sharing AG, der Audi AG sowie des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung gegründet, zu denen 1999 als vierter Gesellschafter die Berliner Verkehrsbetriebe BVG hinzutraten (vgl. <http://www.choice.de> sowie Knie/Petersen 1999).

Ziel ist es, im Rahmen eines Providerkonzepts über das Kernmodul des „Autobausteins“ hinaus umfassende verkehrliche Dienstleistungen anzubieten und die integrierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu fördern. Unter Wahrung der eigenen Zeitsouveränität können die Kosten für den Automobilbesitz wesentlich reduziert werden bei gleichzeitig erheblich verminderten Transaktionskosten gegenüber dem klassischen Car Sharing. In bestehende intermodale Nutzungspraktiken integrierbar, erweitert eine derartige selbstbestimmbare Portionierung von Autoverfügbarkeit das Spektrum öffentlich-individualisierter Verkehrsmittel und komplementiert das bestehende Car-Sharing-Angebot.

Ob eine derartige Erleichterung der Verfügbarkeit möglicherweise auch negative verkehrliche Wirkungen hat, indem sie eine routinisierte Pkw-Nutzung und einen Wechsel zum eigenen Auto befördert, oder ob die Einübung einer intermodalen Verkehrspraxis unterstützt werden kann, wird derzeit in einer vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Begleitforschung im Rahmen des Wettbewerbs „Mobilität in Ballungsräumen“ (vgl. BMBF 1998) wissenschaftlich erhoben (vgl. Canzler/Franke 2000; Knie/Petersen 1999).

9.4 Verbesserung der Verlässlichkeit

Mindestens genauso wichtig wie eine hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit ist, daß die Nutzer gegenüber dieser Dienstleistung ein Gefühl großer Verlässlichkeit haben, wie es ein Privat-Pkw in hohem Maße bietet. Was ist darunter zu verstehen?

In den Interviews kam zum Ausdruck, daß Car Sharing im Vergleich mit dem Privat-Pkw immer auch mit einer Unsicherheit verbunden ist: „Und vielleicht ist dann kein Auto da“, benennt Lieselotte Hausberg dieses Gefühl. Die Unwägbarkeit, die in dem „vielleicht“ zum Ausdruck kommt, ist dem Nutzen statt Besitzen inhärent. Die Tatsache, daß ein Auto geteilt wird, mit Unbekannten zumal, bedeutet Abhängigkeit von anderen und Fremdbestimmung; es bedingt, sich auf andere verlassen zu müssen. Die Unsicherheit resultiert aus der geringeren Verlässlichkeit, die das Teilen im Gegensatz zum alleinigen Eigentum mit sich bringt.

Als Besitzer eines eigenen Autos *weiß* ich normalerweise, wo das Auto geparkt ist, ich weiß, wieviel Benzin im Tank ist, wie ordentlich oder unordentlich es im Auto aussieht, wie es in meinem Auto riecht. Ich *weiß*, wie es sich anhört, kenne die Fahrgeräusche, weiß, wann der letzte Ölwechsel war, wann das Wasser nachgefüllt, der Luftdruck überprüft wurde. Ich weiß, wer das Auto zuletzt gefahren hat.

Kurzum: Als Besitzer weiß ich, was mich erwartet, kenne den Raum, die Funktionstüchtigkeit meines Autos. Eigentum ermöglicht also in hohem Maße Gewißheit und Unabhängigkeit von anderen. Diese Vorhersehbarkeit schafft Sicherheit und erhöht die Seinsgewißheit, indem sie die Routinisierbarkeit alltäglicher Handlungsabläufe erlaubt. In der Vermittlung dieses Gefühls einer hohen Verlässlichkeit ist das eigene Auto einem Car-Sharing-Fahrzeug weit überlegen.

Beim Car Sharing besteht schon vor der Buchung keine Gewißheit, daß auch wirklich ein Auto zur Verfügung stehen wird. Wurde ein Auto erfolgreich reserviert, weiß man dennoch nicht genau, was einen erwartet, wenn man an die Station kommt. Man kann nur hoffen, aber nicht sicher sein, daß das Auto wirklich da ist, unbeschädigt, sauber, betankt und funktionstüchtig ist.

*Teilen ist somit in höherem Maße mit Ungewißheit verbunden, bedeutet, sich auf andere verlassen zu müssen. Daher bedingt das Konzept des Nutzens statt Besitzens Verlässlichkeit.*¹²⁴

Ein Car-Sharing-Mitglied ist also ein Stück weit abhängig von den anderen Teilnehmern. Wenn der Nutzer aufgrund einer ökologischen Werthaltung die Idee des Autoteilens gut findet und diese Überzeugung mit anderen teilt, wird eine hohe Bereitschaft bestehen, diese Ungewißheit in Kauf zu nehmen. Teilen bezieht sich folglich nicht nur auf eine *materielle* Komponente, das Auto, son-

124 In diesem Zusammenhang wird verständlich, warum die von einigen Car-Sharing-Organisationen eingeführten Elektroautos von der Mehrheit der Teilnehmer nicht angenommen wurden. So dürfte bei E-Autos mit ihrer geringen Reichweite und technischen Störanfälligkeit im Vergleich mit „normalen“ geteilten Autos ein deutlich geringeres Gefühl der Verlässlichkeit bestehen. Vgl. hierzu auch Knie et al. (1999).

dem auch auf den *ideellen* Aspekt gemeinsamer Werte. Die ökologische Idee, die Vorstellungen von einem besseren Leben verbinden diese Gemeinschaft und ihre Mitglieder.

Für die Car-Sharing-Organisation stellt sich die Aufgabe, dieses Moment der Ungewißheit, das dem Teilen inhärent ist, für den einzelnen zu verringern. Mit der Struktur, die die Organisation aufbaut, stellt sie eine Verbindung zwischen der Heterogenität ihrer Nutzer her, zwischen den unterschiedlichen persönlichen Verlässlich- oder Unverlässlichkeiten. Je größer die Gemeinschaft wird, je heterogener ihre Nutzer, desto komplexer wird die Aufgabe, Nutzen statt Besitzen zu ermöglichen. Sie erfordert Professionalisierung. Die Dienstleistung, die die Car-Sharing-Organisation anbietet, besteht genau in dieser Aufgabe: in der Herstellung dieser Verbindung, in der Ermöglichung eines reibungslosen Funktionierens.

Ökoprojekt oder Mobilitätsdienstleistung?

An diesem Punkt ist eine Unterscheidung zu treffen zwischen Car Sharing als Ökoprojekt und als Mobilitätsdienstleistung:

Als Ökoprojekt läßt sich eine Car-Sharing-Organisation dann verstehen, wenn sich Mitglieder und Organisation vorrangig der Idee des Teilens verbunden fühlen. Es besteht, zumindest in gewissem Maße, auch eine ideelle Verbindung, die die Gemeinschaft zusammenhält. Teilen bedeutet, daß die Mitglieder der Gemeinschaft selbst, nicht nur die Organisation, dafür verantwortlich sind, Verlässlichkeit herzustellen. Aus einem sozialen *Verantwortungsgefühl* heraus wird das Auto nach der Fahrt gereinigt, so daß der nächste wieder ein sauberes Auto vorfindet.

Im Gegensatz dazu haben bei einer Mobilitätsdienstleistung die Kunden untereinander keine Beziehung, sondern ausschließlich zur Organisation. Sie teilen nicht, sondern nutzen schlicht ohne zu besitzen. Eine ideelle Verbundenheit oder ein Gemeinschaftsgefühl zwischen den Nutzern besteht kaum, doch ist auf der anderen Seite eine gewisse soziale Verantwortung unabdingbar für das Funktionieren des Systems Car Sharing. Zur Aufgabe des Unternehmens gehört es daher, eine gemeinsame Identität zu stiften, um die Kundenbindung zu stärken und die Verantwortlichkeit zu erhöhen.

Die Aufgabe des Dienstleisters besteht also darin, ein hohes Maß an Verlässlichkeit herzustellen als Bedingung einer gemeinschaftlichen Nutzung. Zwischen diesen beiden Polen – dem Ökoprojekt und der Mobilitätsdienstleistung – muß sich das Car Sharing heute, ein Jahrzehnt nach der Entstehung, verorten.

Auffallend ist, daß, wie im zweiten Kapitel beschrieben, die Zufriedenheit der derzeitigen Teilnehmer mit dem Angebot sehr hoch ist. Zu berücksichtigen ist dabei, daß Car Sharing für die große Mehrheit sogenannter Wenigfahrer, die

etwa 70 Prozent der Mitglieder stellen, gar nicht relevant ist für ihre alltägliche verkehrliche Praxis. Die hohe Zufriedenheit könnte also weniger durch das gute Angebot als vielmehr den niedrigen Anspruch der Nutzer bedingt sein (vgl. Knie/Petersen 1999: 142).

Latente Unzufriedenheit der Vielfahrer

Befragt man jedoch Teilnehmer, die auf die Dienstleistung Car Sharing angewiesen sind, also sogenannte Vielfahrer, die mehrmals im Monat ein Auto brauchen, oder Nutzer mit potentielltem Mehrbedarf, so fällt das Urteil anders aus: Wenn Car Sharing wirklich von Relevanz ist und häufiger genutzt wird, gerade für berufliche Zwecke, so wird das Angebot wesentlich kritischer beurteilt.¹²⁵ Hier besteht eine latente Unzufriedenheit mit

- der eingeschränkten Möglichkeit eines spontanen, kurzfristigen Zugriffs,
- dem Zustand der Autos hinsichtlich der Sauberkeit,
- aber auch mit zu hohen Kosten bei der bestehenden Tarifstruktur.

Insgesamt besteht ein Gefühl mangelnder Verlässlichkeit.

Eine Untersuchung der gesamten jährlichen Pkw-Fahrleistung zeigt, daß dieses derzeit sehr kleine, aber betriebswirtschaftlich interessante Kundensegment nur einen kleinen Teil seiner Automobilität über Car Sharing abdeckt und darüber hinaus intensiv die Dienste von Autovermietern nutzt; auch auf Autos im Bekanntenkreis wird zurückgegriffen.¹²⁶ Im Vergleich mit der Gruppe der Wenigfahrer erwarten diese auf Car Sharing stärker angewiesenen Kunden eine höhere Verlässlichkeit, die die Organisation als Dienstleister gewährleisten muß. Ziel muß es sein, Unsicherheit zu reduzieren, um das Bedürfnis nach Autonomie, nach selbstbestimmter Fortbewegung zu erfüllen.

125 Grundlage ist eine qualitative Erhebung der Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (vgl. Knie/Petersen 1999).

126 Für die Schweiz ergibt sich ein anderes Bild, da nach Aussage von Peter Muheim hier eher die Wenigfahrer und nicht die Car-Sharing-Vielnutzer auf Mietwagen zurückgreifen. Dies führt Muheim darauf zurück, daß Firmenkunden in der Schweiz keine Rabatte bei Mietwagenfirmen erhalten, als Mobility-Kunden jedoch durch die Kooperation mit Hertz Ermäßigungen zwischen zehn und 30 Prozent. Dadurch „lohnt“ sich eine Mitgliedschaft bei Mobility auch dann, wenn Car Sharing kaum genutzt wird, auf Mietwagen jedoch häufiger zurückgegriffen wird.

Autovermieter als Mobilitätsdienstleister mit hoher Verlässlichkeit

Zwar kann das Nutzen statt Besitzen kein Gefühl einer maximalen Verlässlichkeit wie der Privat-Pkw gewährleisten, doch schließt es eine hohe Reliabilität nicht aus, wie das Beispiel konventioneller Autovermieter zeigt.

So weiß ich als Kunde, wenn ich mir bei einem der großen Autovermieter ein Fahrzeug leihe, daß ich auch bei einer kurzfristigen Buchung ein Auto bekommen werde. Ich bin mir ziemlich sicher, daß ich ein zuverlässiges und sauberes Auto erhalten werde, das keine Spuren des vorherigen Nutzers aufweist.¹²⁷ Und dieser Standard einer hohen Verlässlichkeit besteht nicht nur lokal, sondern auf nationaler wie internationaler Ebene.

Beim Car Sharing ist diese Verlässlichkeit geringer. Probleme bestehen insbesondere in der Gewährleistung eines hohen hygienischen Standards, was aufgrund der Dezentralität der Stationen und der kurzen Nutzungsdauer mit hohen Personalkosten verbunden ist. Da es sich bei Car-Sharing-Fahrzeugen meist um Neuwagen in gutem technischen Zustand handelt, besteht in bezug auf die Verkehrssicherheit hingegen ein Gefühl hoher Verlässlichkeit (vgl. Muheim 1998a: 36). Diese Zuverlässigkeit kann als Vorteil des Car Sharing gegenüber dem Besitz eines alten, reparaturanfälligen und sicherheitstechnisch veralteten Privat-Pkw gelten, wie es etwa im Interview mit Alexander Muhrani zur Sprache kam. Ein Vorteil gegenüber großen Autovermietern ist der einfache Zugang zum Fahrzeug insbesondere bei Kurzzeit-Nutzungen aufgrund der Dezentralität der Stationen und eines unbürokratischen Zugangs durch die Registrierung als Teilnehmer.

Doch diesen Nachteil einer geringeren räumlichen Verfügbarkeit und höherer Transaktionskosten holen die Autovermieter auf, indem der Zugang zu den Autos durch elektronische Zugangssysteme immer einfacher und auch dezentralisierter möglich wird. Zudem ist bei den konventionellen Autovermietern das Problem der Transaktionskosten viel weniger dringlich, „da die Vermietungsdauer im Verhältnis zur aufgewendeten Zeit für den Vermietungsvorgang wesentlich größer ist. Damit erklärt sich auch die im Verhältnis zu Car Sharing

127 Die Mietwagenfirmen unternehmen große Anstrengungen für eine Art „Neutralisierung“ nach jeder Nutzung, was durch die Zentralität der Stationen einfacher möglich ist als beim Car Sharing. Für alle Formen des Nutzens statt Besitzens, nicht nur im Verkehrssektor, stellt sich das Problem, wie die Spuren vorheriger Nutzer getilgt und die dem Teilen inhärente Unsicherheit verringert werden kann, die als Kundenbedürfnis nach Neutralität bezeichnet werden kann. So versuchen beispielsweise Hotels, hygienische Neutralität durch das Auflegen einer Papierbanderole auf den WC-Deckel zu vermitteln. Wie stark dieses Bedürfnis bei den Car-Sharing-Kunden ausgeprägt ist und inwieweit neue Nutzersegmente bereit sind, dafür zu bezahlen, ist eine spannende, bislang offene Forschungsfrage.

umständliche Abwicklung mit Ausfüllen des Vertrags, Übergabe der Schlüssel, Abgabe des Fahrzeugs zu gewissen Bürozeiten, Überprüfung des Fahrzeugs bei Abgabe, sofortiger Bezahlung etc.“ (Petersen 1995: 67)

Deutlich wird im Vergleich dieser beiden Mobilitätsdienstleistungen, die nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung verstanden werden sollten,¹²⁸ daß das Gefühl der Verlässlichkeit durch ein *professionelles einheitliches äußeres Erscheinungsbild* unterstützt werden kann, sowohl in der Werbung als auch bei den Fahrzeugen und den Mobilstationen, also einer nationalen oder gar internationalen Corporate Identity im Markenauftritt.

9.5 Das Professionalisierungsdilemma

Für die professionellen Car-Sharing-Anbieter stellt sich auf der einen Seite die Frage, wie sie diesen Anspruch einer hohen Verlässlichkeit erfüllen können, und auf der anderen Seite, ob die traditionelle Klientel dies überhaupt wünscht und der Charakter einer professionellen Mobilitätsdienstleistung dem Wunsch nach gemeinschaftlichem Teilen mit Gleichgesinnten nicht möglicherweise grundsätzlich widerspricht.

Car Sharing ist für die derzeitigen Teilnehmer mehrheitlich kein Kernbestandteil alltäglicher verkehrlicher Praxis, sondern letzte Versicherung für mögliche Notfälle automobilen Bedarfs. Für viele dieser „Wenig-bis-kaum-Fahrer“ erfüllt, über die verkehrliche Bedeutung hinaus, die Mitgliedschaft wie auch der monatliche Beitrag eine weitere Funktion: So hat die klassische Car-Sharing-Klientel zumeist die Sozialisationsinstanzen durchlaufen, wie sie für die Umweltbewegung der späten 70er und vor allem der 80er Jahre typisch waren. Mehr oder weniger ausgeprägt wird nach ökologischen Lösungen gesucht. In diesem Zusammenhang ist Car Sharing nicht nur Mobilitätsgarantie, sondern auch Ausdruck des Besonderen, Element eines ökologischen Lebensstils mit hohem Symbolgehalt. In einem „ökologischen Projekt“ engagiert zu sein ist durchaus von ideeller Bedeutung, genutzt wird mehr die Idee als die Dienstleistung. Der monatliche Mitgliedsbeitrag ist in diesem Sinne nicht nur lästiger Obolus, sondern als eine Art „Soli-Beitrag“ quasi richtiggehend erwünscht.

128 So kann, wie im ersten Kapitel bereits dargestellt, durch eine Integration beider Dienstleistungen deren Attraktivität gesteigert werden, und beide Seiten können neue Kunden gewinnen. Car Sharing kann seine Flottenauslastung optimieren und in der Konzentration auf das Kerngeschäft dieses weiter verbessern. Die Vorteile für die Kunden liegen in einer höheren Buchungswahrscheinlichkeit im Car Sharing und niedrigeren Preisen für Fernfahrten mit Mietwagen, die ohne administrativen Aufwand über die Car-Sharing-Organisation gebucht und abgerechnet werden können.

Je stärker sich nun Car-Sharing-Organisationen als professionelle Dienstleister darstellen, sich von der ursprünglichen Mentalität des Teilens entfernen und zu Kapitalgesellschaften mit Gewinnabsichten wandeln, desto größer wird die Gefahr des Akzeptanz- oder Attraktivitätsverlusts bei der klassischen Klientel, die in ihrer Bedeutung nicht unterschätzt werden darf. So sind diese Pioniere häufig in Multiplikatorenfunktionen tätig, etwa als Lehrer, Journalisten, Pfarrer oder Wissenschaftler.

Dies könnte sich zu einem *Professionalisierungsdilemma* auswachsen: So stellen die für ein modernes Car Sharing notwendigen finanziellen Einlagen in die Kapitalgesellschaften Vertrauensbeweise dar, die nur von dieser Klientel erbracht werden können. Gleichermäßen waren für die Schweizer Genossenschaft Mobility die Anteile der Genossenschafter wesentliche Grundlage, um große Investitionen in eine technische und organisatorische Modernisierung zu tätigen. Von Neukunden ist ein solches Engagement nicht ohne weiteres zu erwarten. Zu einer zunehmenden Professionalisierung gibt es jedoch keine Alternative, weil diese klassische Klientel nicht „nachwächst“.

Für die Anbieter folgt daraus: Will modernes Car Sharing verschiedene Kundensegmente ansprechen, so setzt dies eine differenzierte Strategie der Kundenansprache und -bindung voraus, wie sie bereits im Bereich der Tarife verfolgt wird, indem unterschiedliche Tarife beispielsweise für „Teilnehmer“ und „Kunden“ angeboten werden.¹²⁹ Bei dieser Vorgehensweise besteht jedoch auch die Gefahr einer Überdifferenzierung von Tarifen und damit einhergehend eines Vermittlungsproblems; diese Entwicklung kann derzeit ähnlich in anderen Bereichen beobachtet werden, etwa auf dem Mobilfunk- oder Strommarkt.

Stärkere Präsenz in der Öffentlichkeit

Grundsätzlich muß jedoch, um die bestehenden Potentiale zu erreichen, die *Präsenz des Car Sharing in der Öffentlichkeit wesentlich gestärkt werden*. Wie die empirische Analyse gezeigt hat, besteht die Möglichkeit, Car Sharing individuell überhaupt als Handlungsoption wahrzunehmen, meist nur zeitlich begrenzt in einer Situation der Offenheit im Rahmen eines Entscheidungsprozesses (vgl. Kap. 8.4). Da die Car-Sharing-Organisationen ihrerseits die Auslöser, die zur Öffnung eines „window of opportunity“ führen, nicht direkt beeinflussen können, ist es wichtig, daß *Car Sharing zu diesem Zeitpunkt mental präsent*

129 Diese werden zukünftig möglicherweise noch stärker zu differenzieren sein, indem Teilnehmer eine Einlage leisten, eine Aufnahmegebühr und einen Monatsbeitrag und dafür Rabatte auf Zeit- und Kilometertarif erhalten. Im Gegensatz dazu müßten Kunden neben einer Aufnahmegebühr ausschließlich Zeit- und Kilometertarife ohne Rabatt bezahlen, für Profikunden sind zudem degressive Tarife denkbar.

ist und als konkrete Alternative im Entscheidungsprozeß wahrgenommen werden kann. Maßgeblich ist hierfür eine kontinuierliche Medienpräsenz.

Darüber hinaus bietet insbesondere die Zusammenarbeit mit ÖV-Anbietern erweiterte Marketingmöglichkeiten. So zeigt ein Vergleich verschiedener Kooperationen zwischen Car-Sharing-Organisationen und ÖV-Anbietern, daß ein signifikanter Kundenzuwachs vor allem durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden kann, etwa wenn in den öffentlichen Verkehrsmitteln oder an Haltestellen dauerhaft für Car Sharing geworben wird, so daß der Bekanntheitsgrad steigt, aber auch die noch wenig bekannte Funktionsweise des Car Sharing kommuniziert wird und eine mentale Verankerung dieses Mobilitätsangebotes erreicht werden kann.

Muheim (1998b: 10) betont diesen Aspekt ebenfalls: „Die inzwischen sehr zahlreichen Kooperationen zwischen Mobility und ÖV-Unternehmen erschließen dem Car Sharing äusserst interessante und wertvolle Kommunikationskanäle. Die mit grossem Etat betriebenen Kampagnen für ‚züri mobil‘ und ‚Mobility Rail Card‘ werden zudem zu einem grossen Teil von den Mobility-Partnern getragen. Nur so kann der nötige Werbedruck erzeugt werden, der zur Ausdehnung des Kundenkreises über die Ökoszene hinaus notwendig ist.“

Eine verstärkte Kooperation der Verkehrsbetriebe mit Car-Sharing-Organisationen könnte möglicherweise auch deren Image dahingehend verbessern, daß die Idee des Nutzens statt Besitzens aus der „grünen Ecke“ herausgeholt wird und als Mobilitätsdienstleistung wahrgenommen werden kann, deren Verlässlichkeit durch die „Seriosität“ des Verkehrsbetriebes in der öffentlichen Wahrnehmung gesteigert wird.

Aus der Erkenntnis, daß sich eine Situation der Offenheit und die Möglichkeit zur Veränderung verkehrlicher Praktiken insbesondere infolge biographischer Umbrüche ergeben, kann geschlossen werden, daß die Idee des Car Sharing verstärkt bei Einrichtungen präsent sein sollte, die bei Veränderungen von Lebenssituationen in Anspruch genommen werden, etwa Umzugsunternehmen, Makler, Relocation Services oder Wohnungsbaugesellschaften.

In der Öffentlichkeit muß sich Car Sharing jedoch, um auch weiterhin Kunden aus der bisherigen soziokulturellen Klientel zu erreichen, in erster Linie als glaubhafte ökologische Alternative präsentieren und erst in zweiter Linie als professionelle Dienstleistung. Die Neupositionierung des Angebots ohne erkennbare Verbindungen zur „alten“ Welt, ohne ideelle Bindung und „Identifikationsnischen“ für die klassische Klientel scheint nicht empfehlenswert.

Dieses Dilemma, die „Alt-Klientel“ weiterhin zufriedenstellend zu bedienen und sich gleichzeitig neuen Kundensegmenten zu öffnen, stellt für die Car-Sharing-Organisationen – neben einer Vereinheitlichung der Anbieterstrukturen – eine der größten Herausforderungen auf dem Weg aus der Nische heraus dar.

Dabei geht eine Untersuchung der Universität Bremen (1993: 64) davon aus, daß es zu einer breiten Durchsetzung erst kommen kann, „wenn die Entscheidung für Car Sharing nicht mehr eine Entscheidung gegen gesellschaftlich hochgeschätzte Werte wie Automobilbesitz ist, sondern eine Entscheidung für einen zumindest gesellschaftlich akzeptierten Wert darstellt.“ Grundsätzlich ist anzunehmen, daß der gesellschaftliche Trend zu Individualisierung und Pluralisierung die Bedeutung von Eigenräumen und Eigenzeiten weiter steigern und die hohe Wertschätzung für das Auto als individuell verfügbares Verkehrsmittel bestehen bleiben wird. Zugleich wird aber auch der Wunsch nach flexiblen Nutzungsmöglichkeiten wachsen und der Umgang mit technischen Geräten – insbesondere dem Automobil – zunehmend dem Prinzip Nutzen statt Besitzen unterliegen, so eine Prognose der Projektgruppe Mobilität (vgl. 1999: 19).

Von zentraler Bedeutung für einen Wandel der Nutzungspraxis des Automobils und die Etablierung neuer Mobilitätsstile ist es, daß weitgehende Äquivalenz zu den Funktionen des Privat-Pkw nicht nur in bezug auf die Ermöglichung von Verfügbarkeit und Verlässlichkeit hergestellt wird – im Sinne eines Nutzens ohne nachzudenken –, sondern auch auf der symbolischen Ebene durch eine Umwidmung der Statusfunktion.

LITERATURVERZEICHNIS

Verkehr und Mobilität

- Aarts, Hendrikus (1996): Habits and Decision Making. The Case of Travel Mode Choice. Dissertation. KU Nijmegen.
- Apel, Dieter/Ernst, Klaus (Hg.) (1990): Stadtverkehrsplanung. Teil 1: Mobilität. Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs. Berlin.
- Bakker, Marien G. (1995): Car Sharing Initiatives in the Netherlands. Unveröff. Manuskript, Juni 1995. Den Haag.
- Bakker, Marien G. (1994): Car Sharing Initiatives in the Netherlands. A Paper for the Workshop „Car Ownership, Car Sharing and Car-free Cities“. Unveröff. Manuskript, Mai 1994. Den Haag.
- Bamberg, Sebastian/Bien, Walter (1995): Angebot (des ÖV) nach Wunsch (des MIV-Nutzers). In: Internationales Verkehrswesen, Heft 47/1995, S. 108-115.
- Bamberg, Sebastian/Schmidt, Peter (1994): Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 46, Heft 1, 1994, S. 80-102.
- Bamberg, Sebastian/Schmidt, Peter (1993): Verkehrsmittelwahl – eine Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie 1993, S. 25-37.
- Banister, David (1978): The Influence of Habit Formation on Modal Choice: a Heuristic Model. In: Transportation Nr. 7, S. 5-18.
- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel/Boston/Berlin.
- Baum, Herbert/Pesch, Stephan (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen. Schlußbericht. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Forschungsbericht FE-Nr. 70421/93, Dezember 1994. Köln.
- Behrendt, Siegfried/Kreibich, Rolf (Hg.) (1994): Die Mobilität von Morgen. Umwelt- und Verkehrsrentlastung in den Städten. Weinheim/Basel.
- Beutler, Felix/Brackmann, Jörg (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Discussion Paper P 99-503, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Bildungswerk Weiterdenken e.V./Holm, Birger (1997): Car-Sharing im Gespräch. Das Auto teilen als Verkehrsträger innerhalb des Mobilitätsverbundes. Dokumentation der Fach-

- tagung „Car-Sharing – ein ökologisches und verkehrspolitisches Modell für ostdeutsche Großstädte?“ Dresden.
- Bliersbach, Gerhard (1992): Zur Psychologie des Autofahrens. Über die Schwierigkeit des Verzichtes auf das Automobil. In: Politische Ökologie 29/30, S. 83-87.
- BMBF (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie) (Hg.) (1998): Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ – Der Wettbewerb. Bonn.
- Brandt, Ernst (1995): Nutzungspotentiale und Zielgruppenanalyse für Car-Sharing. Hg. von Universität Bremen (KUA), ZWE Arbeit und Region, Forschungsberichte Nr. 4, Juli 1995. Bremen.
- Buhr, Regina/Canzler, Weert/Knie, Andreas/Rammler, Stephan (Hg.) (1999): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin.
- BMV (Bundesminister für Verkehr) (1991): Verkehr in Zahlen 1991. Bonn.
- Burkart, Günter (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilmus. In: Soziale Welt, Jg. 45, Heft 2, S. 216-241.
- Burwitz, Hiltrud/Koch, Henning/Krämer-Badoni, Thomas (1992): Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt. Reinbek bei Hamburg.
- Canzler, Weert (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Berlin.
- Canzler, Weert/Franke, Sassa (2000): Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung. Discussion Paper FS II 00-102, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1998a): Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien/Köln/Weimar.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1998b): Ende der Gewißheiten – Grundrisse einer modernen Verkehrspolitik. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 50, Nr. 9/98, S. 376-377.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1994a): Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft. Heidelberg.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1994b): Von der Automobilität zur Multimobilität. Die Krise des Automobils als Chance für eine neue Verkehrs- und Produktpolitik. In: Fricke, Werner (Hg.): Jahrbuch Arbeit und Technik 1994. Bonn, S. 171-181.
- Capital (1999): Ökomanager 1999. In: Capital, Jg. 38, Nr. 11, November 1999, S. 71-82.
- The Commons Car Sharing '99 Casebook (1998): Car Sharing '99. Present Status, Future Prospects. A Casebook of Useful Sources. Hg. von Britton, Eric/EcoPlan International. Paris.
- Czermak, Peter/Rauh, Wolfgang (1997): Car-Sharing und andere Modelle flexibler Autonutzung. Hg. vom Verkehrsclub Österreich. Wien.
- Dierkes, Meinolf (1998): Mobilität und Verkehr im Wandel. Referat im Rahmen eines Fachforums anlässlich der Präsentation der Gewinnerprojekte des Forschungswettbewerbs „Mobilität in Ballungsräumen“ am 21.04.1998 in Bonn. In: WZB-Mitteilungen, Heft 82 (1998), S. 11.

- Duczek, Kornelia Sydonia (1993): Verzicht auf das eigene Auto? Psychische Faktoren bei Aussteigern und Autofahrern. Unveröff. Diplomarbeit am Institut für Psychologie der Technischen Universität Berlin.
- Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ (Hg.) (1994): Mobilität und Klima. Zweiter Bericht der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages. Bonn.
- Fietkau, Hans-Joachim/Kessel, Hans (1981): Umweltlernen. Königstein/Taunus.
- Flade, Antje (Hg.) (1994): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Weinheim.
- FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität) (1996): Car Sharing im Rahmen finanzieller, verkehrspolitischer und umweltpolitischer Entscheidungsgrundlagen im Verkehr. Studie im Auftrag der österreichischen Ministerien für Umwelt und Wissenschaft. Graz.
- Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ (Hg.) (1995): Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Bericht Nr. 1 des Verbundprojektes im BMBF-Förderschwerpunkt „Ökologische Forschung in Stadtregionen und Industrielandschaften“. Wuppertal.
- Freudenau, Henrik/Kanafa, Kamilla (2000): Neue Aufgabenfelder für Car-Sharing-Organisationen. Ergebnisse einer Umfrage zu neuen Zielgruppen und kooperativen Zusatzangeboten. Monatsbericht des Forschungsbereichs Verkehrs 1/2000 des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund.
- Frick, Siegfried/Diez, Willi/Reindl, Stefan (1998): Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente Dienstleistungen. Kilometer-Leasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohäuser und Werkstätten. Forschungsbericht Nr. 15/1998, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen, in Kooperation mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen.
- Gaeth, Frank (1999): Fallstudie Stattauto. Unveröff. Hausarbeit im Fachbereich Politikwissenschaften der FU Berlin.
- Gillwald, Katrin (1997): Ein Fall von Car-Sharing. Umweltentlastung durch soziale Innovation. Discussion Paper FS III 97-406, des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin.
- Götz, Konrad (1995): Leitbilder der Mobilität in Schwerin und Freiburg. Ergebnisse einer sozialwissenschaftlichen Untersuchung. In: Stadtwege 1/95, hg. von City:mobil, Forschungsverbund „Stadtverträgliche Mobilität“, S. 22-26.
- Götz, Konrad/Jahn, Thomas/Schultz, Irmgard (1997): Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin. Ergebnisse aus der sozialwissenschaftlichen Untersuchung zu „Mobilitätsleitbildern und Verkehrsverhalten“. In: Stadtwege 3/97, hg. von City:mobil, Forschungsverbund „Stadtverträgliche Mobilität“, S. 10-19.
- Goodwin, Phillip Bramley (1977): Habit and Hysteresis in Mode Choice. In: Urban Studies, Nr. 14, S. 95-98.

- Gorr, Harald (1997): Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl: Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr. Giessen.
- Grell, Petra/Waldmann, Klaus (1996): „Ich lieg ungefähr zwei Meter neben meinem Roller, wenn ich einschlaf.“ Der Motorroller als lebensbegleitender Gefährte. In: Zukunftsforum Jugend 2000. Hg. von den Evangelischen Akademien in Deutschland e.V., Sonderheft 96, S. 13-24.
- Harms, Sylvia/Truffer, Bernhard (1998): The Emergence of a Nation-wide Carsharing Cooperative in Switzerland. Hg. von der EAWAG, Eidgenössischen Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz, Schweiz.
- Hautzinger, Heinz/Knie, Andreas/Wermuth, Manfred (Hg.) (1997): Mobilität und Verkehr besser verstehen. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6.12.1996 in Berlin. Discussion Paper FS II 97-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Hautzinger, Heinz/Pfeiffer, Manfred/Tassaux-Becker, Brigitte (1994): Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. Heilbronn.
- Heine, Wolf-D. (1995): Verkehrsmittelwahlverhalten aus umweltpsychologischer Sicht. In: Internationales Verkehrswesen 47/6, S. 370-376.
- Heinrichs, Eckhart (1995): Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen für Car-Sharing. Unveröff. Diplomarbeit an der Technischen Universität Berlin, Fachbereich Verkehrswesen und angewandte Mechanik, Mai 1995. Berlin.
- Heinze, G. Wolfgang (1979): Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung 23, S. 9-32.
- Heinze, G. Wolfgang/Kill, Heinrich H. (1992): Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert. Ein neues Langfristkonzept für Berlin-Brandenburg. Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie Nr. 69. Frankfurt a. M.
- Heinze, G. Wolfgang/Kill, Heinrich H. (1991): Evolutionsgerechter Stadtverkehr. Grundüberlegungen zu neuen Konzepten für Berlin. Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie Nr. 66. Frankfurt a. M.
- Held, Martin (1982): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Wirtschaftspsychologische Schriften, Bd. 8. Berlin.
- Held, Martin (1980): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Unveröff. Dissertation, Universität Augsburg.
- Held, Martin/Verron, Hedwig/Rosenstiel, Lutz von (1981): Verkehrsmittelwahl. In: Handbuch der angewandten Psychologie, Bd. 3: Markt und Umwelt. Hg. von Haase, Henning/Molt, Walter. Landsberg, S. 386-409.
- Herbst, Michael (1999): Der Status Quo beim Autoteilen. Branchen- und Marktstruktur, Entwicklungstendenzen, Partnerschaften. Unveröff. Vortragsskript für den Kongress „Er-

- folgreiche Partnerschaften im Verkehr – Car Sharing als attraktive Ergänzung im intermodalen ÖPNV“ am 7. Juni 1999 in Frankfurt a. M.
- Hesse, Markus (1993): Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg.
- Hesse, Markus (Hg.) (1992): Verkehrswirtschaft auf neuen Wegen? Unternehmenspolitik vor der ökologischen Herausforderung. Marburg.
- Hilgers, Micha (1992): Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg/Basel/Wien.
- Hilgers, Micha (1991): Auto-Mobil oder das Selbst im Straßenverkehr – Zur Psychoanalyse des Automobilmißbrauchs. In: Universitas, Jg. 46, Nr. 540, S. 541-556.
- Holz-Rau, Christian (1995): Kleinräumige Analysen des Verkehrsverhaltens. In: Apel, Dieter/Holzzapfel, Helmut/Lehmbrock, Michael/Müller, Peter (1992) (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Ergänzungslieferung 12/95, S. 1-43. Bonn.
- Holz-Rau, Christian (1991): Genügen verhaltensorientierte Verkehrsmodelle den Erfordernissen integrierter Planung? In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 43, Heft 1/2.
- Holz-Rau, Hans-Christian (1990): Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens. Analyse bundesweiter Haushaltsbefragungen und modellierender Hochrechnungen. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau Nr. 22, Technische Universität Berlin.
- Jörns, Klaus-Peter (1992): Krieg auf unseren Straßen. Die Menschenopfer der automobilen Gesellschaft. Gütersloh.
- Johnsen, Doris (1998): Das Hamburger Projekt Wohn Mobil: Die Verbindung von Wohn- und Mobilitätsangebot als ein Beitrag für eine umweltverträgliche Stadtentwicklung? Unveröff. Diplomarbeit, Freie Universität Berlin.
- Kalwitzki, Klaus-Peter (1994a): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderung. In: Verkehrszeichen 4/94, S. 12-18.
- Kalwitzki, Klaus-Peter (1994b): Einladung zur Veränderung: Mobil ohne Auto. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten. Weinheim, S. 239-254.
- Knie, Andreas (1997a): Technik als gesellschaftliche Konstruktion, Institutionen als soziale Maschinen – Perspektiven der Technikgestaltung. In: Dierkes, Meinolf (Hg.): Technikgenese. Befunde aus einem Forschungsprogramm. Berlin, S. 225-243.
- Knie, Andreas (1997b): Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt, Jg. 47, Heft 1/97, S. 39-54.
- Knie, Andreas/Berthold, Otto/Harms, Sylvia/Truffer, Bernhard (1999): Die Neuerfindung urbaner Automobilität. Elektroautos und ihr Gebrauch in Europa und den U.S.A. Berlin.
- Knie, Andreas/Petersen, Markus (1999): Intermodalität als wissenschaftsbasierte Dienstleistung: Das Unternehmen Choice. In: Buhr et al. 1999, S. 133-146.
- Knie, Andreas/Rammler, Stephan (1999): Automobilität und Selbstbeweglichkeit. Soziologische Überlegungen zur besonderen Affinität von Moderne und Motorisierung. In: Au-

- tomobility – Was uns bewegt. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Vitra-Design-Museums. Hg. von Alexander von Vegesack und Mateo Kries. Weil a. Rh., S. 352-366.
- Knoflacher, Hermann (1993): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Wien.
- KONTIV 89: Tabellenteil, Anlagenband, Bericht zur Methode, EMNID (1991). Bielefeld.
- Krämer-Badoni, Thomas (1994): Ein Leben ohne Auto: Fragmente einer postmodernen Kultur. In: Behrendt/Kreibich 1994, S. 283-302.
- Krämer-Badoni, Thomas (1993): Ökologische Krise und städtische Mobilität – Zur Bedeutung individuellen Verhaltens in einer nachmodernen Gesellschaft. In: Journal für Psychologie 4, S. 18-27.
- Krämer-Badoni, Thomas (1992): Ohne Automobil leben – Folgerungen aus einem Versuch. In: Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. ILS-Schrift Nr. 68. Hg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, S. 19-21.
- Krämer-Badoni, Thomas/Wilke, Georg (1997): Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit. In: TA-Datenbank-Nachrichten, Jg. 6, Nr. 3/4, November 1997, S. 24-31.
- Kremer, Bernd-Rüdiger (1997): Car-Sharing-Organisationen und ihre Wirtschaftlichkeit. In: Bildungswerk Weiterdenken/Holm 1997, S. 26-32.
- Krietemeyer, Hartmut (1997): Auswirkungen von Car-Sharing auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. In: Der Nahverkehr 9/97, S. 14-20.
- Kuhm, Klaus (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler.
- Kuhm, Klaus (1995): Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft. Hamburg.
- Kutter, Eckhard (1983): Notwendigkeit und Integration von Verhaltensforschung im Verkehrsplanungsbereich. In: Martens, Gerd/Verron, Hedwig (Hg.): Verkehrsplanung und Verhaltensforschung. Technische Universität Berlin, Dokumentation Kongresse und Tagungen, Heft 18, Berlin, o.S.
- Marsh, Peter/Collett, Peter (1991): Der Auto-Mensch. Zur Psychologie eines Kulturphänomens. Olten.
- Meijkamp, Rens (2000): Changing Consumer Behaviour through Eco-efficient Services. An Empirical Study on Car Sharing in the Netherlands. Delft.
- Meijkamp, Rens (1998a): Changing Consumer Behaviour through Eco-efficient Services: An Empirical Study of Car Sharing in the Netherlands. In: Business Strategy and the Environment, Nr. 7, S. 234-244.
- Meijkamp, Rens (1998b): Die ökologischen Konsequenzen des Car-Sharing in der Praxis. In: Arbeit und Umwelt. Gegensatz oder Partnerschaft? Hg. von Ökonomie & Ökologie Team e.V. Frankfurt a. M., S. 250-262.

- Meijkamp, Rens/Aarts, Henk (1997): Breaking through Habitual Behaviour: Is Car Sharing an Instrument for Reducing Car Use? Unpublished Paper for the 25th European Transport Forum, Uxbridge. London, September 1997.
- Mobility-Journal (2000): Jahresbericht 1999 der Geschäftsleitung. In: Mobility-Journal, Zeitung der Genossenschaft Mobility, 3. Ausgabe vom 1. Juni 2000. Zürich, S. 5.
- Monheim, Heiner/Monheim-Dandorfer, Rita (1990): Straßen für alle. Hamburg.
- Muheim, Peter (1998a): Car Sharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Synthese. Hg. von der Programmleitung Energie 2000. Bern.
- Muheim, Peter (1998b): Carsharing und kombinierte Mobilität. Erfolgsfall Schweiz. Unveröff. Manuskript verfaßt im Auftrag der TU Berlin, November 1998. Luzern.
- Muheim, Peter (1996): Car-Sharing-Forschung. Eine Recherche. Im Auftrag der Europäischen Union, Mai 1996. Luzern.
- Muheim, Peter/Inderbitzin, Jürgen (1992): Das Energiesparpotential des gemeinschaftlichen Gebrauchs von Motorfahrzeugen als Alternative zum Besitz eines eigenen Autos. Eine Untersuchung am Modell der ATG Auto Teilet Genossenschaft. Studie im Auftrag des Amtes für Energiewirtschaft. Luzern.
- Novy, Peter (1993): AutoTeilen, Modelle gemeinschaftlicher Autonutzung. Dokumentation des Aufbaus einer Car-Sharing-Organisation anhand des Vereins AutoTeilen Österreich. Graz.
- OECD (1996): Second OECD Workshop on Individual Travel Behaviour: Culture, Choice and Technology, an der University of Sussex, Brighton, Großbritannien im Juli 1996, Abschlußbericht hg. von der Organisation for Economic Co-Operation and Development, Bericht OECD/GD (97)1. Paris.
- Öko-Institut/VCD (1998): Hauptgewinn Zukunft. Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr. Freiburg.
- Pesch, Stephan (1996): Car Sharing als Element einer Lean Mobility im Pkw-Verkehr. Düsseldorf.
- Petersen, Markus (1997): Perspektiven des Car-Sharing. Manuskript eines Vortrages, gehalten am 17.2.1997 auf dem Kongreß „Umweltgerechter Verkehr – Neue Wege im Personenverkehr“ des Instituts für Zukunftsstudien und Technologiebewertung. Berlin.
- Petersen, Markus (1996): Stattauto und Kommunen – Möglichkeiten der verbesserten Zusammenarbeit. Referat im Rahmen des Seminars „Klimaschutz als lokale Gemeinschaftsaufgabe“ auf der UTECH Berlin am 29.2.1996. Berlin.
- Petersen, Markus (1995): Ökonomische Analyse des Car-Sharing. Wiesbaden.
- Petersen, Markus (1994): Autos teilen. Das Car-Sharing-Projekt Stattauto. In: Behrend/Kreibich 1994, S. 241-252.
- Petersen, Markus (1992): Auto-Leasing und Car-Sharing. Effiziente Nutzung des Automobils als Unternehmenskonzept. In: Hesse 1992, S. 157-174.
- Petersen, Rudolf/Schallaböck, Karl Otto (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Boston/Basel/Berlin.

- Prognos (1998): Markt- und Potentialanalyse neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie. Schlußbericht. Basel (als Kurzbericht im Internet verfügbar unter: <http://www.tuev-ptmuv.com/hf5/prognos1.htm>).
- Prognos (1997): Modellversuch „Mobiles Schopfheim“. Zur Veränderung von mobilitätsbezogenen Einstellungen und des Verkehrsverhaltens. Ergebnisse der Begleitforschung. Endbericht vom 20.5.1997 eines Projektes der Prognos AG in Zusammenarbeit mit dem IVT. Heilbronn/Basel.
- Projektgruppe Mobilität (1999): Einleitung: Automobilität und Moderne. Vorschlag für einen Wechsel der Perspektive. In: Buhr et al. 1999, S. 9-20.
- Rammler, Stephan (2000): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. Zum Verkehr der Gesellschaft – Archäologie und Theorie der Verkehrssoziologie. Unveröff. Dissertation, Technische Universität Berlin.
- Rammler, Stephan (1999a): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung. In: Buhr et al. 1999, S. 39-71.
- Rammler, Stephan (1999b): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. In: Arch⁺, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, August 1999, S. 105-110.
- Reutter, Oscar/Reutter, Ulrike (1996a): Autofreies Leben in der Stadt: autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund.
- Reutter, Ulrike/Reutter, Oscar (1996b): Einstellungssache: Verhaltensstrategien zur autofreien Alltagsorganisation. Monatsbericht der Aufgabenbereiche Verkehr vom Januar/Februar 1996 des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund.
- Sachs, Wolfgang (1990): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unsererer Wünsche. Reinbek bei Hamburg.
- Schad, Helmut/Flamm, Michael/Wagner, Conrad/Frey, Thomas et. al. (1999): Neue, integrierte Mobilitätsdienstleistungen in der Schweiz. Hg. von der Programmleitung des NFP 41 (Nationales Forschungsprogramm Verkehr und Umwelt, Wechselwirkungen Schweiz-Europa) in der Reihe Berichte des NFP 41, Bericht A 3. Bern.
- Schmitz, Britta B. (1994): Mobilitätsmotive: Warum ist der Mensch mobil? In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten. Weinheim.
- Schönhammer, Rainer (1991): In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung. München.
- Shaheen, Susan (1999a): Dynamics in Behavioral Adaption to a Transportation Innovation: A Case Study of CarLink – A Smart Carsharing System. Doctoral Dissertation, Graduate Group in Ecology, University of California, Davis, PATH Report Number: UCB-ITS-PRR-99-41, December 1999.
- Shaheen, Susan (1999b): Pooled Cars. In: Access, Research at the University of California Transportation Center, Nr. 15, Herbst 1999. Berkeley, S. 20-25.

- Shaheen, Susan/Sperling, Daniel/Wagner, Conrad (1998): Car Sharing in Europe and North America: Past, Present, and Future. In: *Transportation Quarterly*, Vol. 52, No. 3, Summer 1998, S. 35-52.
- Spiegel (1997): Mietwagen: Geld oder Liebe. Zwei Berliner entwickeln eine neue Geschäftsidee: Wer sein Auto nicht braucht, gibt es zur Vermietung frei. In: *Der Spiegel* 23/1997. Hamburg, S. 99.
- Spiegel (1990): Stattauto statt Auto. In: *Der Spiegel* 45/1990, S. 322-323.
- Stattauto-Erhebung (1996): Unveröff. Fragebogenerhebung. Berlin.
- Steg, Linda/Vlek, Charles (1996): Car Use as a Social Dilemma: Conditions for Behaviour Change in Reducing the Use of Motor Vehicles. In: *Proceedings of the PTRC Congress, Part C: Sustainable Transport*. London, o.S.
- Steininger, Karl/Vogl, Caroline/Zettl, Ralp (1996): Car-Sharing Organizations. The Size of the Market Segment and Revealed Change in Mobility Behavior. In: *Transport Policy*, Vol. 3, Nr. 4, S. 177-185.
- Stichting voor Gedeeld Autobebriuk (1999): Website <http://www.autodate.nl>.
- Stiftung Warentest (1994): Ein Auto für viele. In: *test* 9/94, lfd. S. 936-940.
- Tebben, Jan (1979): Was ist Verkehr? – Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsplanung. In: *Verkehr in der Sackgasse – Kritik und Alternativen*. Technologie und Politik 14. Hg. von Freimut Duve, Oktober 1979. Reinbek bei Hamburg.
- Tully, Claus J./Wahler, Peter (1996a): Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft. In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, Jg. 21, Heft 1/96, S. 25-58.
- Tully, Claus J./Wahler, Peter (1996b): Von den Widersprüchen des Hineinwachsens in die Mobilitätsgesellschaft. In: *deutsche jugend. Zeitschrift für die Jugendarbeit*, Januar 1996, S. 20-27.
- Umweltzeichen (1999): Grundlagen für die Umweltzeichenvergabe Car Sharing, RAL-ZU 100, beschlossen von der Jury Umweltzeichen in Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Umweltbundesamt, Juni 1999.
- Universität Bremen (KUA), ZWE Arbeit und Region (1995): Car-Sharing (II) – Eine Follow-Up-Studie zur Bremer „StadtAuto“-Initiative. Projekt „StadtAuto“-Analyse, Mai 1995. Bremen.
- Universität Bremen (KUA), ZWE Arbeit und Region (1993): Car-Sharing – Ein Beitrag zum ökologischen Stadtverkehr? Eine empirische Untersuchung der Bremer „StadtAuto“-Initiative. Projekt „StadtAuto“-Analyse, August 1993. Bremen.
- Vaillant, Kristina (1995): Vom „Ervolkswagen“ zum Designer-Schmuckstück. Automobilwerbung in Publikumszeitschriften (1952-1994). Discussion Paper FS II 95-106, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- VCD (Verkehrsclub Deutschland) (1993a): Car-Sharing. Auto-Teilen als Baustein eines umweltverträglichen Verkehrssystems. Bonn.

- VCD (Verkehrsclub Deutschland) (1993b): Fördermöglichkeiten des Car-Sharing. Abschlußdokumentation. VCD-Studie erstellt im September 1993. Bonn.
- VCD (Verkehrsclub Deutschland) (1991): Mustervertrag für die Gemeinschaftsnutzung eines Kraftfahrzeuges durch mehrere Personen/Haushalte. Bonn.
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)/Socialdata GmbH (1991): Mobilität in Deutschland. Köln.
- Verbraucher-Zentrale NRW (1999): Autoteilen in NRW. Bearbeitet von Jütte, Jan P./Sieverding, Udo: Bereich Spezielle Verbraucherthemen, Gruppe Umwelt der Verbraucher-Zentrale NRW e.V. Düsseldorf.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (1992): Auto-Teilen, Modelle intelligenter Autonutzung. Wien.
- VCS (Verkehrsclub Schweiz) (1993): Auto-Teilet. Ein Leitfaden für gemeinschaftliches Autnutzen. O.O.
- Verron, Hedwig (1986): Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot. Ein Beitrag der Psychologie zur Verkehrsplanung. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, Nr. 20, Technische Universität Berlin.
- Voy, Christian/Proskawetz, Klaus (1991): Mobilitätsleasing – Vision und Ansätze zur Realisierung. In: VDI (Hg.): Mobilität und Verkehr – Reichen die heutigen Konzepte aus? Düsseldorf, S. 115-132.
- Wehling, Peter (1998a): Verkehrsgeneseforschung: ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Subprojekt 4 des Forschungsverbundes City:mobil, Institut für Sozial-Ökologische Forschung GmbH. Freiburg.
- Wehling, Peter (1998b): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement: Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung. Subprojekt 4 des Forschungsverbundes City:mobil, Institut für Sozial-Ökologische Forschung GmbH. Freiburg.
- Weich, Götz (1992): Lebensqualität und Verkehr: Mobilitätsbedürfnisse – ihre Ursachen und Folgen. In: Seifert, Gerhard (Hg.): Lebensqualität in unserer Zeit. Göttingen, S. 139-152.
- Wendt-Reese, Stefan (1998): Standardisierung im Car Sharing – Fortschritt oder deutsche Fürstentümelei? Unveröff. Vortrag auf dem Kongreß „Car Sharing zwischen Teilen und Nutzen“, veranstaltet von European CarSharing und dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung am 12. Juni 1998 in Berlin.
- Wohltmann, Heike (1992): Gemeinschaftsauto – Einstiegsauto oder Entwöhnungskur? In: Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. ILS-Schriften, Nr. 68. Hg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, S. 22-24.
- Wunsch, Katharina (1997): Sozialpsychologische Determinanten des organisierten CarSharing. Unveröff. Diplomarbeit an der Humboldt-Universität Berlin.

- Zapp, Kerstin (1999): ÖPNV und MIV friedlich vereint? Carsharing als Ergänzung des ÖPNV. In: Internationales Verkehrswesen 6/99, Jg. 51, S. 269-270.
- Zierhofer, Wolfgang (1991): Verhaltensänderungen bewirken? Fallstudie über einen sozialen Selbstorganisationsprozeß mit teilweise ökologischer Zielsetzung, am Beispiel der „ShareCom“ in Zürich, einer Genossenschaft zur gemeinsamen Nutzung von Gebrauchsgütern. In: Kilchenmann, André/Schwarz, Christian (Hg.): Perspektiven der Humanökologie. Berlin/New York, S. 161-174.
- Zuckerman, Marvin (1979): Sensation Seeking: Beyond the Optimal Level of Arousal. Hillsdale, NJ.

Sozialwissenschaftliche Theorie und Methodik

- Adorno, Theodor W. (1979): Soziologische Schriften I, Thesen über Bedürfnis. Hg. von Tiedemann, Rolf. Frankfurt a. M.
- Ajzen, Icek (1991): The Theory of Planned Behaviour. Some Unresolved Issues. In: Organizational Behaviour and Human Decision Processes, Jg. 50, S. 179-211.
- Aufenanger, Stefan/Lenssen, Margrit (Hg.) (1986): Handlung und Sinnstruktur. Bedeutung und Anwendung der objektiven Hermeneutik. München.
- Berger, Peter L./Luckmann, Thomas (1977): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. Frankfurt a. M.
- Bourdieu, Pierre (1997): Die feinen Unterschiede. Frankfurt a. M. (franz. Orig. 1979).
- Bude, Heinz (1995): Das Altern einer Generation. Die Jahrgänge 1938 bis 1948. Frankfurt a. M.
- Bude, Heinz (1994): Das Latente und das Manifeste. Aporien einer „Hermeneutik des Verdachts“. In: Garz 1994, S. 114-124.
- Bude, Heinz (1993): Das Ende einer tragischen Gesellschaft. In: Joas, Hans /Kohli, Martin (Hg.): Der Zusammenbruch der DDR. Soziologische Analysen. Frankfurt a. M., S. 267-281.
- Bude, Heinz (1990): Was sagt der Anfang eines offenen Interviews über die Lebenskonstruktion einer Rheumakranken? In: Jüttemann, Gerd (Hg.): Komparative Kasuistik. Heidelberg, S. 218-226.
- Bude, Heinz (1989): Der Essay als Form der Darstellung sozialwissenschaftlicher Erkenntnisse. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 41, S. 526-539.
- Bude, Heinz (1988): Der Fall und die Theorie. Zum erkenntnislogischen Charakter von Fallstudien. In: Gruppendynamik 19, S. 421-427.
- Bude, Heinz (1987): Deutsche Karrieren. Lebenskonstruktionen sozialer Aufsteiger aus der Flakhelfer-Generation. Frankfurt a. M.
- Bude, Heinz (1985): Lebenskonstruktionen haben ihre Zeit. In: Neue Sammlung 25, S. 207-213.

- Bude, Heinz (1984): *Rekonstruktion von Lebenskonstruktionen – eine Antwort auf die Frage, was die Biographieforschung bringt*. In: Kohli, Martin (Hg.): *Biographie und soziale Wirklichkeit*. Stuttgart, S. 7-28.
- Bude, Heinz (1982): *Text und soziale Realität. Zu der von Oevermann formulierten Konzeption einer „objektiven Hermeneutik“*. In: *Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie* 2, S. 134-143.
- Diekmann, Andreas/Preisendörfer, Peter (1992): *Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Jg. 44, S. 226-251.
- Dierkes, Meinolf/Fietkau, Hans-Joachim (1987): *Umweltbewußtsein – Umweltverhalten. Materialien zur Umweltforschung*. Hg. vom Rat von Sachverständigen für Umweltfragen. Karlsruhe.
- Esser, Hartmut (1990): „Habits“, „Frames“ und „Rational Choice“. *Die Reichweite von Theorien der rationalen Wahl*. In: *Zeitschrift für Soziologie*, Heft 4, August 1990, S. 231-247.
- Flick, Uwe (1995): *Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Reinbek bei Hamburg.
- Flick, Uwe (1990): *Fallanalysen. Geltungsbegründung durch Systematische Perspektiven-Triangulation*. In: Jüttemann, Gerd (Hg.): *Komparative Kasuistik*. Heidelberg, S. 184-226.
- Flick, Uwe/Kardorff, Ernst von/Keupp, Heiner/Rosenstiel, Lutz von/Wolff, Stephan (1991): *Handbuch Qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. München.
- Garz, Detlef (Hg.) (1994): *Die Welt als Text. Theorie, Kritik und Praxis der objektiven Hermeneutik*. Frankfurt a. M.
- Garz, Detlef/Kraimer, Klaus (1994): *Die Welt als Text. Zum Projekt einer hermeneutisch-rekonstruktiven Sozialwissenschaft*. In: Garz 1994, S. 7-22.
- Garz, Detlef/Kraimer, Klaus (1991): *Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen*. Opladen.
- Gehlen, Arnold (1956): *Urmensch und Spätkultur*. Bonn.
- Gerhardt, Uta (1991): *Typenbildung*. In: Flick et al. 1991, S. 435-439.
- Gerhardt, Uta (1986): *Verstehende Strukturanalyse. Die Konstruktion von Idealtypen bei der Auswertung qualitativer Forschungsmaterialien*. In: Soeffner, Hans-Georg (Hg.): *Sozialstruktur und soziale Typik*. Frankfurt a. M., S. 31-83.
- Gerhardt, Uta (1985): *Erzählenden Daten und Hypothesenkonstruktion – Überlegungen zum Gültigkeitsproblem in der biographischen Forschung*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Jg. 37, S. 230-256.
- Giddens, Anthony (1995): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt a. M./New York.

- Giddens, Anthony (1984): *Interpretative Soziologie: eine kritische Einführung*. Frankfurt a. M./New York (engl. Original „New Rules of Sociological Methods“, 1976).
- Gillwald, Katrin (1995): *Ökologisierung von Lebensstilen. Argumente, Beispiele, Einflußgrößen*. Discussion Paper FS III 95-408, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Glaser, Barney (1978): *Theoretical Sensitivity*. San Francisco.
- Glaser, Barney/Strauss, Anselm (1967): *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*. New York.
- Grosvenor, Tim (1997): *Qualitative Research in the Transport Sector*. Unveröff. Manuskript, vorgelegt im Rahmen der internationalen Konferenz „Transport Surveys: Raising the Standard“ vom 24. - 30. Mai 1997 in Grainau, Deutschland.
- De Haan, Gerhard/Kuckartz, Udo (1996): *Umweltbewußtsein. Denken und Handeln in Umweltkrisen*. Opladen.
- Hanimann, Joseph (1999): *Vom Schweren. Ein geheimes Thema der Moderne*. München/Wien.
- Hemmati-Weber, Minu (1993): *Zivilisierung zum Corpus. Warum wir Naturzerstörung nicht erleben*. In: *Journal für Psychologie*, Jg. 1, Heft 4, S. 28-33.
- Hitzler, Ronald (Hg.) (1997): *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik*. Opladen.
- Jung, Thomas/Müller-Doohm, Stefan (Hg.) (1995): *„Wirklichkeit“ im Deutungsprozeß. Verstehen und Methoden in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Frankfurt a. M.
- Jungk, Robert/Müllert, Norbert (1981): *Zukunftswerkstätten. Wege zur Wiederbelebung der Demokratie*. Hamburg.
- Kardorff, Ernst von (1991): *Qualitative Sozialforschung – Versuch einer Standortbestimmung*. In: *Flick et al. 1991, München*, S. 3-8.
- Lévi-Strauss, Claude (1980): *Mythos und Bedeutung*. Frankfurt a. M.
- Lévi-Strauss, Claude (1968): *Das wilde Denken*. Frankfurt a. M.
- Lewin, Kurt (1930/31): *Der Übergang von der aristotelischen zur galileischen Denkweise in Biologie und Psychologie*. In: *Erkenntnis* Nr. 1, 1930/31, S. 421-466.
- Mayring, Phillip (1983): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim.
- Overmann, Ulrich (1993): *Die objektive Hermeneutik als unverzichtbare methodologische Grundlage für die Analyse von Subjektivität. Zugleich eine Kritik der Tiefenhermeneutik*. In: *Jung/Müller-Doohm 1993*, S. 106-189.
- Overmann, Ulrich (1986/87): *Eugène Delacroix – biographische Konstellation und künstlerisches Handeln*. In: *Georg-Büchner-Jahrbuch 6. O.O.*, S. 12-58.
- Overmann, Ulrich (1986): *Kontroversen über sinnverstehende Soziologie. Einige wiederkehrende Probleme und Mißverständnisse in der Rezeption der „objektiven Hermeneutik“*. In: *Aufenanger/Lenssen 1986*, S. 19-83.
- Overmann, Ulrich (1983): *Hermeneutische Sinnrekonstruktion als Therapie und Pädagogik mißverstanden, oder: Das notorische strukturtheoretische Defizit pädagogischer Wissen-*

- schaft. In: Garz, Detlef/Kraimer, Klaus (Hg.): Brauchen wir andere Forschungsmethoden? Frankfurt a. M., S. 113-155.
- Oevermann, Ulrich (1981): Fallrekonstruktion und Strukturgeneralisierung als Beitrag der objektiven Hermeneutik zur soziologisch-strukturtheoretischen Analyse. Manuskript. Frankfurt a. M.
- Oevermann, Ulrich/Allert, Tilman/Konau, Elisabeth/Krambeck, Jürgen (1979): Die Methodologie einer „objektiven Hermeneutik“ und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften. In: Soeffner, Hans-Georg (Hg.): Interpretative Verfahren in den Sozial- und Textwissenschaften. Stuttgart, S. 352-434.
- Reichertz, Jo (1997): Objektive Hermeneutik. In: Hitzler 1997, S. 31-55.
- Reichertz, Jo (1988): Verstehende Soziologie ohne Subjekt? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 40, S. 207-222.
- Schahn, Joachim (1993): Die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten beim individuellen Umweltschutz. In: Schahn/Giesinger 1993, S. 29-49.
- Schahn, Joachim/Giesinger, Thomas (1993): Psychologie für den Umweltschutz. Weinheim.
- Schneider, Gerald (1988): Hermeneutische Strukturanalyse von qualitativen Interviews. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 40, S. 223-244.
- Simmel, Georg (1995): Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908, Band I, Gesamtausgabe Band 7. Frankfurt a. M.
- Soeffner, Hans-Georg (1992): Die Ordnung der Rituale. Band 2 von „Die Auslegung des Alltags“. Frankfurt a. M.
- Soeffner, Hans-Georg (1989): Der Alltag der Auslegung. Zur wissenssoziologischen Konzeption einer sozialwissenschaftlichen Hermeneutik. Frankfurt a. M.
- Strauss, Anselm (1987): Qualitative Analysis for Social Scientists. New York.
- Strauss, Anselm/Corbin, Juliet (1996): Grounded Theory. Grundlagen Qualitativer Sozialforschung. Weinheim.
- Weber, Max (1988): Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre. Tübingen.
- Witzel, Andreas (1985): Das problemzentrierte Interview. In: Jüttemann, Gerd (Hg.): Qualitative Forschung in der Psychologie. Weinheim/Basel, S. 227-255.
- Witzel, Andreas (1982): Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen. Frankfurt a. M./New York.
- Wohlrab-Sahr, Monika (1999): Konversion zum Islam in Deutschland und den USA. Frankfurt a. M./New York.
- Wohlrab-Sahr, Monika (1996): Vorlesung: Objektive Hermeneutik. Unveröff. Manuskript eines Vortrages, gehalten an der Freien Universität Berlin, Oktober 1996.
- Wohlrab-Sahr, Monika (1995): Das Unbehagen im Körper und das Unbehagen in der Kultur. Überlegungen zum Fall einer Konversion zum Islam. In: Wohlrab-Sahr, Monika (Hg.): Biographie und Religion: Zwischen Ritual und Selbstsuche. Frankfurt a. M./New York, S. 285-311.
- Wohlrab-Sahr, Monika (1993): Biographische Unsicherheit. Opladen.