

van Dülmen, Christoph; Manderscheid, Katharina

Working Paper

Die Nutzer*innenperspektive auf On-Demand-Mobilität in ländlichen Räumen

WiSo-HH Working Paper Series, No. 81

Provided in Cooperation with:

University of Hamburg, Faculty of Business, Economics and Social Sciences, WISO Research Lab

Suggested Citation: van Dülmen, Christoph; Manderscheid, Katharina (2024) : Die Nutzer*innenperspektive auf On-Demand-Mobilität in ländlichen Räumen, WiSo-HH Working Paper Series, No. 81, Universität Hamburg, Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, WiSo-Forschungslabor, Hamburg

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/294831>

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.



Universität Hamburg
DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

FAKULTÄT
FÜR WIRTSCHAFTS- UND
SOZIALWISSENSCHAFTEN

Die Nutzer*innenperspektive auf On-Demand-Mobilität in ländlichen Räumen

Christoph van Dülmen
Katharina Manderscheid

WiSo-HH Working Paper Series
Working Paper No. 81
April 2024



WiSo-HH Working Paper Series
Working Paper No. 81
April 2024

Die Nutzer*innenperspektive auf On-Demand-Mobilität in ländlichen Räumen

Christoph van Dülmen, Universität Hamburg
Katharina Manderscheid, Universität Hamburg

ISSN 2196-8128

Font used: „TheSans UHH“ / LucasFonts

Die Working Paper Series bieten Forscherinnen und Forschern, die an Projekten in Federführung oder mit der Beteiligung der Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften der Universität Hamburg tätig sind, die Möglichkeit zur digitalen Publikation ihrer Forschungsergebnisse. Die Reihe erscheint in unregelmäßiger Reihenfolge.

Jede Nummer erscheint in digitaler Version unter
<https://www.wiso.uni-hamburg.de/de/forschung/working-paper-series/>

Kontakt:

WiSo-Forschungslabor
Von-Melle-Park 5
20146 Hamburg
E-Mail: experiments@wiso.uni-hamburg.de
Web: <http://www.wiso.uni-hamburg.de/forschung/forschungslabor/home/>





Universität Hamburg

DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

DIE NUTZER*INNENPERSPEKTIVE AUF ON-DEMAND-MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

Ergebnisse eines Lehrforschungsprojektes im Bachelor Sozialökonomie, Sommersemester 2023, unter der Leitung von Christoph van Dülmen und Katharina Manderscheid

INHALT

Abkürzungsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
01 Einleitung	5
02 Forschungsgegenstand: remo und seine (Nicht-)Nutzung	7
03 Stand der Forschung zu On-Demand-Verkehren	8
04 Theoretische Basis	13
04.1 Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung	13
04.2 Soziale Innovationen und ihre Diffusion	16
05 Methodisches Vorgehen: Ride-along und qualitative Befragungen	19
05.1 Theoretische Annahmen und methodische Anforderungen	19
05.2 Ride-along-Interviews	20
05.3 Ethnographische Interviews	21
06 Entstehungskontext: Forschendes Lernen im Empirischen Praktikum	23
07 Gruppenprojekte	25
07.1 Gruppe 1: Zugang und Alter – Inwieweit unterscheidet sich der Zugang zu remo in verschiedenen Altersgruppen? <i>(Garni, Herrmann, Nawroth, Niziak)</i>	26
07.2 Gruppe 2: Armut und Teilhabe <i>(Wedeh, Winter, Rechenberg, Heidtmann, Akbaba)</i>	45
07.3 Gruppe 3: Sicherheitsaspekte im öffentlichen Raum: Eine kritische Untersuchung der geschlechtsbezogenen Mobilitätspraktiken bei remo <i>(Brozek, Hesselbarth, Ide, Jung, Sell, Walker, Westphal)</i>	64
07.4 Gruppe 4: Rauschmittel und Alkohol <i>(Bluvshteyn, Fruhstorfer, Johannsen, Houvenaghel, Tohma)</i>	83
08 Fazit	105
08.1 Resümee zum Vorhaben des forschenden Lernens	107
08.2 Praxisempfehlungen	107
Literatur	110
Anhänge	118
Anhang Gruppe 1	118
Anhang Gruppe 2	120
Anhang Gruppe 3	122
Anhang Gruppe 4	128

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

DRT	Demand-responsive Transport
IKT	Informations- und Kommunikationstechnik
MiD	Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ODV	On-Demand-Verkehr
ODR	On-Demand-Ridepooling
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (umfasst Bus und Bahn, Nah- und Fernverkehr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RAI	Ride-along-Interview

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1	Bediengebiet remo (NAH.SH GmbH 2023)	8
ABBILDUNG 2	Abfahrts- und Zieladressen remo-Fahrten 2023 kartographisch (Stand: Dezember 2023)	23
ABBILDUNG 3	Barrieren für die kompetente Nutzung des Internets bei älteren Menschen (Kubicek 2022: 46)	29
ABBILDUNG 4	Benannte Orte in Rendsburg, Kartendarstellung mit BatchGeo, Daten: eigene Erhebung	74
ABBILDUNG 5	Theorie des geplanten Verhaltens nach Icek Ajzen (vereinfacht; in Anlehnung an Ajzen & Madden 1986: 458)	85
ABBILDUNG 6	Leitfaden Nutzende Gruppe 1.....	118
ABBILDUNG 7	Leitfaden Nicht-Nutzende Gruppe 1.....	119
ABBILDUNG 8	Leitfaden Nutzende Gruppe 2 (Vers. 1)	120
ABBILDUNG 9	Leitfaden Nutzende Gruppe 2 (Vers. 2).....	120
ABBILDUNG 10	Leitfaden Nicht-Nutzende Gruppe 2	121
ABBILDUNG 11	Leitfaden Fahrer*innen Gruppe 2.....	121
ABBILDUNG 12	Leitfaden stationäres Interview Gruppe 3	122
ABBILDUNG 13	Leitfaden mobiles Interview Gruppe 3.....	123
ABBILDUNG 14	Leitfaden (Nicht-)Nutzende Gruppe 4 (Vers. 1)	128
ABBILDUNG 15	Leitfaden (Nicht-)Nutzende Gruppe 4 (Vers. 2)	129
ABBILDUNG 16	Leitfaden Fahrer*innen Gruppe 4 (Vers. 1 & 2).....	130

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1	Übersicht über die geführten Interviews aller Gruppen	25
TABELLE 2	Codierte Segmente zum Sicherheitsempfinden von Infrastruktur und Öffentlichkeit.....	75
TABELLE 3	Codierte Segmente zum Sicherheitsempfinden in Kombination mit remo.....	76
TABELLE 4	Codesystem Gruppe 3	124

01 EINLEITUNG

Angesichts des rasant fortschreitenden Klimawandels und der weiter steigenden CO₂-Emissionen unseres Verkehrssystems (vgl. Umweltbundesamt 2023) ist eine grundlegende Verkehrswende im Sinne einer Verlagerung des Personenverkehrs vom motorisierten Individual- zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes unumgänglich und dringend notwendig. Eine solche Abkehr vom System der Automobilität lässt sich, so die Einsichten nach jahrzehntelangen vergeblichen Appellen an das Umweltbewusstsein der Menschen und dem Hoffen auf technologische Innovationen, nur im Zusammenspiel von infrastrukturellen Maßnahmen, politischen Interventionen und sozialen Innovationen erreichen.

Eine vielversprechende politische Maßnahme in diese Richtung war die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021, nach der sogenannte Linienbedarfsverkehre¹ als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nun flexibler *on demand*, also nach konkretem Bedarf, Menschen von A nach B bringen können. Obwohl die Idee von Bedarfsverkehren keine grundlegend neue ist, sondern bereits seit mehr als 45 Jahren in Deutschland in Form von Rufbussen und Anrufsammeltaxis (AST) gerade in ländlichen Räumen und außerhalb der Kernbedienzeiten existiert (vgl. Mehlert & Schiefelbusch 2018: 30), entsteht aus der Verbindung mit digitalen Technologien eine neue Schubkraft: Über die Buchungsmöglichkeiten via App wird der Zugang deutlich einfacher und durch automatisierte Routenplanungen entstehen erhebliche Effizienzgewinne (vgl. Agora Verkehrswende 2022: 4). Insbesondere ländliche Räume könnten von flexiblen Verkehrsangeboten profitieren, indem diese dort als Zubringerverkehr aus dünn besiedelten Gebieten zu Kernstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen fungieren oder auch in Schwachlastzeiten den Bewohner*innen dieser Räume eine flächendeckende Anbindung ermöglichen (vgl. Nobis & Herget 2020; Agora Verkehrswende 2023).

Gleichzeitig dürfen politische Maßnahmen nicht auf einer rein technischen Ebene, etwa in Form einer reinen Antriebswende (vgl. Manderscheid 2020) oder eben der rechtlichen Ermöglichung alternativer Bedienformen des ÖPNV, verharren, sondern müssen von gesellschaftlichem Wandel und sozialen Innovationen begleitet werden (vgl. Schwedes 2021: 761). Damit ist gemeint, dass gesamtgesellschaftliche Problemlösungen, wie sie für eine Verkehrswende notwendig sind, nicht auf der Ebene technischer Artefakte, sondern auf der Ebene sozialer Praktiken stattfinden müssen. Mit anderen Worten: Neue Verkehrsmittel und Digitalisierungen allein erzeugen noch keinen klimafreundlicheren Verkehr, sondern erst, wenn ihre Nutzung „sozial akzeptiert wird und breit in die Gesellschaft bzw. bestimmte gesellschaftliche Teilbereiche diffundiert, dabei kontextabhängig transformiert und schließlich als neue soziale Praktiken institutionalisiert bzw. zur Routine wird“ (Howaldt & Schwarz 2010b: 54 f.), kann von einem tatsächlichen Wandel gesprochen werden.

Ausgehend von der aufgezeigten gesellschaftlichen Relevanz einer Verkehrswende und der Erkenntnis, dass technische Innovationen allein noch keine Transformationsprozesse bewirken können, entstand das vorliegende Working Paper. Im Rahmen eines Lehrforschungsprojektes

¹ Im Folgenden: On-Demand-Verkehre, kurz: ODV.

im Kontext der Veranstaltungsform Empirisches Praktikum im Bachelorstudiengang Sozialökonomie an der Universität Hamburg, das wiederum in ein Begleitforschungsprojekt zum neu geschaffenen ODV *remo* in Rendsburg (Schleswig-Holstein) eingebettet war, untersuchten Studierende im Sommersemester 2023, inwiefern diese neue Verkehrsform die Alltagsmobilität der Bewohner*innen der Region verändert und auf welche Weise sich On-Demand-Ridepooling (ODR) als neue Mobilitätspraktik verbreitet. Die Veranstaltung wurde geleitet von Katharina Manderscheid, Projektleiterin, und Christoph van Dülmen, wissenschaftlicher Projektbearbeiter des Begleitforschungsprojektes, das im Fachgebiet Soziologie des Fachbereichs Sozialökonomie angesiedelt ist. Thematische Schwerpunkte der studentischen Projekte waren die Herausarbeitung unterschiedlicher Formen des Zugangs zu *remo*, die Rolle von *remo* im Zusammenhang von finanzieller Armut und sozialer Teilhabe, die milieuspezifische Verbreitung von ODR, die Bedeutung von *remo* für das subjektive Sicherheitsempfinden sowie der mögliche Einfluss von *remo* im Komplex von Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme.

Zunächst aber stellen wir den Forschungsgegenstand *remo* vor (02), gehen auf den Stand der Forschung zu On-Demand-Verkehren ein (03) und skizzieren die theoretische Basis (04), insbesondere die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung und ein Verständnis von sozialen Innovationen. In Kapitel 05 stellen wir das methodische Vorgehen gruppenprojektübergreifend und in Kapitel 06 den Entstehungskontext genauer vor. Kapitel 07 beinhaltet dann die studentischen Projekte, die je eigene Fragestellungen und Zugänge verfolgen. In Kapitel 08 ziehen wir ein Fazit, einmal zum Lehrforschungsprojekt, zum anderen für die Praxis.

Die Gruppenprojekte wurden eigenverantwortlich von den Studierenden konzipiert, umgesetzt und verschriftlicht. Die übrigen Kapitel wurden von Christoph van Dülmen und Katharina Manderscheid in Kooperation verfasst.

Die übergeordnete Begleitforschung zu *remo* wird finanziert vom Land Schleswig-Holstein, vertreten durch die NAH.SH GmbH mit einer Projektdauer von zwei Jahren, beginnend im September 2022. Insbesondere unser Ansprechpartner bei der NAH.SH, Anthony Armiger II, unterstützte uns in der Vorbereitung und Durchführung des Lehrforschungsprojektes mit Informationen und praktischer Organisation. Das hier vorgestellte Lehrforschungsprojekt wurde zusätzlich unterstützt vom Fachbereich Sozialökonomie, der die Exkursion nach Rendsburg finanzierte, und vom Nordkolleg, das uns relativ kurzfristig ein großzügiges Beherbergungsangebot machte und uns verpflegte. Diese schöne und sehr gastfreundliche Umgebung machte die arbeitsintensiven Tage der Erhebung im Juni 2023 in der Gruppe zu einem unvergesslichen Erlebnis. Und auch die Fahrer*innen der *remo*-Fahrzeuge, die selbstverständlich die Studierenden als Forschende mitnahmen und ihnen Rede und Antwort standen, trugen maßgeblich zum Erfolg des Projektes als Ganzem bei. Ihnen allen gilt unser herzlicher Dank!

02 FORSCHUNGSGEGENSTAND: REMO UND SEINE (NICHT-)NUTZUNG

Thematischer Mittelpunkt der folgenden Ausführungen ist die Nutzung und Nicht-Nutzung remos². Es ist eines von drei Pilotprojekten des On-Demand-Verkehrsangebots NAH.SHUTTLE des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein. Abgegrenzt durch die jeweiligen Bedienegebiete ist remo in der Region Rendsburg verortet, *Smartes DorfSHUTTLE* im Amt Süderbrarup und *Lüttbus* im Amt Mittleres Nordfriesland. Die Verkehrsangebote sind nach § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehre definiert; d. h., sie sind tariflich in den ÖPNV integriert (im Falle von remo werden keine sogenannten „Komfortzuschläge“ erhoben, d. h., es gilt der reguläre Schleswig-Holstein-Tarif), sie operieren zwischen definierten Zu- und Ausstiegspunkten (sogenannten „virtuellen Haltestellen“) und sie müssen zur Nutzung bestellt werden (vgl. Agora Verkehrswende 2022: 2). NAH.SHUTTLE wird als Pilotprojekt durch das Land Schleswig-Holstein gefördert; im Falle von remo ist außerdem der Kreis Rendsburg-Eckernförde Projektpartner (NAH.SH GmbH 2023). Als Modellversuch ist remo zunächst auf eine Laufzeit von drei Jahren befristet (vgl. Mobilikon o. J.).

Das Angebot remo nahm im August 2021 seinen Betrieb auf und operiert seitdem freitags und samstags zwischen 21 Uhr und 3 Uhr und sonntags zwischen 21 Uhr und 0 Uhr. Im Jahr 2023 beförderte remo in diesen Zeitfenstern monatlich auf rund 700 Fahrten durchschnittlich 1100 Passagiere mit leicht steigender Tendenz (Stand: Oktober 2023). Durch die Bedienzeiten in den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes soll das in diesen Zeiten ansonsten spärliche Angebot des ÖPNV in der Region ergänzt werden (vgl. Mobilikon o. J.). Das Bedienegebiet remos umfasst die Städte Rendsburg und Büdelsdorf sowie die Gemeinden Borgstedt, Fockbek, Nübbel, Schülp, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf, Rickert, Jevenstedt, Hohn und Alt Duvenstedt (vgl. Abbildung 1) mit einer Gesamtfläche von ca. 238 km². Innerhalb dieses Gebietes bedient der Dienst ca. 1300 virtuelle Haltestellen. Im Bedienegebiet leben etwa 81.000 Personen.

² Da remo seitens der Betreibenden kleingeschrieben wird, folgen wir dieser Schreibweise in unserem Bericht.



ABBILDUNG 1 Bediengebiet remo (NAH.SH GmbH 2023)

Die remo-Flotte besteht aus insgesamt fünf Fahrzeugen, davon zwei LEVC TX Shuttles (sechs Sitzplätze; fünf Sitzplätze bei Rollstuhltransport; Hybridfahrzeuge), zwei Mercedes eVito Tourer (fünf Sitzplätze + Rollstuhlplatz; vollelektrische Fahrzeuge) und ein MAN TGE EURO 6 (sechs Sitzplätze + Rollstuhlplatz für E-Rollstühle; Dieselfahrzeug) (vgl. Land Schleswig-Holstein 2021). Die Buchung erfolgt entweder zeitnah und spontan oder bis zu sieben Tage im Voraus über die NAH.SHUTTLE-App (verfügbare Sprachen: Deutsch, Englisch, Arabisch, Italienisch, Spanisch, Französisch, Katalanisch) oder telefonisch. Fahrtanfragen mit ähnlichen Start- und Zielpunkten bzw. -zeiten werden dabei auf Grundlage eines Routing-Algorithmus zu gemeinsamen Fahrten gebündelt („Pooling“), um eine möglichst hohe Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen.

03 STAND DER FORSCHUNG ZU ON-DEMAND-VERKEHREN

Obwohl, wie in der Einleitung aufgezeigt, die Idee einer bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsform keine grundlegend neue ist, wurde ihr bis zur Novellierung des PBefG im Jahr 2021 bislang aus verkehrs- bzw. mobilitätswissenschaftlicher Perspektive vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Dies änderte sich mit der Etablierung der ersten On-Demand-Dienste vor etwa zwei Jahren. Seitdem beginnen Forschende verschiedener Fachdisziplinen sich u. a. der Sicht der (Nicht-)Nutzenden dieser Systeme zuzuwenden. Im Folgenden werden wir einen Überblick über diese bisherigen Forschungen zu Nutzungsgründen, -mustern und -effekten von ODV geben³, um einerseits an diese Ergebnisse

³ Wir werden uns an dieser Stelle auf Arbeiten zu ODV in Deutschland beschränken, welche nach § 44 oder § 50 PBefG betrieben werden. Ein darüber hinausreichender Hintergrund ist beispielsweise bei Kistorz et al. (2021: 3 ff.) zu finden.

anzuschließen und andererseits auf dieser Grundlage aus unserer Sicht bislang unterbelichtete Themenbereiche herauszustellen.

Kostorz et al. (2021) untersuchten mittels einer Online-Befragung die individuellen Charakteristika und Nutzungsmuster der Kund*innen von *MOIA*, einem privatwirtschaftlichen ODV in Hamburg und Hannover. Die befragten *MOIA*-Nutzenden unterschieden sich z. T. deutlich von der Hamburger Bevölkerung bzw. von den Nicht-Nutzenden (welche auf Basis der MiD-Daten 2017 beschrieben wurden). So waren sie im Durchschnitt jünger, arbeiteten häufiger Vollzeit, lebten eher in kleineren Haushalten (ein bis zwei Personen) und hatten ein deutlich höheres monatliches Einkommen zur Verfügung. Auch hinsichtlich ihrer Verkehrsoptionen differenzierten sie sich von den anderen beiden Gruppen: Sie wiesen häufiger einen Führerschein und eine Bahncard auf, besaßen häufiger sowohl ein Fahrrad als auch ein Auto und waren weitaus häufiger Mitglied bei anderen plattformbasierten Verkehrsangeboten, wie z. B. Carsharing-, E-Scooter-, Bikesharing- oder anderen Ridepooling-Angeboten (vgl. Kostorz et al. 2021: 7 f.). Mit Blick auf die Nutzungsmuster *MOIA*s zeigte sich, dass 60 % der Fahrten zu Freizeit Zwecken („Leisure“) durchgeführt wurden. Gefolgt wurde die Modalkategorie von Zubringerfahrten zu Flughafen oder Bahnhöfen (11 %), Pendelfahrten (10 %) und geschäftlichen Fahrten (9 %). Der hohe Anteil an Freizeitfahrten korrespondiert mit den Zeitpunkten der meisten Fahrten, die in den Abend- und Nachtstunden liegen. Diese Beobachtung konnte jedoch nicht weiter differenziert werden – dabei ist anzunehmen, dass es weitere bedeutsame Unterschiede innerhalb der Freizeitfahrten bzw. während der Abend- und Nachtstunden hinsichtlich der Nutzungsgründe als auch Nutzungseffekte für die Kund*innen gibt. Dementsprechend plädieren die Autor*innen in ihrem Ausblick auch für eine tiefergehende (qualitative) Forschungsperspektive, die neben Motivationen und Gründen auch die Integration des Services in die Alltagsmobilität der Nutzenden berücksichtigt (vgl. Kostorz et al. 2021: 15).

Diebold et al. (2021) evaluierten jährlich von 2018 bis 2020 mithilfe von Kurzfragebögen, die während der Fahrt ausgefüllt wurden, sowie qualitativen, leitfadengestützten Telefoninterviews das On-Demand-Angebot *ioki Hamburg*. Es operierte im nordwestlichen Stadtrand Hamburgs und war im Gegensatz zu *MOIA* tariflich direkt in den ÖPNV integriert. Einen Schwerpunkt der Ergebnisdarstellungen bilden die Effekte, die nach dem ersten Betriebsjahr im Zuge der Einführung eines Komfortzuschlags in Höhe von 1 Euro auf jede Fahrt⁴ beobachtbar wurden. So waren die Fahrgäste nach der Einführung des Zuschlags im Durchschnitt deutlich älter und hatten häufiger einen privaten Pkw zur Verfügung. Die genannten Gründe für die Nutzung von *ioki* waren in absteigender Häufigkeit Zeitersparnis, eine Steigerung von Bequemlichkeit und Komfort, eine bessere Anbindung im Gegensatz zum liniengebundenen ÖPNV, eine höhere Zuverlässigkeit, Möglichkeit des Transportes von Einkäufen, als Alternative bei schlechtem Wetter, Steigerung der subjektiven Sicherheit (insbesondere für weibliche Befragte) sowie ein sehr direkter Systemzugang (insbesondere für

⁴ Diebold et al. (2021: 90) erläutern diesbezüglich: „Die Einführung des Zuschlags war eine Reaktion auf die hohe Anzahl nicht erfüllbarer Fahrtwünsche, die unter anderem durch missbräuchliches Buchungsverhalten entstand, also etwa durch Buchungen ohne tatsächlichen Fahrtantritt oder für äußerst kurze Fahrten von zum Teil unter 200 m.“

Menschen mit eingeschränkter körperlicher Bewegungsfähigkeit) (vgl. Diebold et al. 2021: 92). Weiterhin beobachteten die Autoren im Zuge des Komfortzuschlags eine deutliche Verringerung des Abstandes zwischen Buchung und Fahrtbeginn; d. h., die Nutzenden buchten spontaner als zuvor (vgl. Diebold et al. 2021: 90 f.). Das spontanere Buchungsverhalten sei Ausdruck der verbesserten Verfügbarkeit der Fahrzeuge nach der Einführung des Zuschlags und diese Verfügbarkeit spiele eine entscheidende Rolle beim Ersatz des MIV durch den ODV, da Personen mit Pkw-Zugriff ioki nun deutlich häufiger als Ersatz für vormalige Pkw-Fahrten ansähen (vgl. Diebold et al. 2021: 93). Weitere Effekte hinsichtlich der Alltagspraktiken der ioki-Nutzenden, also über die Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl hinaus, wurden im Rahmen der Evaluierungen nicht adressiert (vgl. auch Desiderat bei Kostorz et al. 2021: 15). Diebold et al. (2021: 94) resümieren, dass es der Zuschlag ermögliche, „missbräuchliche oder unerwünschte Nutzungsmuster einzuschränken und die Kapazitäten des neuen Angebots vor allem jenen Personen zur Verfügung zu stellen, für die der On-Demand-Dienst eine wichtige Mobilitätsoption darstellt“. Hinsichtlich dieses Fazits sollte nach unserem Dafürhalten angemerkt werden, dass die Autoren nicht das verfügbare Einkommen der Nutzenden berücksichtigten und auch andere potenzielle Indikatoren sozialer Ungleichheiten (z. B. Ausbildungsstatus, beruflicher Status, Care-Verpflichtungen etc.) nicht in die Analyse einbezogen wurden. Somit bleibt unseres Erachtens offen, ob der ODV nun wirklich all jenen zur Verfügung steht, die am meisten von einem solchen Angebot profitieren würden, oder ob er ‚nur‘ ein weiteres Angebot für bereits mit Mobilitätswerkzeugen sehr gut ausgestattete Personengruppen überdurchschnittlichen Einkommens darstellt.

Knie & Ruhrort (2020) analysierten auf Grundlage von Buchungsdaten sowie einer Online-Befragung der Kund*innen die Betriebsparameter und Nutzungsgründe des Dienstes *CleverShuttle* in den Städten Berlin, Leipzig, München und Dresden. Ähnlich zu den Ergebnissen bei Kostorz et al. (2021: 9) finden 60 % der Fahrten zu Freizeit Zwecken sowie am Freitag- und Samstagabend bzw. -nacht statt (vgl. Knie & Ruhrort 2020: 4). Wie bei Kostorz et al. (2021) findet jedoch auch hier keine weitere Differenzierung dieser Modalkategorie statt. Als wichtigste Nutzungsgründe nennen die Befragten (in absteigender Reihenfolge) den günstigen Preis, die komfortable Tür-zu-Tür-Bedienung, die Schnelligkeit sowie die Direktheit des Services (ohne Umsteigen), weil sie nicht selber fahren können/möchten oder sie sich mit *CleverShuttle* sicherer fühlen (vgl. Knie & Ruhrort 2020: 10). Inwiefern diese Gründe miteinander in Beziehung stehen, wird nicht weiter ausgeführt. Wenn es *CleverShuttle* nicht gegeben hätte, hätten 55 % der Befragten den ÖPNV für ihre Fahrt genutzt, 20 % Ridehailing-Dienste (Taxi, Uber) und 10 % das eigene Auto (vgl. Knie & Ruhrort 2020: 11). Räumlich sind Start- und Zielpunkte der Fahrten v. a. in den belebten Innenstadtquartieren der Städte konzentriert; zugleich finden sich allerdings auch Strecken, die selbst in den untersuchten Großstädten in den Abend- und Nachtstunden mit dem ÖPNV schlecht erreichbar wären (vgl. Knie & Ruhrort 2020: 10).

Ein Team der FH Münster begleitet den Ridepooling-Dienst *LOOPmünster* mit einer Auswertung der Betriebsdaten sowie Befragungen von Nutzenden und Fahrpersonal wissenschaftlich. Dieser ODV operiert mit zehn Fahrzeugen im Süden Münsters zum regulären ÖPNV-Tarif montags bis donnerstags von 5 Uhr bis 2 Uhr und freitags von 5 Uhr bis montags 2 Uhr durchgehend (vgl. Bruder 2022: 3). Die Anzahl der Buchungen pro Fahrgast zeigt, dass es

einige Heavy User gibt (mit > 100 Buchungen seit Betriebsbeginn), die Verteilung ansonsten jedoch degressiv verläuft. D. h., es gibt im Vergleich viele Nutzende mit < 10 Buchungen (vgl. Bruder 2022: 8). Obwohl die Buchung neben einer App auch per Telefon angeboten wird und 6 % der registrierten Nutzenden Telefonbuchende sind, werden lediglich 0,2 % der Buchungen über letztgenannten Weg durchgeführt (vgl. Bruder 2022: 14). Die Befragung der Fahrgäste zeigt, dass diese im Vergleich zur Stadtbevölkerung Münsters überdurchschnittlich jung sind (vgl. Bruder 2022: 18). Der meistgenannte Wegezweck hinsichtlich der Nutzung von LOOPmünster ist Freizeit (47 %), gefolgt von Arbeit (25 %), Versorgung (Einkaufen, Arztbesuche etc.) 21 %, Ausbildung/Schule/Studium 6 %, Begleitung von Personen 1 %. In der Freizeitkategorie sind häufiger solche Nutzenden zu finden, die jederzeit oder gelegentlich ein Auto zur Verfügung haben; in der Arbeitskategorie sind es hingegen häufiger solche, die über kein Auto verfügen (vgl. Bruder 2022: 19). Die Befragung von Fahrdienstleistern und -personal ergab, dass das Verhalten der Fahrgäste den Betrieb des Dienstes erschwert. Ursachen hierfür sind zahlreiche Stornierungen, No-Shows, Mehrfachbuchungen und Verspätungen. Probleme bei der Ticketkontrolle und ein ineffizienter Betriebsalgorithmus wurden ebenfalls als hinderlich genannt (vgl. Bruder 2022: 22). Dieser Eindruck deckt sich mit dem Verhältnis abgeschlossener Fahrten zu Stornierungen von ca. 2 : 1; wobei 89 % der Stornierungen von den Fahrgästen selbst vorgenommen wurden (vgl. Bruder 2022: 15). Auf mögliche oder tatsächliche Gründe für den hohen Anteil stornierter Fahrten wird in dem Zwischenbericht jedoch nicht näher eingegangen.

Schasché et al. (2022) haben in ihrer systematischen Literaturübersicht 231 wissenschaftliche Artikel ausgewertet, die sich mit Demand-responsive Transport (DRT), also bedarfsgesteuerten Verkehren im weiteren Sinne, einschließlich ODV, befassen. Von diesen Untersuchungen verfolgte ein Großteil einen mathematischen oder ökonomischen Ansatz: Lediglich 44 Artikel nahmen eine sozialwissenschaftliche Perspektive ein, die die Akzeptanz von Nutzer*innen gegenüber DRT-Diensten zum Gegenstand hatten (vgl. Schasché et al. 2022: 44). Innerhalb dieser sozialwissenschaftlichen Arbeiten sind die Ergebnisse hinsichtlich der Erwartungen, die an die untersuchten Dienste gerichtet werden, kongruent: Geringe Reisezeiten sowie niedrige Kosten, die Einfachheit des Zugangs und eine ausreichende Bereitstellung von Informationen werden als zentral für eine hohe Akzeptanz genannt. Hinsichtlich der individuellen Merkmale der Nutzenden wie Alter, Geschlecht, formaler Bildungsgrad oder Einkommen können die Autor*innen jedoch keine solche Übereinstimmung zwischen den Artikeln ausmachen (vgl. Schasché et al. 2022: 51). Schasché et al. (2022: 51) merken kritisch an, dass es ihrer Vermutung nach hierbei an theoriegeleiteten Analysen mangelt und bislang noch unberücksichtigte Faktoren die divergierenden Ergebnisse auf individueller Ebene erklären könnten.

Innerhalb der 44 analysierten sozialwissenschaftlichen Arbeiten identifizieren die Autor*innen drei konfligierende Erwartungshaltungen, die wiederkehrend an DRT-Services gerichtet werden und die Relevanzsetzungen der jeweiligen Untersuchungen darstellen. So sollen DRT-Dienste (1) ökonomisch tragfähig sein bzw. gegenüber dem traditionellen ÖPNV Kostenvorteile erbringen; (2) die Bewegungsfähigkeit von Personengruppen erhöhen, die ansonsten häufig mobilitätsbezogene Benachteiligung erfahren (z. B. Ältere oder Menschen mit Behinderungen); und (3) durch den Ersatz privater Pkw-Fahrten Treibhausgasemissionen verringern, also Klimaschutzzielen zuträglich sein. Die Zielvorstellungen (1) und (2) stehen dabei vor allem in

Bezug auf DRT-Angebote in dünn besiedelten Gebieten im Vordergrund; die ökologische Leistungsfähigkeit (3) hingegen eher in urbanen Kontexten, die wiederum den Großteil der bisherigen Forschungslandschaft zu DRT ausmachen (vgl. Schasché et al. 2022: 51). Da somit je nach räumlichem Kontext unterschiedliche Erwartungen Ausgangspunkt wissenschaftlicher Auseinandersetzungen sind, ist nach Ansicht der Autor*innen die Übertragbarkeit von Forschungsergebnissen aus divergierenden räumlichen Kontexten nicht ohne Weiteres möglich. Entsprechend lautet ihr Appell: „we call for further research focusing on the specific settings of rural areas, and on specific user-groups. We propose the empiric exploration of areas with existing DRT services and the inclusion of qualitative methods in the study design to identify area-specific conditions.“ (Schasché et al. 2022: 52 f.)

Zusammenfassend können wir vier Unterentwicklungen bisheriger sozialwissenschaftlich orientierter Forschungen zu den Nutzenden von ODV festhalten, die wir mit unserem Vorhaben adressieren möchten:

- Bisherige Arbeiten waren zumeist nur auf großstädtische Kontexte beschränkt (vgl. Schasché et al. 2022: 51). Wie jedoch aus einer jüngeren Übersicht zur Projektlandschaft von ODV in Deutschland hervorgeht, sind viele neu entstehende Dienste in mittel- und kleinstädtischen bzw. ländlichen Räumen zu finden (vgl. Agora Verkehrswende 2022: 5). Aufgrund räumlicher Ungleichheiten der Ausstattung mit Angeboten und Infrastrukturen des ÖPNV und der deutlichen Dominanz des MIV (vgl. Nobis & Kuhnimhof 2018: 47) liegt die Annahme nahe, dass die Übertragbarkeit von Ergebnissen aus großstädtischen Kontexten auf ländlich geprägte Räume nicht ohne Weiteres möglich ist.
- Kistorz et al. (2021: 3) merken an, dass Ergebnisse bisheriger Arbeiten oftmals auf der Einschätzung hypothetischer Entscheidungssituationen für oder gegen Verkehrsmittel durch die Befragten basieren, wobei viele die reale Erfahrung, mit einem ODV unterwegs zu sein, bisher noch nicht gemacht haben und ihre Präferenzen sich demnach noch deutlich wandeln könnten. Sie plädieren deshalb für Revealed-Preferences-Methoden, in denen also die getätigte Verkehrsmittelentscheidung analysiert wird. Schasché et al. (2022: 51 f.) hingegen sprechen sich für Stated-Preferences-Methoden aus, da ihrer Meinung nach aufgrund der Neuheit von DRT-Services nur ein sehr geringer Anteil der potenziellen Zielgruppen Erfahrungen gemacht haben konnte und deshalb kaum Wissen über Nicht-Nutzende und etwaige Hindernisse bei der Nutzung identifiziert werden könne.
- Mit Blick auf die Forschungslandschaft zu deutschen ODV-Diensten können wir eine Dominanz quantitativer Befragungsmethoden feststellen. Doch auch wenn qualitative Methoden zum Einsatz kamen, so doch zumeist nur, um quantitative Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl um weiteren Kontext anzureichern (vgl. exemplarisch Diebold et al. 2021: 92 f.). Allerdings werden in bisherigen Arbeiten kaum Fragen weiterer Ursachen und Effekte verfolgt, z. B. welche Dimensionen bestehender Alltagsmobilitäten die Nutzung der ODV-Dienste unattraktiv bzw. nicht sinnvoll erscheinen lassen oder inwieweit sich durch die Nutzung der jeweiligen ODV-Dienste die alltägliche Lebensführung der Befragten selbst ändert.

- Schließlich – und die Relevanz dieses Punktes wird in Abschnitt 04.2 noch deutlicher werden – ist die Verbreitung von ODR bisher kaum untersucht worden. Einerseits muss das Wissen um die Existenz und Funktionsweise eines neuen ODV bei den potenziellen Nutzer*innen vorhanden sein. Zum anderen ist davon auszugehen, dass nicht jeder Informationskanal (z. B. Werbeplakat vs. enge Freund*innen) die gleiche Wirkung auf die Nutzungswahrscheinlichkeiten hat. So haben enge soziale Beziehungen meist eine bindende Wirkung auf mögliche Handlungsalternativen (in diesem Fall die Verkehrsmittelwahl), häufig sind es jedoch schwache bzw. lose soziale Beziehungen, über die Individuen an neue Informationen gelangen (vgl. Granovetter 1973).

Im Sinne dieser vier identifizierten Leerstellen gilt es nach unserem Dafürhalten, den Blick auf ODV-Dienste in ländlichen Räumen zu werfen und dabei eine qualitative Forschungsperspektive anzuwenden, die offen für bisher noch unberücksichtigte Ursachen und Auswirkungen der (Nicht-)Nutzung sind. Ferner möchten wir neben den von Kostorz et al. (2021: 3) und Schasché et al. (2022: 51 f.) vertretenen Positionen einen alternativen empirischen Zugang vorschlagen, der zum einen sowohl Nutzende als auch Nicht-Nutzende gleichermaßen in die Untersuchung miteinschließt und zum anderen nicht hypothetische Verkehrsmittelentscheidungen in den Mittelpunkt rückt, sondern die Gesamtheit der Situation, in der ein ODV-Dienst genutzt wird (oder eben nicht), zum Gegenstand werden lässt (Weiteres in Abschnitt 05).

04 THEORETISCHE BASIS

04.1 SOZIALWISSENSCHAFTLICHE MOBILITÄTSFORSCHUNG

Seit etwa zwei Jahrzehnten besteht mit den Ansätzen des sogenannten „Mobilities Paradigm“, „Mobilities Turn“ oder der „Mobilities Studies“ ein differenziertes Forschungsfeld. Im Unterschied zur klassischen Verkehrsforschung, die in Wegen und Verkehr primär ein von den Aktivitäten der Individuen und den verfügbaren Verkehrsmitteln abgeleitetes Bedürfnis sieht, versteht die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung Bewegung, Verkehr und Mobilität als Voraussetzung und Element von gesellschaftlichen Zusammenhängen. Dabei meint Verkehr die beobachtbaren Ortsveränderungen von Gütern, Personen oder Nachrichten – je nachdem, um welches Verkehrssystem es sich handelt (vgl. Ahrend et al. 2013: 2; Manderscheid 2022: 28). Mit (räumlicher) Mobilität werden hingegen „die Möglichkeit der Bewegung und damit die Beweglichkeit“ (Canzler 2013: 922) bzw. „antizipierte potenzielle Ortsveränderungen“ (Ahrend et al. 2013: 2) bezeichnet. Während Verkehr also den kollektiven und messbaren Prozess der Ortsveränderungen umfasst, kann Mobilität als individuelle oder kollektive Eigenschaft von Dingen, Personen, Symbolen, Ideen und Bildern verstanden werden. Das heißt auch, dass Mobilität als Phänomen eine Vielzahl von Erscheinungsformen haben kann, wozu physische Bewegungen von Menschen im geographischen Raum gehören, aber auch die Bewegung von Dingen und Objekten, die visuelle Mobilität mittels Bildern und Medien sowie virtuelle und kommunikative Mobilität mittels Post, Telefon, Internet und neuer Kommunikationstechnologien (vgl. Urry 2007: 47). Zentral ist in diesem Kontext, dass diese verschiedenen Formen von Mobilität in vielschichtigem Wechselverhältnis zueinander stehen.

Mobilität als Möglichkeit ist, ebenso wie Verkehr, auf entsprechende Infrastrukturen wie Wege, Transportsysteme, Fahrzeuge, Datennetze etc. angewiesen. Das Gegenstück dazu ist dann Immobilität, die die Abwesenheit dieser Möglichkeiten bzw. das Fehlen der entsprechenden Infrastrukturen meint und damit immer nur relativ zu einem bestimmten Raum definierbar ist (vgl. Manderscheid 2022: 30).

Zu den Grundannahmen der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung gehört, dass räumliche Bewegungen aus gesellschaftlichen Relationen entstehen bzw. dass gesellschaftliche Relationen immer auch mit Bewegung einhergehen (vgl. Urry 2007: 46; Manderscheid 2022: 40 ff.). Das heißt, Wege und damit einhergehender Verkehr werden von Individuen primär nicht um ihrer selbst willen zurückgelegt. Vielmehr entstehen Wege und Verkehr aus Alltagsorganisationen und -geographien, die innerhalb gesellschaftlicher Beziehungsnetzwerke ausgehandelt werden. Entsprechend geht es bei Wegen darum, Teil von beispielsweise sozialen Arbeitszusammenhängen oder Freizeitaktivitäten mit Freund*innen oder Bekannten zu sein. Dementsprechend sind die Zielorte, die erreicht werden, nicht einfach frei wählbar, sondern durch Infra- und Gelegenheitsstrukturen sowie die Verortungen der Netzwerkkontakte präfiguriert (Kim et al. 2018; vgl. van Dülmen & Klärner 2022). Konkret sind Zielorte also Orte, an denen einer Erwerbstätigkeit oder der (Aus-)Bildung nachgegangen wird, an denen eingekauft oder Dienstleistungen in Anspruch genommen werden, wo man sich mit anderen für kulturelle oder sportliche Aktivitäten oder den Besuch von Gastronomie trifft. Gleichzeitig müssen An- und Abwesenheiten an diesen Orten mit anderen relevanten Netzwerkkontakten, beispielsweise der Familie, mit der man zusammenwohnt, den Kolleg*innen, mit denen man arbeitet, oder Angehörigen, die man betreut, abgestimmt werden. Daraus ergeben sich typische zeitliche Muster des Verkehrs, wie beispielsweise die morgendliche und abendliche Rushhour vor Beginn und nach Ende der typischen Arbeitszeiten (vgl. Nobis & Kuhnimhof 2018: 67). Wege und Verkehrsaufkommen in den Abend- und Nachtstunden sind hingegen seltener arbeitsbedingt, sondern entstehen häufiger aus sogenannten Freizeitaktivitäten. Diese zeitlichen Muster variieren dabei deutlich mit den Lebensphasen, also zwischen in Vollzeit Erwerbstätigen, Schüler*innen, Studierenden oder Rentner*innen. Zudem weisen die zeitlichen und geographischen Muster der Alltagsorganisation in Umfang und Ausprägung deutliche milieu- und lebensstilspezifische Unterschiede auf, da Form und Art der Alltagsorganisation, der Aktivitäten und der Sozialkontakte mit der Position im sozialen Raum variieren (vgl. Bourdieu 1996; Bremer & Lange-Vester 2006; Götz et al. 2016; Reckwitz 2017).

Unterschiede bestehen außerdem in der Art und Weise, wie Wege zurückgelegt werden. In Deutschland werden rund 57 % der Wege und 75 % der Distanzen mit dem Auto zurückgelegt und nur 33 % der Wege und 6 % der Distanzen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Hinsichtlich der Form der Distanzüberwindung ist außerdem von Bedeutung, dass viele Wege nicht allein und selbstgesteuert zurückgelegt werden. Den Daten des MiD 2017 zufolge werden durchschnittlich 14 % der täglichen Wege und 19 % der Distanzen als Mitfahrer*in in einem Auto und 10 bzw. 19 % als Mitfahrer*in in einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs zurückgelegt (vgl. Nobis & Kuhnimhof 2018: 45). Während die Anteile des öffentlichen Verkehrs in den Metropolen und Großstädten deutlich größer sind als in Mittel- und Kleinstädten sowie in ländlichen Regionen, ist der Anteil der Mitfahrten in privaten Autos

weitgehend konstant über alle Siedlungstypen (vgl. Nobis & Kuhnimhof 2018: 47). Gleichzeitig sind aber die zurückgelegten Distanzen außerhalb der Metropolen und Großstädte deutlich länger aufgrund der geringeren Dichte an Gelegenheitsstrukturen, sodass der Aktivverkehr – Fuß- und Radverkehr – eine geringere Rolle spielt.

Die Art des Verkehrsmittels, das für Wege genutzt wird, ist aus mobilitätssoziologischer Perspektive nicht einfach als Funktion der Verfügbarkeit und gegebenenfalls von Preis, Geschwindigkeit oder Einstellung zu denken. In den meisten Situationen handelt es sich hier nicht um eine bewusste Wahl und die Gründe sind auch nicht primär im einzelnen Individuum zu verorten. Verkehrsmittelnutzungen im Kontext von Alltagspraktiken wie Erwerbstätigkeiten, Lebensmitteleinkäufen oder dem Bringen und Holen von Kindern sind habitualisierte Handlungsweisen bzw. Routinen, die nur selten einer bewussten Reflexion unterzogen werden. Relevant für die Art und Weise der Fortbewegungen im Alltag sind neben strukturellen Rahmenbedingungen wie Verkehrsinfrastrukturen, Zugängen zu Fahrzeugen, körperlichen Kompetenzen und verfügbaren ökonomischen und zeitlichen Ressourcen auch gesellschaftskulturelle Normalitäten wie das „Auto im Kopf“ (Canzler 2000) oder Mobilitätssozialisierungen (vgl. Holz-Rau & Scheiner 2015). Zudem spielen milieuspezifische Selbstverständnisse eine Rolle bei der alltäglichen Fortbewegung – Verkehrsmittelnutzungen und Fortbewegungen sind in Identitäten, sozialen Beziehungen und Beständen des Alltagswissens verankert. Dies zeigt sich beispielsweise empirisch auch daran, dass in urbanen Milieus mit gut gebildeten jüngeren Bewohner*innen Fahr- und Lastenräder sowie Carsharing immer wichtiger werden, auch unter dem Gesichtspunkt eines nachhaltigen Lebensstils. Hingegen dominiert in kleinstädtischen und ländlichen Kontexten wie auch im suburbanen Raum bei Familien und älteren Personen nach wie vor das eigene Auto als selbstverständliches Verkehrsmittel des Alltags (vgl. Nobis & Kuhnimhof 2018: 36).

Für eine empirische mikrosoziologische Untersuchung und Rekonstruktion von Verkehrsmittelnutzungen im Alltag eignet sich ein praxistheoretischer Zugang, der das Zusammenspiel von situativen und (raum- und sozial-)strukturellen Faktoren mit gemachten Erfahrungen, Habitualisierungen, Routinisierungen sowie affektiven Bedeutungen in den Blick nimmt. Praxistheoretische Forschungen zielen auf die Rekonstruktion, die Analyse der Genese und die Verbindung der Elemente sozialer Praktiken als „typisiertes, routinisiertes und sozial ‚verstehbares‘ Bündel von Aktivitäten“, das durch „sozial geteilte[s], [...] implizites, methodisches und interpretatives Wissen“ zusammengehalten wird (Reckwitz 2003: 289). Es handelt sich also um Formen menschlicher Aktivitäten, die auf einer präreflexiven Ebene angesiedelt sind, also gerade keine bewussten Entscheidungen darstellen, und die vielfach verkörpertes Wissen implizieren – beispielsweise die Fähigkeit, Rad zu fahren. Praktiken werden also vielfach wiederholt, wodurch sie sich, wie Everts und Jackson hervorheben, in konkrete Räume einschreiben und dadurch Alltäglichkeiten hervorbringen (vgl. Everts & Jackson 2009: 922). Praktiken selbst setzen sich aus den analytisch zu trennenden Elementen Materialität, Kompetenzen und Bedeutungen zusammen.

- Mit *Materialität* sind „Dinge, Technologien, greifbare physische Einheiten und das Material, aus dem Objekte gemacht sind“, gemeint.
- *Kompetenzen* bezeichnen die körperlichen Fähigkeiten, das praktische Wissen und die Techniken, die die sinnvolle und angemessene Ausführung einer Praktik anleiten.

- Mit *Bedeutungen* wird in der Praxistheorie auf die „symbolische[n] Bedeutungen, Vorstellungen und Zielsetzungen“ (Shove et al. 2012: 14, Übersetzung K.M.) verwiesen, die wiederum eine enge Verflechtung mit Emotionen und Dispositionen beinhalten.

Wege und Verkehrsmittelnutzungen finden nur selten als eigene Praktik um ihrer selbst willen statt, sondern sind meistens eingebunden in andere Praktiken wie beispielsweise Erwerbstätigkeit, Fürsorge und Erziehung von Kindern oder Aktivitäten mit Freund*innen oder Familienangehörigen. Der Blick auf diese Verbindung macht deutlich, dass sich Wege und Verkehrsmittelnutzung nicht auf die einfache Überwindung einer Distanz reduzieren lassen, sondern dass sie in Form und Anforderungen eng verwoben mit diesen anderen Praktiken, in deren Kontext sie stattfinden, sind. Beispielsweise kann der Pendelweg eine Art Übergangsphase zwischen diesen Sphären darstellen, die für die Vorbereitung der Arbeit oder aber als Pause nach der Arbeit genutzt wird. Ausflüge mit Familie oder Freund*innen beginnen schon mit einer gemeinsamen Anreise und beinhalten die Mitnahme von Dingen wie beispielsweise Proviant für Picknick oder Radtouren, Ausrüstungen für Wanderungen oder Stadtbesichtigungen, Kleidung zum Wechseln etc. Begleitwege von Kindern sind auch exklusive Zeiten für die Kommunikation (vgl. Mattioli et al. 2016; ausführlicher: Manderscheid 2022: 104 ff.). Entsprechend sind Fahrzeuge dann mehr als nur ein Transportmittel, sondern haben praktikenspezifisch unterschiedliche Bedeutungen.

04.2 SOZIALE INNOVATIONEN UND IHRE DIFFUSION

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich nach unserem Verständnis bei Alltagsmobilität um ein in hohem Maße routinisiertes Phänomen, da es sich durch eine Vielzahl habitualisierter Praktiken auszeichnet. Bisherige Forschungsarbeiten zu On-Demand-Verkehren stellten v. a. die Entscheidungsprozesse der Nutzenden, Wegezwecke und Buchungsverhalten sowie einzelne Eigenschaften (Features) der Dienste in den Mittelpunkt. In unseren Augen wird dabei jedoch einerseits noch unzureichend berücksichtigt, welche weiteren Faktoren die eingeschliffenen Mobilitätspraktiken einer Person in ihrem Alltag bedingen, und andererseits, welche Umstände zu einer Veränderung dieser Praktiken führen können. Wie im Folgenden deutlich wird, stehen die Identifizierung und die Rekonstruktion solcher veränderten Praktiken im Mittelpunkt einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Frage nach sozialen Innovationen.

Soziale Innovationen sind nicht mit technischen Innovationen gleichzusetzen (vgl. Gillwald 2000: 1). Bezogen auf das Themenfeld einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswende ist die Zielsetzung technischer Innovationen eine Steigerung von „Effizienz und Effektivität im Verkehrssystem, wie beispielsweise die Entwicklung sparsamer Motoren oder der Einsatz wiederverwendbarer Rohstoffe“ (Schwedde 2021: 764). Der hierdurch angestrebte Wandel muss jedoch zumeist lediglich als Antriebswende, nicht aber als grundlegende Transformation unseres Verkehrssystems bezeichnet werden (vgl. Manderscheid 2020). Eine soziale Innovation ist hingegen nach Howaldt & Schwarz (2010b: 54)

„eine von bestimmten Akteuren bzw. Akteurskonstellationen ausgehende intentionale, zielgerichtete Neukombination bzw. Neukonfiguration sozialer Praktiken in bestimmten Handlungsfeldern bzw. sozialen Kontexten, mit dem Ziel, Probleme oder Bedürfnisse besser zu lösen bzw. zu befriedigen, als dies auf der Grundlage etablierter Praktiken möglich ist“.

Soziale Innovationen sind dabei nicht mit sozialem Wandel gleichzusetzen, da sie die gezielte Etablierung neuer sozialer Praktiken zum Ziel haben. Auch wenn es hierbei zu transintentionalen Effekten, also unbeabsichtigten Folgen, kommen kann (vgl. Nicholls & Murdock 2012: 5; Schüll 2022: 43), ist es die Intention bestimmter Akteur*innen zur Veränderung, die einen abgrenzbaren Untersuchungsgegenstand gegenüber dem allgemeineren Begriff des sozialen Wandels begründen (vgl. Schulz-Schaeffer 2021: 32; Schüll 2022: 43 ff.).

Das Merkmal der Intentionalität von positiven gesellschaftlichen Veränderungen geht notwendigerweise mit einer Standortgebundenheit sozialer Innovationen einher. Damit ist gemeint, dass die Veränderungen von einer bestimmten gesellschaftlichen Position aus als wünschenswert bewertet werden, weil sie aus ebendieser Perspektive „Probleme besser lösen als frühere Praktiken, und die deshalb wert sind, nachgeahmt und institutionalisiert zu werden“ (Zapf 1989: 177). Gleichzeitig müssen die veränderten Praktiken auch als wirkliche Neuheit wahrgenommen werden. Möchte man sich, wie in diesem Vorhaben, aus wissenschaftlicher Perspektive einer sozialen Innovation nähern, gilt es also auch die normativen Hintergründe ihrer Entstehung (bzw. das Bestreben ihrer Entstehung) klar zu benennen (vgl. Schulz-Schaeffer 2021: 36 f.). In der fehlenden Benennung des jeweiligen Standortes sehen wir einen wesentlichen Grund für die Unschärfe des Begriffs der sozialen Innovation in gesellschaftlichen und politischen Diskursen (vgl. Schüll 2022: 31 f.). Im vorliegenden Fall des On-Demand-Ridepoolings begründet die eingangs skizzierte Wahrnehmung der Notwendigkeit einer grundlegenden Transformation unseres Verkehrssystems, mit einer Stärkung des Umweltverbundes und einer Reduzierung des MIV als wesentlichen Eckpfeilern, die Richtung des Wünschenswerten.

Die Notwendigkeit einer Standortbestimmung unterstreicht zugleich, dass soziale Innovationen nicht ‚objektiv‘ betrachtet werden können und daher ihre Existenz bzw. Verbreitung stets eine offene empirische Frage bleiben muss. Jaeger-Erben et al. (2017: 245) merken unter Bezugnahme auf Ogburn und Schumpeter kritisch an, dass ein wesentlicher Bestandteil von Innovationen in ihrer Legitimation als neu und überlegen gegenüber dem Alten besteht, eine Innovation also nicht allgemein und automatisch als solche anerkannt wird, sondern aktiv hervorgebracht werden muss. Eine zentrale Herausforderung einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit sozialen Innovationen besteht daher darin, bei der Analyse ihrer Erscheinungsformen stets die normative Verortung ihrer Intentionen zu berücksichtigen.

Die übergeordnete Fragestellung unserer Begleitforschung lautet entsprechend der angestellten konzeptionellen Überlegungen: *Inwieweit geht die Implementierung eines On-Demand-Verkehrs in einer ländlich geprägten Region um eine Mittelstadt auch mit On-Demand-Ridepooling als sozialer Innovation einher?*

Indem wir mit dieser Fragestellung den Fokus auf bestehende und sich verändernde Mobilitätspraktiken richten und das Gegebensein einer sozialen Innovation als offene Frage einer empirischen Auseinandersetzung stellen, wollen wir bewusst einem technikdeterministischen Fortschrittsglauben, wie er häufig in verkehrspolitischen Debatten dominiert (vgl. Schwedes 2021: 764), oder einem Glauben an die Existenz einer einzigen

allumfassenden Lösung bezüglich der Transformation unseres Verkehrssystems entgegenwirken (vgl. Howaldt & Schwarz 2010b: 108).

Neben den Distinktionsmerkmalen der Intentionalität positiver gesellschaftlicher Veränderungen und der Wahrnehmung als Neuheit bzw. Andersartigkeit wird die Ausbreitung der neuen Praktiken wiederholt als wesentliches Merkmal sozialer Innovationen angeführt (vgl. Schüll 2022: 36 ff.). Nach Howaldt & Schwarz (2010b: 54 f.) handelt es sich erst dann um eine soziale Innovation, wenn die zielgerichtete Veränderung auch „sozial akzeptiert wird und breit in die Gesellschaft bzw. bestimmte gesellschaftliche Teilbereiche diffundiert, dabei kontextabhängig transformiert und schließlich als neue soziale Praktiken institutionalisiert bzw. zur Routine wird“. Auch in diesem Punkt zeigt sich ein deutlicher Unterschied zu technischen Innovationen, da diese zuerst als Neuerung benannt und dann durch ihre Markteinführung Verbreitung finden, soziale Innovationen hingegen erst ihrer Diffusion bedürfen, um als innovativ hinsichtlich sozialer Praktiken gelten zu können (vgl. Hofbauer 2016: 11).

Für das Vorliegen einer sozialen Innovation muss also neben der Akzeptanz, wie sie bislang oft Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen zu ODV war (vgl. Abschnitt 03), noch eine tatsächliche und einzelne soziale Gruppen übergreifende Veränderung sozialer Praktiken vorliegen. Die Frage nach der Diffusion sozialer Praktiken knüpft unmittelbar an die von uns vertretene mobilitätssoziologische Perspektive an. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass nicht so sehr einzelne Individuen und ihre Charakteristika den Fokus der Untersuchung zuschneiden, sondern v. a. soziale Beziehungen als Effekte und Hintergründe von Mobilitätshandeln fokussiert werden. Wie bereits in Abschnitt 03 ausgeführt, wurde der Aspekt der Verbreitung der Nutzung von ODV bislang kaum berücksichtigt, stellt aber, gemäß dem Verständnis sozialer Innovationen, eine wesentliche Erfolgsbedingung transformativer Bestrebungen dar. Besonderes Augenmerk wird daher im Folgenden auch auf die Vermittlungswege von ODR gelegt.

Förderliche Attribute zur Diffusion sozialer Innovationen fasst Schüll (2022: 37 f.) prägnant zusammen. Sie können einer empirischen Analyse wichtige Anhaltspunkte liefern, wenn es um die Frage der Diffusion oder Nicht-Diffusion neuer sozialer Praktiken geht. Im Einzelnen sind dies

- ein von den Akteur*innen wahrgenommener *relativer Vorteil* gegenüber bestehenden Alternativen,
- eine *Kompatibilität* mit vorherrschenden Bedürfnissen und Werten sowie gemachten Erfahrungen,
- ein *Komplexitätsgrad*, der keine umfangreichen Lernprozesse voraussetzt,
- die Möglichkeit der *Erprobung* der neuen Praktiken sowie damit zusammenhängend
- die *Beobachtbarkeit* der Adaption dieser Praktiken von anderen mit damit einhergehenden (positiven) Ergebnissen.

05 METHODISCHES VORGEHEN: RIDE-ALONG UND QUALITATIVE BEFRAGUNGEN

05.1 THEORETISCHE ANNAHMEN UND METHODISCHE ANFORDERUNGEN

Die Annahmen der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung haben auch Konsequenzen für das methodische Vorgehen in der empirischen Forschung. Entsprechend findet sich in der Literatur eine Debatte der sogenannten ‚mobile methods‘ bzw. der Methoden der Mobilitätsforschung (z.B. Büscher & Urry 2009; Merriman 2013; Manderscheid 2019). Für das methodische Vorgehen im vorliegenden Kontext sind insbesondere folgende Eigenschaften des Forschungsprojektes relevant:

- Erstens liegt das übergeordnete Erkenntnisinteresse der Begleitforschung auf der Frage, inwieweit die Nutzung remos als ODV eine soziale Innovation darstellt. Dies impliziert die Rekonstruktion der Nutzung des Dienstes innerhalb der Alltagspraktiken der Mitfahrenden bzw. potenziell Mitfahrenden und damit einen Fokus auf Erfahrungen, Bedeutungen und Sinnhaftigkeiten des Handelns.
- Zweitens geht es primär um die Herausarbeitung der inhärenten Regeln, die diese Praktiken anleiten, und natürlich um die Praktiken und ihre Kontexte selbst. Die fahrenden Individuen stehen hingegen nicht im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Entsprechend der praxistheoretischen Perspektive werden sie als Träger*innen von Praktiken verstanden und nicht als rational entscheidende Subjekte (vgl. u.a. Shove 2012).
- Drittens sind diese Regeln der Verkehrsmittelnutzungen nur bedingt außerhalb der Situation verfügbar, da sie in Teilen habitualisiert und durch vorreflexive Dimensionen strukturiert sind. Es sind also die Aktivitäten in den Verkehrsmittelnutzungssituationen selbst, die von Interesse sind, da die Individuen in diesen Situationen die Bedingungen, die diese Aktivitäten ermöglichen, auf der Basis eines nicht primär sprachlichen, sondern praktischen Bewusstseins selbst reproduzieren (vgl. Giddens 1984: xxiii, 2).
- Viertens handelt es sich bei den potenziellen Nutzer*innen von remo um eine relativ kleine angebbare Gruppe: um Personen im Bedienebiet, die zu den Bedienzeiten (abends und nachts am Wochenende) Wege zurücklegen. Nichtsdestotrotz kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Population hinsichtlich ihrer Handlungsrationalitäten und auf sie einwirkenden sozialen Strukturen in sich homogen wäre. Entsprechend gilt es auch, ein möglichst umfassendes Bild der „Komplexität sozialer Aushandlungsprozesse“ (Schüll 2022: 41) zu zeichnen, möchte man die Diffusion sozialer Praktiken empirisch nachzeichnen.

Diese Anlage des Projektes legt zunächst einen qualitativen Zugang nahe (vgl. Przyborski & Wohlrab-Sahr 2014: 18 ff.), der die Mobilitätsereignisse (und nicht die Individuen) als Untersuchungsfälle nimmt (vgl. Manderscheid 2022: 157). Über die in offenen Interviews erhobenen Aussagen der Nutzer*innen kann dann Einblick in die relevanten Bedeutungsdimensionen sowie die sozialen und räumlichen Kontexte, innerhalb derer die Praktiken sich entfalten, gewonnen werden. Die Verallgemeinerbarkeit der Befunde fußt entsprechend des gewählten Vorgehens nicht auf quantifizierbaren Anteilen von Aktivitäten

oder Einstellungen, sondern auf der Rekonstruktion von relevanten Regeln, Mustern von Bedeutungen und unterschiedlichen Typen von Kontexten, innerhalb derer die Nutzungen von remo situiert sind. Um die gewonnenen Einsichten kontrastieren zu können, aber auch, um Informationen über gleichzeitig stattfindende alternative Praktiken der Fortbewegung im Bediengebiet zu den Bedienzeiten zu gewinnen, sind auch Nicht-Nutzer*innen von Interesse. Hinsichtlich der Fallauswahl geht es nicht um die Gesamtpopulation im Bediengebiet, sondern um diejenigen, die überhaupt zu den Bedienzeiten unterwegs sind.

Durch unseren qualitativen Zugang unterscheidet sich die Methodologie unseres Forschungsprojektes in Bezug auf die Begleitforschung von ODV teilweise erheblich von bisherigen Ansätzen. Wie aus Abschnitt 03 und insbesondere aus dem Übersichtsartikel von Schasché et al. (2022) hervorgeht, folgen bestehende Forschungsansätze mehrheitlich einer quantifizierenden Logik (standardisierte Befragungen oder Modellierungen). Obwohl diese Perspektive wichtig und notwendig ist, um die Verteilung spezifischer Merkmale oder Handlungen in einer Grundgesamtheit zu identifizieren, wird ihre Effektivität durch eine schwache theoretische Basis gemindert. Beispielsweise könnten wichtige Faktoren, die divergierende Ergebnisse auf individueller Ebene erklären könnten, nicht berücksichtigt worden sein. Da es sich um ein vergleichsweise junges Phänomen handelt, sollten wir ODV in seiner derzeitigen Ausgestaltung in unseren Augen explorativ untersuchen, um seine (Nicht-)Nutzung zu erforschen. Auf diese Weise können relevante Mechanismen sowie Zusammenhänge zwischen räumlichen, sozialen und individuellen Faktoren herausgearbeitet werden. Solche Erkenntnisse können in Kombination mit etablierten soziologischen Theorien als Ausgangsbasis für weitere quantitative Untersuchungen dienen. Durch Letztere können dann wiederum die Verteilungen und die Relevanz der qualitativ herausgearbeiteten Phänomene bestimmt werden.

05.2 RIDE-ALONG-INTERVIEWS

Für die Datenerhebung erscheint es zudem wichtig, sich den Praktiken in ihrem Vollzug so nah wie möglich anzunähern, um deren implizite Logiken und Regeln sowie die darin eingelassenen Affekte und Emotionen unmittelbarer erfassen zu können. Eine hilfreiche Strategie hierfür können mobile Interviews als eine Form der teilnehmenden Beobachtung während der ODV-Nutzung sein. Diese häufig übergreifend als „Go-along“ (Kusenbach 2008; Sommer & Töppel 2021) oder als weiterentwickelte Form als „Ride-along“ (Wegerif 2019) bezeichnete Art der Interviewführung nimmt den prozessualen Charakter der Mobilitätspraktiken ernst.

Bei der von uns angewandten Form der Ride-along-Interviews (RAI) fahren die Forschenden für mehrere Stunden im ODV, in diesem Fall remo, mit und befragen die einsteigenden Fahrgäste während – und vor allem bezüglich – ihrer jeweiligen Fahrt. Die Interviewform selbst ist ein kurzes, leitfadengestütztes, problem- bzw. themenzentriertes Interview (vgl. Schlehe 2020: 97 ff.). Durch das Ride-along adressiert die Methode den zweiten im vorigen Abschnitt aufgeworfenen Punkt, da sich die Chance bietet, die Praktiken, in diesem Falle algorithmenbasiertes On-Demand-Ridepooling, im Vollzug und inklusive ihrer Kontexte zu beobachten. Ferner kann die situative Befragung dazu führen, auch habitualisierte bzw. vorreflexive Dimensionen der ODV-Nutzung aufzudecken (vgl. Abschnitt 05.1, Punkt 3), da

der*die Forscher*in die individuellen Regeln der Verkehrsmittelnutzung der Befragten am konkreten Exempel adressieren kann. Auf diese Weise werden die Befragten potenziell dazu angeregt, weniger zu abstrahieren und zu verallgemeinern, sondern mehr in und über die Situation zu reflektieren. Die Erfahrung des Fahrens stellt damit, so möchten wir argumentieren, selbst einen Erzählanreiz in seiner konkretesten und unmittelbarsten Form dar (vgl. Thierbach 2021: 188).

Die im ersten und vierten Punkt des vorigen Abschnittes aufgeworfenen methodischen Anforderungen adressieren RAI, da sie – entgegen einer reinen Beobachtung der ODV-Nutzung – die subjektiven Sinnhaftigkeiten der Mobilitätshandlungen zum sprachlichen Gegenstand haben (vgl. Wegerif 2019: 125). Damit eröffnen sie die Gelegenheit, dass die Mitfahrt bei remo innerhalb der weiteren Alltagspraktiken der Befragten eingeordnet werden kann. Somit bietet die Erhebungsform des leitfadengestützten, qualitativen Interviews mehr Raum für die ex ante kaum überschaubare Zahl möglicher Einflussfaktoren, Bedingungen und Effekte, die mit den Praktiken einhergehen. Die Offenheit des qualitativen Interviews ermöglicht es somit, im Idealfall die Bedeutung remos „im Alltag auf verschiedenen Zeitebenen, sowohl bezogen auf Vergangenheit und Zukunft als auch bezogen auf Eindruck und Erfahrung, zu rekonstruieren“ (Sommer & Töppel 2021: 206).

Neben dem Einlösen der theoretischen Konsequenzen bieten RAI in der von uns durchgeführten Form noch den praktischen Vorteil, dass sie die Suche und Rekrutierung von Befragten erleichtern. Wie Wegerif (2019: 126) feststellt: „Travelling together is a great equaliser and builds the legitimacy of the researcher – we are in the same boat, truck or bus.“ Das gemeinsame Fahren kann dazu beitragen, eine Gesprächssituation zu schaffen, die zwar nie eine ‚natürliche‘ Alltagssituation darstellt (vgl. Kusenbach 2008: 352), die jedoch durch den unpersönlichen, aber von allen Parteien bewusst aufgesuchten Ort bestehenden Machtasymmetrien entgegenwirken kann. Ferner ermöglicht die direkte Ansprache im Fahrzeug, nur solche Personen anzusprechen, die den Dienst auch tatsächlich nutzen. Eine langwierige Suche nach Angehörigen dieser Zielgruppe kann somit vermieden werden.

Eine Besonderheit der vorliegenden Untersuchung im Vergleich zu den in der Literatur angegebenen Dauern des Go-along (z. B. 60 bis 90 Minuten als Idealzeit bei Kusenbach 2008: 353) ist die durchschnittlich nur kurze Zeit, die für die Durchführung der RAI zur Verfügung steht. Da sich die Forschenden während der Befragung permanent im Fahrzeug aufhalten, steht für die Durchführung eines Interviews nur die Fahrzeit der befragten Fahrgäste zur Verfügung. Außerdem ermöglicht der Pooling-Charakter remos, dass Personen während des Gesprächs ein- und aussteigen können. Wie die einzelnen Gruppen mit diesen methodischen Herausforderungen umgingen, durchdenken sie in den jeweiligen Reflexionen ihres methodischen Vorgehens.

05.3 ETHNOGRAPHISCHE INTERVIEWS

Da sowohl die Nutzung als auch die Nicht-Nutzung von remo im Mittelpunkt des Forschungsinteresses stehen, muss auch für Letztere eine geeignete Erhebungsmethode gewählt werden. Da es sich, wie oben angemerkt, bei den potenziellen Nutzer*innen von remo hinsichtlich der aktuellen Bedienzeiten um eine vergleichbar kleine Gruppe handelt,

entschieden wir uns neben den RAI zu komplementären ethnographischen Interviews (im Folgenden auch: stationäre Interviews) mit Personen, die abends und nachts am Wochenende Wege im Bedienebiet, insbesondere der Innenstadt Rendsburgs, zurücklegten. Auch dabei handelte es sich um leitfadengestützte, problem- bzw. themenzentrierte Gespräche.

Ethnographische Interviews folgen dem allgemeinen Ziel ethnographischer Forschung, in deren Mittelpunkt die Erfassung von Alltagserfahrungen, lokalem Wissen bzw. kulturellen Gewissheiten und Handlungspraktiken aus subjektiver Perspektive steht (vgl. Knoblauch & Vollmer 2019: 609; Schlehe 2020: 93). Dabei streben sie „statt um statistische Repräsentativität darum, die Heterogenität des Untersuchungsfeldes in den Blick zu bekommen“ (Schlehe 2020: 103). Grundprinzip ethnographischer Interviews ist zudem, dass sie nach dem Serendipity-Prinzip systematisch offen für Unerwartetes sind. Damit geht einher, dass die Interviewsituation von den Durchführenden in ihren potenziellen Ambivalenzen und ihrer Hybridität ernst genommen wird. Mit dem Merkmal der Ambivalenzen ist gemeint, dass das Interview zwar Gesprächscharakter haben sollte, aber gleichzeitig keinen gleichberechtigten Dialog darstellt, dass zwar Vertrauen zwischen Interviewer*in und Befragten hergestellt werden soll, dies aber in der jeweiligen Situation nur vorläufig gelten kann und dass die Machtverhältnisse in einem Interview nie ausgeglichen sein können. Mit dem Merkmal der Hybridität ist gemeint, dass je nach Situation, unterschiedlichen individuellen Merkmalen oder der Anzahl der am Interview beteiligten Personen häufig Mischformen verschiedener Interviewstile und Fragetechniken angewendet werden sollten (vgl. Schlehe 2020: 91 ff.). Situative Anpassungen des jeweiligen methodischen Vorgehens sind daher unabdingbar. Die Reflexion dieses Vorgehens ist folglich auch für die Nachvollziehbarkeit der so gewonnenen Daten unerlässlich. Dementsprechend räumen die Studierenden diesen Überlegungen in ihren Gruppenarbeiten entsprechenden Raum ein.

Wie bei der Methode der RAI sind auch für die ethnographischen Interviews die vier in Abschnitt 05.1 genannten Punkte zu beachten. Punkt drei können die In-situ-Interviews einlösen, da auch sie mit dem Unterwegssein während der Bedienzeiten *remo* einen konkreten sowie unmittelbaren Erzählreiz bieten. Hieran anschließend lädt das Gespräch während der Mobilitätspraktik der Nicht-Nutzung dazu ein, das Davor und Danach des Weges, auf welchem die befragte Person angesprochen wurde, zu thematisieren. Hierdurch kann idealerweise rekonstruiert werden, hinsichtlich welcher Alltagspraktiken *remo* keine Relevanz besitzt (Punkt eins). Durch das Variieren der Orte zur Ansprache potenzieller Befragter kann weiterhin angestrebt werden, ein möglichst facettenreiches Bild der Nicht-Nutzenden und ihrer Mobilitätspraktiken einzufangen (Punkt vier).

Neben dieser Eignung der ethnographischen Interviews für das vorliegende Forschungsvorhaben müssen jedoch auch Einschränkungen benannt werden. So ist es mit dieser Methode nicht möglich, Personen zu befragen, die während der Betriebszeiten eigentlich unterwegs sein wollen oder müssen, dies aber aufgrund mobilitätsbezogener Einschränkungen nicht können. Deren Gründe und Auswirkungen für die Nicht-Nutzung von *remo* müssen daher über andere Erhebungsmethoden, wie z. B. eine repräsentative Bevölkerungsbefragung, wie sie in einem weiteren Arbeitspaket durchgeführt wird, erfolgen. Zudem werden auf diese Weise hauptsächlich Personen für ein Interview angesprochen, die zu Fuß unterwegs sind. Nicht-User*innen, die die Befragungsstandorte mit anderen

Verkehrsmitteln aufsuchen, werden somit systematisch von der Befragung ausgeschlossen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass viele Wege, auch wenn sie anteilig überwiegend mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden, Fußwege enthalten (z. B. vom Startort zum Auto, dann vom Auto zum Zielort). Schließlich können nur einige Orte für die Erhebung der ethnographischen Interviews ausgewählt werden. Dabei orientierten sich die Forschenden an den häufigsten Abfahrts- und Ankunftsstellen für remo-Fahrten, die anhand der Buchungsdaten identifiziert werden konnten (siehe Abbildung 2). Die ausschließliche Nicht-Nutzung remos in peripheren Bereichen des Bedienegebietes konnte daher auf diese Weise nicht näher untersucht werden.

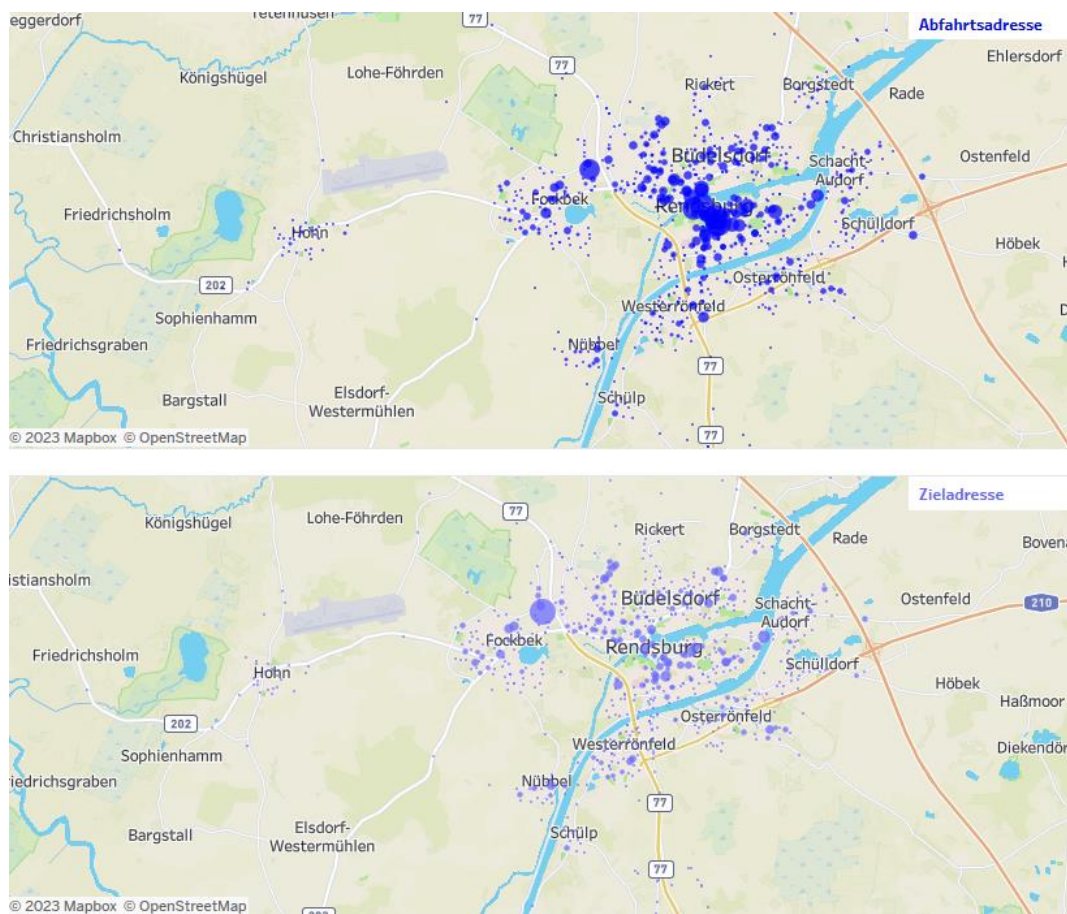


ABBILDUNG 2 Abfahrts- und Zieladressen remo-Fahrten 2023 kartographisch (Stand: Dezember 2023)

06 ENTSTEHUNGSKONTEXT: FORSCHENDES LERNEN IM EMPIRISCHEN PRAKTIKUM

Die nachfolgenden Gruppenprojekte entstanden im Rahmen der Lehrveranstaltung „Empirisches Praktikum“ im dritten Jahr des Bachelorstudiengangs Sozialökonomie der Universität Hamburg unter unserer Leitung (Christoph van Dülmen und Katharina Manderscheid). Das Empirische Praktikum umfasste alle Schritte eines Forschungsprozesses,

der auf der Grundlage qualitativer Methodologie erfolgt: von der Formulierung der Forschungsfrage innerhalb des vorgegebenen Themenfeldes über die Konzeption und Durchführung der Datenerhebung, der Aufbereitung, Auswertung und Interpretation des Datenmaterials bis zur Berichterstattung der Ergebnisse in Form der vorliegenden Gruppenarbeiten.

Möglich wurde diese Konzeption dadurch, dass die eigenständige Erarbeitung von Forschungsergebnissen durch Studierende dezidiert als Arbeitspaket im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung reomos angelegt war. Die Zielsetzung der Veranstaltung war dementsprechend zweigeteilt: Zum einen sollten mithilfe qualitativer Forschungsmethoden Ergebnisse zur Nutzung und Nicht-Nutzung von reomo erarbeitet werden, die für den Nahverkehrsverbund und das Land Schleswig-Holstein von Interesse sind. Zum anderen war die praktische Erfahrung empirischer Forschung für die Studierenden ein explizites Ziel. Sie sollten durch möglichst selbstständiges Vorgehen lernen, was es heißt, wissenschaftliche Erkenntnisse zu erarbeiten. Demgemäß orientierten wir uns bei der Gestaltung des Seminars am Ideal des *forschenden Lernens* im Sinne Hubers:

„Forschendes Lernen zeichnet sich vor anderen Lernformen dadurch aus, dass die Lernenden den Prozess eines Forschungsvorhabens, das auf die Gewinnung von auch für Dritte interessanten Erkenntnissen gerichtet ist, in seinen wesentlichen Phasen – von der Entwicklung der Fragen und Hypothesen über die Wahl und Ausführung der Methoden bis zur Prüfung und Darstellung der Ergebnisse in selbstständiger Arbeit oder in aktiver Mitarbeit in einem übergreifenden Projekt – (mit) gestalten, erfahren und reflektieren.“ (Huber 2009c: 11, zitiert nach Huber & Reinmann 2019: 20)

Im Sinne dieser Definition waren auch die Lernziele des Seminars facettenreich. Die Studierenden sollten durch die praktische Forschungsarbeit nicht allein theoretische Kenntnisse über die Konzeption bzw. Durchführung empirischer Forschung erwerben, sondern vor allem die Fähigkeiten entwickeln, die im Studium erworbenen theoretischen und methodischen Kenntnisse miteinander zu verknüpfen und begründete Entscheidungen im Rahmen der Durchführung einer empirischen Untersuchung treffen sowie kritisch reflektieren zu können. Ferner war uns wichtig, dass die Teilnehmenden praktische Erfahrungen der Proband*innengewinnung, Interviewführung und -auswertung sammelten. Die Fähigkeit zur Projektarbeit, zum Einholen von Feedback und zur Selbstorganisation waren darüber hinaus Lernziele, die den Studierenden auch in außerwissenschaftlichen Tätigkeiten von Nutzen sein sollten.

Neben zehn vierstündigen Seminarsitzungen bildete eine Exkursion nach Rendsburg am Wochenende vom 9. bis 11. Juni 2023 das Kernstück der Lehrveranstaltung. Untergebracht waren wir im Nordkolleg Rendsburg, die Reisekosten wurden vom Fachbereich Sozialökonomie der Universität Hamburg übernommen. In den Abend- und Nachtstunden des Freitags und Samstags erhoben die Studierenden die Daten, die die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen bilden (vgl. Tabelle 1). Wie die einzelnen Gruppen dabei vorgingen, blieb, dem Ideal des *forschenden Lernens* folgend, den jeweiligen Gruppen überlassen. Ihre diesbezüglichen Überlegungen und Reflexionen sind daher neben den konkreten Forschungsergebnissen ein wichtiger Bestandteil ihrer jeweiligen Ausarbeitungen.

07 GRUPPENPROJEKTE

Das Herz des vorliegenden Working Papers bilden die nachfolgenden Ergebnisdarstellungen der studentischen Forschungsvorhaben. Thematische Schwerpunkte waren die Herausarbeitung unterschiedlicher Formen des Zugangs zu remo, die Rolle von remo im Zusammenhang von finanzieller Armut und sozialer Teilhabe, die milieuspezifische Verbreitung von ODR, die Bedeutung von remo für das subjektive Sicherheitsempfinden sowie der mögliche Einfluss von remo im Komplex von Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme. Als Datengrundlage für ihre Analysen dienten den Studierenden insgesamt 249 Interviews, die sie während des Exkursionswochenendes mit 300 Personen geführt hatten (vgl. Tabelle 1).

TABELLE 1 Übersicht über die geführten Interviews aller Gruppen

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	gesamt	
Anzahl Interviews	59	49	58	83	249	
Anzahl Personen	59	56	75	110	300	
Einzelinterviews	59	44	44	66	213	85,5 %
Gruppeninterviews	0	5	14	17	36	14,5 %
Geschlecht						
weiblich	30	23	37	45	127	45,0 %
männlich	28	28	30	61	147	49,0 %
divers	1	0	0	0	1	0,3 %
NA ⁵	0	5	8	4	17	5,7 %
Alter (in Jahren)						
arith. Mittel	31,1	24,0	29,6	27,1	27,9	mittleres Mittel
Median	24	21	22	22	22,2	mittlerer Median
Minimum	13	15	11	16	11	globales Minimum
Maximum	75	61	67	65	75	globales Maximum

⁵ Es wurden keine eindeutigen Angaben dokumentiert.

07.1 GRUPPE 1: ZUGANG UND ALTER – INWIEWEIT UNTERSCHIEDET SICH DER ZUGANG ZU REMO IN VERSCHIEDENEN ALTERSGRUPPEN?

Dana Garni, Gina Herrmann, Antonia Nawroth, Linn Niziak

07.1.1 EINLEITUNG

Die Entwicklung in Technologie und Digitalisierung könnte traditionelle Infrastrukturen und gesellschaftliche Verhaltensmuster transformieren. Ein wichtiger Bereich, der sich mitten in diesen Veränderungen und Anpassungen befindet, ist das Verkehrswesen. Angesichts vielfältiger Herausforderungen in den urbanen Zentren, wie beispielsweise Stau, erhöhten Flächenbedarfs und sich wandelnder Nutzungsbedürfnisse durch die raum-zeitliche Entstandardisierung des gesellschaftlichen Alltags, rücken neue Verkehrsformen als mögliche Lösungen verstärkt in den Fokus. Der On-Demand-Verkehrsdienst remo des Nahverkehrsbundes Schleswig-Holstein in der Region Rendsburg repräsentiert ein solches innovatives Verkehrskonzept und kann so aktiv zur Verkehrswende beitragen. Diese Gruppenarbeit widmet sich der Fragestellung:

Inwieweit unterscheidet sich der Zugang zu remo in verschiedenen Altersgruppen?

Untersucht wird, wie sich der Zugang zu remo in den verschiedenen altersspezifischen Nutzungsgruppen, die in den Kategorien *Minderjährige, junge Erwachsene, Erwachsene* und *Senior*innen* erfasst wurden, gestaltet. Eine differenzierte Betrachtung solcherart ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels von zentraler Bedeutung.

In Übereinstimmung mit Sen (2000) wird der Zugang im Rahmen dieser Arbeit als Möglichkeit zur Nutzung von Ressourcen und Dienstleistungen verstanden. Fünf Dimensionen des Zugangs wurden herausgearbeitet und betrachtet: der *erste Zugang* (das Aufmerksamwerden auf den Dienst und die damit verbundene Möglichkeit zur ersten Buchung), der *örtliche Zugang* (die geographische Verfügbarkeit), der *technische Zugang* (Zugriff auf remo durch Buchung der Fahrt), der *soziale Zugang* (der Einfluss sozialer Netzwerke und Strukturen auf die Nutzung des Dienstes) sowie der *finanzielle Zugang* (die finanziellen Ressourcen, den Dienst zu nutzen). Aus einer soziologischen Perspektive ist der Zugang zu On-Demand-Mobilitätsdiensten nicht nur eine Frage der persönlichen Lebensqualität und -bequemlichkeit, sondern auch eine Frage des Grades der sozialen Teilhabe. Durch die Bestimmung der bedingenden Faktoren des Zugangs zu remo für verschiedene Altersgruppen kann ein Licht auf vorhandene Barrieren der sozialen Teilhabe geworfen und ein Verständnis für die Dynamiken von Ungleichheit und Exklusion im Kontext der digitalen Mobilität geschaffen werden. Die Relevanz der Thematik wird durch das universelle Bedürfnis nach Mobilität und der Notwendigkeit einer nachhaltigen und für alle zugänglichen Gestaltung von Mobilität unterstrichen. Die Erkenntnisse dieser Studie könnten dazu beitragen, Mobilitätsdienste wie remo besser an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen, und damit weitreichende Impulse für eine integrativere Mobilitätslandschaft setzen.

Zunächst wird in dieser Arbeit der aktuelle theoretische Forschungsstand zusammengefasst. Anschließend werden im Kapitel „Daten und Methodik“ verschiedene Formen der Befragung erklärt, die Schwerpunkte der Befragung vorgestellt und die theoretischen Grundlagen

erläutert. Dabei dienen die entwickelten Leitfäden als navigierendes Werkzeug für die Datenerhebung, deren gesammelte Ergebnisse im Anschluss präsentiert werden. Die Diskussion dieser Ergebnisse zeigt nicht nur Übereinstimmungen und Unterschiede auf, sondern reflektiert auch die Grenzen des eigenen Vorgehens. Im Anschluss wird ein Fazit gezogen, indem die Haupteckenkenntnisse aus den Ergebnissen mit den theoretischen Grundlagen verknüpft werden und ein Ausblick auf zukünftige Entwicklungen geboten wird.

07.1.2 THEORIE: FORSCHUNGSSTAND UND FORSCHUNGSFRAGE

Im Folgenden werden theoretische Annahmen und Konzepte, die für die Analyse der Forschungsergebnisse und die Beantwortung der Forschungsfrage relevant werden, vorgestellt sowie der aktuelle Forschungsstand erläutert.

Zwei klassische Konzepte und theoretische Annahmen für das Thema Zugang zu remo (in verschiedenen Altersgruppen) sind der Habitus-Begriff von Pierre Bourdieu und die Theorie der Strukturierung von Anthony Giddens (vgl. Bourdieu et al. 1979; Giddens 1988). Der Habitus beschreibt die Grundeinstellungen eines Individuums zu sich selbst und zur Umwelt. Er umfasst verschiedene Denk- und Verhaltensstrukturen, die nicht angeboren sind, sondern über Erfahrungen und Ereignisse im Leben entstehen und sich daher im Laufe der Zeit ändern können. Vor allem während der Kindheit bildet sich dieser aus. Der Habitus ist zum einen eine in sich selbst strukturierte, inkorporierte und zum anderen eine strukturierende Struktur, die Handlungen und Denken eines Menschen prägt. Verschiedene Habitus drücken sich in Konsumverhalten, Mobilitätsverhalten, Kommunikationsverhalten, Sprachstil oder unterschiedlichen Lebenszielen und Weltsichten aus (vgl. Bourdieu et al. 1979). Der Habitus prägt den Mobilitätszugang und das Mobilitätsverhalten von Individuen. Das genannte Mobilitätsverhalten unterscheidet sich je nachdem, wie jemand sozialisiert wurde, welche Mobilitätspraktiken im familiären Umfeld Norm waren, welche wiederum mit der sozialen Schicht oder dem Milieu verbunden sind. Wie erwähnt kann sich der Habitus ändern, ist aber auf der anderen Seite eine inkorporierte Struktur, die Verhaltensweisen beeinflusst. Dies bedeutet konkret, dass gewisse Mobilitätspräferenzen, wie zum Beispiel die Nutzung des Autos, aus Routine, oft ohne Reflexion, immer wieder aufs Neue gewählt werden und sich diese Muster somit bei jeder weiteren Nutzung festigen.

In seiner Theorie der Strukturierung beschreibt Anthony Giddens (1988) Wechselwirkungen zwischen Individuum und Gesellschaft, Mitgliedern und Organisation, Handlung und Struktur. Giddens beschreibt organisierte Regeln und Ressourcen als Struktur und leitet daher sein Verständnis von Strukturierung als Bedingungen, die Auswirkungen auf Strukturen und die Reproduktion sozialer Systeme haben, ab. In Gesellschaften werden Individuen also nur begrenzt von formalen Regeln bestimmt, sondern müssen diese zunächst interpretieren, woraus sich dann Handlungsoptionen ergeben. Die gewählten Handlungen ergeben neue Strukturen, das heißt, Akteur*innen selbst (re)produzieren ständig soziale Strukturen. Das Koexistieren (1) des Einflusses der vorhandenen Strukturen auf die Handlungen und (2) der Veränderungen von Strukturen durch jeweilige Handlungen von Personen fasst Giddens unter der „Dualität der Struktur“ zusammen (vgl. Giddens 1988: 77 ff.). In Bezug auf Mobilitätsverhalten und Zugang bedeutet dies, dass gewisse Bedingungen, wie finanzielle Möglichkeiten oder Bildung, Auswirkungen auf die Reproduktion sozialer Systeme, in diesem

Fall der Nutzung von Verkehrsmitteln, haben. Individuen können im Rahmen ihrer Möglichkeiten (örtliche, finanzielle, bildungstechnische) die jeweilige Fortbewegungsart wählen. Sie werden von den vorhandenen Strukturen beeinflusst und reproduzieren sie zudem immer wieder durch routinierte Nutzungsmuster.

Verschiedenste Autor*innen haben sich bereits mit dem Thema Zugang zur Mobilität in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung sowie vor dem Hintergrund des politisch definierten Ziels der Verkehrswende in Deutschland beschäftigt. Teilelemente unserer Forschungsfrage sind in der folgenden Literatur zu erkennen. Dabei ist ‚Zugang‘ zunächst sehr offen zu interpretieren und kann unter verschiedenen Dimensionen betrachtet werden.

Die vorhandenen Arbeiten beziehen sich unter anderem auf Zugang im Sinne von sozialer Teilhabe (vgl. Rammler et al. 2019). *Sozialer Zugang* wird als vielseitiger Prozess definiert und umfasst unter anderem die aktive Teilnahme an gesellschaftlichen Aktivitäten im öffentlichen oder privaten Rahmen, wobei zum Beispiel politische oder kulturelle Teilhabe einbegriffen sein können. Soziale Teilhabe sollte über verschiedene Altersgruppen hinweg und unabhängig von Ethnizität, Herkunft oder sozialer Schicht gewährleistet werden können (Rammler et al. 2019). Rammler beschreibt beispielsweise die Bedeutung von Mobilitätschancen für das Gerechtigkeitsempfinden und die Möglichkeit gesellschaftlicher Teilhabe in demokratischen Gesellschaften: „Gelingendes Wohnen und gelingende Mobilität in lebenswerten Quartieren sind also zwei Basisprämissen gesellschaftlicher Stabilität, sozialer Teilhabe und Partizipation“ (Rammler et al. 2019: 3). Diese Zugangsmöglichkeiten hängen unter anderem stark von Einkommen, Vermögen, Wohnort und angebundenem Verkehrssystem, Bildungsniveau und der generellen Angebotsqualität eines Verkehrssystems ab: „Menschen mit geringem Einkommen und geringeren Bildungsgraden haben oft auch schlechtere Chancen auf einen einfachen und für sie bezahlbaren Zugang zu Orten und Einrichtungen“ (Rammler et al. 2019: 3 f.).

Zudem wurden in einigen Arbeiten Barrieren, die den Zugang zur Mobilität einschränken, definiert. Lanzendorf und Kolleg*innen beziehen sich auf Restriktionen, die Handlungsmöglichkeiten im Verkehr einschränken, unter anderem zeitliche, ökonomische, interpersonale, politisch-planerische und räumlich-infrastrukturelle Einschränkungen (Harms et al. 2007: 738 ff.). Ergänzend dazu beziehen sich die sechs definierten Barrieren bei Kubicek und Lippa auf digitale Teilhabe im Alter generell: Motivations-, Nutzungs-, Lern- und Mobilitätsbarrieren sowie finanzielle und physische Barrieren (vgl. Kubicek & Lippa 2017: 196). Die Gestaltung der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT-Anwendungen) und -Dienste kann ebenfalls eine Barriere darstellen. Online-Zugänge, Digitalisierung und IKT-Produkte sind ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende, da digitale Kompetenzen zur Anwendung vieler digitaler Technologien wie On-Demand-Mobilitätsangeboten nötig sind. Diese Perspektive ist für unser Forschungsvorhaben wichtig, da für den Zugang zu *remo* ein Verständnis von Fahr-, Strecken- und Ticketsystemen sowie einer generellen Flexibilität, Spontanität und eine Affinität zu Applikationen auf dem Smartphone benötigt werden (Manderscheid 2023: 8). Auf der einen Seite bieten die genannten IKT-Produkte ein enormes Potenzial und auf der anderen Seite sorgen diese für eine soziodemographisch bedingte Spaltung: Die beschriebenen Fähigkeiten und digitalen Zugänge variieren je nach Alter, Geschlecht, Bildung und Wohnort stark (vgl. Engel et al. 2023:

996 f.). In der Praxis wird das genannte Potenzial durch Mobilitätskulturen, wie sie unter anderem bei Älteren in Bezug auf die Autonutzung festzustellen sind, geschwächt. Für genannte Gruppierung ist Mobilität oftmals gleichbedeutend mit Auto und wird somit mit Autonomie und Teilhabe verbunden (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 145).

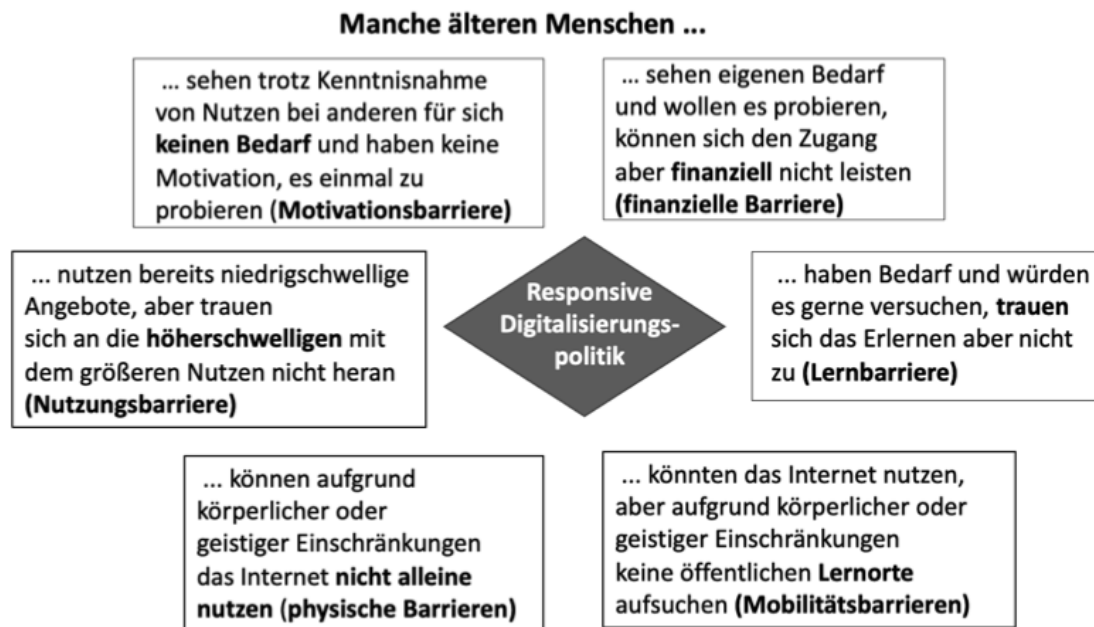


ABBILDUNG 3 Barrieren für die kompetente Nutzung des Internets bei älteren Menschen (Kubicek 2022: 46)

Weitere aktuelle wissenschaftliche Ergebnisse mit Fokus auf Mobilität in verschiedenen Altersgruppen wurden unter anderem von Kubicek (2023) sowie Krauss et al. (2020) herausgearbeitet. Neben den oben definierten Barrieren von Kubicek im höheren Alter sind zudem Unterschiede der Internetnutzung zwischen den verschiedenen Altersgruppen zu beobachten (Kubicek 2022: 11). Bei den 14- bis 19-Jährigen nutzten im Jahr 2021 98,1 % das Internet, wohingegen der Anteil der 60- bis 69-Jährigen bei lediglich 89,7 % und jener der über 70-Jährigen bei 63,9 % lag. Die Daten wurden in Form des Digital-Index der Initiative D21, welche ein jährliches Lagebild zu den Auswirkungen der Digitalisierung auf die Gesellschaft in Deutschland erstellt, erhoben. Krauss et al. (2020) untersuchten die Nutzung sowie die Akzeptanz von geteilten Mobilitätsdiensten in urbanen Räumen in Deutschland. Die Studie stellte fest, dass die „Early Adopters“, das heißt, die Personen, die jetzt schon die neuen Mobilitätsdienste nutzen, vorrangig jüngere Personen mit höherem Bildungsniveau waren. Es zeigte sich ein Durchschnittsalter der Nutzenden von 40 Jahren bei Carsharing, 38 Jahren bei Bikesharing, 34 Jahren bei E-Scooter-Sharing und 36 Jahren bei Ridesharing, welches deutlich geringer ist als das Alter der Nicht-Nutzenden. Zudem waren jüngere Altersgruppen (Altersgruppe 1 = 18–29 und Altersgruppe 2 = 30–39) unter den Nutzenden aller vier Mobilitätsdienste stärker vertreten als unter den Nicht-Nutzenden (vgl. Krauss et al. 2020: 22).

Zusätzlich bietet die Einführung des Deutschlandtickets eine Möglichkeit, Personen verschiedener Altersgruppen zu mobilisieren. Ein kostenloser Zugang zum ÖPNV könnte die Nutzer*innenzahlen in Deutschland verdreifachen (vgl. Andor et al. 2020: 310). Das bundesweite, seit Mai eingeführte Deutschlandticket (49-Euro-Ticket) ist ein Nachfolgekonzept des für drei Monate aktiven 9-Euro-Tickets. Dieses bietet eine Möglichkeit, die ÖPNV-Nutzung attraktiver zu machen (vgl. Bundesregierung 2023).

Zum Thema des ortsbezogenen Zugangs wurde von Ruess et al. (2020) in ihrer Studie zur Akzeptanz von Zukunftskonzepten im urbanen Verkehr herausgearbeitet, dass für die Befragten Emissionsfreiheit, Sicherheit und Flexibilität die wichtigsten Attribute von zukünftiger Mobilität sind (vgl. Ruess et al. 2020: 8). Diese Vorstellungen teilen die Befragten in ländlichen sowie urbanen Regionen weitgehend (Ruess et al. 2020: 9). Durch die aktuell vorhandene Literatur lässt sich zusammenfassen, dass eine neue Mobilitätskultur im Sinne alternativer Verkehrskonzepte zurzeit vor allem in urbanen Zentren und in einem Milieu jüngerer, gut ausgebildeter Menschen präsent ist (vgl. Wiez et al. 2021; Abschnitt 07.2.4). Zudem wird in der Literatur bereits deutlich, dass es verschiedene Komponenten von Zugang gibt, die unter anderem finanzieller, struktureller, bildungstechnischer oder individueller Natur sein können und somit gesellschaftliche Teilhabe an Mobilität massiv beeinflussen. Mobilität ist eine wichtige Dimension zur Sicherstellung von sozialer Gerechtigkeit, Gleichheit und Teilhabe in einer Gesellschaft: „Eine sozial gerechte Mobilität der Zukunft sollte inklusiv und barrierefrei zugänglich sein und die gesellschaftliche Teilhabe aller Bevölkerungsschichten sichern. Sie sollte im Sinne der vorangehenden Herleitungen umweltgerecht, zugangsgerecht und verteilungsgerecht sein“ (Rammler et al. 2019: 6).

07.1.3 DATEN UND METHODIK

Im Rahmen der durchgeführten Untersuchung wurden in der Rendsburger Innenstadt 58 leitfadengestützte Befragungen durchgeführt. Es wurden 16 Ride-along-Interviews und 42 stationäre Befragungen durchgeführt.

07.1.3.1 FORSCHUNGSPRAKTISCHE ÜBERLEGUNGEN UND REFLEXIONEN

Im Folgenden werden sowohl die Auswahl als auch der Zugang zur Stichprobe näher erläutert. Die befragten Personen hielten sich im Befragungszeitraum (während der remo-Betriebszeiten an einem Freitag und Samstag zwischen 21 Uhr und 3 Uhr) im Nutzungsgebiet auf. Es wurden Personen im Alter zwischen 14 und 75 Jahren befragt. Dabei haben 30 weibliche, 27 männliche und 1 diverse Person an der Befragung teilgenommen. Die Befragungen dauerten durchschnittlich 3:22 Minuten; hierbei stellen 00:58 Minuten das Minimum und 7:26 Minuten das Maximum dar. Um Informationen über das On-Demand-Verkehrsangebot von remo zu generieren, bietet sich die Datengewinnung mittels Ride-along-Interviews (RAI) im Fahrzeug an (vgl. Abschnitt 05.2). Sie sind eine Abwandlung der Walk-along-Interviews (WAI) (Kühl 2016), bei denen Interviews im Gehen geführt werden. Bei einem RAI wählt die befragte Person den Weg und den Ort der Befragung aus, indem die gewünschte Route bei remo gebucht wird.

Da die meisten Kund*innen *Mehrfachnutzende* sind, bieten ihnen die Fahrzeuge eine bereits bekannte Umgebung. Dies bietet den Vorteil, dass emotionale Verknüpfungen, der Zugang zu

allgemeinen Praktiken sowie raumbezogene Erfahrungen erfragt werden können. Es entsteht bei der Befragung im Fahrzeug während der Fahrt zum gewünschten Zielort des*der Nutzenden eine alltagsähnliche Situation. Ride-along-Interviews haben die Schwierigkeit, dass sie ein durch die Route vorgegebenes begrenztes Zeitfenster haben. Während der Befragung muss durch die Fragen das Gespräch so gelenkt werden, dass möglichst viele Informationen in Erfahrung gebracht werden können, bevor die Fahrt beendet ist. Ferner besteht die Herausforderung, die Gesprächsatmosphäre so zu gestalten, dass eine Balance zwischen einer einladenden, informellen Atmosphäre durch den „Plausch während des Fahrens“, wie dem gemeinsamen Sitzen im Fahrzeug, und einer formellen Arbeitsstimmung, die die Struktur des Leitfadens berücksichtigt, gehalten wird. Die strategische Herstellung der Atmosphäre und die dadurch mögliche Beeinflussung der generierten Antworten verweisen außerdem auf ethisch-moralische Fragen (Kühl 2016: 42). Die Ride-along-Interviews stellen eine Zeitersparnis für die befragten Personen dar, da sie keine zusätzliche Zeit für das Interview aufwenden müssen. Zudem ermöglicht die Befragung im Fahrzeug das Erfassen nonverbaler Kommunikation und Verhaltensweisen. Darüber hinaus können die Erfahrungen der Nutzenden durch das Sich-Befinden im Feld besser nachvollzogen werden.

Zusätzlich zu den RAI wurde durch den gruppenintern generierten Ablaufplan zuvor skizziert, in welchem Gebiet die Durchführungsorte der leitfadengestützten Interviews liegen sollen und zu welchen Uhrzeiten wo befragt werden soll. Insgesamt lagen die Befragungsorte überwiegend in der Fußgängerzone, im Zentrum von Rendsburg, in der Nähe belebter Orte, u. a. vor dem Theater oder Bars. Durch die vorherige Skizzierung wurde sichergestellt, Personen anzutreffen, die sich auf dem Weg nach Hause oder zu der jeweiligen Abendaktivität befinden und damit potenzielle Nutzer*innen darstellen. Um die Qualität der Aufnahmen zu sichern, wurde zusätzlich darauf geachtet, möglichst ruhige Orte für die Interviews zu wählen. Einschlusskriterien bei der Zielgruppenauswahl waren u. a. das Befragen von diversen Altersgruppen, keine unmittelbar vorherige Teilnahme an einer ähnlichen Befragung, Erfahrung mit remo und der Wohnort in der Nähe des Nutzungsgebietes. Zusätzlich von Bedeutung war es, eine ausgewogene Geschlechterbilanz zu halten. Ein Alter unter 14 Jahren stellt ein Ausschlusskriterium dar, da hier eine Einverständniserklärung der gesetzlichen Vertreter*innen benötigt wird und davon auszugehen ist, dass die Personengruppe zu jung für die alleinige Nutzung ist. Es können lediglich Informationen von Personen, für die eine Nutzung infrage kommt, sinnvoll verarbeitet werden.

Jede befragte Person erhielt vor der Durchführung eine Information zum Forschungsprojekt sowie eine Datenschutzvereinbarung und eine Einverständniserklärung, um die forschungsethischen Standards zu gewährleisten. Erst nach der Einwilligungsbefragung wurden die Interviews geführt. Die Daten wurden per Sprachaufnahme gesichert. Das kommunizierte Ziel der Befragung war es, Daten zum Forschungsthema *„Zugang zu remo, mit Fokus auf Nutzung in verschiedenen Altersgruppen“* zu generieren. Anhand Fragen des Interviewleitfadens (vgl. Abschnitt 07.1.3.2) konnte ermöglicht werden, einheitliche inhaltliche Aspekte für die Befragungen zu sammeln. Da das Datenmaterial persönliche Daten enthält, wurde zum Schutz der Proband*innen eine Anonymisierung der Daten vorgenommen. Hierzu wurden die Namen durch einzelne Buchstaben ersetzt, das Alter und Berufsangaben wurden so erfasst, dass sie nur für die beteiligten Forschenden zugänglich waren. Im folgenden Kapitel

wird der entwickelte Leitfaden vorgestellt, dessen Gestaltung begründet sowie spätere Anpassungen erläutert.

07.1.3.2 LEITFADEN

Der Leitfaden für diese Studie wurde in Abstimmung mit dem Untersuchungsgegenstand und den Forschungszielen entwickelt. Die Entwicklung des Leitfadens für diese Befragung basiert auf den Ausführungen Kruses (2015: 213 ff.). Ausgerichtet auf den thematischen Fokus der Untersuchung, den Zugang zu remo in unterschiedlichen Altersgruppen, wurden die zentralen Dimensionen des Zugangs – der *erste Zugang*, der *örtliche Zugang*, der *technische Zugang*, der *soziale Zugang* und der *finanzielle Zugang* – als strukturgebende Kategorien für die Interviewfragen herausgestellt. Um den unterschiedlichen Perspektiven der interviewten Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innen von remo gerecht zu werden, wurde der Hauptteil des Leitfadens in zwei Blöcke unterteilt. Der erste Block zielte auf die Gruppe der Nutzenden und beinhaltete Fragen zur Entdeckung, Nutzung und Bewertung von remo (siehe Anhang Gruppe 1, Abbildung 6, S. 118). Der zweite Block richtete sich an Nicht-Nutzer*innen und adressierte Fragen zur Wahl alternativer Verkehrsmittel, Bekanntheit von remo, zu Gründen für die Nicht-Nutzung und möglichen Anregungen zur Verbesserung (siehe Anhang Gruppe 1, Abbildung 7, S. 119). Es wurden offene Fragen formuliert, um die Befragten zu ausführlichen und begründeten Äußerungen zu ermutigen, die unterschiedliche Perspektiven eröffnen können. Zudem wurden potenzielle Nachfragen vorbereitet, um tiefgreifendere Antworten zu erfassen.

Vor dem Hauptdurchlauf der Befragung wurde der Leitfaden durch einen Pretest mit einer kleinen Stichprobe getestet. Dieser Test wurde auf dem Campusgelände der Universität Hamburg mit zufällig ausgewählten Studierenden durchgeführt. Auf Basis dieser Erprobung wurden Fragen angepasst und somit der Leitfaden optimiert. Unter anderem wurde die zweite Frage des ersten Blocks hinzugefügt, um besser erfassen zu können, wie der *erste Zugang* zu remo erfolgt. Des Weiteren wurde der Fragebogen zwischen der ersten und zweiten Befragungsnacht erneut angepasst. Da die Frage „*Wie würden Sie die Buchung einer anderen Person erklären?*“ nicht im erwarteten Maße beantwortet wurde, sondern die Interviews durch die Antworten regelmäßig vom Zweck der Befragung weggelenkt wurden, wurde die Frage aus dem Fragebogen entfernt. Außerdem wurde die Nachfrage „*Was wäre eine (akzeptable) Alternative, die Sie nutzen würden?*“ gestrichen, da die Frage so offen formuliert war, dass die Antworten kaum realistische Mobilitätskonzepte enthielten. Dagegen wurde Frage zwei, „*Wie sind Sie sonst so im Alltag unterwegs und warum?*“, durch die Aufforderung „*Erzählen Sie mal!*“ ergänzt, um mehr Daten über die Mobilitätsgewohnheiten der Befragten zu erlangen. Der ebenso rigorose wie iterative Prozess von Erprobung, Evaluierung und Modifikation hat zu einem Interviewleitfaden geführt, der die Thematik umfassend erfasst und somit die Grundlage für eine umfangreiche Datenerhebung bietet.

Die erste Frage des Fragebogens, „*Wer oder was hat Sie generell dazu gebracht, remo zu nutzen?*“, betrifft die Motivationen der Nutzer*innen, remo zu wählen, während die zweite Frage, „*Erzählen Sie mir etwas über Ihre erste remo-Fahrt!*“, darauf abzielt, die Zufriedenheit mit dem Service und die Empfehlungsbereitschaft der Befragten zu erfassen. Zusätzliche Erkundigungen zu Nutzungshäufigkeit und Betriebszeiten sollen weitere Informationen zu Nutzungsgewohnheiten der Nutzenden liefern. Im Block der Nicht-Nutzenden werden Fragen

zur alternativen Fortbewegung wie „*Wie kommen Sie heute Nacht nach Hause?*“ und den allgemeinen Mobilitätsmustern gestellt, um mögliche Gründe für die Entscheidung gegen remo zu untersuchen. Potenzielle Nachfragen ermöglichen es, Faktoren wie Empfehlungen von Freund*innen, Werbung oder das Vorhandensein eines Mobilitätsservices in der Nähe als Einflüsse auf die Nutzung zu identifizieren. Die gewählten Fragen im Leitfaden zielen auf verschiedene Aspekte des Zugangs zu remo ab und berücksichtigen die unterschiedlichen Perspektiven der Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Nach Beendigung des Interviews wurden für die Forschungsfrage relevante soziodemographische Daten sowie Notizen zur Gesprächsatmosphäre und zu anderen Besonderheiten dokumentiert, um mögliche Anhaltspunkte zu erfassen, die im weiteren Gesprächsverlauf entstanden sind, und die Gespräche so durch Aufrechterhaltungsfragen und konkrete Nachfragen zu steuern (Kruse 2015: 213).

07.1.3.3 ANALYTISCHES VORGEHEN

Die Daten wurden mithilfe von MAXQDA nach den Transkriptionsgrundregeln gemäß Kruse (2015) transkribiert. Es wurde das aktualisierte Gesprächsanalytische Transkriptionssystem 2 (GAT 2) verwendet, um einheitliche Minimaltranskripte sicherzustellen. So erfolgen die Transkripte mit Notierungen zu „Überlappung, Verzögerungen, Pausen, Ein- und Ausatmen, Lachen und nonverbalen Handlungen und Ereignisse sowie schwer- oder unverständliche Segmente[n]“ (Selting et al. 2009: 359) und im Anschluss codiert. Die erhobenen Daten wurden nach den Standards der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2020) ausgewertet. Das Textmaterial wurde mithilfe einer Querauswertung strukturiert, indem das Material anhand vorab deduktiv gebildeter Kategorien systematisiert wurde. Die Kategorien bestehen aus Begriffen, die sich sinngemäß induktiv aus dem Material ergeben, und werden in Ober- und Unterkategorien ausdifferenziert (Mayring & Fenzl 2019: 6). Ausgewählte Passagen dieser Codierungen dienen im weiteren Verlauf als Ankerbeispiele. In Bezug auf die Fragestellung und der häufigen Nennung nach mehreren Überarbeitungsschleifen wurden folgende Kategorien gebildet: *erste Berührungspunkte*, *Nutzungsmuster*, *alternative Mobilität während Betriebszeit* und *Alter* (Ausprägungen s. Anhang Kategoriensystem). Für Letztere wurde zunächst eine Eigendefinition der Altersgruppen durchgeführt, um die Altersangaben der Befragten zu anonymisieren. Die Einteilung des Alters erfolgt in den Altersgruppen *Minderjährige (< 18 Jahre)*, *junge Erwachsene (18–27 Jahre)*, *Erwachsene (28–67 Jahre)* und *Senior*innen (> 68 Jahre)*. Bei der Kategorisierung und anschließenden Codierung wurden die Gütekriterien der Intra-Coderelibilität und der Inter-Coderelibilität durch mehrfache eigenständige Gegenprüfung sowie gruppeninterne Gegenprüfung in MAXQDA berücksichtigt (Mayring 2020: 499). Anschließend wurden Aussagen typenbildend anhand der Kategorien ausgewertet.

07.1.4 ERGEBNISSE

Nachfolgend werden die Erkenntnisse zur innovativen Mobilität, die aus den qualitativen Interviews mit den befragten Personen in Rendsburg gesammelt wurden, aufbereitet. Die Analyse erfolgt anhand einer Unterteilung verschiedener Zugangsdimensionen zu remo, welche aus den zuvor induktiv gebildeten Kategorien abgeleitet wurden (Mayrings qualitative Inhaltsanalyse). Zum Schutz der Proband*innen wird keine der befragten Personen namentlich

erwähnt. Die Daten bestehen aus insgesamt 58 Befragungen aus dem Untersuchungszeitraum an dem Wochenende vom 9. bis 11. Juni 2023. Bei den Befragten lässt sich ein ausgeglichenes Nutzungsverhalten erkennen, die Hälfte der Befragten gibt an, remo schon einmal genutzt zu haben. Es lässt sich erkennen, dass der Altersdurchschnitt der Nutzenden mit etwa 28 Jahren niedriger ist als jener der Nicht-Nutzenden. Bei letzterer Gruppe lag der Altersdurchschnitt bei etwa 37 Jahren. Aufgrund der Fokussierung auf die Altersgruppen wurden die Alterskategorien *Minderjährige, junge Erwachsene, Erwachsene* und *Senior*innen* gebildet. Viele der befragten Nutzenden waren junge Erwachsene (18–27), dies erklärt den niedrigeren Altersdurchschnitt dieser Gruppe. Die Ergebnisse der Nutzungsmuster und Zugangsdimensionen werden nachfolgend erläutert.

07.1.4.1 ERSTER ZUGANG

Der *erste Zugang zu remo* bezieht sich auf den ersten Berührungspunkt, welcher Mitfahrende zur erstmaligen Nutzung des Services gebracht hat. Deutlich wird, dass der erste Berührungspunkt, an dem Personen von remo erfahren, eine Voraussetzung für die Nutzung und damit die Entwicklung von Personen ohne remo-Bezug hin zu Nutzenden ist. Aus diesem Grund ist der *erste Zugang* eine der zentralsten Dimensionen von Zugang. In der Analyse sind in der Kategorie *erster Berührungspunkt* die Ausprägungen *keine, persönliche Netzwerke, Internet* und *Printmedien* herausgearbeitet worden. Dabei ist deutlich zu erkennen, dass der Großteil der befragten Personen remo über *persönliche Netzwerke*, spezifischer über Familie, Freund*innen oder Bekannte, kennt. Das soziale Umfeld erweist sich in den geführten Gesprächen so als zentraler *erster Berührungspunkt*. Die einfach erscheinenden Situationen, in denen im Gespräch nebensächlich remo erwähnt wird, haben einen starken Effekt auf die Verbreitung des On-Demand-Angebots, wie an den beiden folgenden Zitaten deutlich wird:

„also, eine freundin, die hat das schon mal benutzt. öfter. und deswegen. dann hat sie das vorgeschlagen. ich bin da so drin gelandet. und. ja, hat mir gefallen. also, der war echt gut.“ (G4WAG06)⁶

„durch freunde damals. die haben mir das einfach gesagt.“ (G4RAL14)

Durch die Mundpropaganda entwickelt sich ein Schneeballeffekt, durch den sich die remo-Nutzung in verschiedenen Peergroups (vgl. Abschnitt 07.2.4.2) ausbreitet. Ein Beispiel dazu ist eine Hochzeitsfeier, die von einer befragten Person in den Interviews erwähnt wurde. Im Rahmen dieser ist der geplante Fahrdienst kurzfristig aufgrund von Krankheit ausgefallen und es musste spontan eine Alternative für den Großteil der Hochzeitsgäste gefunden werden. Eine Person hat remo erwähnt, wobei der Vorschlag innerhalb weniger Minuten als Alternative umgesetzt wurde. Viele Hochzeitsgäste kannten remo zuvor nicht und sind so zum ersten Mal damit in Berührung gekommen. In der Situation hat remo als Problemlösung funktioniert.

⁶ Alle nachfolgenden Interviewausschnitte folgen nicht den Regeln der deutschen Rechtschreibung, sondern orientieren sich, um ein adäquateres Abbild der Gesprächssituation zu erhalten, am gesprächsanalytischen Transkriptionssystem (GAT-2-Minimaltranskript; Selting et al. 2009). Kurze Sprechpausen und Sinnabschnitte werden mit (.) oder (-) oder | gekennzeichnet; parasprachliche Ereignisse in eckigen Klammern, z.B. [lachend].

Außerdem ist hierbei zu erkennen, dass sich die Bekanntheit des Services durch persönliche Netzwerke in einem enorm hohen Tempo ausweiten kann.

Neben den sozialen Netzwerken, aber bei Weitem nicht so häufig, wurden *Printmedien* als *erster Berührungspunkt* angegeben. Einige Personen berichteten, von remo in der Zeitung erfahren zu haben; vereinzelt wurden zudem Werbeplakate innerhalb Rendsburgs genannt. Bemerkenswerterweise wurden die Werbemaßnahmen dabei gleichzeitig als unzureichend bemängelt:

„wir haben freunde gehabt mit denen waren wir heute abend essen und die nutzen das, die benutzen das regelmäßig und haben uns das erzählt und wir finden das natürlich total toll, dass es sowas gibt aber wie gesagt es ist viel zu wenig werbung für diesen bereich.“ (G4WAD11)

Auch hier erscheint eher das soziale Netzwerk der Befragten als ausschlaggebend für ihre Wahrnehmung von remo. Einige wenige Befragte haben zudem nach Betriebsaufnahme die remo-Fahrzeuge in der Umgebung gesehen und sich daraufhin eigenständig über das Konzept informiert.

Eine weitere interessante Auffälligkeit ist bei den befragten Nicht-Nutzenden zu erkennen. Viele Befragte wohnen in Rendsburg oder Umgebung, haben aber zuvor noch nie von remo gehört und kennen den Service nicht. Unwissen ist hier der einzige und einfache Grund, weshalb diese Gruppe noch keinen *ersten Berührungspunkt* mit remo hatte (vgl. Abschnitt 07.4.4.1). Dabei konnten nach kurzer Erläuterung des Konzeptes durchaus positive Reaktionen festgestellt werden:

„also, das klingt ja total cool. wusste ich überhaupt nicht, dass das geht.“ (G4WAG08)

In der Dimension *erster Zugang* konnten Unterschiede in den verschiedenen Altersgruppen je nach Ausprägung erkannt werden, wobei der Trend von sozialen Netzwerken als *erstem Berührungspunkt* altersunabhängig ist. Auffällig ist allerdings, dass Eltern erzählen, dass sie das Nahverkehrsangebot als passendes Konzept für ihre Kinder einschätzen oder es diesen gerne weiterempfehlen wollen (vgl. Abschnitt 07.3.4.4). Hier werden vorrangig Gründe wie Kostenersparnis und Sicherheit genannt. Aus der Perspektive von Kindern wird dieses durch den Punkt Flexibilität ergänzt, wie nachfolgend deutlich wird:

„es ist (-) halt einfach einfacher für meine eltern. die müssen immer hin und her fahren und so und dann bin ich halt auch wieder unabhängig davon, weil ich dann immer selber anrufen kann und mich darum kümmern kann, dass ich irgendwie nach hause komme.“ (G4WAG08)

Leider konnten wir lediglich zwei Senior*innen befragen. Hierbei erschien jedoch die Ausprägung *Printmedien* im Gegensatz zu den übrigen Altersgruppen einen wichtigeren Stellenwert einzunehmen. Ob die Gründe hierfür Rückschluss auf die Unterschiede zwischen Altersgruppen in der Art des *ersten Berührungspunktes* geben oder aber ältere Personen generell eine weniger ausgeprägte Abendgestaltung haben und daher der *erste Zugang* nicht zustande kommt, kann an dieser Stelle aufgrund der geringen Fallzahl in dieser Altersgruppe nicht weiter erörtert werden.

07.1.4.2 SOZIALER ZUGANG

Sozialer Zugang wird, wie in Abschnitt 07.1.2 beschrieben, als Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, verstanden. Inwieweit remo als Verkehrsangebot *soziale Teilhabe* innerhalb der ausgewählten Stichprobe ermöglicht, kann durch die Interviews analysiert werden. Hierbei wurde die Kategorie *Nutzungsgrund* und die dazugehörige Unterkategorie *Teilhabe* codiert. remo bietet aufgrund der Betriebszeiten insbesondere in Bezug auf Events und Feiern, die am Wochenende stattfinden, die Möglichkeit zur erhöhten *sozialen Teilhabe*. Personen, die Alkohol konsumieren und somit nicht mehr selbst fahrtüchtig sind, sehen in remo eine sichere Option, nach Hause zu kommen (vgl. Abschnitt 07.4.4). Gerade in ländlichen Regionen wie Rendsburg basieren die einzigen Möglichkeiten, um abends mobil zu sein, oft auf dem Auto, sei es in Form von Taxi oder Selbstfahren. Durch remo wird vor allem Menschen ohne Führerschein die Möglichkeit gegeben, ihre Mobilität autonom zu bestimmen, was besonders Minderjährige in den Interviews bestätigen:

„sagen wir mal so. ich denke. okay, also seit einem jahr eigentlich jedes wochenende, jedes zweite. So.“ (G4RAD04) (vgl. auch Abschnitt 07.4.5)

„weil man einfach viel, viel selbstständiger ist. [...] es kommt jetzt auch bei mir. ich bin jetzt gerade 16 geworden und dann, dass man dann irgendwie spät mal abends noch von wo wegmuss und so (--), das ist da ja total praktisch.“ (G4WAG8)

Aber auch bei Erwachsenen (28–67 Jahre) und Senior*innen (> 68 Jahre) vergrößert remo die Chance auf *gesellschaftliche Teilhabe*; im folgenden Falle insbesondere hinsichtlich einer gemeinsamen Abendgestaltung (vgl. Abschnitt 07.2.4.2):

„wir haben uns vorgenommen, heute irgendwie so ein bisschen ja, wie soll man sagen, nen schönen herrenabend zu machen. und da haben wir gesagt, ja, da können wir dann ja mit remo auch zurückfahren.“ (G4WAD13)

Für Personen, die sich sonst in Bussen und Bahnen mit zu vielen Menschen oder auf dem Weg nach Hause zu Fuß unsicher fühlen, bietet remo ferner eine risikoärmere Alternative für *soziale Teilhabe* (vgl. Abschnitt 07.3.4):

„ich habe nicht so wirklich viel lust, die ganze strecke zu laufen. mir geht es dabei aber auch um die sicherheit. ich meine, alleine am kanal langlaufen. anderthalb stunden ist jetzt auch da kann immer was passieren und dann ist man alleine. und das möchte ich auch irgendwie nicht.“ (G4RAD03)

Zudem erlaubt remo Personen, die unter der Woche öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um ihrem Job nachzugehen, auch am Wochenende den Arbeitsweg zu bestreiten. Die folgende befragte Person arbeitete am Tag der Befragung in einer Bar und beschreibt die Gründe, warum sie an dem Abend mit remo nach Hause fährt:

„es ist die einzige verkehrsmittel, die nacht für uns fährt. außer taxi und es ist halt die billigere alternative.“ (G4WAG12)

Weiterhin werden hier die Interdependenzen zwischen verschiedenen Zugangsarten deutlich. remo ermöglicht in der Gesamtschau der von uns Befragten *soziale Teilhabe* für ein relativ breites gesellschaftliches Spektrum (vgl. Abschnitt 07.4.6), vor allem aufgrund der geringen Barrieren durch den finanziellen Zugang im Vergleich zu einem privaten Pkw oder einem Taxi (vgl. Abschnitt 07.2.4.2).

07.1.4.3 TECHNISCHER ZUGANG

Über die Kategorie *Nutzungsmuster* wurden *Nutzungsgrund*, *Buchungsart* und *Buchungsbewertung* erhoben, hieraus ergibt sich die Dimension des *technischen Zugangs*. Der *technische Zugang* bezieht sich auf den Zugriff auf remo als Verkehrsmittel und den damit verbundenen Zugang zum Fahrzeug. Da erst durch die Buchung einer Fahrt der Zugriff auf das Fahrzeug und den Service ermöglicht wird, stellt der *technische Zugang* eine zentrale Komponente des Zugangs zu remo dar. Anhand der Daten der Kategorien *Art der Buchung*, *Buchungsbewertung* und *Probleme* wird untersucht, ob die IKT-Anwendungssysteme und das Alter der buchenden Person einen Einfluss auf das Buchungsverhalten und den *technischen Zugang* zu remo haben. Fraglich ist zudem, ob der Zugang zu IKT-basierten Verkehrsmitteln für jüngere Personen automatisch mit weniger Barrieren einhergeht.

Alle Befragten, die remo bereits genutzt haben, haben hierfür per App gebucht. Die Rückmeldungen zu der Handhabung der App und dem Buchungssystem sind innerhalb der Stichprobe positiv. In allen Altersklassen wird die Nutzung der App als problemlos (vgl. G4RAD03) und einfach zu handhaben (vgl. G4RAG04) beschrieben, was darauf schließen lässt, dass es bei den von uns Interviewten keine Unterschiede im *technischen Zugang* bei remo gibt. Allerdings muss angemerkt werden, dass der Altersdurchschnitt der befragten Nutzenden bei etwa 28 Jahren liegt. Aufgrund der häufigen Nutzung junger Erwachsener und Minderjähriger können wir nicht ausschließen, dass diese durch die Affinität zur Technik einen anderen *technischen Zugang* besitzen als ältere Personen, die ohne digitale Geräte aufgewachsen sind. Obwohl auch Senior*innen angaben, keine Schwierigkeiten oder Probleme bei der Buchung zu haben, waren diese unterdurchschnittlich repräsentiert. Die barrierefreie Alternative der Telefonbuchung wurde von niemandem unter den Befragten genutzt; zumeist ist auch das Wissen über diese Möglichkeit nicht vorhanden. Die Alternative wird trotz Unwissen nach Erläuterung durch die Forschenden in der Befragung als positiv aufgefasst.

Hinsichtlich des *technischen Zugangs* ist bemerkenswert, dass in allen Altersgruppen die erste Fahrt meist für mehrere Personen von einer buchenden Person initiiert wird (vgl. Abschnitt 07.1.4.1). Die gemeinsamen Buchungen werden am Wochenende von allen Altersgruppen überwiegend als niedrigschwellige Option für die gemeinsame Abendplanung an einem bestimmten Start- oder Zielort verwendet. Dies reicht bei den von uns Befragten von Herren-Seniorenabenden über Restaurantbesuche bis hin zu Verabredungen mit Freund*innen in einem Tanz-Club. Oft sind diese gemeinsamen Buchungen der *erste Zugang* zu remo, da die Personen sich anfangs keine eigene Buchung zutrauen, wie die folgenden Beispiele illustrieren:

„eine Freundin hat für mich gebucht. und dann habe ich es irgendwann selber gemacht, so weil nach ein-, zweimal. gucken – sehen versteht man das ja.“ (G4RAD02)

„[...] wir haben das ja zusammen gemacht, alle jeweils über das eigene handy und dann haben wir halt geguckt wo uns das remo abholen soll, wo das hinfahren soll. Und dann haben wir uns alle eins gebucht.“ (G4RAD05)

Technische Probleme bei der Buchung werden kaum benannt. Eher gibt es Unklarheiten zu den Haltestellen oder anderen technischen Aspekten wie Nachrichten über Verspätungen, die nicht alle Endgeräte der Nutzer*innen erreichen (vgl. G4RAG07). Ebenfalls wurde die Routenführung der gebuchten Fahrt hinterfragt, da der Algorithmus aus Sicht der Nutzenden mit Ortskenntnissen nicht immer die schnellste und sinnvollste Route wählte (vgl. G4WAD13).

Dass die App außerdem keine Alternativen vorschlägt, wenn eine Route nicht verfügbar ist, führt (mitunter) zu Frustration, vor allem bei spontan Buchenden, da sie keine näheren Informationen zur nächsten verfügbaren Fahrt erhalten:

„wenn man in dieser app angibt, dass man um 01:00 uhr nach hause will (..) kommt nur als antwort schade, da gibt es keine tour, aber da steht halt nicht aber sie können um 2:00 uhr nach hause fahren.“ (G4RAG15)

Wie in folgendem Zitat deutlich wird, findet sich hier ein Spannungsverhältnis zwischen Spontanität und Verlässlichkeit, für das sich die Buchenden entscheiden müssen (vgl. Abschnitt 07.4.4.6):

„[...] so spontan ist das ein bisschen schwerer. also ich könnte jetzt nicht buchen für so in einer halben stunde, das wäre jetzt natürlich schwer, aber sonst eigentlich ganz gut, wenn man es FRÜHZEITIG bucht.“ (G4RAG17)

Zusammengefasst ergeben sich keine Unterschiede hinsichtlich des *technischen Zugangs* der verschiedenen Altersgruppen. Alle befragten Personen ziehen einen Nutzen aus remo und beschreiben den Zugriff auf und zu dem Service als simpel. Der *technische Zugang* hängt mit der *sozialen Teilhabe* zusammen. Wenn kein technischer Zugriff möglich ist, kann ein breiter Teil der Gesellschaft, vor allem junge Erwachsene und Minderjährige ohne Führerschein, nicht am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Es zeigt sich ebenso, dass ein niedrigschwelliger *technischer Zugang* ausschlaggebend für das Buchungsverhalten und die Weiterempfehlung von remo ist.

07.1.4.4 FINANZIELLER ZUGANG

Um öffentliche Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsschichten attraktiver zu machen, ist der *finanzielle Zugang* ein bedeutsamer Aspekt. Unter *finanziellem Zugang* wird definiert, ob die finanziellen Ressourcen bestehen, um auf remo zugreifen zu können (vgl. Abschnitt 07.1.2).

Dabei spielen sowohl die Preisstruktur des On-Demand-Anbietenden als auch die finanziellen Möglichkeiten der Befragten eine Rolle. Eine Fahrt mit remo kostet unabhängig von der Länge der Fahrt 2,50 Euro bzw. ist in allen Nahverkehrstickets (Tages-, Monats- oder Wochenkarten sowie Deutschlandticket) enthalten und damit ohne Zuschlagszahlung nutzbar.

Der *finanzielle Zugang* zu remo ergibt sich dabei aus der Kategorie *Nutzungsgrund* mit der Unterkategorie *Kosten*. Die ausgewerteten Daten zeigen, dass die als niedrig empfundenen *Kosten* für remo einer der Gründe für die Nutzung des Angebots sind (vgl. Abschnitt 07.4.6). Sehr häufig wird der günstige Preis von den Befragten als *Nutzungsgrund* angegeben. Auch hierbei zeigt sich, dass remo vor dem Vergleichshorizont anderer Verkehrsmittel bewertet wird:

„weil wir den preis unschlagbar finden.“ (G4RAG07)
„taxi kann man ja heutzutage fast gar nicht mehr bezahlen.“ (G4WAA15)

Auch wenn dies für alle erfassten Altersgruppen gleichermaßen gilt, ist hervorzuheben, wie ein Service wie remo zur Unabhängigkeit von jungen Menschen beiträgt. In der Gruppe der Minderjährigen und jungen Erwachsenen wird die günstige Alternative zur Unabhängigkeit von den Eltern oder anderen Verkehrsmitteln, falls kein Führerschein vorhanden ist, genutzt:

„halt einfach einfacher für meine eltern. es müssen immer hin und her fahren und so und dann bin ich halt auch wieder unabhängig davon, weil ich dann immer selber anrufen kann und mich darum kümmern kann, dass ich irgendwie nach hause komme oder so.“ (G4WAG08)
„da ich noch keinen führerschein habe.“ (G4WAL08)

Die Daten weisen damit auf weitere positive Einflüsse aufgrund der günstigen bzw. inklusiven Preispolitik für alle Altersstufen hin (vgl. Abschnitt 07.2.4.1).

07.1.4.5 ÖRTLICHER ZUGANG

Im Rahmen der Befragung wurde der *örtliche Zugang* als die Verfügbarkeit remos innerhalb der Region Rendsburg definiert und anhand des *Nutzungsgrundes* erhoben. Diese Dimension von Zugang beleuchtet vor allem den Grad der Abdeckung des Bediengebietes remos und inwiefern dies die Nutzung beeinflusst. Die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsangebote ergibt sich im Wesentlichen aus der Gestaltung des Liniennetzes und der Erreichbarkeit der Haltestellen (vgl. Wilde 2010: 160). Das Einzugsgebiet im Fall des remo-Services umfasst die Städte Rendsburg und Büdelsdorf sowie die Gemeinden Borgstedt, Fockbek, Nübbel, Schülpe, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf, Rickert, Jevenstedt, Hohn und Alt Duvenstedt (vgl. Abschnitt 0). Gemeinden, die über diesen Radius hinausgehen, werden nicht bedient.

Die erhobenen Daten legen nahe, dass der *örtliche Zugang* im Bediengebiet remos für eine Vielzahl der Befragten einen zentralen Grund darstellt, warum sie den Service in Anspruch nehmen. Insbesondere in zeitlicher Hinsicht wurde angegeben, remo sei vor allem zu späten Uhrzeiten räumlich besser verfügbar als andere öffentliche Alternativen; exemplarisch hierzu:

„ja, also wir waren ja in westerrönfeld und von da fährt eigentlich kein bus. Und jetzt, wo der tunnel zu ist, muss ich halt irgendwie nach hause kommen, deswegen.“ (G4RAD05)

„[lacht] weil bei uns kein bus fährt. also bei uns fahren busse nur bis 20:00 uhr maximal nach büdelsdorf halt oder nach ... ja sagen wir mal büdelsdorf. ähm. 22:00 uhr ist der letzte halt. und das ist halt keine möglichkeit. und taxi ist zu teuer.“ (G4RAD04)

Ebenso wurde jedoch auf anderer Seite auch angegeben, dass der jeweilige Wohnort außerhalb des remo-Einzugsgebietes liege und remo deshalb als Verkehrsmittel nicht berücksichtigt werde. Gleichzeitig zeigen die Interviews auf, dass die Befragten kürzere Strecken eher ohne öffentliche Verkehrsmittel zurücklegen. Kürzere Strecken, zum Beispiel innerhalb Rendsburgs, werden oftmals eher zu Fuß (vgl. Abschnitt 07.4.4.1) oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, weshalb remo für diese entweder weniger oder gar nicht in Betracht komme:

„ja, ich fahr damit jetzt nicht aus spaß hin und her. wenn ich jetzt von a nach b muss, dann benutze ich remo. und wenn das jetzt eine strecke ist, die ich auch laufen kann, dann würde ich auch laufen. also wenn das jetzt innerhalb von rendsburg ist, würde ich auch laufen. aber wenn das jetzt schon ein bisschen weiter ist, dann würde ich das auch in anspruch nehmen, diesen service.“ (G4RAD03)

„ähm, weil ich eigentlich nie so weit weg von zuhause bin (.) deswegen lohnt es sich eigentlich nicht zu fahren.“ (G4WAD08)

Die Daten zeigen eine klare Dichotomie: remo wird als nützlicher und flexibler Service wahrgenommen, der *örtlichen Zugang* zu Gebieten ermöglicht, die sonst, insbesondere nachts,

schwer zugänglich wären. Andererseits verhindert die begrenzte geographische Reichweite von remo, dass der Service von noch mehr Bevölkerungsgruppen, insbesondere solchen, die ihren Wohnort nicht im Bediengebiet haben, genutzt werden kann, und lässt den Wunsch nach einer Ausweitung des Servicebereichs erkennen (vgl. Abschnitt 07.4.4.6).

Nachdem in diesem Abschnitt unsere Ergebnisse vorgestellt wurden, werden im nächsten Schritt die Ergebnisse mit den dargelegten theoretischen Konzepten sowie der Forschungsfrage verknüpft und Grenzen des Vorgehens sowohl reflektiert als auch diskutiert.

07.1.5 DISKUSSION

Hinsichtlich der gestellten Forschungsfrage werden in diesem Bericht neben den in Abschnitt 07.1.2 vorgestellten Arten von Zugängen zu Mobilität, die begrifflich zwar abweichen, aber sich inhaltlich ähneln (z. B. Restriktionen, Barrieren von Mobilität), eigene Arten von Zugang in Bezug auf remo definiert. Die 5 von uns herausgearbeiteten Zugangsarten (*erster, finanzieller, örtlicher, sozialer und technischer Zugang*) haben zwar teilweise Schnittmengen mit der vorherigen Literatur, sind aber trotzdem noch einmal gesondert zu betrachten, da diese in dem spezifischen Kontext der Feldforschung zu remo definiert wurden.

Bezüglich des *technischen Zugangs* lassen sich anhand der Alterslücken Unterschiede bei der Internetnutzung bestätigen (Kubicek 2022, S. 11). Die Internetnutzung der Senior*innen (70+ Jahre) liegt knapp 15 % unter den jüngeren Altersklassen. Durch den unterschiedlichen technischen Habitus (vgl. Bourdieu 1979) ist davon auszugehen, dass diese weniger Hemmnisse haben, On-Demand-Services auszuprobieren, und auf weniger technische Unklarheiten stoßen. In der Befragung zeigt sich, dass alle befragten Altersgruppen in der Lage sind, ein remo zu bestellen; allerdings lässt sich auch erkennen, dass Senior*innen deutlich unterrepräsentiert sind (vgl. Abschnitt 07.1.4.3).

Im Bereich des *finanziellen Zugangs* zeigt die Befragung, dass die vergleichsweise niedrigen Kosten für remo ein bedeutsamer Nutzungsgrund sind. Gerade junge Erwachsene und Menschen mit begrenzten finanziellen Ressourcen schätzen den günstigen Preis und sehen in remo eine kostengünstige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln (vgl. Abschnitt 07.2.5). Dieses Ergebnis stellt einen wichtigen Aspekt dar, wenn es darum geht, die Akzeptanz und Nutzung von On-Demand-Mobilitätsdiensten in verschiedenen Altersgruppen zu fördern und den *finanziellen Zugang* für alle Bevölkerungsgruppen zu erleichtern. Diese Erkenntnisse können dabei helfen, zukünftige Maßnahmen zur Förderung des Zugangs zu On-Demand-Mobilitätsdiensten gezielt auf bestimmte Altersgruppen auszurichten und deren spezifische Bedürfnisse zu berücksichtigen (vgl. Abschnitt 07.1.4.4).

Im Kontext des *örtlichen Zugangs* zeigt sich, dass remo insbesondere in den Abendstunden, in denen andere Verkehrsmittel eingeschränkt zur Verfügung stehen, eine flexible und einfache Mobilität ermöglicht. Dieses Potenzial von On-Demand-Mobilitätsangeboten wie remo könnte, gerade in ländlichen Gegenden, genutzt werden, um Transportlücken zu schließen und Menschen eine bessere Erreichbarkeit zu bieten.

Wenn beispielsweise der *örtliche Zugang*, wie er von Ruess, Kern und Schaufler (2020) definiert wurde, näher betrachtet wird, wurden als wichtigste Attribute für zukünftige Mobilität

Emissionsfreiheit, Sicherheit und Flexibilität in ihrer Studie herausgearbeitet (Ruess et al. 2020). Flexibilität und Sicherheit werden auch in den qualitativen Interviews zu remo häufig als ausschlaggebende Punkte zur Nutzung des Services genannt, Emissionsfreiheit spielt allerdings nur eine untergeordnete Rolle und wird lediglich in einer Befragung genannt (vgl. G4WAG03). Das Ergebnis, dass remo nachts vor allem für lange Strecken genutzt wird, gilt für alle Altersgruppen gleichermaßen, was überraschend ist, da mit zunehmendem Alter ein erhöhter Bedarf an kurzen Strecken anzunehmen wäre (vgl. Schlag et al. 2002; Abschnitt 07.1.4.5). Dieses Ergebnis kann von den wenigen Antworten in der Gruppe der Senior*innen bzw. dem niedrigen Durchschnittsalter (32,18 Jahre) der Stichprobe im Allgemeinen beeinflusst sein.

Insgesamt hat remo gerade bei Personen in jüngeren Altersgruppen das Potenzial, als neues dauerhaftes Verkehrsmittel etabliert zu werden. Zum einen verändern jüngere Menschen tendenziell noch öfter Routinen als ältere Personen, da diese noch nicht über einen entsprechend langen Zeitraum verfestigt wurden. Zum anderen scheinen sich gerade jüngere Menschen, wie in Abschnitt 07.1.2 dargestellt, besser an neue Mobilitätsformen anpassen zu können:

*„Die neue Mobilitätskultur ist gegenwärtig vor allem in urbanen Zentren und in einer jüngeren, gut ausgebildeten Träger*innengruppe aufzufinden, wie sich in der Verteilung von Einstellungen nach sozio-demografischen Merkmalen in Meinungsumfragen zu neuen bzw. zukünftigen Mobilitätsangeboten und -formen widerspiegelt“ (Bitkom 2021).*

remo könnte bei wiederholter Nutzung und Peergroup-abhängiger Verbreitung den Habitus von jungen Menschen in der Region Rendsburg verändern, indem sich dieses als langfristig und regelmäßig genutztes Mobilitätssystem durchsetzt (vgl. Bourdieu et al. 1979; Abschnitt 07.1.4.2).

Das Ergebnis lässt, wie zuvor angedeutet, auf eine weitere Zugangsdimension der kulturellen Art schließen, die mit dem Alter der Befragten in Wechselwirkung steht. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass überwiegend junge Erwachsene remo nutzen und sich v. a. (ältere) Erwachsene als Nicht-Nutzende herausstellen, ebenso Minderjährige unter 16 Jahren. Aufgrund ihres jungen Alters lässt sich aber darauf schließen, dass diese in ihrer Abendplanung eingeschränkt sind (z. B. Tanzlokal-Altersbeschränkungen oder Alkoholkonsumaltersgrenzen).

In der Kategorie *Nicht-Nutzungsgründe* wurde von erwachsenen Personen vermehrt auf das Auto als „Verkehrsmittel der Wahl“ hingewiesen, überwiegend aus Gründen der Bequemlichkeit oder der Flexibilität (vgl. G4WAA12, G4WAL04, G4WAA10). Strukturen wie die limitierte Verfügbarkeit von ÖPNV-Anbindung in nicht-urbanen Gebieten und die kulturellen Präferenzen, z. B. der Rückgriff auf das Auto aufgrund von Bequemlichkeit und persönlichen Überzeugungen, beeinflussen Handlungen und Nutzungsmuster von bevorzugten Mobilitätsarten der Individuen. Neben den gegebenen Strukturen und gesellschaftlichen Normen sind die Individuen durch ihren *kulturellen Zugang* selbst an der Gestaltung der gegebenen Strukturen beteiligt (vgl. Giddens 1988). Dass die Gruppe der Erwachsenen vermehrt Nicht-Nutzende darstellt, deckt sich mit bereits bestehenden Forschungsergebnissen. Oft liegt es auch daran, dass im Erwachsenenalter Familien gegründet werden oder andere Lebensformen gelebt werden, die aufgrund individueller Präferenzen der

Lebensplanung ein Auto für ihre Mobilität bevorzugen: Für sie steht das „Auto im Kopf und vor der Haustür“ (Canzler 2000: 203). Zudem gehören Erwachsene und Senior*innen zu Generationen, die mit dem Auto aufgewachsen sind. Daher entscheiden sie sich immer wieder für das Auto, es ist Normalität, die Automobilität wird von ihnen oft mit Mobilität gleichgesetzt und sichert die Lebensqualität (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 145). Die Sozialisation spielt hierbei eine große Rolle. Diese entscheidet darüber, welche Mobilitätsmuster zur Normalität werden. Die bewusst-rationale Entscheidung für die Nutzung des Autos wird aus Routine und Gewohnheit getroffen, obwohl diese nicht immer die beste und effizienteste Alternative, wie sie nach der Rational-Choice-Theory gewählt werden sollte, darstellt (vgl. Abschnitt 07.4.2.1). Auf diesen Kohorten-Effekt des automobilzentrierten Mobilitätsdenkens ist der steigende Pkw-Besitz der Erwachsenen-Altersgruppe generell zurückzuführen (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 126 ff., 150).

Zwar entwickeln sich im Zuge einer angestrebten Verkehrswende serviceorientierte und digitale Technologien, die die autobasierte Mobilitätskultur herausfordern, aber die Ergebnisse zeigen, dass dies vor allem bei der Gruppe der Erwachsenen (28–67 Jahre) auf Probleme stößt:

„ist ja freiheit.(--) ich bin individuell. ich kann in der sekunde losfahren, wann ich will. [...] egal wo ich hinwill, ich mit nem auto komme ich dahin, wo ich will. und das macht mir der öpnv NICHT.“ (G4WAG10)

Auch in der Literatur zur Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive kommen Harms et al. (2007) zu dem Entschluss, dass sich die Verhaltensroutinen verfestigen und es schwer ist, sich von diesen zu lösen: „Mach es wie immer: Nimm das Auto“ (Harms et al. 2007: 744). Dies kann zudem einen Hinweis dafür geben, warum „Emissionsfreiheit“ als Attribut für zukünftige Mobilität bei remo weniger eine Rolle spielt, denn dieses ist bei Personen, die mit dem Auto sozialisiert wurden, oft weniger zentral.

Weiterhin lässt sich an diesem Punkt erkennen, dass viele der Zugangsarten Interdependenzen untereinander aufweisen: Wo hier der Zusammenhang zwischen *örtlichem Zugang* und kulturellem Zugang deutlich wird, hängen unter anderem auch *finanzieller* und *sozialer Zugang* oder *finanzieller* und *örtlicher Zugang* zusammen. Die Interdependenzen zwischen *sozialem* und *finanziellem Zugang* wurden auch bereits von Rammler et al. (2019) in Bezug auf Mobilität aufgegriffen: „Menschen mit geringem Einkommen und geringeren Bildungsgraden haben oft auch schlechtere Chancen auf einen einfachen und für sie bezahlbaren Zugang zu Orten und Einrichtungen“ (Rammler et al. 2019: 4). Wenn remo, wie oben beschrieben, den Arbeitsweg am Wochenende für einen geringen Preis von 2,50 Euro ermöglicht, bedeutet das, dass Personen mit geringem Einkommen einen besseren Zugang zur Arbeit haben, damit ihre finanzielle Lage aufbessern und somit wieder über erhöhte finanzielle sowie zeitliche Ressourcen für soziale Teilhabe verfügen. Ihre Bewegungsfreiheit und soziale Teilhabe steigen. Genauso lassen sich *finanzieller* und *örtlicher Zugang* verknüpfen: Oft sind es Menschen mit geringerem Einkommen, die in Randbezirken wohnen, da das Wohnen im Stadtkern zu teuer ist und somit auch eine weitere Strecke für jegliche Orte des täglichen Lebens (Arbeit, Bildungseinrichtungen, Hobbys etc.) zu bestreiten haben, was oft mit höheren Kosten verbunden ist. Die genannten Interdependenzen sind nur einige von vielen weiteren möglichen (vgl. Abschnitte 07.1.4.2, 07.1.4.4, 07.1.4.5).

Die Beweggründe für die Nutzung von remo sind meist ähnlich wie bei denen des kulturellen Zugangs zum Auto: Gründe wie *Flexibilität*, *Bequemlichkeit* oder *Gewohnheit* sind bei beiden Mobilitätsformen ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels. Insgesamt lässt sich trotz der Dominanz des Autos auch ein Zuwachs des Interesses an On-Demand-Mobilität erkennen.

07.1.6 FAZIT

Zusammenfassend lässt sich die Forschungsfrage „*Inwieweit unterscheidet sich der Zugang zu remo in den verschiedenen Altersgruppen?*“ wie folgt beantworten: Die Resonanz bezüglich des *finanziellen Zugangs* zu remo ist unter allen Befragten durchweg positiv ausgefallen (vgl. Abschnitte 07.1.4.4; 07.2.5). Es lassen sich keine Unterschiede, die auf eine bessere Zugänglichkeit in einer bestimmten Altersgruppe schließen lassen, erkennen. Dennoch ermöglicht remo vor allem Mobilität für Menschen mit weniger monetären Ressourcen, unter die oft jüngere Personen in Ausbildung oder Rentner*innen, also noch nicht oder nicht mehr Berufstätige, fallen. Über verschiedene Altersgruppen hinweg besteht der Wunsch des Ausbaus des Einzugsgebiets von remo, welcher den *örtlichen Zugang* für Menschen, die in der erweiterten Umgebung von Rendsburg leben, ermöglichen würde (vgl. Abschnitt 07.1.4.5). Der *technische Zugang*, vorrangig die Einfachheit der Bedienung der App, wurde von jüngeren sowie älteren Nutzenden betont, trotzdem ergaben sich einige Vorschläge zur Verbesserung des Matchings zwischen Fahrenden und Nutzenden sowie zu technischen Friktionen (z. B. Benachrichtigung über Verspätungen, Vorschläge von alternativen Fahrten bei voller Auslastung).

Ein bedeutsames Ergebnis ist, dass remo *soziale Teilhabe* für eine breite Masse an Menschen ermöglicht, die aus verschiedensten Gründen ihre Mobilitätsentscheidungen nur bedingt beeinflussen können (z. B. Menschen ohne Führerschein, Rentner*innen mit Beweglichkeitseinschränkungen). Dies lässt sich altersunabhängig festhalten, auch wenn jüngere Menschen oft in höherem Maße und in anderen Kontexten sozial teilhaben (z. B. Partys, oft spät am Wochenende) als ältere Personen.

Bei dem *ersten Zugang* zu remo gibt es einige erwähnenswerte Unterschiede in den Altersgruppen: Jüngere Personen erfuhren meistens durch ihre Peergroups von remo, wohingegen ältere Personen neben dem sozialen Umfeld zu remo in den Medien informiert wurden. Tendenziell sind jüngere Menschen, vor allem Minderjährige und junge Erwachsene (18–27), häufiger in großen Gruppen unterwegs, weshalb sich hier ein Schneeballeffekt in der Verbreitung von remo durch die Peergroups erkennen lässt (vgl. Abschnitt 07.2.6). In der Analyse haben sich Hinweise darauf ergeben, dass remo das Potenzial haben könnte, den Habitus in Bezug auf das Mobilitätsverhalten, vor allem bei jüngeren Menschen, nachhaltig zu verändern.

Es ist anzumerken, dass die von uns ermittelten Dimensionen von Zugang weder verallgemeinert werden können noch dass alle Zugangsarten abgedeckt sind. Aufgrund der im Vergleich zu einer Großstadt geringen Einwohner*innenzahl in Rendsburg bzw. im remo-Nutzungsgebiet wurden weniger Personen befragt als zuvor vermutet. Zudem stellen zwei Tage einen kurzen Befragungszeitraum dar. Dennoch gleichen sich die Befunde mit bereits

vorhandenen Erkenntnissen der Sekundärliteratur (z. B. Nutzungsbarrieren, Nutzung ÖPNV verschiedener Altersgruppen). Für die Beurteilung der genannten Ergebnisse ist es zentral zu beachten, dass der Altersdurchschnitt der interviewten Nutzenden bei 27,85 Jahren (27 Personen) und der interviewten Nicht-Nutzenden bei 36,5 Jahren (28 Personen) lag. Daraus resultiert die Frage, ob der Altersunterschied auf eine gesamt jüngere Altersstruktur der remo-Nutzenden oder auf die gruppenspezifischen und tagesabhängigen Umstände der Befragung zurückzuführen sind. Um die Frage genauer beantworten zu können, wäre es in Zukunft wichtig, die Interviews zu wiederholen, weiter noch, eine Panelforschung zu entwickeln, die langfristige Ergebnisse und Unterschiede erkennen lässt. Dies könnte aufschlussreiche Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des Projektes remo ermöglichen. Zudem erscheint es sinnvoll, die Bevölkerungsstruktur Rendsburgs bei der Analyse der Ergebnisse zu beachten. In Anschluss an diese Arbeit stellt sich außerdem die Frage, ob und, wenn ja, welche weiteren Zugangsdimensionen sich für remo definieren lassen. Zuletzt könnte es gewinnbringend sein, die hier verfolgte Forschungsfrage auf die zwei weiteren On-Demand-Verkehre des NAH.SH (*Lüttbus* in der Region Bredstedt und *Smartes DorfSHUTTLE* in Amt Süderbrarup) zu übertragen und ebenfalls qualitative Interviews zu führen. So würde ein räumlicher und zeitlicher Vergleich möglich werden, der weitere Aufschlüsse über die Nutzungsmuster, -verhalten sowie -gründe geben könnte.

Zusammenfassend denken wir, dass remo das Potenzial hat, On-Demand-Ridepooling als soziale Innovation zu etablieren (vgl. Abschnitt 07.4.6) sowie eine nachhaltige, flexible und zugängliche Mobilität für eine breite Gesellschaft zu ermöglichen. Als Pilotprojekt kann es Vorreiter sowie Vorbild für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte in ländlichen Regionen sein und damit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende in Deutschland leisten.

07.2 GRUPPE 2: ARMUT UND TEILHABE

Abdulrahman Wedeh, Hanna Winter, Antje Rechenberg, Jacob Heidtmann, Rojwan Akbaba

07.2.1 EINLEITUNG

„Die [...] Fähigkeit, mobil zu sein, wird, so die These, angesichts zunehmender Vernetzung und transnationaler Beziehungen für den Einzelnen oder die Einzelne mehr und mehr zur notwendigen Voraussetzung für soziale Partizipation – sei es in der Erwerbssphäre, dem kulturellen Leben oder der Aufrechterhaltung von Freundschafts- und Familienbeziehungen. [...] Mobilität und Mobilitätsfähigkeit sind damit grundsätzlich auch ungleichheitsrelevant.“ (Manderscheid 2015: 835)

In jener Zeit, in der die Fähigkeit zur Mobilität angesichts zunehmender Vernetzung und transnationaler Beziehungen für die soziale Teilhabe entscheidend wird, ergeben sich gleichsam Fragen zur sozialen Ungleichheit und deren Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Teilhabe am sozialen Leben. Soziale Ungleichheit bezieht sich im Allgemeinen auf die Unterschiede in den sozialen Bedingungen, der Ressourcenausstattung und Chancen zwischen verschiedenen Gruppen von Menschen in einer Gesellschaft. Sie wirkt unmittelbar auf die soziale Teilhabe von Menschen, die von sozialer Ungleichheit betroffen sind. Daher ist die soziale Ungleichheit auch ein zentraler Forschungsgegenstand der Soziologie und wird in den unterschiedlichsten Forschungsbereichen berücksichtigt. Einer der Bereiche, in denen soziale Ungleichheit deutlich wird, ist Mobilität (Daubitz 2011), weswegen die Soziologie in der Mobilitätsforschung im Zusammenhang von sozialer Ungleichheit verstärkt als Disziplin herangezogen werden sollte. So widmet sich diese Gruppenarbeit im Wesentlichen dem Aspekt der Teilhabe unter Einfluss von Verfügbarkeit, sowohl von finanziellen Ressourcen als auch von logistischen Möglichkeiten. Zudem wurde die Frage gestellt:

„Welchen Einfluss hat remo als günstigeres Angebot auf die soziale Teilhabe in der Freizeitgestaltung finanziell benachteiligter Menschen?“

Die Anregung für diese spezifische Forschungsfrage liegt u. a. in der wachsenden Einkommensarmut, die in den letzten Jahren in Deutschland deutlich zugenommen hat. Besonders betroffen sind Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, jene Bevölkerungsgruppen, die überproportional stark auf ÖPNV angewiesen sind (Pieper et al. 2022). Soziale Teilhabe ist insofern ein Schlüsselbegriff, der nicht nur die Interaktion mit Freund*innen umfasst, sondern auch eine Möglichkeit darstellt, an sozialen Freizeitaktivitäten teilzunehmen und ein soziales Netzwerk aufzubauen. In dieser Hinsicht wird untersucht, wie remo als innovative Transportmöglichkeit die soziale Teilhabe der Menschen beeinflusst, insbesondere in Hinblick auf finanzielle Aspekte und die Verfügbarkeit von Alternativen im Bereich der Fortbewegung.

Eine Möglichkeit zur Steigerung der sozialen Teilhabe finanziell benachteiligter Personen besteht u. a. darin, die Zugänglichkeit von kostengünstigen Verkehrsoptionen zu verbessern, die vor allem für alle Bürger*innen bezahlbar sind. Die Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 hat verdeutlicht, dass solche Maßnahmen die Mobilität von Menschen – gerade von finanziell benachteiligten Bevölkerungsgruppen – signifikant verbessern (Hille & Gather 2022: 42). So musste beispielsweise eine Jugendgruppe aus Hamburg für einen Ausflug nach Travemünde neben dem 9-Euro-Ticket pro Person keine weiteren Kosten tragen. Gleiches gilt für eine Familie aus Stuttgart, die einen Ausflug zum Bodensee unternahm. Dies ließe sich

quer durch die Republik beobachten. Diese Beobachtungen können theoretisch auf innovative Verkehrsmittel wie remo übertragen werden, die es ermöglichen, auch nachts zwischen 21 Uhr und 3 Uhr unterwegs zu sein, anstatt dass Personen lange Strecken zu Fuß zurücklegen oder teure Taxifahrten nutzen müssen.

Des Weiteren wird im Folgenden betrachtet, wie sich solche sozialen Innovationen wie remo in verschiedenen sozialen Milieus ausbreiten. Bereits in den ersten Stunden unserer Feldforschung wurde deutlich, dass diejenigen soziokulturellen Gruppen, die potenziell am meisten von dieser Innovation hätten profitieren können und sollen, diese überraschenderweise nicht nutzten. Stattdessen zeigte sich, dass remo sich in einem spezifischen sozialen Milieu mit ähnlichen Lebensstilen, gemeinsamen Interessen und vergleichbarem Alter ausbreitet. So zielt diese Arbeit nicht nur darauf ab, die soziale und finanzielle Teilhabe der Nutzer*innen zu untersuchen, sondern auch die Bedeutung von Netzwerkbeziehungen bei der Ausbreitung solcher sozialen Innovationen in diesem Kontext zu erforschen. So wird im theoretischen Teil dieser Arbeit beleuchtet, welche Relevanz Netzwerksbeziehungen für die Ausbreitung sozialer Innovationen haben und wie sie den Zugang zu Ressourcen und Wissen direkt und/oder indirekt beeinflussen. Daher war es von besonderer Bedeutung, in Erfahrung zu bringen, wie Personen auf remo aufmerksam wurden, und gleichzeitig zu ermitteln, aus welchen Gründen einige keine Kenntnis darüber hatten. Mittels schichtspezifischer Fragestellungen wurden Informationen gesammelt, die uns erlaubten, die Befragten in den entsprechenden Milieus zu verorten, um theoriegeleitete Schlussfolgerungen ziehen zu können; vornehmlich mit Bezügen zu den Arbeiten Pierre Bourdieus.

Im nächsten Schritt wird die Forschungsfrage in den Rahmen theoretischer Konzepte eingebettet, darunter die Bourdieu'sche Kapitaltheorie, Theorien zur sozialen und finanziellen Teilhabe, Schicht- und Milieukonzepte sowie mobilitätsbezogene Theorien. Dies dient dazu, ein vertieftes Verständnis dafür zu entwickeln, wie soziokulturelle Prägungen im Kontext sozialer Ungleichheit wirken. Anschließend erfolgt eine umfassende Darlegung der Datenerhebung und der angewandten Methodik. Hierbei werden die methodischen Überlegungen und Entscheidungen im Forschungsprozess ausführlich erläutert. Schließlich werden die Ergebnisse dieser Studie präsentiert und eingehend diskutiert.

07.2.2 THEORIE: FORSCHUNGSSTAND UND FORSCHUNGSFRAGE

Die Einbettung der Forschungsfrage „*Welchen Einfluss hat remo als günstigeres Angebot auf die soziale Teilhabe in der Freizeitgestaltung finanziell benachteiligter Menschen?*“ soll anhand folgender theoretischer Grundlage verdeutlicht werden: Zu Beginn des Kapitels wird untersucht, was soziale Ungleichheit bedeutet und welche Rolle Einkommensarmut in Deutschland spielt. Anschließend wird erörtert, inwiefern soziale Teilhabe ein wichtiges Element für eine moderne Gesellschaft darstellt. Danach wird der Frage nachgegangen, wie soziale Innovationen die gesellschaftliche Teilhabe von einkommensarmen Menschen verbessern können. In diesem Kapitel werden auch die Kapitaltheorie von Pierre Bourdieu und die Definitionen von sozialem Milieu, sozialen Schichten und Lebensstil beleuchtet, um besser analysieren zu können, wie sich soziale Innovationen gesellschaftlich ausbreiten.

Es ist eine grundlegende Forderung einer modernen Gesellschaft, dass allen Menschen der gleiche Zugang zur Teilhabe an Freizeit und Kulturangeboten ermöglicht wird (Mogge-Grotjahn 2018: 73). Dieser Zugang kann durch vergünstigte Mobilität erleichtert werden, jedoch erfordert er zusätzlich eine eingehende Analyse struktureller Merkmale und Prozesse sozialer Ungleichheit (Mogge-Grotjahn 2018: 59). Für die Analyse wird in dieser Arbeit Pierre Bourdieus Kapitaltheorie verwendet. Soziale Ungleichheit entsteht nach Bourdieu durch eine ungleiche Verteilung von Kapitalien. Er unterscheidet zwischen ökonomischem, sozialem, kulturellem und symbolischem Kapital. Für diese Arbeit hauptsächlich relevant ist das soziale Kapital, welches sich in der Zugehörigkeit von sozialen Gruppen und in dauerhaften sozialen Netzen manifestiert. Soziale Ungleichheiten werden also nicht lediglich durch ökonomische Faktoren gekennzeichnet, sondern auch durch strukturelle, kulturelle und soziale Faktoren wie Netzwerke. Fehlendes soziales Kapital kann folglich Armut weiter verfestigen, während vorhandenes soziales Kapital zur Überwindung von Armut beitragen kann (Bourdieu 1983: 183 ff.).

In Deutschland ist die Einkommensarmut in den letzten Jahren drastisch gewachsen. Einkommensarmut ist eine Form der relativen Armut, bei der das Einkommen einer Person oder eines Haushalts nicht ausreicht, um die Güter und Dienstleistungen zu kaufen, die für ein Mindestmaß gesellschaftlicher Teilhabe erforderlich sind (Bäcker & Kistler 2021). Man spricht von Einkommensarmut, wenn Personen über weniger als 60 % des Medianeinkommens verfügen (Spannagel & Zucco 2022: 21). 16,6 % der bundesdeutschen Bevölkerung wurden im Jahr 2021 zu der Gruppe der Einkommensarmen gerechnet. Besonders bei Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen macht sich Einkommensarmut bemerkbar (Pieper et al. 2022: 3). Dieses soziale Problem rückte durch die enormen Preissteigerungen für Güter des täglichen Bedarfs und Energie im Zuge des Krieges in der Ukraine stark in den öffentlichen Fokus. Doch schon vor dieser Krise war längst klar, dass vielen in Deutschland lebenden Menschen nicht genügend finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, um vollständig am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können (Spannagel & Zucco 2022: 3).

Diese Arbeit unterscheidet zwischen finanzieller Teilhabe und sozialer Teilhabe. In den Bereichen der Sozialwissenschaften gibt es neben der Teilhabe am Erwerbsleben verschiedene Grundlagen für dieses Verständnis. Hierbei werden meist politische Beteiligung, bürgerliche und soziale Rechte, enge soziale Beziehungen sowie Bildung und Kultur als wesentliche Aspekte der Teilhabe betrachtet (Kreimeyer 2017: 42). Die Definition von Teilhabe gestaltet sich jedoch als äußerst komplex, da sie oft subjektiv und individuell wahrgenommen wird (Kreimeyer 2017: 42). Im Kontext dieser Arbeit wird finanzielle Teilhabe als das subjektive Empfinden in Bezug auf das Einkommen und die finanzielle Zufriedenheit verstanden. Soziale Teilhabe bezieht sich auf das subjektive Empfinden in Bezug auf Freizeitgestaltung und kulturelle Aktivitäten.

Die Höhe der verfügbaren finanziellen Ressourcen hat unmittelbare Auswirkungen auf die soziale Teilhabe eines Individuums am gesellschaftlichen Leben (Boeckh 2018: 369; Spannagel & Zucco 2022: 1). Dies beeinflusst auch die Freizeitgestaltung finanziell benachteiligter Kinder und Jugendlicher. Die Forschung im Bereich Armut hat gezeigt, dass finanziell benachteiligte Menschen Freizeit und Kulturangebote, die mit Kosten verbunden sind, seltener in Anspruch nehmen. Dies beeinträchtigt Erlebnis- und Erfahrungsmöglichkeiten von Kindern und

Jugendlichen (Laubstein et al. 2016: 61 f.). In dieser Arbeit wird deshalb von einer Korrelation zwischen finanzieller und sozialer Teilhabe ausgegangen.

Günstige Verkehrsmittel haben einen direkten Einfluss auf die finanzielle Teilhabe, was sich so auf die soziale Teilhabe auswirkt. Dies zeigen beispielsweise aktuelle Forschungsergebnisse zur Umsetzung des 9-Euro-Tickets, das 2022 drei Monate lang als vergünstigtes Nahverkehrsticket deutschlandweit genutzt werden konnte. Haushalte mit niedrigem Einkommen konnten besonders von der Maßnahme profitieren, und es wurde festgestellt, dass der erleichterte Zugang zur Mobilität tatsächlich mit einer vermehrten Teilnahme an Freizeitaktivitäten und folglich mit einer gesteigerten individuellen Lebenszufriedenheit einherging (Hille & Gather 2022: 42).

Auch das soziale Milieu steht in enger Wechselwirkung mit sozialer Ungleichheit (Mogge-Grotjahn 2018: 68). Soziale Milieus bezeichnen die soziale Umwelt des oder der Einzelnen oder einer Gruppierung, die auf die Entwicklung oder Sozialisation sowie Entfaltungsmöglichkeiten des sozialen Handelns von Individuen Einfluss nimmt (Klimke et al. 2020: 504), und sozialstrukturelle Gruppen gleichgesinnter Menschen mit ähnlichen Wertehaltungen, Lebensführungen oder Mentalitäten. Die Mitglieder sozialer Milieus besitzen oftmals ein ähnliches soziales oder kulturelles Umfeld. Milieukonzepte beinhalten außerdem die Untersuchung sozialer Schichtmodelle. Soziale Schichten beschreiben eine Gruppe innerhalb einer Gesellschaft, deren Mitglieder ähnliche soziale Merkmale wie Beruf, Einkommen, Bildung, Ansehen oder Lebensführung beinhalten. Diese können aber auch kombiniert auftreten. Soziale Schichten können zudem vertikal angeordnet werden, man unterscheidet im allgemeinen Sprachgebrauch meist Oberschicht, Mittelschicht und Unterschicht. Diese sind jedoch empirisch schwer zu definieren. Grundsätzlich können Schichtmodelle als „objektive“ Beschreibungen dienen, in der Schichtzuordnungen von Forschenden selbst ausgewählt werden. Soziale Schichten bestehen aus mehreren sozialen Milieus, welche in modernen Gesellschaften fließend ineinander übergehen (Hradil 2018). In dieser Arbeit sollen die hier definierten Begriffe dazu dienen, von sozialen Merkmalen auf die Schichtzugehörigkeit der Nutzenden von *remo* schließen zu können. Zudem wird in dieser Arbeit die Lebensstilforschung relevant. Diese erforscht die Wechselwirkungen zwischen materiellen, kulturellen, sozialen und persönlichen Ressourcen für die Ausgestaltung des Alltags und der persönlichen Identität (Mogge-Grotjahn 2018: 68).

Die Wechselwirkung zwischen dem sozialen Milieu, dem Lebensstil und dem sozialen Kapital zeigt sich auch, wenn die Ausbreitung von sozialen Innovationen untersucht wird. Soziale Innovationen werden durch eine gesellschaftliche Institutionalisierung gekennzeichnet und sind auf eine soziale Akzeptanz angewiesen, um sich zu verbreiten. Diese Verbreitung erfolgt nicht auf individueller Ebene, sondern stets in sozial geformten Lebenswelten (vgl. Howaldt & Schwarz 2010a: 93; Abschnitt 04.2). Soziale Innovationen im Bereich Mobilität könnten die gesellschaftliche Teilhabe finanziell benachteiligter Menschen steigern, sofern sie günstiger und gleich effektiv wie etablierte Praktiken sind. Allerdings erfolgt die Ausbreitung sozialer Innovationen nicht aufgrund ökonomisch rationaler Handlungen der Individuen, sondern durch komplexe gesellschaftliche Prozesse, bei denen Netzwerkbeziehungen eine entscheidende Rolle spielen (Howaldt & Schwarz 2010a: 94). Netzwerkbeziehungen sind durch ein Geflecht zwischenmenschlicher Beziehungen gekennzeichnet und somit Teil des sozialen

Umfeldes und des sozialen Milieus. Sie ermöglichen den Zugang zu Ressourcen und Wissen (Vonneilich 2020: S. 38, S. 42). Das soziale Kapital sowie das soziale Milieu und der individuelle Lebensstil spielen somit eine zentrale Rolle bei der Kenntnis, Anwendung und letztendlich bei der Verbreitung sozialer Innovationen (Gellrich 2016: 238).

Die Verbesserung der sozialen Teilhabe bei der Freizeitgestaltung von Menschen, die von Einkommensarmut betroffen sind, könnte also durch vergünstigte Verkehrsmittel erreicht werden, die als innovative Lösungen umgesetzt werden. Jedoch genügt allein die kostengünstige Nutzung der Innovation nicht, um gesellschaftliche Teilhabe finanziell Benachteiligter zu ermöglichen. Hier kommen gesellschaftliche Prozesse ins Spiel, insbesondere Netzwerkbeziehungen, das soziale Umfeld und ein ausgeprägtes soziales Kapital, die entscheidend für den Zugang zur Kenntnis und Anwendung sozialer Innovationen sind. Deshalb ist eine Analyse der strukturellen Merkmale und Prozesse dieser sozialen Ungleichheiten notwendig.

07.2.3 DATEN UND METHODIK

In diesem Kapitel erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Überlegungen vor, während und nach der Feldstudie sowie mit den verwendeten Forschungsinstrumenten. Das Hauptforschungsinstrument war der Interviewleitfaden und eine Auswertungssoftware (MAXQDA). Es wurden 48 qualitative Interviews durchgeführt, transkribiert und ausgewertet. Insgesamt wurden vier Interviewleitfäden entwickelt, davon ein Interviewleitfaden für die erste Befragungseinheit am 9. Juni 2023 und drei Leitfäden für die Befragungseinheit am 10. Juni 2023. Die Befragungen fanden am 9. Juni 2023 zwischen 21 und 1 Uhr statt sowie am 10. Juni 2023 zwischen 19.30 und 1 Uhr, da der NAH.SH dieses On-Demand-Angebot freitags und samstags zwischen 21 und 3 Uhr anbietet sowie sonntags von 21 bis 0 Uhr.

07.2.3.1 FORSCHUNGSPRAKTISCHE ÜBERLEGUNGEN UND REFLEXIONEN

Vor der Durchführung der Feldstudie wurden die Formulierung der Forschungsfrage und die Ziele kontrovers diskutiert. In einem Gruppenbrainstorming wurden Dimensionen besprochen und erarbeitet sowie unterschiedliche Forschungsfragen und mögliche erste Interviewfragen formuliert. Wichtig war es dabei, die sozialen Aspekte zu berücksichtigen und herauszufinden, ob durch das Angebot von remo zu den Konditionen des öffentlichen Nahverkehrs mehr soziale Teilhabe möglich ist. Eine erste These lautete in diesem Zusammenhang: Je weniger jemand verdient, desto mehr profitiert diese Person von remo. Welche Fragen hilfreich sein könnten und zu klären, ob dabei die Kenntnis des konkreten Einkommens wichtig sein könnte, um etwas über die soziale Herkunft der Interviewteilnehmer*innen zu erfahren, war eine Herausforderung vor Beginn der Feldstudie. Im Laufe der Leitfadenskonstruktion kristallisierte sich heraus, dass mit der Frage nach dem konkreten Einkommen oder auch der Einkommensgruppe keine tatsächliche Aussage zu den finanziellen Möglichkeiten getroffen werden kann, da weiterreichende Informationen fehlten, wie zum Beispiel Haushaltskosten, Haushaltsstruktur, Zugriff auf Ersparnisse (Christoph 2008: 8). Somit lag die Konzentration auf dem subjektiven Einkommensempfinden, Sparmöglichkeiten und möglichem Konsumverzicht. Im Laufe dieser Forschungsarbeit wurde deutlich, dass der

Forschungsrahmen nicht nur die soziale und finanzielle Teilhabe der remo-Nutzenden einschließt, sondern sich auch mit der Ausbreitung sozialer Innovationen auseinandersetzt.

Ebenfalls war es wichtig zu diskutieren, welcher Personenkreis für die Datenerhebung relevant ist. Dabei musste erörtert werden, ob es entscheidend ist, nur remo-Nutzende zu befragen oder auch andere Personen. Für die Feldstudie musste festgelegt werden, welche Stadtteile oder Haltestellen für die stationären Befragungen attraktiv sind, um Informationen zur Beantwortung der Forschungsfrage zu erhalten (Przyborski & Wohlrab-Sahr 2021: 87). Hier waren die Überlegungen, ob finanziell schwächere Stadtteile für die Datenerhebung interessant sein könnten. Infrage kam dafür der Stadtteil Mastbrook, da dieser als ein von Armut betroffener Stadtteil bekannt ist (vgl. DSK-BIG 2020: 7). Aufgrund der Entscheidung, dass wir uns bei den Befragungen mindestens zu zweit in direkter Nähe voneinander befinden wollten, der Distanz nach Mastbrook sowie des eingeschränkten Befragungszeitfensters wurde in diesem Stadtgebiet jedoch keine Datenerhebung vorgenommen.

Da es für die Beantwortung der Forschungsfrage relevant war, ob sich durch remo die Freizeitaktivitäten verändert haben, sollten bevorzugt die meistgenutzten remo-Abfahrtsorte besetzt werden, um dort stationäre Befragungen durchzuführen. Zum Beispiel lagen die zentralen Punkte in der Innenstadt, am Bahnhof und beim Cheyenne Club. Die Auswertung der Systemdaten remos zeigte, dass die meistangefahrenen Abfahrtsorte wie folgt von den Nutzenden präferiert werden: 1. Am Bahnhof, Bahnhof Rendsburg, 2. Rendsburg, ZOB, 3. Rendsburg, Schlossplatz, 4. Schiffbrückenplatz, Fräulein Möhls, 5. Büsser Straße, Cheyenne Club. Diese dienten folglich der Datenerhebung als Orientierung. Um die vorhandenen Interviewressourcen effizient zu verteilen, wurde die Forschungsgruppe auf die Befragungsorte aufgeteilt. Ein Gruppenmitglied sollte jeweils im remo-Fahrzeug Interviews durchführen, während die anderen Gruppenmitglieder stationäre Interviews führten. Der erste Anlaufpunkt der stationären Datenerhebung war der Abfahrtsort Schiffbrückenplatz, Fräulein Möhls. Aufgrund der geringen Passant*innenzahl wurden auf dem Weg zum Obereiderhafen weitere Interviewpartner*innen angesprochen und befragt. Ebenfalls konnten einzelne Interviews vor Ort, am Obereiderhafen, durchgeführt werden, da sich dort eine gastronomische Location befindet. Allerdings wurden diese Interviews durch die vorherrschenden Windverhältnisse erschwert. Am zweiten Befragungstag wurde vor dem remo-Betriebsstart begonnen, da die Möglichkeit genutzt wurde, Teilnehmer*innen des „Green Noise Festivals '23“⁷ zu befragen, um deren Mobilitätsverhalten zu erfassen.

Nachdem die Zielgruppe besprochen, die Forschungsfrage formuliert, der Interviewleitfaden konzipiert und die Intervieworte ausgewählt waren, wurden die Aufzeichnungsform und die Interviewordnung festgelegt. In diesem Zusammenhang sollte auch die datenschutzrechtliche Klärung ein Thema sein und wie diese in den Befragungsprozess eingebunden wird (Przyborski & Wohlrab-Sahr 2021: 86), sowie die einleitenden Informationen zu dem Forschungsprojekt, die den Interviewten zur Verfügung gestellt werden sollten (Przyborski & Wohlrab-Sahr 2021: 76). Es zeigte sich auch im Rahmen der Feldforschung, dass die Transparenz über das Forschungsprojekt durch einen angemessenen Einleitungssatz zur erfolgreichen

⁷ Kulturfestival von jungen Leuten für junge Leute in Rendsburg.

Interviewführung beitrug, da dies vertrauensfördernd war. Hierbei war es entscheidend, dass jede*r Gesprächspartner*in vor der Durchführung des Interviews nach dem Einverständnis der Aufzeichnung gefragt wurde und dies auch, je nach Materialverfügbarkeit, schriftlich oder digital aufgezeichnet wurde. Ebenfalls wurde jedem Interview ein Code⁸ zugeordnet, um in der späteren Auswertung und in Zitatangaben genaue Zuordnungen nachvollziehen zu können und auch mögliche Zusammenhänge zu erkennen (Przyborski & Wohlrab-Sahr 2021: 52). Nach der Datenerhebung im Feld wurden die digital aufgezeichneten Interviews transkribiert. Für den Transkriptionsaufbau wurde einheitlich nach dem Gesprächsanalytischen Transkriptionssystem 2 (GAT 2) gearbeitet (Selting et al. 2009).

Nach der Transkription und für die Inhaltsanalyse wurde ein Codierleitfaden entwickelt, da dieser notwendig ist, um die Interviews systematisch interpretieren zu können (Mayring 2022: 60). Auch bei dem Codierleitfaden und nach der ersten Sichtung des Materials haben sich die Kategorien an den folgenden Dimensionen angelehnt: *finanzielle Teilhabe*, *soziale Teilhabe (Freizeitgestaltung)* und *Ausbreitung sozialer Innovation*. Den Kategorien wurden Unter-codes zugeordnet. Der Kategorie der *finanziellen Teilhabe* wurden folgende Codes zugewiesen: *Einkommensempfinden*, *Sparmöglichkeiten*, *Erwerbsstatus* und *Preisrelevanz bei der Auswahl der Verkehrsmittel oder bei remo*. Der Kategorie der *sozialen Teilhabe* wurden 4 Codes angegliedert: *verändertes Freizeitverhalten*, *alternative Verkehrsmittel*, die zur Verfügung stehen, und *Nutzungshäufigkeit (Anzahl)*, *Interessen Freund*innenkreis* sowie die *finanziellen Mittel des Freund*innenkreises*. Die *soziale Ausbreitung* wurde mit den Codes der *Nutzer*innengruppe*, *Bekanntheit remo* (woher kannten die Interviewten remo) und des *Geschlechts* versehen.

Für die qualitative Inhaltsanalyse wurde das Programm MAXQDA verwendet (Mayring 2022: 111). Um innerhalb der Gruppe eine gemeinsame Auswertungsbasis zu erhalten, wurden die codierten Interviewstellen in eine gemeinsame Excel-Datei exportiert, sodass diese für die Ergebnisauswertung extrahiert werden konnten.

07.2.3.2 LEITFÄDEN

Der Interviewleitfaden sollte dabei helfen, relevante Themen und Aspekte zu identifizieren, die in den Interviews angesprochen werden sollten, um die formulierte Forschungsfrage zu adressieren (Przyborski & Wohlrab-Sahr 2021: 21). Ebenfalls sollte der Interviewleitfaden offen und flexibel gestaltet sein, um Raum für spontane Themen und die Individualität der Interviewteilnehmer*innen zu lassen. Die Interviewenden sollten in der Lage sein, sich auf die Antworten der Teilnehmer*innen einzulassen und von vorgegebenen Fragen abzuweichen, wenn es für die Forschung relevant ist (Kruse 2015: 215). Obwohl Flexibilität wichtig ist, sollte der Interviewleitfaden dennoch eine klare Struktur aufweisen und bestimmte Themenbereiche abdecken, die für die Forschungsfrage von Bedeutung sind. Die Fragen sollten logisch geordnet

⁸ Die Abkürzungen beinhalteten einen Hinweis auf die*den Interviewer*in und Forschungsgruppe (G3), ob es eine stationäre Befragung war (ST), ein Fahrer*inneninterview (F) oder ob das Interview in einem remo-Fahrzeug stattfand (RA). Zusätzlich wurden die Interviews chronologisch durchnummeriert.

und leicht verständlich sein (Kruse 2015: 212). Es wurde versucht, suggestive Fragen, die die Antworten beeinflussen könnten, zu vermeiden.

Bevor der Interviewleitfaden in der Hauptstudie verwendet wurde, war dieser in einem Pretest auf dem Campus der Universität getestet worden. Dies ermöglichte die Identifizierung eventueller Schwachstellen und die Anpassung des Leitfadens, bevor er im tatsächlichen Forschungsprozess eingesetzt wurde. Im Rahmen des Seminars gab es ebenfalls die Möglichkeit, Feedback durch die Kommiliton*innen und Dozierenden zu erhalten. Bei der Überarbeitung wurde berücksichtigt, dass durch die Formulierung der Fragen Ja/Nein-Antworten ausgeschlossen und die Fragen möglichst eindeutig formuliert sind.

Der Interviewleitfaden sollte so gestaltet sein, dass die Interviews innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens durchgeführt werden können, um die Effizienz der Datenerhebung zu gewährleisten. Für die finale Fragenzusammenstellung diente das SPSS-Verfahren der Leitfadententwicklung nach Helfferich (2009) als Grundlage (Kruse 2015: 227).

In der ersten Leitfadenausarbeitung wurde ein kurzer Fragebogen konzipiert, da der nutzbare zeitliche Befragungsrahmen noch unbekannt war. Für jeden Themenblock wurde besprochen, welche Fragen einen höheren Impact auf die Beantwortung der Forschungsfrage haben könnten, um diesen im Interview eine höhere Priorität zukommen zu lassen. Der erste Interviewleitfaden startete mit einer sogenannten Eisbrecherfrage (Kruse 2015: 219):

„Wo fahrt ihr jetzt hin bzw. wo wollt ihr gerade hin?“

Die nächste Frage sollte einfach sein und die interviewte Person motivieren, über die Nutzungsgelegenheiten von remo zu erzählen, dafür wurde eine ‚weiche‘ Formulierung mit Abtönungspartikeln verwendet (Kruse 2015: 218):

„Magst du mir einmal erzählen, wann bzw. zu welchen Gelegenheiten du remo nutzt?“

Ebenfalls sollten Erkenntnisse erlangt werden, wie sich die Freizeitgestaltung der Interviewten seit der remo-Einführung verändert hat, um die Dimension der sozialen Teilhabe zu verstehen:

„Gibt es Aktivitäten, die du vor remo nicht gemacht hast oder die sich durch remo verändert haben?“

Die Faktenabfragen wie jene nach den soziodemografischen Daten (Geschlecht, Alter, beruflicher Status) oder dem subjektiven Einkommensempfinden stellten wir an das Ende aller Interviewleitfäden, um die offene Gesprächsatmosphäre nicht zu schädigen (Kruse 2015: 218). Die Frage nach dem subjektiven Einkommensempfinden wurde im Interviewleitfaden wie folgt formuliert:

„Wie kommst du mit deinem monatlichen Einkommen zurecht?“

Der Interviewleitfaden, wie schon in vorangegangenen Kapiteln beschrieben, lehnte sich an die Dimensionen *finanzielle Teilhabe*, *soziale Teilhabe* und *Ausbreitung sozialer Innovation*) an und so wurde die erste Fassung des Leitfadens in 3 Themenblöcke aufgeteilt (Kruse 2015: 213): Freizeitgestaltung/Nutzungsrahmen remo, Einkategorisierung remo, finanzielle/soziodemografische Fragen. Nach der ersten Interviewauswertung war eine Erkenntnis, dass es mit nur einem Interviewleitfaden nicht erfolversprechend war, unterschiedlichste Interviewgruppen effektiv zu befragen, da Interviewpartner*innen remo

entweder nicht kannten, nicht nutzten oder Fahrer*innen von remo waren. In einem nächsten Schritt erhielt jede genannte Gruppe einen eigenen Leitfaden (vgl. Anhang Gruppe 2, Abbildung 9 bis Abbildung 11) und auch weitere Fragen wurden eingebunden, die in Bezug auf das soziale Umfeld wie auch die finanzielle Teilhabe mehr Erkenntnisse zutage fördern sollten. Ein weiterer Grund war, dass es den Anschein machte, dass die Befragten der remo-Nutzenden einer ähnlichen Gesellschaftsschicht angehören, weshalb auch die Forschungsfrage erneut diskutiert wurde, da die gestiegene soziale Teilhabe von sozial benachteiligten Menschen nicht eindeutig zu erkennen war. An dieser Stelle war es sinnvoll, die Ausbreitung von sozialen Innovationen einzubeziehen und das soziale Umfeld der Interviewten. Unter anderem spielte die Frage nach den Interessen und den finanziellen Möglichkeiten des Freund*innenkreises eine Rolle:

„Magst du mir einmal erzählen, mit wem du in deiner Freizeit unterwegs bist?“

und

„Welche Interessen teilst du mit deinem Freundeskreis?“

Um die finanziellen Möglichkeiten des Freund*innenkreises zu erfahren, wurde folgende Frage gestellt:

„Haben deine Freunde ähnliche finanzielle Mittel wie du?“

Die Effizienzsteigerung der neuen Fassungen der Fragebögen hat sich in der zweiten Befragungsrunde bestätigt. Dies zeigte sich durch längere Antworten, längere Interviews und eine breitere Informationsgewinnung.

07.2.4 ERGEBNISSE

Wie in Kapitel 7.3.3.1 begründet, wurde die Ergebnisanalyse anhand der aus MAXQDA exportierten und bereits codierten Interviewtranskripte vorgenommen. Den drei Analysekategorien der *finanziellen Teilhabe*, *sozialen Teilhabe* sowie der *sozialen Innovation* wurden spezifischere Codierungen zugewiesen, welche eine präzise Interpretation ermöglichten. Sie bilden die Struktur der nachfolgenden Ergebnisdarstellungen. Insgesamt wurden 48 Interviews analysiert. 37 davon fanden stationär, also an öffentlichen Plätzen oder virtuellen remo-Haltestellen in Rendsburg, statt. Hierbei wurden auch 8 nicht remo-nutzende Personen befragt. Diese sind im Folgenden auch als solche gekennzeichnet. Weitere 10 Interviews wurden während der Fahrt mit den Nutzer*innen geführt. Abschließend wurden auch drei remo-Fahrer*innen zu ihren Fahrgästen befragt. Die befragten Nutzer*innen waren durchschnittlich 22,5 Jahre alt und somit etwa 20 Jahre jünger als das Durchschnittsalter der Bewohnenden der Stadt Rendsburg (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2022).

07.2.4.1 FINANZIELLE TEILHABE

Um die finanzielle Teilhabe der remo-Nutzenden zu erforschen, wurden die Codes *Einkommensempfinden*, *Möglichkeit zu sparen* und *Preisrelevanz* in den Transkripten angewandt. Durch die Untercodierungen, welche die einzelnen Kategorien in ihrer Ausprägung spezifizierten, wurde die weitere Analyse des Interviewmaterials ermöglicht.

Das Einkommensempfinden der Nutzer*innen soll Auskunft darüber geben, wie eine Person ihre eigene finanzielle Lage einschätzt. Dies ist für eine spätere Analyse sinnvoll, um sowohl durch die Art der Beschäftigung und wie auch das subjektive Einschätzen die finanzielle Teilhabe näher erörtern zu können. Einige Fahrgäste zeigen sich zufrieden mit ihrem monatlichen Einkommen, andere hingegen sehen dies anders. Insgesamt weisen 19 der Befragten eine Einkommenszufriedenheit auf, während 18 Personen ihre Einkommenssituation mit mittelmäßig oder nicht zufrieden bewerten. Es wird zudem oftmals ein direkter Bezug auf die Konsummöglichkeiten genommen.

„ja, könnte halt mehr sein (.) wie man sich es halt immer erwünscht (.) aber (.) es ist auf jeden fall (.) ich komme damit klar (.)“ (G3STRA14)

Hinzu kommt außerdem das noch junge Alter der meisten befragten Nutzer*innen. Dies wirkt sich auch auf die Art des Einkommens aus. Während bis auf zwei Ausnahmen, welche in Teilzeit beschäftigt waren, alle Befragten, die älter als 24 waren, einer Vollzeitbeschäftigung nachgehen, finden sich bei den jüngeren Nutzer*innen vor allem Schüler*innen und Student*innen wieder. Diese üben neben ihrer akademischen Ausbildung entweder keine oder eine Nebenbeschäftigung aus, welche ein vergleichsweise kleines Einkommen einbringt.

„das ding ist ich bin schülerin (.) und ich krieg taschengeld (-) äh dann komme ich eigentlich ganz okay zurecht (.) aber das gute ist (.) ich habe eine busfahrkarte und damit komme ich immer mit remo durch.“ (G3RAAW9)

Direkten Anschluss hieran findet die Abfrage nach den Sparmöglichkeiten. Dies ist neben dem Empfinden des eigenen Einkommens sowie dem Erwerbsstatus eine wichtige Information bei der Analyse. Die Möglichkeit, etwas vom Einkommen sparen zu können, ist eine Analysekategorie, welche auf den individuellen Umgang mit Geld abzielt. Unabhängig vom tatsächlichen Einkommen können die Sparmöglichkeiten bei den Nutzer*innen aufgrund etwaiger persönlicher Umstände unterschiedlich ausfallen. Ebenso können sie einen direkten Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels haben, da auch hier unterschiedliche finanzielle Hürden zu bewältigen sein können. Hier fallen die Ergebnisse der Befragungen ebenso unterschiedlich aus. Auffallend ist ebenfalls der direkte Bezug auf den Konsum bzw. den individuellen Lebensstil.

„nein, es ist halt zu wenig ich kriege ja nur halbweisenrente kindergeld und vom amt und wenn man aber mal überlegt so mit der inflation und so (.) das ist aber sonst eigentlich doch also wenn man es gut einplant dann ja aber dann wieder mal so ein abend feiert ist schon ein bisschen eng.“ (G3STAR15)

Hieraus geht hervor, dass das Erlebnis des nächtlichen Ausgehens bei der/dem Nutzer*in bei der Finanzplanung berücksichtigt wird. Auch trotz einer eher schwierigen finanziellen Lage scheint es wichtig, an gewissen Freizeitaktivitäten partizipieren zu können. Die individuelle Priorisierung von Freizeitaktivitäten gegenüber dem Sparen wird auch bei einer weiteren im remo interviewten Person deutlich:

„jein (.) also, wenn ich das darauf anlegen würde zum sparen dann definitiv (.) aber ich lebe halt für den moment so ein bisschen (.) deswegen (.)“ (G3STRA14)

Anhand der Frage nach der individuellen Relevanz des Preises bei der Auswahl des Verkehrsmittels lässt sich die Bereitschaft der Nutzer*innen ermitteln, Geld für bevorzugte Möglichkeiten der Fortbewegung auszugeben. Im Gegensatz zu den zuvor genannten

Codierungen findet sich hier ein einheitlicheres Bild wieder. Unabhängig davon, wie viel Geld die befragten Menschen monatlich zur Verfügung haben, wie ihre berufliche Lage aktuell ist oder wie sie diese einschätzen, besteht hier eine durchweg hohe Preisrelevanz. So ergibt sich bei lediglich fünf der Befragten, dass für sie der Preis bei der Wahl der Verkehrsmittel eine mittlere Wichtigkeit hat. Alle anderen Antworten weisen eine hohe Relevanz des Preises auf. Auffallend ist hierbei zudem, dass, wie auch in den vorigen Kategorien, oftmals Bezug auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten – zumeist das Taxi – genommen, remo also zumeist vor diesen Vergleichshorizonten wahrgenommen wird.

„ja nee also auf jeden fall also klar würde ich jetzt eher sagen ich fahre mit remo als mit taxi, weil es halt einfach günstiger ist.“ (G3STHW7)

In der Kategorie der finanziellen Teilhabe der Nutzer*innen fällt abschließend auf, dass die Auswahl der Verkehrsmittel nicht direkt von den individuellen finanziellen Möglichkeiten abhängt. Die geringe preisliche Hürde von remo wird durchweg von allen Nutzer*innen geschätzt und sorgt für eine Präferenz gegenüber teureren Alternativen. Ebenso deutet der Verweis, das eigene Geld gern für die Freizeitaktivitäten auszugeben, auf die Wichtigkeit der sozialen Partizipation hin, welche im Folgenden analysiert wird.

07.2.4.2 SOZIALE TEILHABE

Die nächste Oberkategorie befasst sich mit den Auswirkungen der remo-Nutzung auf die *soziale Teilhabe* der Nutzer*innen. Bezogen auf die Forschungsfrage ist dies von großer Relevanz, da von einer Korrelation der finanziellen und der sozialen Teilhabe ausgegangen wird. Menschen, die über mehr finanzielle Mittel verfügen, könnten also auch leichter an sozialer Interaktion partizipieren. Auch hier wurden vier Codierungen erarbeitet. Um einen Einblick in das soziale Milieu der Menschen zu erhalten, wurden die *Interessen* und die *finanziellen Mittel des Freund*innenkreises*, die *Veränderungen in der Freizeitgestaltung* durch remo sowie die *alternativen Verkehrsmittel* erfragt. In anderen Worten. Es steht hier die Erforschung der Ausprägung des sozialen Kapitals der Nutzer*innen nach Bourdieu (vgl. Abschnitt 07.2.2) im Fokus.

Wie viele alternative Verkehrsmittel einem Menschen zur Verfügung stehen, soll hier sowohl einen Einblick in die individuellen Möglichkeiten der Fortbewegung als auch die Ausprägung des Freund*innenkreises und des familiären Umfeldes geben. Werden mehrere Alternativen genannt, so deutet dies auf eine größere Ausprägung des sozialen Kapitals hin. Im Gegensatz zu der vorigen Kategorie der Preisrelevanz wird hier kaum das Taxi als Alternative genannt, sondern zumeist auf Mitfahrgelegenheiten verwiesen, welche einen direkten Bezug auf das soziale Kapital darstellen. Weitere Antworten sind das eigene Fahrrad, der öffentliche Personennahverkehr oder die jeweilige Distanz gehend zurückzulegen. Stehen einer Person nur begrenzte Möglichkeiten der eigenen motorisierten Transportation wie beispielsweise der Besitz eines Autos oder Motorrads zur Verfügung, so kann dies durch unterstützende Kontakte ausgeglichen werden.

„ähm entweder bus oder ich habe halt die familie gefragt oder freunde (.) ob die mich fahren können (-) aber das war halt trotzdem immer schwierig (.) wenn keiner zeit hat, dann muss ich mit dem fahrrad fahren (.)“ (G3STRA14)

Die Alternativen, sich nachts in Rendsburg fortzubewegen, scheinen ohne ein Zurückgreifen auf die sozialen Kontakte kaum vorhanden zu sein. Dieselbe Person äußerte zuvor, „für den Moment“ (RA14) zu leben. Dies unterstreicht die subjektive Wichtigkeit, abends am sozialen Leben zu partizipieren. Folglich kann remo hier eine individuell erfolgreiche Abendgestaltung als weitere Alternative der Fortbewegung bereichern.

Ebenso wurden die Veränderungen in der Freizeitgestaltung der Nutzer*innen abgefragt. Für die Ermöglichung sozialer Teilhabe sind die Möglichkeiten selbstbestimmter Fortbewegung essenziell. Wie oben beschrieben, scheinen solche Verkehrsoptionen im Raum Rendsburg besonders zu den Fahrzeiten von remo vergleichsweise eingeschränkt zu sein. Ein*e Nutzer*in schildert ebendies und weist darauf hin, dass die nächtliche soziale Teilhabe durch remo zumindest erleichtert werde:

„doch auf jeden fall sonst war es immer so ja nee die busse fahren jetzt nicht mehr (--) äh (--) auch was getrunken ich komme jetzt eigentlich nicht nach hause (-) und es ist natürlich einfacher geworden auf jeden fall“ (G3STAHW7)

Es werden sowohl die Vereinfachung als auch die Flexibilisierung der Freizeitgestaltung angesprochen. Aufgrund mangelnder Alternativen der nächtlichen Fortbewegung ergibt sich somit ein innovativer Charakter remos. Dass die angesprochenen Aktivitäten (gemeint sind hier der gemeinsame Alkoholkonsum und das Feiern) in den jeweiligen sozialen Gruppen stattfinden, kommt zudem hinzu, was auf einen ähnlichen Lebensstil der Nutzenden hinweist.

Anschließend wird die Zusammensetzung des Freund*innenkreises der Befragten zum Untersuchungsgegenstand. Anhand der finanziellen Mittel sowie der gemeinsamen Hobbys wurden die verschiedenen Milieus ermittelt. Hier ist besonders auffällig, dass im Rahmen unserer Erhebung vermehrt junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren remo nutzen. Ebenso teilen die Nutzer*innen stets einige gemeinsame Aktivitäten in ihrem Freund*innenkreis, was auf einen ähnlichen Lebensstil der Nutzenden hindeutet.

„(.) zum beispiel sport (..) oder (.) eigentlich größtenteils. zum beispiel fußball (.) oder basketball, einfach sportliche aktivitäten, (.)“ (G3RAAW8)

Bei der Analyse dieser Kategorie fällt außerdem auf, dass auch die niedrige Ausprägung nicht automatisch auf eine geringe Bedeutung des Freund*innenkreises hinweist. So schildert die oben angeführte Person, die ihre finanziellen Mittel lieber für die Freizeit aufwende, als zu sparen, dass das gemeinsame Interesse mit dem Freund*innenkreis „feiern gehen“ (RA14) sei. Dieses Hobby allein scheint eine solch große subjektive Bedeutung für das Individuum zu haben, dass die Person ihr Geld lieber in die Freizeitaktivität mit ihren Freund*innen investiert, anstatt es zu sparen.

Ähnlich verhält es sich auch mit den finanziellen Mitteln. Oftmals wird hier auf eine ähnliche Situation bei den Freund*innen hingewiesen. Hinzu bewirkt das junge Alter der Befragten den Hinweis auf die finanzielle Unterstützung durch die Eltern. Diese Ausprägung liefert ebenso einen Verweis auf die finanziell homogene Zusammensetzung der Freund*innenkreise:

„ähm(---) nee tatsächlich nicht also viele gehen noch zur schule und äh bekommen beziehen dann irgendwie bafög oder so was, weil die dann halt schon alleine wohnen (---) ähm sodass bei mir im nächsten monat auch ein bisschen weniger, weil ich dann halt auch ausziehe (--) aber (--) ja das ist eigentlich (-) so relativ gleich.“ (G3STHW7)

Festzustellen ist in der Kategorie der sozialen Partizipation, dass remo eine vermehrte Teilnahme an sozialen Freizeitaktivitäten ermöglicht oder diese zumindest erleichtert. Verfügen Befragte nicht über ein eigenes Fortbewegungsmittel oder in diesem Fall helfende Kontakte, so kann remo hier besonders von Nutzen sein. Die ähnlichen finanziellen Hintergründe der Freund*innenkreise deuten auf eine milieuspezifische Verbreitung remos hin. Dies wird auch von den gemeinsam geteilten Freizeitaktivitäten bestätigt, was zugleich einen ähnlichen Lebensstil der Nutzenden zeigt.

07.2.4.3 AUSBREITUNG DER SOZIALEN INNOVATION

Im Kapitel der sozialen Teilhabe konnte ermittelt werden, dass bestimmte soziale Milieus besonders stark von remo profitieren. In diesem Abschnitt soll zunächst verdeutlicht werden, wie sich remo verbreitet und wie Menschen von der Innovation erfahren haben. Hierfür wurden folgende Codes verwendet: *Nutzer*innengruppe* (Alter), *Bekanntheit* und *Geschlecht*. Außerdem wurden zwei Fahrer*inneninterviews verwendet, um deren subjektive Wahrnehmung aufzuzeigen, welche sozialen Schichten remo am meisten nutzen. Anhand von Nicht-Nutzer*inneninterviews zeigt sich, dass auch sie potenziell von remo profitieren könnten, bisher jedoch keine Kenntnis von remo haben, u. a. weil die Netzwerke hierzu fehlen. In den folgenden Interviewpassagen wird deutlich, dass Netzwerkbeziehungen eine entscheidende Rolle bei der Verbreitung von remo und dessen Nutzung als soziale Innovation spielen:

„ähm (-) ich glaube mir hat das irgendwann mein bruder erzählt mein kleinerer bruder (--) und äh seitdem nutze ich das.“ (G3STHW7)

„von einer freundin von mir.“ (G3RAHW5)

Hier kann festgestellt werden, dass sich remo durchaus durch Mundpropaganda ausbreitet und diese eine wichtige Rolle in der Verbreitung seiner Nutzung spielt. Dass Menschen über Freund*innen, Familie und Kolleg*innen von remo erfahren, weist auf die Bedeutung sozialer Netzwerkbeziehungen sowie ausgeprägter sozialer Kapitalien hin. Fast alle Befragten geben an, remo von Freund*innen, Bekannten oder Geschwistern empfohlen bekommen zu haben. Dies veranschaulicht, wie sich remo in bestimmten Milieus ausgebreitet hat.

„äh durch einen kollegen der hat das damals so ein bisschen mitbekommen hat mir das gezeigt und ähm ja seitdem nutze ich remo immer.“ (G3RAHW4)

Für die Ausbreitung sozialer Innovationen ist es von Bedeutung, wie auch in Abschnitt 07.2.2 beschrieben, dass diese durch eine gesellschaftliche Institutionalisierung erfolgt und eine soziale Akzeptanz vorherrschen muss (Howaldt & Schwarz 2010a: 93). Das folgende Zitat zeigt auf, dass nur durch die Aufforderung eines Freundes, sich die App herunterzuladen, das On-Demand-Angebot anscheinend selbstverständlich genutzt wird und somit die Akzeptanz bereits vorhanden ist:

„äh (-) kollege von mir (0,5) aber war einfach so ja hier lade jetzt mal runter ich war so ja okay und dann habe ich es halt (-) benutzt.“ (G3STAR15)

Ebenfalls lässt sich feststellen, dass Nutzer*innen weiterhin remo kontinuierlich nutzen, wenn sie dies einmal getan und positive Erfahrungen gemacht haben, wodurch sich die remo-Nutzung zu einer neuen sozialen Praktik etabliert (vgl. Hofbauer 2016: 9).

„ich kenn remo seit (-) seitdem es remo gibt (-) seitdem das frisch rausgekommen ist zweitausendeinundzwanzig äh (-) schon direkt genutzt äh (-) super sache.“ (RAHW4)

Um die subjektive Einschätzung über die sozialen Milieus der Nutzenden in Erfahrung zu bringen, wurden zwei remo-Fahrer*innen interviewt und über Alter, Einkommen, Herkunft und Freizeitgestaltung der Nutzenden befragt. Anhand folgenden Interviewausschnitts kann festgestellt werden, dass auch die Ausbreitung von remo bisher hauptsächlich unter Jugendlichen stattfand, die davon profitieren, dass das Verkehrsangebot sehr günstig ist, und den Transport am Wochenende für das Besuchen von Diskotheken nutzen, was deren Lebensstil verdeutlicht:

„also es fahren hauptsächlich jugendliche mit äh samstags ist dann hauptsächlich die jugendlichen ich sag mal ganz grob ab vierzehn bis achtundzwanzig das ist eigentlich so hauptsächlich die dann in ne diskothek wollen oder auf irgendwelche partys (...).“ (G3FHW0)

Um etwas über die soziale Herkunft der Nutzenden zu erfahren, wurden die Fahrer*innen darum gebeten, die Fahrgäste anhand sozialer Merkmale zu beschreiben.

„es sind mehr deutsche wir haben zwischendurch haben wir auch welche mit integrationshintergrund ähm aber das sind nicht viele“ (G3FHW0)

Auch folgendes Fahrer*inneninterview zeigt die subjektive Wahrnehmung hinsichtlich Milieu und gesellschaftlicher Schicht der Nutzenden:

„[...] die meisten leute sind mittelstand würde ich sagen [...] der preis ist ja meistens zwei euro damals zweidreißig zweizwanzig zweidreißig zweifünfzig aktuell und ähm (---) das ist ja das kann sich ja jeder eigentlich leisten und bezahlt auch jeder und jeder sagt so also ich würde auch fünf zahlen für die strecke oder sieben oder sogar zehn ihr seid mit mit der aussage ihr seid trotzdem halt immer noch günstiger als ein taxi ähm und äh das bezahlen die gerne (-) [...] dass die probleme damit haben mit geld die jüngerer leute ist es aber so dass die wirklich sagen die fahren erst recht mit uns weil sie sich ein taxi nicht leisten können das ist einfach so dass die jetzt ansprechen und sagen äh ich komme einfach nicht nach hause.“ (G3FHW3)

Es wird deutlich, dass, wenn die sozialen Schichten in Oberschicht, Mittelschicht und Unterschicht eingeteilt werden, laut dem subjektiven Empfinden dieser für remo fahrenden Person doch bisher eher die Mittelschicht von remo profitiert.

Wie schon im Fahrer*inneninterview FHW0 festgestellt wurde, sind die remo-Nutzenden meistens jugendlich. Dies soll hier noch einmal thematisiert werden. Denn der Kontrast zwischen Nutzenden und Nicht-Nutzenden kann am besten anhand des Alters gezeigt werden, welches relevant für die Ausbreitung von remo zu sein scheint. Das Durchschnittsalter der durch uns befragten remo-Nutzenden liegt bei 22,5 Jahren, während das Durchschnittsalter bei den Nicht-Nutzenden bei etwa 29 Jahren liegt.

Weiterhin ist erwähnenswert, dass in der Gruppe der Nicht-Nutzenden ein günstiger Preis häufig als wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl genannt wird. Insbesondere das Deutschlandticket wird hierbei als Referenzrahmen eines günstigen und unkomplizierten ÖPNV herangezogen, wie an dem folgenden Ausschnitt deutlich wird:

„(-) äh schon einen großen (.) also jetzt mit deutschlandticket (-) ist finde ich richtig gut weil es dann einfacher ist und man kann auch einfach mal so in (-) äh bus einsteigen weil ich finde immer doll wenn man dann irgendwie hin und zurück einfach so 5 euro für bus ausgegeben hat das (-) ist irgendwie komisches gefühl weil es doch teuer also preis spielt auf jeden fall eine rolle.“ (G3STAR9)

Ebenfalls zeigt sich bei den Nicht-Nutzenden, dass sie andere vergünstigte ÖPNV-Angebote nutzen, um sich ihre Freizeitgestaltung zu ermöglichen:

„also jetzt mit dem 49-euro-ticket finde ich das sehr praktisch mit der bahn zu fahren (--) und auch mit ähm finde ich das auch sehr gut (--) mit dem bus zu fahren weil bei mir die monatskarte (.)ist recht schon teuer weil ich halt nicht in der stadt wohne wohnen ein bisschen außerhalb (-) deswegen finde ich die 49-euro-tickets sehr praktisch und mit dem preis finde ich auch sehr gut dass ich so viele möglichkeiten hab zu fahren (--) ja sonst (---) natürlich sind die preise bisschen teurer geworden (-) aber sonst.“ (G3STAR3)

Diese nicht-nutzende Person würde durchaus von remo profitieren, wenn sie das Angebot schon kennen würde. Im Gegensatz zu den remo-Nutzenden zeigte sich bei ihr im Gesprächsverlauf weiterhin ein heterogeneres soziales Umfeld im finanziellen Bereich wie auch bei den Interessen des Freund*innenkreises. Die folgenden Antworten einer anderen interviewten Person auf die Frage nach den Interessen des Freund*innenkreises verdeutlichen dies:

„ähm es kommt darauf an wie ich diese kontakte geknüpft habe wenn ich jetzt ich sag mal wenn es relativ oberflächliche freundschaft sind dann da haben wir gar nicht so viel gemeinsam bis auf das studium wo wir aufeinander irgendwie angewiesen sind und bei freunden die ich schon vorher kannte [...] haben vielleicht zufällig mal vor vielen jahren sind wir darauf gekommen dass wir beide lesen mögen und dann hat sich darüber was ergeben oder wir haben gemerkt so wir finden beieinander ruhe und das sind menschen die einen guten einfluss auf mich haben und ich auch einen guten einfluss haben kann (--) [...] die meisten freunde die ich hier in rensburg habe das sind halt freunde die ich schon seit jahren kenne [...]“ (G3STAR11)

Zudem zeigt sich ein finanzieller Unterschied in deren heterogenerem sozialen Umfeld:

„das jetzt bei den studenten ist es wirklich sehr unterschiedlich also ich kriege bafög aber nicht sonderlich viel also davon kann ich nicht leben und dann muss ich noch nebenbei arbeiten und dann gibt es einige die lassen sich von den eltern finanzieren weil die eltern sich das leisten können und einige wo die eltern halt nicht so ein hohes einkommen haben die kriegen dann viel höheren bafögsatz natürlich als ich (--) es ist wirklich sehr unterschiedlich und die die noch bei ihren eltern vielleicht leben sie wollen in nächster zeit was anfangen und zwischenzeitlich jobben sie halt (--) also das ist dann (-) haben sie auch eine einkommensquelle.“ (G3STAR11)

Diese beiden Zitate zeigen eindrücklich die Zusammenhänge zwischen finanzieller und sozialer Teilhabe sowie deren Bedeutung für die Ausbreitung der sozialen Innovation auf. Daran ist erkennbar, dass das Alter und auch der Freund*innenkreis, respektive das soziale Umfeld, für die Bekanntheit von remo relevant sind.

07.2.5 DISKUSSION

Ziel dieser Arbeit war es zum einen, herauszufinden, ob remo zu einer größeren sozialen Teilhabe von finanziell benachteiligten Menschen führt, und zum anderen, wie sich remo als soziale Innovation durch Netzwerkbeziehungen strukturell ausbreitet.

Grundsätzlich konnte festgestellt werden, dass unter den von uns Befragten viele junge Menschen, größtenteils im Alter zwischen 16 und 24 Jahren, vermehrt remo nutzen. Einige sind durch ihr sehr geringes Einkommen wie Taschengeld, Ausbildungsvergütung oder Bafög finanziell benachteiligt und somit auf Mitfahrgelegenheiten bei Eltern, Freund*innen oder Verwandten angewiesen. Dies konnte über die Ermittlung des subjektiven Einkommensempfindens festgestellt werden. Trotz finanziell schwieriger Lage scheint es vielen Nutzenden wichtig, an gewissen Freizeitaktivitäten teilhaben zu können. Die

Preisrelevanz des Verkehrsmittels spielt bei den meisten Befragten eine große Rolle und der geringe Preis von remo wird von vielen remo-Nutzenden durchweg geschätzt und gegenüber teuren Alternativen bevorzugt. Im theoretischen Kapitel wurde erörtert, dass finanzielle Ressourcen die Freizeitgestaltung, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, beeinflussen. Günstigere Verkehrsmittel können so zu mehr Teilhabe finanziell benachteiligter Menschen führen. remo scheint bereits jetzt einigen finanziell benachteiligten Menschen zu helfen, am sozialen Leben besser teilzunehmen. Dies betrifft vor allem junge Menschen, die von ihrer sozialen Schicht zwar tendenziell nicht als finanziell benachteiligt eingestuft werden, jedoch durchaus in ihrer momentanen Lebensphase finanzielle Schwierigkeiten haben. Auch wenn diese Personen nicht direkt den untersten ökonomischen Schichten zugeordnet werden können, sind ihre wirtschaftlichen Probleme durchaus real, weshalb ihre durch remo verbesserte finanzielle und soziale Teilhabe nicht unterschätzt werden sollte.

Da schon während der Befragung festgestellt werden konnte, dass genau die Menschen, die am stärksten von Einkommensarmut betroffen sind und somit am meisten vom günstigen Fahrpreis von remo profitieren würden, das Angebot nicht vermehrt wahrzunehmen scheinen, war ein weiterer Aspekt dieser Arbeit, Netzwerkbeziehungen zu untersuchen, um die Verbreitung von remo genauer untersuchen zu können.

In Abschnitt 07.2.2 wurde erörtert, dass das soziale Kapital sowie das soziale Milieu und der individuelle Lebensstil eine wichtige Rolle bei der Verbreitung sozialer Innovationen spielen. Diese Annahme wurde in den Forschungsergebnissen bestätigt. Es konnte festgestellt werden, dass sich die von uns befragten remo-Nutzer*innen in ihrem (jungen) Alter ähneln und oft ähnliche Interessen in ihrem Freund*innenkreis teilen. „Feiern“ wurde sowohl als Nutzungsgrund für remo als auch bei gemeinsamen Interessen mit Freund*innen oft genannt. Es scheint, dass sich remo zwar nicht ausschließlich, aber stark in der Partyszene von Rendsburg rund um den Cheyenne Club und ähnliche Hotspots etabliert hat. Dies liegt mitunter auch an dem zeitlichen Angebot von remo am Wochenende zwischen 21 und 3 Uhr. Auch finanziell scheinen die Befragten in einer ähnlichen Situation wie ihre Freund*innen zu sein. Oft wird auch auf Unterstützung durch die Eltern verwiesen, was wahrscheinlich mit dem Alter der Nutzer*innen zusammenhängt. Auch die Fahrer*inneninterviews beschreiben die Nutzer*innen von remo vor allem als vorwiegend deutsche Jugendliche und aus der Mittelschicht, was ebenfalls auf eine milieuspezifische Nutzung und einen ähnlichen Lebensstil hindeutet. Menschen, die feiern zu gehen aus finanziellen Gründen nicht einmal in Erwägung ziehen oder anderen Hobbys nachgehen, was auf anderweitige Lebensstile hinweisen würde, könnten deshalb ausgeschlossen bleiben.

Wie in Abschnitt 07.2.2 erörtert, sind Netzwerkbeziehungen ein wichtiger Indikator für die soziale Teilhabe. Dies ließ sich auch in der Befragung feststellen, da oft als Alternative zu remo auf Möglichkeiten wie Mitfahrgelegenheiten bei Bekannten oder sich von der Familie fahren lassen verwiesen wird. Personen, denen diese Möglichkeiten verwehrt bleiben, könnten Probleme haben, an Freizeitaktivitäten ihrer Altersgruppe teilzunehmen.

Die Verbreitung von sozialen Innovationen findet also durch Netzwerbebeziehungen in bestimmten sozialen Milieus statt. Sie funktioniert nicht zwangsläufig nach rationalen ökonomischen Modellen, sondern eher sozialen Netzwerkbeziehungen. Allein schon dafür,

eine soziale Innovation zu kennen oder Kenntnis von deren Existenz zu erlangen, sind das Milieu, in dem man sich bewegt, und der damit verbundene Lebensstil von Bedeutung.

Eine weiterführende Forschung könnte der Frage nachgehen, warum sich remo in bestimmten Milieus langsamer verbreitet, um daraus zu schließen, wie die Inklusion dieser Gruppen in das Angebot möglicherweise stattfinden kann. Dabei könnten verschiedene Faktoren eine Rolle spielen. Wichtig wäre zu ermitteln, ob es vor allem die fehlenden Netzwerkbeziehungen und somit die fehlende Kenntnis über remo sind, die dazu führen, dass Personen das Angebot nicht wahrnehmen. Ein anderer Grund könnte sein, dass Personen zwar von dem Angebot mitbekommen, aber die Nutzung aus verschiedenen Gründen nicht zu ihren Lebensgewohnheiten passt. Die soziale Innovation konnte in bestimmten Milieus also noch nicht zur sozialen Praxis werden. Dies sind mögliche weitere Forschungsfragen, die sich aus dieser Arbeit ergeben. Durch die Beantwortung dieser Fragen könnte das Angebot von remo, welches bereits jetzt für viele junge Menschen eine günstige Alternative zum Taxi bietet und die Teilhabe am sozialen Leben erleichtert, vervollständigt werden, sodass auch jene Teile der Gesellschaft, die am meisten auf günstigere Verkehrsmittel angewiesen sind, davon profitieren.

Das Angebot von remo könnte ein wichtiges Vorbild für Ortschaften sein, in denen es schwer ist, die Mobilität der Einwohner*innen durch das klassische Angebot des ÖPNV wie Busse oder Bahnen zu sichern. Wie bereits erklärt, ist Mobilität eine Voraussetzung für jegliche soziale Teilhabe und besonders für junge Menschen von großer Bedeutung. Diese Mobilität nur der Privatwirtschaft zu überlassen, könnte zu einer Ausgrenzung aus dem sozialen Leben von Menschen mit geringen finanziellen Ressourcen führen, die sich kein Taxi leisten können. Daher scheint remo in Bezug auf Nachhaltigkeit, aber auch auf soziale Teilhabe finanziell benachteiligter Menschen ein wichtiges Projekt zu sein. Wenn der ÖPNV den Herausforderungen wie der Klimakrise oder der sozialen Ungleichheit gerecht werden will, ist es durchaus wichtig, über den Tellerrand der bisher bekannten Mobilitätsangebote hinauszuschauen, besonders in Regionen, in denen die Verkehrsanbindung ein Problem darstellt.

Gleichzeitig scheint es nicht auszureichen, ein passendes Angebot bereitzustellen. Menschen aus unteren Schichten werden nicht nur durch mangelnde finanzielle Möglichkeiten aus dem sozialen Leben ausgeschlossen, sondern auch durch den fehlenden Zugang zu Netzwerkbeziehungen, die die Teilhabe an sozialen Innovationen erleichtern. Lebensgewohnheiten, milieuspezifisches Verhalten und soziale Kontakte scheinen von großer Bedeutung zu sein. Auch wenn ein Angebot objektiv vorteilhaft ist, scheint die Entscheidung, ein Verkehrsmittel zu nutzen, nicht nur von rational-ökonomischen Faktoren abzuhängen. Wenn diese Punkte berücksichtigt werden, könnte remo das Marketing so anpassen, dass wirklich alle Einwohner*innen von Rendsburg von dem Angebot erfahren und profitieren können. Auch wenn es schwer sein wird, die Auswirkungen der milieuspezifischen Verbreitung sozialer Innovationen und des Netzwerkeffekts zu beeinflussen, könnte es sinnvoll sein, zu erforschen, welche Maßnahmen eine breitere Nutzung des Angebots fördern können.

07.2.6 FAZIT

Diese Forschungsarbeit bietet eine umfassende Analyse der *finanziellen Teilhabe, sozialen Teilhabe* und *Verbreitung sozialer Innovationen* durch die Nutzung von remo in Rendsburg. Die Ergebnisse liefern wichtige Erkenntnisse über die Auswirkungen dieses innovativen Verkehrsangebots auf die soziale Teilhabe der Nutzer*innen.

Die finanzielle Teilhabe der remo-Nutzer*innen wurde durch die Analyse von *Einkommensbewertungen, Sparfähigkeit* und *Preisrelevanz* untersucht. Dabei zeigte sich, dass die finanzielle Situation der Nutzer*innen vielfältig ist. Einige geben an, sie seien mit ihrem Einkommen zufrieden, während andere finanzielle Engpässe beklagen. Dennoch ermöglicht der niedrige Fahrpreis remos vielen – ungeachtet der finanziellen Lagen –, an sozialen Aktivitäten teilzunehmen, was auf die Bedeutung der sozialen Teilhabe hinweist.

Die Erforschung der sozialen Teilhabe ergab, dass remo die Möglichkeiten zur sozialen Interaktion fördert, und dies scheint bei der Freizeitgestaltung eine Rolle zu spielen. Besonders junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren nutzen remo, um abends an sozialen Aktivitäten teilzunehmen, wie dem Besuch von Diskotheken oder dem reinen Zeitverbringen mit Freund*innen.

Eine weitere wichtige Erkenntnis ist, dass die Verbreitung von remo hauptsächlich durch Mundpropaganda über soziale Netzwerkbeziehungen stattfindet. Freund*innen, Familie und Kolleg*innen spielen eine große Rolle bei der Bekanntmachung des Dienstes. Darüber hinaus legen die Ergebnisse nahe, dass remo in bestimmten sozialen Milieus, insbesondere unter jungen Menschen aus der Mittelschicht, Akzeptanz findet. So lässt sich die Forschungsfrage lediglich für jene soziale Gruppe beantworten, die sich bisher durch Netzwerkbeziehungen herausgebildet hat. Innerhalb dieser Gruppe wurde herausgearbeitet, inwiefern die Teilhabe finanziell Benachteiligter durch die soziale Innovation als günstigere Alternative anstieg und die Freizeitgestaltung beeinflusste (vgl. Abschnitt 07.2.2).

Darüber hinaus ist es auch wichtig, in dem Kontext zu betonen, dass soziale Innovationen nicht nur von wirtschaftlichen Faktoren abhängen, sondern auch von komplexen sozialen Prozessen. Netzwerkbeziehungen spielen hierbei eine entscheidende Rolle, da sie den Zugang zu Ressourcen und Wissen ermöglichen (vgl. Abschnitt 07.2.2). Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, nicht nur auf wirtschaftliche Maßnahmen zu setzen, sondern auch soziale Faktoren und Zusammenhänge zu berücksichtigen.

Im Allgemeinen konnte eine Tendenz zu mehr sozialer Teilhabe, insbesondere bei Menschen, die altersbedingt auf das Taschengeld oder die Fahrzeuge ihrer Eltern oder Verwandten angewiesen sind, festgestellt werden. Eine vermehrte remo-Nutzung von Personen, die unter Einkommensarmut leiden, war tendenziell nicht erkennbar. Im Gegenteil sprachen die Fahrer*inneninterviews und auch die anderen Befragungen eher für eine vermehrte Nutzung durch die Mittelschicht, was auf eine milieuspezifische Verbreitung von remo hinweist, die auf Netzwerkbeziehungen beruht.

Die Ergebnisse dieser Studie liefern wichtige Erkenntnisse für die Politik in Schleswig-Holstein und darüber hinaus. Es ist von großer Bedeutung, diese Erkenntnisse zu nutzen, um den ländlichen Raum lebenswerter zu gestalten. Hierbei könnten gezielte Informationskampagnen

helfen, um Menschen, die diese Dienste bisher nicht nutzen oder davon nicht erfahren, über deren Vorteile aufzuklären. Diese Maßnahmen sind notwendig, um finanziell benachteiligten Menschen eine bessere gesellschaftliche Teilhabe und eine höhere Lebensqualität zu ermöglichen. In einer Zeit, in der soziale Ungleichheit größer wird und die Zugänglichkeit zu Mobilität zunehmend an Bedeutung gewinnt, wird die Relevanz dieser Erkenntnisse für die politische und gesellschaftliche Gestaltung immer offensichtlicher. Sie können dazu beitragen, eine gerechtere Zukunft zu schaffen.

07.3 GRUPPE 3: SICHERHEITSASPEKTE IM ÖFFENTLICHEN RAUM: EINE KRITISCHE UNTERSUCHUNG DER GESCHLECHTSBEZOGENEN MOBILITÄTSPRAKTIKEN BEI REMO

Sarah Brozek, Jan Hesselbarth, Leandra Ide, Léolo Jung, Mona-Lisa Sell, Nathalie Walker, Lara Westphal

07.3.1 EINLEITUNG

In der gegenwärtigen städtischen Planung und Entwicklung steht die Frage nach der persönlichen Wahrnehmung von Sicherheit und deren Zusammenhang mit On-Demand-Mobilitätslösungen in der Diskussion und ist zum Teil auch Fokus der Forschungen (Sailer 2003: 10; Rieder et al. 2020: 8, 11). Dieses Forschungsprojekt widmet sich diesem Thema durch eine eingehende Untersuchung des Verkehrsprojektes remo. Dabei dient remo als exemplarisches Beispiel, um die Dynamik zwischen Mobilitätsverhalten, städtischen Räumen und dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Menschen zu beleuchten.

Sicherheit im öffentlichen Raum geht über die physische Unversehrtheit der Menschen hinaus und berührt den Kern dessen, wie Individuen ihre Umgebung wahrnehmen und mit ihr interagieren. Mobilität und Freiheit sind dabei untrennbar mit dem Sicherheitsempfinden verbunden. Darüber hinaus beeinflusst die Wahrnehmung von Sicherheit das Image einer Stadt und wie sie von Bewohner*innen, Besucher*innen und anderen Gruppen gesehen wird (Schröder et al. 2015: 38; Blokland 2021: 55). Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass das Sicherheitsempfinden nicht homogen ist, sondern geschlechtersensitiv variieren kann. Unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen können je nach ihren persönlichen Erfahrungen und Hintergründen Räume unterschiedlich wahrnehmen (Ruhne 2011: 57).

Der öffentliche Raum ist darüber hinaus nicht nur ein physischer Ort, sondern auch ein sozialer Raum, in dem Interaktionen, Wahrnehmungen und Erfahrungen der Bürger*innen stattfinden. Verkehrsangebote wie remo spielen eine entscheidende Rolle dabei, wie dieser Raum erlebt und genutzt wird. Daher ist es von zentraler Bedeutung zu verstehen, wie solche Mobilitätslösungen das Sicherheitsempfinden beeinflussen können. Mit diesem Gruppenprojekt wird beabsichtigt, Licht auf diese komplexen Zusammenhänge zu werfen und einen Beitrag zur wachsenden Forschungsliteratur in diesem Bereich zu leisten (Sailer 2003: 8 ff; Rieder et al. 2020: 11 ff.).

Ziel dieses Beitrags ist es, ein umfassenderes Verständnis der Faktoren zu erlangen, die das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum im Kontext von remo beeinflussen. Geschlechterspezifische Perspektiven stehen dabei im Fokus der Betrachtungen. Dieses Forschungsprojekt bettet sich in andere Projekte der Lehrforschung zu remo ein und bereichert die Forschungsliteratur, indem es neue Erkenntnisse über die Faktoren des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum liefert sowie deren geschlechtsspezifische Variation aufzeigt – ein Aspekt, der in bestehenden Studien oft übersehen wird (Ruhne 2011: 26).

Die Untersuchung der Sicherheit im öffentlichen Raum erlangt vor dem Hintergrund der aktuellen Kriminalitätsstatistik in Rendsburg und im Kreis Rendsburg-Eckernförde besondere

Relevanz. Die aktuelle Polizeiliche Kriminalstatistik Schleswig-Holstein (PKS) erfasst alle Straftaten für den Betrachtungszeitraum 2022. Insbesondere wurden Straftaten im öffentlichen Raum in Verbindung mit Verkehrswegen betrachtet. So sind in Rendsburg im Jahr 2022 insgesamt 2979 Straftaten gemeldet, was einer Häufigkeitszahl von 10.281 Straftaten pro 100.000 Einwohnenden entspricht (im Vergleich zur Häufigkeitszahl für das gesamte Bundesgebiet aus dem Jahr 2021 von 6070). Dies stellt einen marginalen Rückgang der Straftaten gegenüber dem Vorjahr dar (-0,7 %) (Landeskriminalamt Schleswig-Holstein 2023: 70). Im Gegensatz dazu wurde im gesamten Kreis Rendsburg-Eckernförde ein Anstieg der bekannten Straftaten um 6,4 % verzeichnet. Hierbei wurden 52,6 % dieser Fälle aufgeklärt (Landeskriminalamt Schleswig-Holstein 2023: 69). Interessanterweise spiegelt sich ein ähnlicher Trend in der gesamten Straßenkriminalität in Schleswig-Holstein wider, die im Jahr 2022 um 9,3 % zunahm und eine Aufklärungsquote von 16,6 % aufweist (Landeskriminalamt Schleswig-Holstein 2023: 174). Aus den Statistiken geht ebenfalls hervor, dass die Opferwerdung geschlechtsspezifisch ist. So ist das Risiko, Opfer zu werden, für Frauen generell geringer, sie stellen jedoch die Hauptopfergruppe bei Sexualstraftaten dar (Landeskriminalamt Schleswig-Holstein 2023: 50 ff.). In diesem Kontext könnte remo eine wesentliche Rolle bei der Verbesserung der wahrgenommenen Sicherheit spielen.

07.3.2 THEORIE: FORSCHUNGSSTAND UND FORSCHUNGSFRAGE

Grundsätzlich gibt es bereits einen großen Fundus an Literatur zu Sicherheit im Verkehr, der Mobilität und im öffentlichen Raum in Bezug auf Geschlecht sowie zu deren Teilaspekten. Renate Ruhnes 2003 (Ruhne 2011) erschienenen Werk *„Raum Macht Geschlecht – Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum“* eignet sich dabei im Besonderen für den vorliegenden Beitrag. Die Autorin befasst sich mit dem Wirkungsgefüge von Raum und Geschlecht und hat dabei einen kritisch-feministischen Blick auf Machtgefüge (Ruhne 2011: 157 ff., 2019: 204 ff.). Ihre Arbeit stellt dabei nicht nur eine kritische Auseinandersetzung mit der Thematik dar, sondern forciert die „[...] Entwicklung eines forschungsmethodologischen Instrumentariums zur Analyse räumlich-geschlechtlicher Fragestellungen [...]“ (Ruhne 2011: 15).

Eine zentrale These, die der von ihr vorgeschlagenen Analyseform – und auch diesem Beitrag – zugrunde liegt, lautet, dass das subjektive Sicherheitsgefühl, speziell in Bezug auf Übergriffe und Gewaltdelikte, in auffälligem Maße von empirisch fundierten Sicherheitsbeschreibungen divergiert (*Kriminalitätsfurcht-Paradoxon*; vgl. Ruhne 2011: 30 ff.). Den Studien nach Ruhne zufolge steht die durch den öffentlichen Raum evozierte Unsicherheit einer empirisch verortbaren Konzentration von Gewalt im häuslichen Nahbereich gegenüber. Die Divergenz betrifft dabei nicht nur die Dichotomie von öffentlich/privat, sondern auch die des Geschlechts. Aus dieser Theoretisierung ergibt sich auch die Forschungsfrage für den vorliegenden Beitrag:

„Wie beeinflusst remo das Mobilitätsverhalten sowie die Konstitution von (Un)Sicherheitsräumen im Kontext räumlicher und geschlechtlicher Dichotomie im Einzugsbereich?“

Von Interesse ist dabei zuvorderst die mobilitätsbeschränkende Wirkung des Empfindens von Unsicherheit. Zur Analyse schlägt Ruhne die bereits in ihrem Titel angedeutete Begriffstrias Raum, Macht und Geschlecht vor, der auch wir im Weiteren folgen werden. Nach Ruhne

begründet sich dieses Begriffsdreieck in der konstituierenden Wirkung von Raum und Macht auf die gesellschaftliche Auffassung von Geschlecht bzw. derer engen Interdependenz (Ruhne 2011: 194 ff.). Geschlecht wird folgend einer Idee von *doing gender* und *doing space* im öffentlichen Raum durchweg (re)produziert, dies gilt auch und insbesondere für (Un)Sicherheit und die vermeintliche Gefährdung von Frauen im öffentlichen Raum (ca. ein Viertel der Frauen fühlt sich im nächtlichen Wohnumfeld unsicher) (Ruhne 2011: 196 ff.; Hummelsheim-Doß 2016: 6).

07.3.2.1 RAUM

Als Analysetool veranschlagt Ruhne in Abgrenzung zu einem *absolutistischen Raumverständnis* einen *relationalen Raumbegriff* (Ruhne 2011: 78). Eine relationale Konzeptionalisierung im Sinne Ruhnes vermag den Raum als soziale Konstruktion respektive als sozial konstituiert zu erfassen und ihn gleichzeitig „[...] in [seiner] Materialität als ‚objektive‘ Erscheinungsformen zu berücksichtigen [...]“ (Ruhne 2011: 88). Sie betont darüber hinaus auch, dass Raum ein Resultat machtvoller Beziehungen ist, und unterstreicht seine machtproduzierende Wirkung. Dies lässt sich am Beispiel des Klassenzimmers verdeutlichen: Aus der Raumaufteilung lässt sich die Autorität der Lehrer*innen gegenüber den Schüler*innen ablesen. Gleichzeitig bedingt die Sitzordnung der Schüler*innen im Raum quasi eine Unterordnung gegenüber der lehrenden Person.

Ein Autor, der die Topoi Raum und Macht auch in herausstechender Weise bearbeitet hat, ist Michel Foucault. Auch wenn Foucault hierbei nie einen geschlossenen Raumbegriff entwickelt hat (Schäfer-Biermann et al. 2016: 50), liegt sein Verständnis der Arbeit diesem Beitrag zugrunde. In seinem Verständnis besitzen Räume unter anderem eine übergeordnete ökonomisch-politische Funktion, die er anhand des *Bentham'schen Panopticons* veranschaulicht (Foucault 2020: 263 ff.). Raum ist ein von Macht durchdrungener Ort, der dazu dienen kann, die in ihm versammelten Subjekte zu disziplinieren, zu überwachen und damit zu kontrollieren (Foucault 2020: 256 ff.), man denke etwa an das Beispiel des Klassenzimmers.

07.3.2.2 MACHT

Abweichend von Ruhne, die sich auf den Elias'schen Machtbegriff bezieht, soll im Folgenden der Foucault'sche Machtbegriff zur Verwendung kommen. Dieser eignet sich – wie zu zeigen ist – an dieser Stelle in besonderer Weise. Die Macht-Analyse soll auf zwei zentralen Thesen im Sinne Foucaults fundieren:

Erstens: Macht ist nicht etwas, was Subjekte und Institutionen besitzen, sondern etwas, was sich in einer Mikrophysik aus „[...] Dispositionen, Manövern, Techniken, Funktionsweisen [...]“ (Foucault 2020: 38) heraus entfaltet und sich von vielen Punkten aus netzförmig über die Gesellschaft legt (Defert & Foucault 2005: 115). Sie dient der strategischen Positionierung der Akteur*innen (Foucault 2020: 38) und hat dabei nicht nur eine negative Konnotation, sondern besitzt einen produktiven Charakter (Foucault 2023: 113 f.).

Zweitens: Wissen bedeutet Macht. Dabei ist Wissen gegenüber Erkenntnis zu differenzieren (Foucault 2005: 71), was impliziert, dass beispielsweise Narrative keine Tatsachenbegründung benötigen, um ihre machtvollen Wirkung zu entfalten. Wissen dient in Diskursen der

Produktion von Wahrheiten und Relevanz oder ist zumindest in der Lage, diese zu formen (Foucault 2022: 74), und besitzt damit eine gesellschaftlich hierarchisierende Funktion.

07.3.2.3 GESCHLECHT

Im Folgenden wird mit einem Begriff von Geschlecht gearbeitet, der von einer sozial konstruierten Dichotomie des Geschlechts ausgeht, im Wissen über die tatsächliche Vielfältigkeit von sowohl biologischen als auch sozialem Geschlecht (Ruhne 2011: 109 ff; Deutscher Ethikrat 2012: 28 ff; Ainsworth 2015: 288 ff.). Das Geschlecht hat sowohl historisch als auch gegenwärtig eine ordnende und weitgehend hierarchisierende Funktion (Ruhne 2011: 109 ff.). Unterschieden wird in der Analyse zwischen der Selbstzuschreibung und der Fremdzuschreibung von Geschlechtlichkeiten.

07.3.2.4 GEWALT

Grundsätzlich soll in der Analyse zwischen Gewalt und Macht differenziert werden, wie Ruhne (2011: 36 ff.) vorschlägt. An die Stelle eines in der Literatur vielfach genutzten Begriffs von *struktureller Gewalt* tritt der Machtbegriff, nicht zuletzt aufgrund der Unschärfe des Ersteren. Der Machtbegriff könnte die Möglichkeit bieten, alltägliche Praktiken patriarchaler Hierarchisierung (männlicher Überordnung) und ihre räumliche Einbettung zu identifizieren und für die darauffolgende Analyse in einen etablierten theoretischen Kontext einzubinden. Weiterhin definieren die Autor*innen für diese Arbeit Gewalt als psychische oder physische Beeinflussung des Wohlbefindens und der Freiheit, die als solche auch zweifelsohne einen expliziten Straftatbestand im Sinne des bürgerlichen Rechts erfüllen würde. Darüber hinaus und besonders im Zweifelsfall greift der folgende Begriff der Macht, konkreter: der *Machtpraktik*. Damit sind solche Handlungen oder Strategien gemeint, die im Sinne der ersten These zum Foucault'schen Machtbegriff (vgl. Abschnitt 07.3.2.2) der Ausübung oder Manifestation von Macht zugunsten von z. B. Kontrolle oder Ordnung dienen.

07.3.2.5 UNSICHERHEIT

(Un)Sicherheit als Antizipation von Risiken kann in verschiedenen Lebenslagen und Räumen in unterschiedlicher Form auftreten. Sowohl deduktiv als auch induktiv ergab sich jedoch für diesen Beitrag ein Schwerpunkt auf die Kriminalitätsfurcht. Weitere Gesichtspunkte, wie etwa Unsicherheiten durch den Verkehr, werden an anderer Stelle in der Literatur behandelt.

Die Nutzung und Bedeutung des Begriffs im Kontext der (Sozial-)Wissenschaft ist gegenüber der Nutzung im Alltag, besonders im anglophonen Raum (Wehrheim 2012: 28), wenig kohärent.⁹ Hier zeichnet sich laut Gabriel Bartl eine eher diffuse Nutzung und Definition des

⁹ Der deutsche Begriff der Sicherheit ist semantisch weniger stark differenziert gegenüber etwa dem anglophonen Sprachraum (Wehrheim 2012: 28), eröffnet jedoch einen weiten Vorstellungsraum und lässt sich nach Franz-Xaver Kaufmann als Amalgam verschiedener Bedeutungen in einem komplexen Gedankenkonstrukt bezeichnen (Kaufmann 1973: 67, 146). Im Englischen wird unterschieden zwischen *safety* (technische Sicherheit oder Sicherheit des eigenen Körpers und Eigentums), *security* (öffentliche

Begriffes ab (Bartl 2020: 11). Jedoch lassen sich zwei für diesen Beitrag relevante Dimensionen herausarbeiten:

- die *körperliche Sicherheit* als die Unversehrtheit des Körpers und Eigentums
- sowie die *subjektive Sicherheit* bzw. das Sicherheitsempfinden als die antizipierte Gefährdung des Ersteren.

Die subjektive Dimension lässt sich dabei weiter in *kognitiv* (persönliche Risikoeinschätzung), *affektiv* (Kriminalitätsfurcht) und *konativ* (Vermeidungs- und Schutzverhalten) untergliedern (Boers & Kurz 1997: 191).

Wie bereits vorangegangen dargestellt, müssen die beiden Dimensionen körperlich (oder objektiviert) und subjektiv nicht zwangsläufig korrelieren, vielmehr kann „[d]as subjektive Unsicherheitsempfinden [...] weder durch das Ausmaß noch die Entwicklung der befürchteten kriminellen Tatbestände erklärt werden“ (Glasauer 2005: 205). Nach dem *Thomas-Theorem* (Thomas & Thomas 1928: 572) ist in diesem Zusammenhang die Vermeintlichkeit der Bedrohung bereits ausreichend, um reale Konsequenzen zu haben. Auch ist die Furcht vor Kriminalität kein Resultat erlebter Opferwerdung und ist auch nicht dem Verlust sozialer Kontrolle im Wohnumfeld zuzuschreiben (Glasauer 2005: 205). Die subjektive Sicherheit ist eingebettet in einen „Wahrnehmungs- und Interpretationsprozess“ (Glasauer 2005: 206) im Rahmen des öffentlichen Raums, was wiederum die soziale Konstruktivität dessen hervorhebt.

Sicherheit im Kontext des öffentlichen Raumes unterliegt einem stetigen gesellschaftlichen Aushandlungsprozess (Mattisek 2005: 106), in u. a. Diskursen wird die meist unkonkrete Gefahr oder Bedrohung auf bestimmte soziale Gruppen oder konkrete Orte übertragen (Beste 2000: 396). Diese Diskurse um Sicherheit sind nach Hubert Beste in der Lage, die Wahrnehmung des öffentlichen Raums zu strukturieren, ergo nachhaltig zu beeinflussen. Besonders geeignet für die Konstruktion einer Gefährdung sind dabei speziell solche sozialen Gruppen, die deviante körperliche oder soziale Merkmale tragen: vermeintliche „Ausländer*innen“, Drogenabhängige, Sexworker*innen, Wohnungslose oder sich abweichend verhaltende Jugendgruppen etc. (Beste 2000: 189 ff., 396 ff.).

Der Begriff (*Un*)*Sicherheitsraum* definiert sich für das Forschungsteam als Ort bzw. Raum, dem die Zuschreibung zu einer der beiden Ausprägungen *unsicher* oder *sicher* durch die Befragten immanent ist. In der Literatur werden diesen Räumen oftmals Merkmale zugeschrieben, die fehlende *soziale Kontrolle* implizieren, wie beispielsweise Dunkelheit oder Verlassenheit (Ruhne 2011: 23, 190; Häfele 2013: 41). Nachweislich korrelieren solche auch mit der subjektiven Sicherheit, jedoch kann etwa kein direkter Zusammenhang zwischen den Lichtverhältnissen und objektivierter Sicherheit (Deliktbelastung) gefunden werden (Schulze 2017: 483 f.f.). In diesem Beitrag kann nicht in adäquatem Umfang auf das Konzept der sozialen Kontrolle eingegangen werden, trotzdem soll im Folgenden im Kontext räumlicher bzw. infrastruktureller Bedingungen wie Lichtverhältnis und Belebtheit davon ausgegangen

Sicherheit oder Abwesenheit von existenziellen Risiken) und *certainty* (erkenntnisbezogene Gewissheit oder Gewissheit der Erwartung) ((Wehrheim 2012: 28; Bartl 2020: 11 f.)).

werden, dass ein Zusammenhang zu persönlicher und sozialer Kontrolle vorliegt. So ist naheliegend, dass die Abwesenheit von Menschen (die möglicherweise um Hilfe gebeten werden könnten) oder das Nicht-gesehen-Werden von diesen zentrale Momente der Entstehung von subjektiver Unsicherheit in all ihren Ausprägungen sind.

Ein weiterer häufig genannter Aspekt ist die *Fremdheit*. Städtische Räume sind geprägt durch den Kontakt zum Fremden, was in doppelter Hinsicht zu Verunsicherung führt. Erstens als Unbekanntheit und damit fehlende Berechenbarkeit und Kontrolle. Zweitens als Fremdartigkeit und damit von den gewohnten „Zivilisationsmustern des Gruppenlebens“ (Schütz 1972: 56) abweichend (vgl. Gestring et al. 2005: 226).

07.3.3 DATEN UND METHODIK

Der folgende Abschnitt legt dar, mit welcher Methodik die Forschungsgruppe die sicherheits- und geschlechtsbezogenen Mobilitätspraktiken untersucht hat. Die großzügige Planung der forschungspraktischen Überlegungen, die Entwicklung der Leitfäden sowie die systematische Auswertung der Datensätze stellten dabei die wesentlichen Schritte unseres Vorgehens dar. Zudem wird dargestellt, inwiefern wir uns als Forschende kritisch mit unseren eigenen Annahmen, Erfahrungen und Entscheidungen im Rahmen der Forschungsarbeit auseinandergesetzt haben.

07.3.3.1 FORSCHUNGSPRAKTISCHE ÜBERLEGUNGEN UND REFLEXIONEN

Vor Beginn der Datenerhebung wurde eine methodische Vorgehensweise für die Befragungen entwickelt. Diese wurde so gestaltet, dass sie die theoretischen Grundlagen der Forschung berücksichtigt und eine einheitliche Durchführung der Befragungen möglich war. Hauptaugenmerk lag dabei auf dem Befragungszeitraum, der Fallauswahl, den unterschiedlichen Feldzugängen, der Rolle des Geschlechts der Forschenden und möglichen Anpassungsstrategien.

Der Befragungszeitraum erstreckte sich über zwei aufeinanderfolgende Tage. Am ersten Tag (Freitag) wurden die Daten zwischen 21 und 2 Uhr erfasst. Am zweiten Tag (Samstag) begann die Datenerhebung bereits um 16.30 Uhr und endete um 1:30 Uhr. Die Anpassung des Erhebungszeitraums erfolgte, um eine größere Anzahl von Personen auf den Straßen anzutreffen und auch Befragungen bei Tageslicht durchführen zu können. Die Forschungsgruppe hat insgesamt 79 Interviews geführt, von denen schließlich 67 der Auswertung dienten. Dabei haben 46 weibliche, 33 männliche und 0 diverse Personen an der Befragung teilgenommen. Es wurden 15 mobile Ride-along-Interviews (RAI) und 64 stationäre Befragungen durchgeführt. Von den insgesamt 79 Befragten waren 24 Nutzende von remo.

Die Fallauswahl wurde entsprechend der möglichen Nutzer*innen remos umfangreich gestaltet und berücksichtigte alle Menschen über 16 Jahre, unabhängig von Geschlecht und Alter, die sich auf ihren Wegen befanden. Sowohl Gruppen als auch Einzelpersonen wurden befragt, wobei die größte Gruppe aus 4 Personen bestand. Die Auswahl der Teilnehmer*innen erfolgte gendersensibel, um eine ausgewogene Repräsentation von Geschlechtern zu gewährleisten.

Es wurden drei unterschiedliche Gruppen befragt: diejenigen, die aktiv mit remo unterwegs waren, diejenigen, die remo nutzen, aber zum Zeitpunkt der Befragung anderweitig unterwegs waren, und diejenigen, die remo nicht nutzen.

Im Rahmen der Befragung wurden zwei verschiedene Feldzugänge gewählt. Einerseits wurden stationäre Befragungen im Feld durchgeführt, indem Menschen auf ihren Wegen angesprochen und direkt vor Ort befragt wurden. Andererseits wurden mobile Befragungen durch RAI (vgl. Abschnitt 05.2) in den remo-Fahrzeugen durchgeführt.

Während der mobilen Befragung in den Fahrzeugen wurde sorgfältig darauf geachtet, den Teilnehmenden ausreichend Freiraum zu geben, um einen Zwangscharakter der Befragung aufgrund der beschränkten räumlichen Verhältnisse im Fahrzeug zu vermeiden. Zudem wurde Rücksicht darauf genommen, die Anonymität der Teilnehmenden zu schützen. Die mobilen Befragungsräume im remo ermöglichten einen direkten Bezug auf die Ausstattung der Fahrzeuge und die Mobilitätspraktiken der Befragten. Der Fokus der stationären Befragungen lag räumlich im Speziellen nicht auf Angst- oder Unsicherheitsräumen. Stattdessen wurden Personen befragt, die sich auf öffentlichen Plätzen aufhielten oder auf ihren Wegen waren, um eine heterogene Stichprobe zu gewährleisten und verschiedene Perspektiven einzubeziehen. Die stationäre Befragungsgruppe suchte deshalb gezielt offene und gut beleuchtete Plätze auf, an denen potenziell viele Menschen unterwegs waren, wobei enge Gassen, schlecht beleuchtete und einsame Orte vermieden wurden, um die zu Befragenden nicht zu verängstigen. Während des Befragungszeitraumes haben wir feststellen können, dass sich nur wenige Menschen auf Rendsburgs Straßen aufhielten, was die Durchführung der stationären Befragung deutlich erschwerte. Die remo-Fahrzeuge hingegen waren an beiden Tagen hinreichend ausgelastet, was die mobile Befragung erleichterte. Eine offene Körperhaltung und zugewandte Gesprächshaltung während der Ansprache und Befragungen erwiesen sich als hilfreich. Zudem trugen wir einen gut sichtbaren Ausweis, um unsere Rolle als Forschende der Universität Hamburg transparent zu machen.

Die Forschungsgruppe hat die Rolle des Geschlechts der Forschenden in Bezug auf den Forschungsgegenstand kritisch betrachtet. Vor, während und nach der Befragung erfolgte eine bewusste und kontinuierliche Selbstreflexion über die möglichen Einflüsse des eigenen Geschlechts auf den Forschungsprozess. Eine gendersensible Vorgehensweise wurde entwickelt, die die offene Haltung gegenüber geschlechtsspezifischen Fragen und eine kritische Reflexion einschloss. Das Geschlecht der Forschenden, ihre persönliche Geschichte und Identität wurden im Forschungsdesign berücksichtigt, da diese Faktoren Einfluss auf Interaktionsprozesse, Gesprächsdynamiken und Forschungsergebnisse haben könnten (Arendell 1997: 343). Die Forschungsgruppe bestand aus zwei männlich und fünf weiblich gelesenen Forschenden. Während der Durchführung der Befragung wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, keine Erwähnung des eigenen Geschlechts seitens der Befragenden zu tätigen und eine geschlechtsneutrale Haltung gegenüber den Teilnehmenden zu wahren. Wir haben jedoch festgestellt, dass die Teilnehmenden oftmals auf das Geschlecht der Befragenden verwiesen haben, was in der geschlechtsbezogenen Datenanalyse berücksichtigt wurde. Exemplarisch ein solcher Verweis seitens einer befragten Person gegenüber einer Forscherin:

„[...] also als frau finde ich schon | ich glaub die männer denken vielleicht anders als wir | aber ich finde schon als frau das wir sicher nach hause kommen müssen [...]“ (G1JHRA06)

Nach der ersten Erhebungsnacht wurden Anpassungen bezüglich des Befragungszeitraumes, der Anzahl der Gesprächspartner*innen sowie der Infrastruktur der Fahrzeuge durchgeführt. Im ersten Befragungszeitraum stellte sich heraus, dass nur wenige Personen auf den Straßen von Rendsburg anzutreffen waren. Aufgrund dieser Beobachtung wurde der zweite Befragungszeitraum um viereinhalb Stunden vorverlegt, um eine größere Anzahl von Passant*innen zu erreichen. Die Entscheidung für diese Anpassung erfolgte zudem aufgrund einiger Rückmeldungen von Befragten, die während der ersten Befragung in der Dunkelheit interviewt wurden und angaben, dass sie es bevorzugen würden, bei Tageslicht befragt zu werden. Am ersten Erhebungstag wurden sowohl Einzelgespräche als auch Gruppeninterviews durchgeführt, während sich der Fokus am zweiten Erhebungstag auf Einzelgespräche richtete, da sich diese als ertragreicher erwiesen haben. Die RAI wurden am ersten Tag in einem Fahrzeug durchgeführt, in welchem die Mitfahrenden in Reihen bestehend aus drei Sitzen in die gleiche Richtung blickend transportiert wurden. Am zweiten Tag wurde ein kleineres Fahrzeug ausgewählt, in welchem sich die Mitfahrenden gegenüber saßen. Diese Anpassung wurde vorgenommen, um eine unterschiedliche Wahrnehmung in Bezug auf die Ausstattung des Fahrzeuges direkter adressieren zu können.

Während des gesamten Zeitraums vor, während und nach den Befragungen führten die Forschenden einen systematischen Austausch über die methodischen Vorgehensweisen der Forschung sowie über die persönlichen Erfahrungen und Bewertungen in Bezug auf den Erkenntnisgewinn durch. In diesem Kontext wurde beobachtet, dass Fragen, die sich auf die Fremdeinschätzung und die Beurteilung der Situation von Dritten bezogen, die Teilnehmenden eher dazu motivierten, umfangreicher zu antworten im Vergleich zu Fragen, die direkt auf ihre persönliche Erfahrung abzielten. Insbesondere die Thematisierung von Kindern, Angehörigen oder engen Bezugspersonen wurde als erkenntnisreich und ertragreich betrachtet und förderte die Gesprächsdynamik.

Zu Beginn der Arbeit wurde ein stärkerer Fokus auf die Analyse mittels Begrifflichkeiten bzw. Konzeptualisierung – wie die der Heterotopie – nach Michel Foucault gelegt. Jedoch erwiesen sich diese in Zusammenhang mit den anderen Forschungsergebnissen als bedingt ergiebig. Die stetige Reflexion der Forschungsmethodik und der Austausch unter den Forschenden halfen dabei, eine kongruente Vorgehensweise zu etablieren.

07.3.3.2 LEITFÄDEN UND CODESYSTEM

Anhand der vorliegenden theoretischen Rahmgebung wurde im Zusammenhang mit der gewählten Methode die Entscheidung getroffen, eine Variante für die stationäre Befragung (vgl. Anhang Gruppe 3, Abbildung 12, S. 122) und eine für die mobile Befragung (vgl. Anhang Gruppe 3, Abbildung 13, S. 123) zu erstellen. Hierbei unterscheiden sich die Leitfäden vor allem in den jeweils gestellten Leitfragen.

Die entwickelten Leitfragen bei der mobilen Befragung waren hierbei: *„Was denken Sie über die Sicherheit, wenn Sie remo nutzen?“* und *„Welche Gründe haben Sie dafür, remo zu nutzen?“*

(dabei wurde vor allem auf die Wartezeiten, die Fahrt als solche und das Ankommen am Ziel angesprochen).

Für die stationäre Befragung lauten die entwickelten Leitfragen: „Gibt es für Sie Wege und Plätze, an denen Sie sich besonders unsicher fühlen?“ und „Welche Gründe haben Sie, remo bzw. den ÖPNV zu nutzen oder nicht zu nutzen?“.

Im Allgemeinen wurden Fragen vor allem zum Verständnis von Sicherheit, negativen Erfahrungen auf dem Heimweg, geschlechtlichen Unterschieden und zum Nutzungsverhalten von remo beziehungsweise des öffentlichen Nahverkehrs bezogen auf Sicherheit gestellt. Beispielsweise wurde gefragt, wie sicher sich die Befragten fühlen, wenn sie mit remo unterwegs sind, oder wie ihr Sicherheitsempfinden bezüglich der Haltestellen von remo aussieht.

Bei den forschungspraktischen Vorüberlegungen wurde die Ansprache der Teilnehmenden sorgfältig bedacht, damit diese nicht in kritische Situationen geraten, das heißt, es wurde Wert auf eine traumasensible Interaktion gelegt und es wurden Triggerwarnungen ausgesprochen, um sensible Themen anzukündigen und vor einer möglichen Retraumatisierung zu schützen. Zudem wurde darüber aufgeklärt, dass alle Angaben freiwillig sind und Themen jederzeit abgebrochen werden können, wenn diese als unangenehm empfunden werden. Die Frage „Ist man selbst schuld, wenn einem auf dem Heimweg etwas passiert?“ wurde ausschließlich in sicheren Situationen gestellt und nur dann, wenn die Interviewenden überzeugt davon waren, dass dies keine negativen Auswirkungen auf die Befragten haben könnte. Als Vorsichtsmaßnahme wurde im Vorfeld die Nummer eines psychologischen Notdienstes ermittelt und auf den Leitfäden notiert, um im Bedarfsfall eine Anlaufstelle zur Verfügung stellen zu können. Der Moderationscharakter der Befragung wurde bewusst offen gestaltet, um den Teilnehmenden Handlungsspielraum in der Themenwahl zu ermöglichen. Nach der ersten Erhebungsnacht wurden bezüglich des Leitfadens keine Änderungen vorgenommen, da deutlich wurde, dass die gestellten Fragen eine hohe Funktionalität zur Beantwortung der Forschungsfrage besaßen.

Die Interviews wurden mittels Aufnahmefunktion der Mobiltelefone der Forschenden aufgenommen. Die Umwandlung der Audio-Dateien in ein Textformat erfolgte mithilfe der Software GoSpeech. Die Transkription orientiert sich an den Transkriptionsregeln des GAT-Minimaltranskripts. Zur Ordnung und zur Codierung der gesammelten Daten wurden die Transkripte in MAXQDA importiert und die Interviews dort analysiert.

Anhand der in Abschnitt 07.1.2 skizzierten theoretischen Grundlagen wurde nach der Durchführung aller Interviews ein System entwickelt, welches der Forschungsfrage den passenden Rahmen bietet. Anhand dieses Systems wurden das Codesystem zur Codierung der Interviews und die Leitfäden für die Befragungen erstellt. Für das Codesystem¹⁰ wurden sieben Oberkategorien entwickelt: *Raum*, *Macht*, *Geschlecht*, *Sicherheitsgefühl*, *Praktiken*, *Überwachung* und *Heterotopien*. Die Kategorie *remo* wurde als Zusatzcodierung zur Vergleichsgruppenbildung in der Analyse genutzt. Bei der Kategorie *Raum* wurde hierbei

¹⁰ Für Details siehe Anhang Gruppe 3, Tabelle 4, S. 134.

zwischen Infrastruktur und öffentlichem sowie privatem Raum unterschieden. Bei *Macht* wurde zwischen materieller und ideeller Macht und Viktimisierung differenziert. Die Kategorie *Geschlecht* wurde in Eigen- und Fremdzuschreibung unterteilt. In Bezug auf das *Sicherheitsgefühl* wurde zwischen Erfahrungen und Erzählungen unterschieden und nach den jeweiligen Ausprägungen der affektiven Sicherheit: hoch, mittel oder niedrig. In der Kategorie *Praktiken* wurde differenziert zwischen dem Mobilitätsverhalten sowie den Sicherheitspraktiken (als konative Dimension).

07.3.4 ERGEBNISSE

Mithilfe des vorgestellten Codierleitfadens wurden die generierten Transkripte codiert und ausgewertet. Die codierten Interviewpassagen wurden selektiert und auf Gemeinsamkeiten, Unterschiede und Wiederholungen untersucht. So konnten interviewübergreifende Themenkomplexe und Problemstellungen herausgefiltert werden. In den folgenden Unterkapiteln werden diese vorgestellt.

Die quantitativen Darstellungen in den folgenden Kapiteln beziehen sich auf die Ergebnisse der Forschungsgruppe und stehen in keinem Zusammenhang mit vorher oder nachher genannten Häufigkeitsverteilungen anderer Autor*innen bzw. der Bevölkerung in Rendsburg.

07.3.4.1 BENANNTTE ORTE IN RENDBURG

Die Befragung der Nutzer*innen von remo offenbarte verschiedene Orte in und um Rendsburg, für die sich eine besondere Aufmerksamkeit empfiehlt. Als besonders relevant für ein negatives Sicherheitsempfinden wurden der Bahnhof bzw. ZOB (30 Nennungen; in Rot), das Stadtviertel Mastbrook (27 Nennungen; in Dunkelblau) und die Innenstadt mit ihren unterschiedlichen Bereichen wie dem Obereiderhafen/Rondo (2 Nennungen; in Braun), Stadtpark (16 Nennungen; in Grün), der Pannkokenstraße, dem Schlossplatz und Schiffbrückenplatz (18 Nennungen, in Gelb) genannt. Als darüber hinaus hervorstechend wurde der Cheyenne Club (9 Nennungen, in Hellblau) genannt.

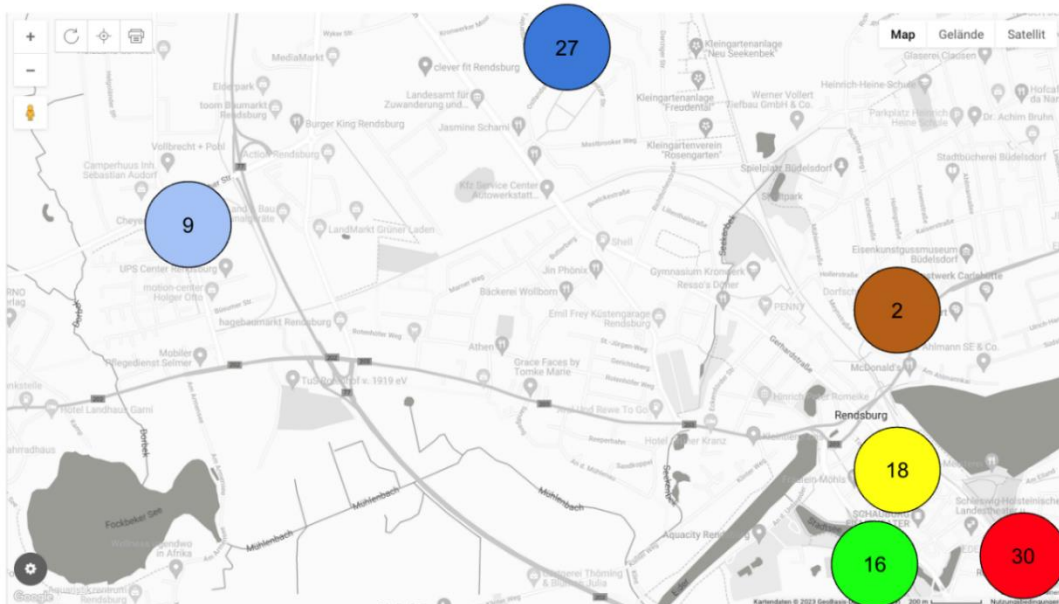


ABBILDUNG 4 Benannte Orte in Rendsburg, Kartendarstellung mit BatchGeo, Daten: eigene Erhebung

Die Häufigkeit der Nennungen dieser Ortsangaben spiegelt deren Bedeutung als zentrale Punkte im städtischen Leben und als Orte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen wider. Besonders am Bahnhof scheint das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt zu sein, wie eine befragte Person bemerkt:

„also was man aus den gegenden hört | also hier mastbrook ist hier sehr verrufen | und auch zob und bahnhof war glaub ich sowieso schon mal sowas wie ein gefährlicher ort.“ (G1LIWI07).

Interessant ist hier der Zusammenhang zwischen Mastbrook als Ort, dem auch seitens der Stadt Rendsburg (2020: 15) „erhebliche soziale Spannungen/ Ausbildungen sozialer Brennpunkte“ attestiert werden und insbesondere durch eine vermeintlich deviante Bewohner*innenschaft auffällt, und der Zuschreibung von Unsicherheit durch die Befragten.

Auch der Stadtpark, ein wichtiger Ort der Erholung und Freizeitaktivität, spielt mit 16 Nennungen eine bedeutende Rolle. Einige Befragte weisen allerdings darauf hin, dass sie auch diesen Ort eher meiden würden, gerade nachts, wie eine Person erklärt:

„wenn ich jetzt alleine irgendwo durch dunkle gassen wie jetzt den stadtpark oder so gehen müsste | würde ich den auch meiden.“ (G1NWS07)

Außerdem werden die Innenstadt und speziell der Obereiderhafen mehrfach als „gruselig“ bezeichnet, besonders wenn Personen allein und in der Nacht unterwegs waren, wie eine interviewte Person erläutert:

„also alleine würde ich gar nicht alleine in rendsburg laufen (lacht) also nachts nö nicht (.) tagsüber ja aber nachts äh nicht also hier am hafen nicht und in der innenstadt ist es auch gruselig“ (G1LIWI03)

Entsprechend der subjektiven Einschätzungen der Befragten könnte man diese Räume folglich als Unsicherheitsräume einstufen.

Der Nachtclub Chayenne wurde ebenfalls mehrfach (9 Nennungen) genannt, was darauf hinweist, dass remo auch für den Besuch von Veranstaltungsorten genutzt wird. Einzelne Nennungen weiterer Orte, darunter das Berufsbildungszentrum (BBZ), das Krankenhaus, McDonald's, das Rondo und Orte in den angrenzenden Städten und Gemeinden wie Neumünster, Schülldorf, Schleswig und Westerrönfeld, zeigen die Vielfalt der Nutzungsszenarien und Fahrtziele im Rahmen des remo-Dienstes auf. Bei diesen Orten handelt es sich jedoch um Orte, die nicht in einem negativen Kontext erwähnt werden.

07.3.4.2 ÖFFENTLICHKEIT, INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTSVERHALTEN

Ob und inwiefern ein Raum und, in Ausdehnung des Raumbegriffs, auch Öffentlichkeit und Infrastruktur als sicher oder unsicher wahrgenommen werden, konstituiert das Mobilitätsverhalten der Individuen maßgeblich. Öffentlichkeit meint dabei alle Räume und Wege, welche außerhalb der eigenen Wohnung und Privatsphäre stattfinden, und Infrastruktur umfasst die physischen und organisatorischen Elemente, die beispielsweise zur Schaffung, Wartung und Sicherheit des öffentlichen Raumes beitragen. So ergibt sich aus den Interviews der Befund, dass sich in der konativen Dimension von Sicherheit konkrete Sicherheitspraktiken und Strategien im täglichen Mobilitätsverhalten mancher Befragten durchsetzen (diese werden in Abschnitt 07.3.4.4 vorgestellt). Neben dem „quantitativ“ abgebildeten Ergebnis der einschlägigen Orte in Rendsburg in Abbildung 4 ergaben sich auch vielfältige infrastrukturelle Merkmale, die maßgeblich zur Sicherheitseinschätzung der Befragten beitragen.

Auffällig ist der Befund, dass vergleichsweise wenige Aussagen mit einem hohen Sicherheitsempfinden im Zusammenhang mit Öffentlichkeit oder Infrastruktur codiert wurden (vgl. Tabelle 2), wobei hier auch kritisch angemerkt werden muss, dass in den Interviews auch explizit nach Unsicherheiten gefragt wurde.

TABELLE 2 Codierte Segmente zum Sicherheitsempfinden von Infrastruktur und Öffentlichkeit

	niedrig	mittel	hoch
Infrastruktur	31	6	7
Öffentlichkeit	14	4	0

Der relevanteste Faktor bei der Einschätzung der Infrastruktur als Unsicherheitsraum ist das Lichtverhältnis bzw. Dunkelheit, beispielhaft in der folgenden Interviewpassage:

„ich würd sagen allgemein mit dunkelheit | helligkeit | ich mein das bekommt man ja auch so gelernt dass es einfach im dunkeln oft einfacher ist was zu machen | einfacher ist dass man irgendwie (.) keine Ahnung angegriffen wird oder so und vor allen Dingen jetzt so.“ (G1SBS06)

Vor allem der Einfluss von natürlichem Licht, aber auch das Vorhandensein von künstlichem Licht bei Dunkelheit spielt für die Befragten entsprechend der theoretischen Fundierung eine große Rolle. Besonders weibliche Befragte bekunden eine erhöhte Angst vor physischen

Angriffen in nicht-beleuchteter oder einsamer Infrastruktur, wie in folgendem Zitat deutlich wird:

„also ich find es halt schwierig | nachts alleine durch den wald zu fahren zum beispiel | oder über so ganz einsame strassen | aber teilweise auch durch die stadt | durch den stadtpark.“ (G1LWS07)

Wichtig ist neben Licht auch die Anzahl der anwesenden Menschen, hier verspüren viele Befragte eine Sicherheit durch andere Menschen und hoffen auf ein „Gesehen-Werden“ in unangenehmen Situationen. Weiterhin auffallend ist die geäußerte Unsicherheit im öffentlichen Nahverkehr bei Dunkelheit, sowohl von weiblichen als auch männlichen Befragten.

Die in Abschnitt 04.1 beschriebene Immobilität, welche sich durch die Abwesenheit von Möglichkeiten bzw. der entsprechenden Infrastruktur auszeichnet, scheint laut unserer Analyse ein maßgeblicher Faktor dafür zu sein, ob Menschen Wege bestreiten oder nicht. Besonders dunkle, schlecht einsehbare Gassen werden vermieden und erweisen sich so als mobilitätsbeschränkender Faktor (vgl. Manderscheid 2022: 30).

07.3.4.3 ERFAHRUNGEN MIT REMO, SICHERHEITSPRAKTIKEN UND SICHERHEITSEMPFINDEN

Die Einstufung von remo bezüglich Sicherheit zeigt ein hohes Sicherheitsempfinden der Befragten (vgl. Tabelle 3). Der On-Demand-Dienst wird besonders im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln und Taxis als sicherer bewertet. Vor allem folgende Kriterien werden von den Befragten an remo sehr geschätzt und tragen zum Sicherheitsgefühl bei: das persönliche Vertrauensverhältnis zu den Fahrer*innen, gute Erzählungen und Erfahrungen mit remo, Verlässlichkeit und Planbarkeit der Fahrt und das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Ein weiterer Grund könnte auch die Kommodifizierung der Dienstleistung in einem gewissen Rahmen sein, durch einen „offiziellen Charakter“ wird dem Fahrdienst erhöhtes Vertrauen zugesprochen, wie in diesem Zitat beschrieben:

„es war jetzt nicht unsicher | es ist alles mal sehr offiziell | deswegen habe ich mich nie wirklich unsicher gefühlt.“ (G1MSRA1.1)

Besonders männliche Taxifahrer werden im Gegensatz zu den remo-Fahrer*innen öfter als Bedrohung wahrgenommen und Befragte berichten von schlechten Erfahrungen und Erzählungen. Interessant ist auch der Befund, dass Eltern remo als sicheres Verkehrsmittel für ihre Kinder einstufen, wie eine Mutter berichtet:

„und da geht es um das sichere nach hause kommen | nach partys oder feiern auf dem land | ohne dass die eltern immer shuttle spielen müssen.“ (G1NWS05)

TABELLE 3 Codierte Segmente zum Sicherheitsempfinden in Kombination mit remo

Ausprägung Sicherheitsempfinden	Codierung in Kombination mit remo
niedrig	4
mittel	5
hoch	46

Dies verdeutlicht den von Glasauer formulierten „Wahrnehmungs- und Interpretationsprozess“ bei der Einschätzung subjektiver Sicherheit. Die positive Einschätzung kann unter anderem auch damit in Zusammenhang stehen, dass Nutzende sich gewisse Sicherheitspraktiken und Strategien aneignen, um ihr Mobilitätsverhalten sicher zu gestalten. So achten Nutzer*innen bei der Buchung ihrer Fahrt mit remo auf ihre Haltestellenauswahl (bezüglich Distanz zum Ziel) und planen ihre Fahrten bereits vorab (vgl. ex. G1SBS07).

In einem vorherigen Abschnitt wurde beschrieben, dass die Verkehrsmittelnutzung in Alltagspraktiken selten mit einer bewussten Reflexion einhergeht (vgl. Abschnitt 04.1). Unsere Analyse hat jedoch ergeben, dass sich Menschen situativ mit der Auswahl des Verkehrsmittels im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten auseinandersetzen und ihre Routen planen. Besonders der Heimweg in den Abend- und Nachtstunden galt bei einigen Befragten als geplante Wahl. Manche Nutzer*innen bevorzugen dabei willentlich eine Haltestelle, die nicht direkt vor der Haustür liegt, aus Angst, verfolgt zu werden. Weiterhin wird der Fahrdienst als Möglichkeit gesehen, um situativ mobil zu sein (beispielsweise als Fluchtmöglichkeit aus einer unsicher eingeschätzten Situation), und als eine sichere Alternative zu dem eher unsicher eingestuften ÖPNV bei Nacht, wie auch zwei junge Männer berichten:

„ja genau also ich würde auch eigentlich | äh vermeiden an nicht beleuchteten | äh plätzen vorbeizugehen | oder durchzugehen äh | dementsprechend ist schon das remo äh shuttle eine gute lösung.“ (G1LIWI01)

Unabhängig von remo haben manche Befragte auch eine „Ausweich- oder Notstrategie“ im Hinterkopf und geben an, präventiv bei Straßenlaternen oder belebten, positiv konnotierten Orten zu laufen. Genannt wurden hier beispielsweise Krankenhäuser oder Polizeistationen:

„wenn ich zum beispiel am krankenhaus vorbeilaufe nachts und da weiß ich halt da kann ich dann irgendwie zur not immer irgendwie reinrennen.“ (G1LJS06)

Darüber hinaus konnten bezüglich der konativen Sicherheit folgende Praktiken herausgearbeitet werden: Vermeidung gewisser Orte in Rendsburg (vgl. ex. G1NWS07), Verteidigungsmittel wie etwa Pfefferspray (vgl. ex. G1MSRA06) bei sich zu führen, Telefonate zu führen (vgl. ex. G1LWS07) oder zumindest vorzutäuschen (vgl. ex. G1SBS11), Kontakte mit Freund*innen über das Internet zu halten (vgl. G1LWS07) oder sich in einem schnelleren Tempo fortzubewegen (vgl. ex. G1LWS09).

07.3.4.4 GESCHLECHT UND SICHERHEITSEMPFINDEN

Auffallend ist weiterhin der Unterschied zwischen den Geschlechtern bezüglich der Wahrnehmung von Sicherheit. Es wurde deutlich, dass Frauen häufiger von Erfahrungen sprechen und Männer hingegen eher von Erzählungen anderer berichten. Außerdem ließ sich feststellen, dass Frauen offener und deutlicher über Erfahrungen bezüglich niedrigen Sicherheitsempfindens sprachen als Männer.

Auch wenn Befragte selber noch nichts Derartiges erlebt haben, ist trotzdem oftmals aufgrund von Erzählungen anderer eine Form von Unsicherheit vorhanden:

„dadurch dass man von so vielen schlimmen dingen hört also klar | das sind auch dinge von denen man angst hat | aber dann denkt man wenn mein handy oder mein portemonnaie am ende weg ist | dann ist das das kleiner übel | dann sollten lieber mein handy oder mein portemonnaie mitnehmen und mich in ruhe lassen.“ (G1MSRA04)

Während diese Beispiele der sexualisierten Gewalt der physischen Gewalt zugeordnet werden, berichten die weiblichen Befragten zudem von sexualisierten Machtpraktiken in Form von Sprüchen, auch Catcalling genannt:

„also dass einem hinterhergehupt oder einem hinterhergerufen wird | hinterhergepiffen wird.“ (G1LIWI05)

Abschließend erwähnenswert ist, dass ausschließlich Personen des weiblichen Geschlechts von expliziter sexualisierter Gewalt sowie solchen Machtpraktiken ihnen gegenüber berichten:

„ich wurde angefasst am dörpsee das war nicht so cool.“ (G1SBS13)

Physische Gewalt in Form von Schlägereien hingegen fanden bei den Befragten ausschließlich gegenüber männlichen Personen statt:

„ja also schlägerei aber das hat man ja doch ab und zu mal wenn man da auf irgendeiner party ist.“ (G1SBS05)

07.3.4.5 MACHT UND SICHERHEITSGEFÜHL

Bei den mit Macht (ideell) und niedrigem Sicherheitsgefühl codierten Segmenten wird mehrfach die indirekte Machtausübung beschrieben, beispielsweise durch größere Gruppen oder berauschte Menschen, welche für Befragte in dieser Situation furchteinflößend wirkten (vgl. exemplarisch G1LIWI05; G1LJS06). Mehrere Befragte fühlen sich auf ihren Wegen beobachtet oder verfolgt und dadurch ängstlich oder eingeschüchtert. Dies berichten allerdings nur Frauen. In einem Interview mit zwei befragten Frauen erklären diese:

*„wenn man merkt dass bei anderen menschen alkohol oder drogen im spiel sind.“ (G1LJS06)
„oder auch größere gruppen wenn so fünf bis sechs leute auf einmal sind und man ist alleine oder zu zweit unterwegs.“ (G1LJS06)*

Einige befragte Frauen berichten von direkten Versuchen der Machtausübung durch physische Handlungen, dazu zählt Belästigung in der Öffentlichkeit, wie eine Interviewpartnerin erklärt:

„weil man weiß man kriegt einen spruch oder hinterhergepiffen oder einfach sie gucken ein bisschen blöd dass man sich einfach unwohl fühlt.“ (G1LIWI05)

Sie berichten, dass sie auf ihren Wegen verfolgt, angesprochen oder von vorbeifahrenden Autos angehupt wurden. Eine 16-jährige Interviewpartnerin erzählt von ihrer Erfahrung am helllichten Tag:

„da (.) bin ich von der schule nach hause und hier durch die stadt und dann ist mir auch einer fast komplett bis nach hause hinterhergelaufen.“ (G1LIWI09)

Auch hier zeigen sich die geschlechtsspezifischen Unterschiede, aber ebenso die Rolle, die eigene Erfahrungen, Erzählungen und Berichterstattung bei der Konstituierung von (Un)Sicherheitsräumen spielen.

07.3.5 DISKUSSION

Die Analyse der gesammelten Daten zeigt auf, dass (Un)Sicherheitsräume für die interviewten Personen im Raum Rendsburg bedeutsam sind. Worin aber konstituieren sich diese? Vergleicht man die Auswertung der gesammelten Daten mit den Ausführungen Ruhnes, so bestätigt sich die Annahme, dass das subjektive Sicherheitsgefühl im Zusammenhang mit der

Geschlechterdichotomie, speziell in Bezug auf Übergriffe und Gewaltdelikte, in auffälligem Maße von empirisch fundierten Sicherheitsbeschreibungen divergiert. Laut der Polizeilichen Kriminalstatistik Schleswig-Holstein 2023 wurden in Rendsburg im Jahr 2022 2979 Straftaten gemeldet, mit einem Anstieg von 6,4 % gegenüber dem Vorjahr. In ganz Schleswig-Holstein wurden 221.183 Straftaten gemeldet, davon 5376 Straftaten mit der Bezeichnung „Partnerschaftsgewalt“ (vgl. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein 2023).

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Erzählungen und Narrative eine konstituierende Wirkung auf (Un)Sicherheitsräume für die Befragten haben. Es werden diskursiv Narrative erzeugt, die auf deviante Eigenschaften sozialer Gruppen (z. B. sozialer Brennpunkt, Jugendgruppen) oder auf Fremdheit und fehlende Kontrolle (z. B. fremde Personengruppen, Dunkelheit, Verlassenheit, fehlende Ausweichmöglichkeiten (Gassen)) abstellen. In diesem Kontext wird auch die machtvolle Wirkung von Wissen im Sinne von Foucault sichtbar. Auch wenn keine konkreten Erfahrungen vorliegen, reicht das „Hörensagen“ aus, um Unsicherheit zu erzeugen und das Handeln der Befragten nachhaltig zu beeinflussen. Wie bereits im Ergebnisteil erläutert, ist diesbezüglich ein geschlechtsspezifischer Unterschied von Erzählungen und Erfahrungen erkennbar. In den durchgeführten Interviews berichten Männer primär von Erzählungen über unsichere Orte in Rendsburg und ein damit verbundenes Unsicherheitsgefühl, welches in den meisten Erzählungen für z. B. Freundinnen oder andere weiblich gelesene Personen gilt. Es ist allerdings anzumerken, dass einige männliche Befragte von eigenen Unsicherheiten in Rendsburg erzählen, welche aber nicht der eigenen Erfahrung entspringen, sondern auf ebendiesen Erzählungen und Narrativen beruhen. Daher eröffnet sich die Frage, ob männliche Interviewte Hemmungen hinsichtlich des offenen Umgangs mit eigenen sicherheitsbezogenen Gefühlen sowie diesbezüglichen Erfahrungen haben. Dies könnte zwar auf den ersten Blick die Ergebnisse verzerren, vielmehr zeigt es jedoch gesellschafts- und vor allem geschlechtskonstituierende Implikationen auf. Das „machtvolle“ Wissen über öffentliche Räume ist bei beiden Geschlechtern vorhanden und prägt Entscheidungen und Einschätzungen im alltäglichen Leben, gerade in Bezug auf Sicherheitspraktiken und Verhalten in bestimmten Situationen (Dunkelheit, Nacht, Nachhauseweg).

Des Weiteren konnten die Interviews exemplifizieren, dass abseits der These „Frauen erfahren primär im häuslichen Umfeld Gewalt“ im öffentlichen Raum männliche Machtpraktiken bei Frauen ein Empfinden von Bedrohung und Unsicherheit auslösen. Beispielhaft hierfür ist das sogenannte Catcalling, welches in den Interviews mehrfach in Form von verbalen Angriffen, Hinterherpfeifen oder -hupen erwähnt wurde. Vergleicht man die Auswertung der gesammelten Daten mit den Thesen von Ruhne, so bestätigt sich die Annahme des Kriminalitätsfurcht-Paradoxons. Die Wahrnehmung der weiblichen Befragten zu Unsicherheitsräumen fokussiert sich auf öffentliche Plätze und Begegnungen mit Fremden, z. B. großen Männergruppen, einzelnen als männlich gelesenen Personen und Taxi- oder Busfahrern. Sobald der Umgang mit bekannten Personen stattfindet, wird die Situation als sicherer wahrgenommen. So wird die Fahrt im remo als sicher bewertet, weil die Fahrer*innen bekannt sind oder als weniger fremd als Taxi- oder ÖVPN-Fahrer*innen wahrgenommen werden (G1SBS13; G1LWS07). Hier bestätigt sich die Annahme, dass Fremdheit ein

entscheidender Faktor im Sicherheitsgefühl ist. Gleichzeitig besteht jedoch ein ambivalentes Verhältnis zu fremden Personen, da diese ebenfalls (soziale) Kontrolle implizieren.

Diese Beobachtung ist weiterhin hinsichtlich der Diskrepanz zwischen subjektiven und objektivierten Sicherheitsbeschreibungen von Interesse. Es ist auf Basis der Interviews anzunehmen, dass patriarchale Machtpraktiken im öffentlichen Raum eine besondere Rolle bei der Erklärung dieser Diskrepanz spielen. Für die weitere Forschung könnte daher der Fokus auf solche Machtpraktiken, insbesondere Catcalling und die subjektive Wahrnehmung von Frauen zum Thema Sicherheit in der Öffentlichkeit, gewinnbringend sein.

Die Frage, ob remo als öffentlicher oder privater Raum wahrgenommen wird, lässt sich durch die geführten Interviews nicht eindeutig beantworten. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass remo oft als öffentlicher Raum definiert wird, aber gleichzeitig als Raum, der in einem höheren Maß als privat wahrgenommen wird als beispielsweise ein Bus im öffentlichen Nahverkehr. Dies führt zu widersprüchlichen Aussagen und lässt keine eindeutige Beantwortung der Frage nach der Wahrnehmung zu. Es ist diskutierbar, ob durch eine andere Fragestellung Ergebnisse, die eindeutige Aussagen zulassen, erzielt werden könnten. Beispielsweise wäre die Frage nach remo als halböffentlicher Raum noch aufschlussreich gewesen.

Anhand der Interviews lässt sich ableiten, dass remo eine sicherheitsfördernde Wirkung zukommt. remo beeinflusst die Sicherheitswahrnehmung insofern, als es als sichere Alternative respektive sicherer Ort und sichere Verbindung zwischen Orten in den Alltag der Nutzer*innen aufgenommen wird. Der Fahrdienst integriert sich bei Befragten als sicherheitsfördernde Praktik, die eine Alternative oder Erweiterung zu anderen Sicherheitspraktiken wie dem Bereithalten von Pfefferspray oder vorgetäuschten Telefonaten darstellt. Die Befragten heben hervor, dass remo insbesondere für weiblich gelesene Personen vorteilhaft ist. Diese Betrachtung lenkt die Aufmerksamkeit auf die Frage, ob ein Fahrdienst dieser Art auf Geschlechternormen und geschlechtsstereotypen Sicherheitsbedürfnissen aufbaut und diese im Weiteren verstärkt oder reproduziert. Der feministischen Kritik an Frauen-Taxis folgend, löst der Fahrdienst das Problem der Unsicherheit nur, indem es eine Abhängigkeit zu sich selbst etabliert (Ruhne 2011: 27, 49 ff.). Es handelt sich dabei um Symptombekämpfung, wohingegen die eigentliche Ursache – eine strukturelle Benachteiligung von Frauen¹¹ – nicht angegangen wird.

Es ist abschließend zu beachten, dass die Forschenden explizit nach Sicherheit und Unsicherheit, Empfindungen, Erfahrungen, Situationen etc. gefragt haben und die Aussagen der Befragten daher gegebenenfalls beeinflusst wurden. Die Interviews basierten auf der Annahme, dass Unterschiede in der Geschlechterdichotomie im Kontext von (Un)Sicherheitsräumen in Rendsburg existieren, und demnach wurden von den Forschenden explizite Nachfragen zu Geschlecht, Sicherheit und deren Wahrnehmung gestellt. Ohne die Nachfragen hinsichtlich Sicherheit wären die Ergebnisse allerdings weniger aussagekräftig, da

¹¹ Gemeint sind weiblich gelesene Personen sowie alle Personen mit geschlechtlichen Marginalisierungserfahrungen im Sinne des Begriffs FLINTA*.

einige Befragte mit der Frage zur Sicherheit im remo Verkehrssicherheit assoziiert hatten, auf welche die Forschung nicht abzielte.

Zudem wurde, wie bereits angedeutet, diskutiert, welchen Einfluss das Geschlecht der Forschenden auf die Forschungsergebnisse hatte. Die Befragung wurde von zwei männlich gelesenen Personen und von fünf weiblich gelesenen Personen durchgeführt. Während der Befragung ließ sich feststellen, dass das Geschlecht der Forschenden von den Teilnehmer*innen adressiert und in das Gespräch eingebaut wurde. Es ist, wie bereits gezeigt, möglich, dass die Geschlechtlichkeit der Gesprächspartner*innen Einfluss auf die Gesprächsdynamik und somit auf die Forschungsergebnisse hat. In der weiteren Forschung wäre es weiterhin interessant, die Perspektive auf FLINTA*-Personen zu erweitern.

07.3.6 FAZIT

Das in Rendsburg und der umliegenden Region durchgeführte Forschungsprojekt offenbart nicht nur tiefgreifende und komplexe Zusammenhänge zwischen Raum, Geschlecht und Sicherheitsempfinden, sondern auch, wie diese Faktoren in der Alltagserfahrung der Bewohner*innen interagieren. Dabei lag das Ziel dieses Beitrages in der detaillierten Analyse der subjektiven Wahrnehmung von Sicherheit und Unsicherheit in verschiedenen öffentlichen Räumen. Hierbei rückte insbesondere die geschlechtsspezifische Erfahrung in den Fokus. Angesichts der Forschungsfrage *„Wie konstituieren sich (Un)Sicherheitsräume im Kontext räumlicher und geschlechtlicher Dichotomie in Rendsburg?“* war ein wesentlicher Bestandteil der Forschung, genauer zu verstehen, welche Orte als sicher oder unsicher gelten und welche Faktoren diese Wahrnehmung beeinflussen.

remo, als Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs in Rendsburg und Umgebung, erwies sich in den Ergebnissen als Schlüsselinstrument bei der Bildung von Sicherheitsräumen. Dabei meint Sicherheitsraum nicht nur einen physischen, von Gefahren abgegrenzten Bereich, sondern vorrangig einen Raum, in dem sich Menschen (subjektiv empfunden) sicher fühlen. Die erhobenen Daten zeigen, dass remo nicht ausschließlich durch die Erweiterung von Infrastruktur zur Sicherheit beiträgt. Vielmehr fördert remo ein allgemeines Gefühl der Sicherheit unter den befragten Personen, indem es beispielsweise nächtliche Fahrten sicherer macht oder entlegene Gebiete besser anbindet.

Bei der Analyse und Interpretation der Forschungsergebnisse muss jedoch betont werden, dass, obwohl viele der Rückmeldungen positive Aspekte von remo hervorheben, die methodologische Ausrichtung der Untersuchung berücksichtigt werden sollte. Der qualitativen Methodik ist inhärent, dass es um die Aufdeckung von Zusammenhängen geht, jedoch keine Kausalschlüsse oder Häufigkeitsverteilungen innerhalb einer Grundgesamtheit anhand quantitativer Modelle möglich sind.

Die Diskrepanz zwischen dem, wie Individuen Gefahr und Unsicherheit empfinden, und den tatsächlich erhobenen Daten darüber, wo und wann diese Gefahren auftreten, erwies sich als ein zentrales Thema der vorliegenden Forschungsarbeit. Die Daten legen nahe, dass das Sicherheitsgefühl in einem Raum nicht nur und ausschließlich anhand objektiver Daten gemessen werden kann. remo als ein in diesem Projekt in Betrachtung stehender Raum bot hier ein gutes Beispiel, wie sich sicher empfundene Räume abseits der üblichen, bekannten

Umgebungen konstituieren können. Beispielsweise zeigen verschiedene Statistiken, dass Frauen im privaten Raum, etwa im eigenen Zuhause oder im Umfeld von Bekannten, potenziell einem höheren Risiko ausgesetzt sind (Müller & Schröttle 2004: 50; Internetredaktion LpB BW 2023). Dies steht im Gegensatz zur verbreiteten Annahme, dass öffentliche Räume generell unsicherer sind.

Die Daten legen ebenfalls den Schluss nahe, dass einige aus subjektiver Perspektive bedrohliche Ereignisse in der Öffentlichkeit, insbesondere solche, die oft gemeinhin als „kleinere“ Übergriffe angesehen werden, wie zum Beispiel Catcalling, in Kriminalstatistiken derzeit nicht explizit erfasst werden. Diese Vorfälle können jedoch Manifestationen von Macht- und Kontrollodynamiken sein und dazu beitragen, eine Atmosphäre der Angst und Unsicherheit zu schaffen. In Bezug auf remo kann konstatiert werden, dass ein als sicher empfundener Raum die subjektiv wahrgenommene Wahrscheinlichkeit solcher Vorkommnisse verringern kann.

In Bezug auf die Forschungsfrage lässt sich feststellen, dass es deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung gibt, speziell in Bezug auf das Sicherheitsempfinden und das Erleben von Unsicherheit in städtischen Räumen.

Diese Unterschiede werden durch verschiedene Faktoren wie Geschlecht, individuelle Sicherheitspraktiken sowie Erzählungen bzw. Diskurse beeinflusst. Verkehrsmittel wie remo tragen positiv dazu bei, indem sie als sichere Alternative wahrgenommen werden und das Vertrauensverhältnis zu den Fahrer*innen sowie positive Erfahrungen das Sicherheitsempfinden stärken.

Zusammengefasst hat dieser Forschungsbeitrag wichtige Aspekte von Sicherheit und Unsicherheit in Rendsburg und Umgebung beleuchtet. Es zeigt sich, dass Sicherheit ein multidimensionales Konzept ist, welches sowohl objektive als auch subjektive Faktoren umfasst. Insbesondere remo erweitert im Untersuchungsraum Rendsburg die Möglichkeit, Wege mit diesem als sicher empfundenen Verkehrsmittel zurückzulegen. Zukünftige Forschungen sollten sich auf tieferliegende soziale und kulturelle Ursachen von Unsicherheit konzentrieren und Strategien zur Förderung sicherer städtischer Räume entwickeln.

07.4 GRUPPE 4: RAUSCHMITTEL UND ALKOHOL

Dmytro Bluvshcheyn, Laurin Fruhstorfer, Niß Johannsen, Oliver Houvenaghel, Mahmoud Tohma

07.4.1 EINLEITUNG: EINGRENZUNG UND RELEVANZ DES THEMAS

Im Folgenden werden die verschiedenen Vorgehensweisen, die erhobenen Daten sowie die Ergebnisse von Gruppe 4, die sich mit dem Zusammenhang von remo und dem Konsum von Rauschmitteln und Alkohol beschäftigt hat, dargestellt. Dieses Thema hat enorme Wichtigkeit, da es jährlich viele Verkehrsunfälle mit Personenschaden gibt. Laut Statistischem Bundesamt wurden 2021 in Deutschland „[...] 36.882 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand“, registriert, darunter 15.145 mit Personenschaden (Statistisches Bundesamt 2022: 6). Aus dem Bericht „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2021“ geht hervor, dass Unfälle mit Personenschaden, insbesondere Alkoholunfälle, besonders an Freitagen, Samstagen und Sonntagen stattfinden, die Zahl von Alkoholunfällen ab 16 Uhr stark ansteigt und von 20 bis 24 Uhr ihren Höhepunkt erreicht. Außerdem wird deutlich, dass die Beteiligten größtenteils zwischen 25 und 34 Jahren alt und männlich sind sowie Pkw- und Fahrradfahrende knapp 80 % der Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss ausmachen. remo bietet durch seine Rahmenbedingungen und Bedienzeiten eine Möglichkeit, um dieser Problematik entgegenzuwirken. Die folgenden Ausführungen haben die Ergründung der tatsächlichen oder potenziellen Rolle remos zum problematischen Zusammenhang von Rauschmitteln und Straßenverkehr zum Ziel.

Zur Struktur unserer Gruppenarbeit:

- Zur Einbettung in den theoretischen Kontext wurde die Rational Choice Theory zugezogen, genauer: die „Theory of Planned Behavior“ von Ajzen & Madden (1991) sowie das Hybrid Choice Model nach Scagnolari et al. (2015). Beide Theorien befassen sich mit der Entscheidungsfindung, einerseits im Sinne von Kosten-Nutzen-Analysen und andererseits bezüglich Abweichungen von Rationalität. Im Rahmen dieser Arbeit wurden Verbindungen zwischen Nachtleben, Verkehrsmittelauswahl und Konsumverhalten geschlagen. Danach wird über den aktuellen Forschungsstand berichtet und die Forschungsfrage aufgestellt.
- In der Methodik werden forschungspraktische Überlegungen reflektiert und dargelegt, welche Arbeitsweise gewählt wurde, welche Probleme entstanden und wie die erhobenen Daten ausgewertet wurden. Hier werden auch die Selektion der Personen innerhalb der Stichprobe präsentiert sowie die Umgebungs- und Rhetorikauswahl. Zusätzlich werden verschiedene Ansätze zur Befragung zu heiklen Thematiken betrachtet (Preisendörfer 2008). Anschließend findet sich die Erstellung des Leitfadens im SPSS-Verfahren nach Helfferich (2011: 182 ff.) mit dem Zusatz der Reflexion des Geschehens, insbesondere während der ersten Interviewnacht. Bei der Erstellung der Stimuli wurde u. a. auf das „Schlüsselprinzip“ nach Hoffmann-Riem (1980) zurückgegriffen.
- Im Ergebnisteil findet sich zum einen das Nutzendenverhalten, indem die Befragten in drei Kategorien aufgeteilt wurden: „Nutzende“, „Nicht-Nutzende“ und „Fahrer*innen“.

Nicht-Nutzende haben eine Unterkategorie erhalten, falls sie remo nicht kennen. Es wurden verwendete Verkehrsmittel sowie Konsumorte der Nutzenden und Nicht-Nutzenden herausgearbeitet. Wünsche der Nutzenden, allerdings auch hypothetische der Nicht-Nutzenden, wurden mit aufgenommen, um Mängel sowie Vorschläge und Ideen aus der Sicht des Feldes zu verarbeiten. Das Konsumverhalten ist eines der primären Aspekte der Forschung dieser Gruppe, daher war es besonders wichtig, die Konsequenzen des Konsums in Bezug auf Verkehrssicherheit durch berauschte Teilnahme am Straßenverkehr zu explorieren. Dabei wird die Frage diskutiert, inwiefern remo als sichere Alternative zum eigenen alkoholisierten Fahren in ländlichen Gebieten genutzt werden kann. Hinzu kommt eine Analyse über die Veränderung des Konsumverhaltens der Befragten durch remo. Abschließend werden die Wahrnehmung der Befragten von berauschten Fahrgästen sowie die Reflexion des Verkehrsverhaltens eingefangen, diese ist bei den Nutzenden als die bewusste Überlegung und Bewertung des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr in Bezug auf Alkohol zu verstehen. Bei der Analyse des Konsumverhaltens wurde festgestellt, dass die Befragten sich in Bezug auf ihr Konsumverhalten häufig widersprechen, und es konnte keine starke Veränderung in Bezug auf das Konsumverhalten beobachtet werden. Letztlich wird ergründet, ob durch remo eine unabhängigere Teilhabe am Nachtleben ermöglicht wird und dies als Indikator für das Konsumverhalten verstanden werden kann.

07.4.2 THEORIE: FORSCHUNGSSTAND UND FORSCHUNGSFRAGE

Sozialwissenschaftliche Forschung zur Schnittstelle zwischen Alkohol/Rauschmittel und Verkehr in den Nachtstunden gruppiert sich um die Fragen nach riskanter, delinquenter Straßenverkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss, Verkehrsmittelwahl in berauschem Zustand sowie der Veränderung des Alkoholkonsums durch Ridesharing.

07.4.2.1 MIKROEBENE

Während das Ingenieurwesen sich auf technische Innovation konzentriert, betrachten die Wirtschafts- und Sozialwissenschaften die Gesellschaft. Analog gibt es hier das Konzept der sozialen Innovation. Sie betrachtet die Verhaltensänderungen der Menschen (vgl. Schwedes 2021: 764). Hierbei werden soziale Kontexte, Bedürfnissen und Routinen von Individuen und Gruppen fokussiert (vgl. Braun-Thürmann & John 2010). Dabei gehen sozialem Wandel Entscheidungsprozesse bezüglich sozialen Handelns voraus. Mit menschlichem Entscheidungsverhalten beschäftigt sich auf der Mikroebene u. a. die Rational Choice Theory. Sie geht von einem nutzenmaximierenden Individuum aus. Verkehrspsychologische Forschung in dieser Tradition versucht menschliche Entscheidungen mit Kosten-Nutzen-Analysen abzubilden.

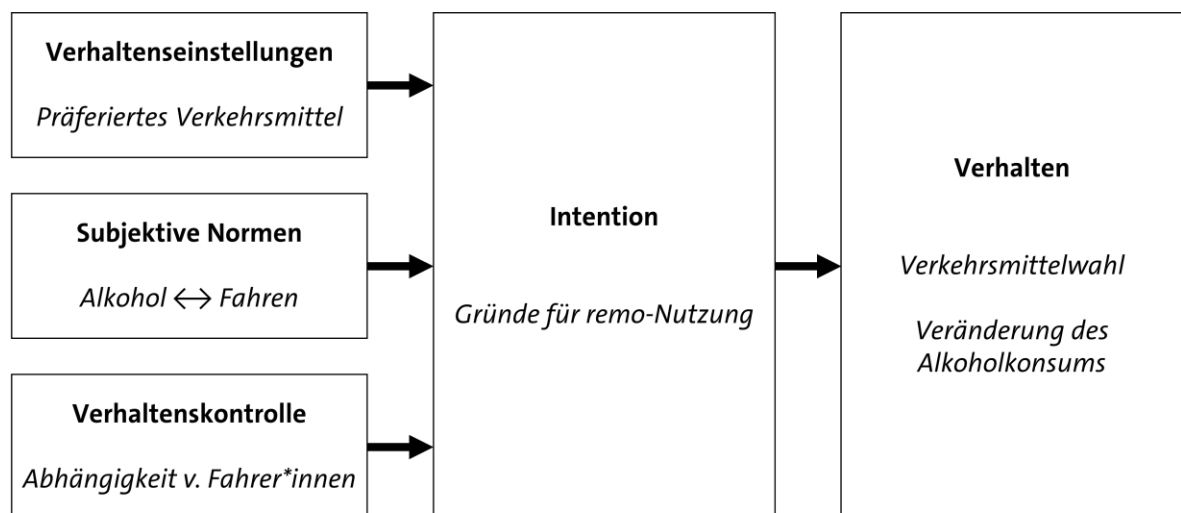


ABBILDUNG 5 Theorie des geplanten Verhaltens nach Icek Ajzen (vereinfacht; in Anlehnung an Ajzen & Madden 1986: 458)

Ein sozialpsychologisches Modell, um Risikofaktoren junger alkoholisierter Fahrer*innen abzubilden (vgl. Knafl 2008: 43 f.) und jugendliches Risikoverhalten zu erklären (vgl. Raithel 2011: 50 ff.), stellt in dieser Tradition die „Theory of Planned Behavior“ dar. Die Theorie des geplanten Verhaltens nimmt Intentionen als erklärende Variable für Verhalten. Je stärker diese Handlungsabsichten sind, desto eher wird das Verhalten gezeigt. Die Intention wiederum ergibt sich aus drei Komponenten: *Verhaltenseinstellungen*, welche auf den erwarteten Ergebnissen einer Handlung basieren; *subjektive Norm*, welche als Unterstützung oder Widerstand der Mitmenschen gegenüber einer Handlung verstanden wird; die *Verhaltenskontrolle*, die davon abhängt, wie viele Ressourcen ein Individuum benötigt, um eine Handlung umzusetzen. Abbildung 5 illustriert, wie dieses Modell auf unseren Forschungsgegenstand angewendet werden kann. Es wird an späterer Stelle (vgl. Abschnitt 07.4.5) wieder aufgegriffen.

Die verkürzte Abbildung von Verkehrsmittelwahl unter Alkoholeinfluss als rationale Wahl erweitert bei Scagnolari und Kolleg*innen das Hybrid Choice Model, indem es Abweichungen von Rationalität erklärt (vgl. Scagnolari et al. 2015: 76). Es handelt sich um ein quantitativ-ökonomisches Modell. Alter und Geschlecht sind für ein ganzheitliches Verständnis von Konsumententscheidungen ausschlaggebend. Altersunterschiede sind relevant, da junge Fahrer*innen besonders häufig in Unfälle verwickelt sind. In puncto Geschlecht ist auffällig, dass Frauen statistisch gesehen weniger häufig an Unfällen beteiligt sind. So sollen auch in der vorliegenden Arbeit *geschlechtliche und altersgruppenspezifische Charakteristika* in Bezug auf remo und Alkoholkonsum berücksichtigt werden. Zusammen mit *Nachtleben* werden diese zu *Charakteristika der Jugend* zusammengefasst. Die Berücksichtigung der nächtlichen *Uhrzeit* ist wichtig, da hier besonders viele Unfälle passieren (vgl. Scagnolari et al. 2015: 74 ff.). Die Besonderheiten eines jugendlichen Alters charakterisieren Maggi und Kolleg*innen: „Youth is commonly recognized – by social scientists – as an age of big emotions, experimentations and,

sometimes, pushing boundaries.“ (Scagnolari et al. 2015: 75) Zudem dient die Kategorie *unabhängige Teilhabe am Nachtleben* als erklärende Variable für Alkoholkonsum. *Charakteristika der Jugend* und bestimmte Indikatoren bilden den Faktor *Einstellung zum Alkoholkonsum*, der zusammen mit Rahmenbedingungen wie Reisegrund, Wahrscheinlichkeit von Polizeikontrollen u. v. m. eine Nutzenfunktion bildet, aus der sich Präferenzen für bestimmte Verkehrsmittel ableiten lassen (vgl. Scagnolari et al. 2015: 80).

Ebenfalls ökonometrisch erforschten Burgdorf et al. (2020) die Frage: „Do Ridesharing Services Increase Alcohol Consumption?“. Sie fanden heraus, dass die Implementierung von UberX in mehreren US-amerikanischen Städten den Alkoholkonsum steigert. In ihrer Studie zeigt sich, dass Ridesharing über alle Altersgruppen gemittelt den Alkoholkonsum, je nach Variable, zwischen 0,5 und 4,3 Prozentpunkten erhöht. Am stärksten ist der Anstieg der Variable „Summe alkoholischer Getränke insgesamt“ mit 7,4 % bei den 21- bis 34-Jährigen zu erkennen (vgl. Burgdorf et al. 2020: 2). Ein Grund hierfür ist, dass Ridesharing bei Nacht die Teilhabe am Nachtleben erhöht. Die Mobilitätskosten einer Teilhabe am Nachtleben sinken durch Ridesharing, was Mittel für zusätzlichen Alkoholkonsum freisetzen kann (vgl. Burgdorf et al. 2020: 22). Zudem ist der Nutzen einer Nacht umso höher, je mehr Menschen mitfeiern (vgl. Burgdorf et al. 2020: 6). Die Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen ist jedoch nicht vergleichbar mit Deutschland, da in den USA Alkohol erst ab einem Alter von 21 zu erwerben ist. Zudem fanden die Forscher*innen heraus, dass Ridesharing positive wirtschaftliche Effekte auf Bars hat.

Jackson und Owens berechneten ökonometrisch, dass einerseits die Einführung von Nacht-U-Bahnen in Washington D. C. die Zahl Betrunkener am Steuer aus mit dem ÖPNV gut erreichbaren Bars um bis zu 2 % pro Stunde Nachtverkehr senkte (vgl. Jackson & Owens 2011: 116). Andererseits kann Nacht-ÖPNV dazu führen, dass insgesamt mehr Menschen nachts unterwegs sind und sowohl ÖPNV-Nutzende als auch -Nicht-Nutzende dazu animieren, mehr zu trinken (vgl. Jackson & Owens 2011: 108). Einen noch stärkeren Effekt ergibt die ökonometrische Berechnung des Effekts durch Uber-Ridesharing von Anderson & Davis (2021). Sie errechneten einen Rückgang der Unfälle im Zusammenhang mit Alkohol von 6,1 % (vgl. Anderson & Davis 2021: 1).

Bisherige Arbeiten zu den Auswirkungen nächtlicher Verkehrsdienste auf die Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten und eine eventuell veränderte Verbreitung von Alkoholkonsum wandten demnach vornehmlich quantitative Forschungsmethoden an. Die von diesen Forschungen identifizierten Variablen sollen für uns wichtige Anhaltspunkte möglicher Zusammenhänge sein, jedoch streben wir durch die Anwendung eines qualitativen Forschungsdesigns an, potenzielle Einflussfaktoren jenseits vorab festgelegter Variablen zu identifizieren.

07.4.2.2 MAKROEBENE

Auf der Makroebene – sprich der überindividuellen, gesellschaftlichen Ebene – sind eine sozialstrukturelle Sicht und die Raumperspektive anzuedeln. Sozialstrukturelle Unterschiede werden mit den von uns erhobenen soziodemographischen Variablen wie Alter, Geschlecht und Tätigkeitsstatus untersucht. Knafl betrachtet vor allem junge Autofahrer*innen in

Österreich. Sie fand heraus, dass speziell männliche Fahrer besonders häufig in Trunkenheitsfahrten verwickelt sind (vgl. Knafl 2008: 85).

Font-Ribera et al. (2013) fanden mit ihrem quantitativen Vergleich von Stadt und Land in Spanien heraus, dass betrunken zu fahren und bei betrunkenen Fahrer*innen mitzufahren auf dem Land eine höhere Prävalenz haben. Grund dafür ist, dass Personen aus ländlicher Umgebung im Vergleich eher dazu geneigt sind, länger am Nachtleben teilzuhaben und mehr Alkohol pro Jahr zu konsumieren. Sie stellten also fest, dass der Wohnort Auswirkungen auf den Alkoholkonsum und auf die Länge der nächtlichen Teilhabe hat.

Duff & Moore (2014) gehen in ihrer sozialgeographisch-qualitativen Untersuchung der Interdependenzen zwischen Nachtverkehr, Alkohol und Nachtökonomie in Melbourne von der Annahme aus, dass die Erreichbarkeit von Orten eine Bestimmungsgröße für das Nachtleben und den Alkoholkonsum ist (vgl. Duff & Moore 2014: 301). Aus diesem Grund wurden für die vorliegende Arbeit Konsumorte in Rendsburg herausgefiltert. Zudem wurden Fahrgäste nach Wünschen gefragt, um herauszufinden, wie gut die Konsumorte erreichbar sind bzw. ob remo zu den Bedürfnissen im Nachtleben passt.

Duff & Moore untersuchten zudem das soziale Handeln Betrunkener (2014: 308). So ist es wissenschaftlicher Konsens, dass Alkohol die Hemmschwellen senkt und daher delinquentes Verhalten, sexuelle Übergriffe, Rassismus und Risikobereitschaft zunehmen können (Jackson & Owens 2011). Um das Verhalten und die Verbreitung Betrunkener zu umreißen, wurden in den Interviews remo-Nutzende nach ihren Erfahrungen mit berauschten Fahrgästen gefragt.

Curtis et al. (2019) finden in einer psychologisch-quantitativen Forschung heraus, dass die zeitliche Ausweitung des Nachtverkehrs in Melbourne bei 44 % der Befragten zu mehr verbrachter Zeit in der Nachtökonomie führt. 27 % geben mehr Geld in der Nachtökonomie aus. Jedoch war ein Anstieg des Alkoholkonsums nicht festzustellen (vgl. Curtis et al. 2019: 39 f.).

Abschließend lässt sich mit Blick auf den Forschungsstand auf Mikro- und Makroebene festhalten, dass die skizzierten Handlungstheorien mit Modellen rationaler Wahl den Zusammenhang von Alkohol und Verkehr bereits in weiten Teilen erklären können. Gleichsam wird jedoch auch deutlich, dass die Frage sozialer Ungleichheiten sowie der Einfluss räumlicher Faktoren zumeist unterbelichtet bleiben, weshalb diesen im Folgenden besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden soll.

07.4.3 DATEN UND METHODIK

07.4.3.1 FORSCHUNGSPRAKTISCHE ÜBERLEGUNGEN UND REFLEXIONEN

07.4.3.1.1 SAMPLING

Die Auswahl der befragten Personen verlief innerhalb bestimmter, vorab für sinnvoll befundener Grenzen und nicht zufallsbasiert. So akquirierten wir für die meisten Interviews potenzielle Gesprächspartner*innen an ausgewählten Orten in Rendsburg zu den Betriebszeiten remos, am Wochenende und in den Abendstunden, in den Umgebungen um

den Cheyenne Club und der Strandbar am Obereiderhafen sowie im Stadtpark neben dem Paradeplatz und auf dem anliegenden Sportplatz.

Auch die Befragungen, die nicht an einem der ausgewählten Orte stattfanden, sondern beispielsweise auf den Strecken dazwischen, unterlagen natürlich individueller, oft unterbewusster Selektion, sodass in keinem Fall von einer völlig zufälligen Stichprobe gesprochen werden kann. Es wurden 78 verwertbare Interviews geführt und 107 Menschen befragt, darunter fünf Fahrer*innen, von denen drei remo privat nicht nutzen. Es konnten 29 Aussagen von Nicht-Nutzenden herausgearbeitet werden, von denen 10 angaben, den remo-Service gar nicht zu kennen. Hinzu kommen 53 Aussagen von tatsächlichen Nutzenden, von denen 9 angaben, dass erste bis dritte Mal mit remo zu fahren. 17 der Nutzenden nutzen den Service eher selten und 27 der Nutzenden fahren häufig/gelegentlich mit remo.

Am wenigsten selektiven Einfluss gab es bei den Interviews, die in den remo-Fahrzeugen geführt wurden. Hier bestand die Stichprobe allerdings offensichtlich nur aus Personen, die remo bereits kannten und nutzten, sodass auch hier keine zufällige Auswahl vorlag.

Eine weitere Ebene der Selektion war die direkte, persönliche Art der Umfrage. Die Teilnahme an einer persönlichen Straßenumfrage geht mit einer ganz anderen Hemmschwelle einher als etwa die Teilnahme an einer Online-Umfrage. Auch das Gefühl der Anonymität schien für viele Befragte trotz des streng vertraulichen Umgangs mit den erhobenen Daten nicht gegeben. Gerade Themen wie der Konsum von Rauschmitteln, vor allem in Kombination mit der Teilnahme am Verkehr, schreckten ab.

Die erhobene Stichprobe wurde also vor allem bestimmt durch geographische und persönliche Aspekte, sowohl in Form individueller Kriterien bei der Auswahl der Befragten als auch aufseiten der Befragten durch ihre Affinität zu entsprechenden Interviewsituationen.

07.4.3.1.2 ANALYTISCHES VORGEHEN

Um die erhobenen Daten auszuwerten, wurden die Interviews mittels der Aufnahmen transkribiert und die Befragten in Nutzende, Nicht-Nutzende und Fahrer*innen eingeteilt. Innerhalb dieser Einteilung wurden dann die Teilhabe am Nachtleben, die Orte, an denen Alkohol und Rauschmittel konsumiert werden, das Konsumverhalten und die Konsequenzen, die jeweils aus dem Konsum folgten, betrachtet. Schließlich wurde noch nach Wünschen, die die Befragten möglicherweise an remo hätten, gefragt. Eine detailliertere Erklärung dieser Kategorien folgt in Abschnitt 07.4.4 in Kombination mit den erhobenen Ergebnissen.

Nach je einer dieser Kategorien wurden die Interviews mithilfe von MAXQDA codiert, anschließend wurde dieselbe Kategorie von jeweils einem anderen Gruppenmitglied gegencodiert, um Fehler und Bias bestmöglich entgegenzuwirken.

Außerdem wurden im Arbeitsverlauf einige der Interviews aus unterschiedlichen Gründen für untauglich erklärt. Manche lagen in zu schlechter Aufnahmequalität vor, um sie auswerten zu können, andere stellten sich schlicht als irrelevant heraus, sodass entschieden wurde, sie nicht weiter für die Beantwortung der gegebenen Fragestellung heranzuziehen.

07.4.3.1.3 REFLEXIONEN DER INTERVIEWDURCHFÜHRUNG

Es ist notwendig, auch Fehler, die sowohl in der Vorbereitung als auch während der Erhebung der Daten unterlaufen sind, hervorzuheben. Teils wurde bereits während der Erhebungsphase, teils erst im Nachhinein bei der Auswertung der Daten klar, dass der Leitfaden bzw. das System, mit dem bei der Befragung vorgegangen wurde, nicht völlig unseren Vorstellungen gerecht wurde (vgl. Abschnitt 07.4.3.2).

Bei der Befragung zum Thema Alkohol und Drogenkonsum gab es an manchen Stellen Schwierigkeiten, bis hin zum drohenden Gesprächsabbruch. Andererseits gab es auch Interviews, bei denen sich gerade durch die Frage nach dem Alkoholkonsum die Gesprächsatmosphäre auflockerte.

Des Weiteren verliefen die Interviews oftmals nicht wie ursprünglich geplant. So beantworteten viele der Befragten die Fragen nur mit dem absolut Nötigsten, sodass der Redeanteil der Interviewenden während der Gespräche durch Nachfragen, zusätzliche Erläuterungen bis hin zum direkten Abfragen verschiedener Antwortmöglichkeiten wesentlich höher war als erhofft. Es war deutlich, dass die meisten Befragten unter einer Umfrage das beispielsweise in Online-Umfragen übliche Format der Datenerhebung verstanden, sodass sie sich instinktiv kurz und präzise auszudrücken versuchten.

Zwar führten diese erweiterten Ausführungen dann oft zu interessanten Antworten, die inhaltlich weit über die ursprünglich gegebenen Ja/Nein-Antworten hinausgingen, doch führten sie auch teils dazu, dass den Interviews die Natürlichkeit abhandenkam, die angestrebt worden war.

07.4.3.1.4 WORDING/FRAMING

In einer Studie der ETH Zürich, die 2008 im Zuge eines Forschungsprojektes zur Methodik hinter heiklen Interviewthemen und -fragen durchgeführt wurde, wurden im Wesentlichen drei verschiedene Herangehensweisen angewendet, um möglichst verwertbare Daten zu Themen wie Sexualität oder „Schummeln“ an der Uni zu erheben: Wording/Framing-Techniken, vertrauliche Kuverts statt direkter Antwort und die Randomized-Response-Technik (vgl. Preisendörfer 2008: 4). *Wording/Framing* bedeutet, die gestellten Fragen etwa durch Umformulierungen oder Kontextualisierung zu „entschärfen“, um die Befragten dazu zu bringen, eher wahrheitsgemäß zu antworten. Das *vertrauliche Kuvert* enthielt einen Fragebogen, den die Befragten selbst ausfüllten und im verschlossenen Umschlag an die Befragenden übergaben, die die Ergebnisse dann nur weitergaben, nicht aber selbst einsehen konnten. So wurde die absolute Anonymität gewährleistet, um den Befragten die Hemmung zu nehmen, sich einer fremden Person persönlich anzuvertrauen. Bei der *Randomized-Response-Methode* wird die Beantwortung einer Frage an den Zufall geknüpft, z. B. an ein Kartenspiel, bestehend aus Karten mit „Ja“, „Nein“ und „Wahrheit“ darauf. Das Ziehen einer Karte bestimmt dann die Antwort der Befragten, sodass die Befragenden nicht wissen können, ob eine Frage wahrheitsgemäß beantwortet wurde.

Die Technik, die in der Befragung zu remo angewendet wurde, entspricht der Wording/Framing-Technik. Bereits in der Vorbereitung der Befragung wurde bewusst entschieden, den Begriff „Drogen“ zu vermeiden, aus Sorge, die Befragten würden sich mit der

Befragung unwohl fühlen und sie im schlimmsten Fall sogar abbrechen. Tatsächlich kam es, wenn der Begriff „Drogen“ doch fiel, teilweise zu Unbehagen seitens der Befragten.

„¹²: und ähm würdest du sagen I dass diese hemmschwelle jetzt größer ist I unter drogeneinfluss I zum beispiel auto zu fahren I ich weiß nicht I also I vielleicht machst du es ja sowieso auch einfach nie I aber es gibt ja leute I die das halt schon ähm die das halt machen würden I

B: ähm ich muss sagen I ich finde die umfrage doch ein bisschen komisch [...] lass uns das doch nicht mehr machen [...] ne einfach nur weil das jetzt es I ich dachte es geht jetzt so rein um die nutzung vom remo-shuttle (O4)

Da es, anders als in der Studie der ETH, keine Vergleichsgruppe gab, in der in allen Interviews nach Drogenkonsum gefragt wurde, ist es schwer einzuschätzen, inwieweit diese Umformulierung die Ergebnisse beeinflusst hat. In der Studie führte die Wording/Framing-Technik kaum zu signifikanten Differenzen (vgl. Preisendörfer 2008: 10 f.), und da die Fragen sich hier ebenfalls auf Drogen- und Alkoholkonsum bezogen, ist davon auszugehen, dass sie in der Umfrage zu remo ähnlich geringe Auswirkungen hatte.

07.4.3.2 INTERVIEWLEITFÄDEN

Bei der Erstellung des Leitfadens haben wir das SPSS-Verfahren nach Helfferich (2011: 182 ff.) angewendet. Dies hat sich aufgrund der Forschungsfrage „*Welche Interdependenzen könnte es zwischen remo und Nachtleben sowie Rauschmittel- und Alkoholkonsum geben?*“ als durchaus komplexer erwiesen als erwartet; primär durch den Punkt „Rauschmittel- und Alkoholkonsum“. Einerseits erscheint es lohnenswert zu erfragen, ob und wie sich eine potenzielle soziale Innovation auf den Konsum von Nutzenden auswirken kann, andererseits ist der Konsum von Alkohol/Rauschmitteln ein sehr privates/intimes und heikles Thema, welches uns, wie im Folgenden beschrieben wird, vor eine gewisse Problematik stellte.

Zu Beginn entwickelten wir drei Versionen des Leitfadens, bestehend aus jeweils 2 bis 3 inhaltlichen Fragen pro Version, um alle Befragtengruppen abdecken zu können: Nutzende, Nicht-Nutzende und Fahrer*innen (siehe Anhang Gruppe 4, Abbildung 14 & Abbildung 16, S. 128 ff.). Letztere wurden sowohl aus der Position als Fahrer*in als auch aus der Position einer potenziellen nutzenden Person befragt. Da das Kernthema „Rauschmittel- und Alkoholkonsum“ ist, gab es zunächst eine Version, welche unmittelbar nach den Eisbrechern mit entsprechenden Fragen das Interview einleitete; diese konnte sich, wie im Folgenden beschrieben, nicht als die finale herausstellen.

Beim Einleiten in das Interview haben wir uns auf die Themen „remo“ und „Nachtleben“ fokussiert. Mit einer Vorstellung der Befragenden mit dem Satz „Wir sind Studierende der Universität Hamburg im Auftrag des Nahverkehrsverbundes NAH.SH und befragen gerade einige Menschen bezüglich remo. Haben Sie Lust, mitzumachen?“, gefolgt von einigen Eisbrecherfragen wie z. B. „Kennen Sie remo?“; „Nutzen Sie remo?“; falls nicht: „Warum nicht?“; „Wo geht die Reise heute hin?“, versuchten wir, warm mit den Befragten zu werden und Vertrauen zu schaffen, denn nach Meyen et al. (2019) zeichnet sich das Leitfadeninterview durch eine hohe Reaktivität aus. „Ein distanziertes, durch Misstrauen oder Machtgefälle

¹² I = Interviewer:in; B = Befragte:r

geprägtes Verhältnis, das in eine gestörte Kommunikation mündet, würde die wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten beschränken“ (Bortz & Döring 2016: 69). Daher wurde das Interview schließlich mit einer Frage zum Nutzungsverhalten eingeleitet, um möglichst effektiv Daten zu erheben, denn der „Erfolg hängt damit auch von seiner kommunikativen Leistung ab“ (Mikos & Wegener 2017: 301 ff.).

Da in den Anforderungen an Stimuli nach Kruse (2015) Tabuthemen, vor allem im Kontext einer qualitativen Befragung, „[...] vorsichtig und eher am Ende des Interviews behandelt werden“ (Kruse 2015: 216) sollten, sie jedoch zentraler Gegenstand der Forschung waren, lautete die erste Aufforderung: „Erzählen Sie, wie Sie in den Abendstunden unterwegs sind!“ Aufgrund der rhetorischen Fähigkeiten der Befragenden wurde bewusst auf Abtönungspartikel verzichtet, da dies bei der Interviewführung nur gestört hätte. Jedes Interview wurde konsequent nach Leitfaden geführt, jedoch wurde die Rhetorik den Befragenden überlassen, denn je natürlicher befragt wird, desto weniger entstehen Verzerrungen der Ergebnisse durch Forschende und Forschungssituation. Im Sinne des „Schlüsselprinzips“ nach Hoffmann-Riem (1980) versuchten wir, den Soziolekt der Befragten zu adaptieren, um noch mehr Vertrauen zu schaffen. Als immanente Nachfrage stellten wir dann genauere Fragen zum Konsum, welche mit dem Nutzungsverhalten verknüpft wurden: „Welche Fahrzeuge nutzen Sie für gewöhnlich?“ oder „Welche Rolle spielen Alkohol und andere Sachen hierbei?“. Über die Konnotation „andere Sachen“ wurde viel diskutiert und man entschied sich schließlich, sich so stark dem Gegenüber anzupassen, dass entweder nur Alkohol abgefragt wird oder gegebenenfalls die Konnotation für den Überbegriff für sonstige Rauschmittel nur dann verwendet wird, wenn es die Situation zulässt. Denn es sollte, nach Kruse (2015: 215), auf keinen Fall mit „Scham- oder Schuldgefühle auslösenden Fragen“ gearbeitet werden.

Nach der ersten Interviewnacht stellten wir fest, dass die vorherige Aufteilung in Nutzende, Nicht-Nutzende und Fahrer*innen zwar sinnig ist, jedoch auf diesem Weg viele Daten verschwendet werden, falls das Schema mit jeweils anderen Fragen beibehalten worden wäre. Es ist aufgefallen, dass alle Befragten, ausgenommen die Fahrer*innen, jede Frage beantworten können; wenn nicht zur remo-Nutzung, dann zum Konsumverhalten oder zur generellen Mobilität. Daher entschieden wir uns, für jede*n Teilnehmende*n der Umfrage denselben Leitfaden zu nutzen und situativ Schwerpunkte zu legen, um möglichst viele Daten zu sammeln. Daraus resultierend wurde der Leitfaden zur zweiten Nacht der Befragung mit neuen immanenten Fragen aktualisiert (siehe Anhang Gruppe 4, Abbildung 15, S. 129).

07.4.4 ERGEBNISSE

07.4.4.1 NUTZUNGSVERHALTEN

Das remo-Angebot wird von den Befragten allgemein gut aufgenommen, was sich auch in den Antworten widerspiegelt.

Häufig:

Auffällig bei den Befragten der Kategorie *Häufig* ist, dass sie unter allen Befragtengruppen am seltensten den eigenen Pkw nutzen. Dies könnte zum einen aus der Ortsnähe, der

Verfügbarkeit des remos oder der generellen Tendenz zum Aktivverkehr resultieren. Denn generell berichten die Befragten, dass sie eher aktiv unterwegs sind: „na zu fuß [lacht]“ (N7). Möglicherweise hängt es auch mit dem Alter der Befragten zusammen, da das remo unter dem Tarif des ÖPNV operiert, was somit deutlich günstiger ist als ein eigener Pkw.

Selten:

Häufig werden Fahrgemeinschaften gegründet, welche vor allem von den Befragten der Kategorie *Selten* genutzt werden. Dies könnte darauf deuten, dass remo weniger als Transportmittel der Individualbeförderung, sondern vielmehr dafür genutzt wird, sich als Gruppe fortzubewegen.

1 bis 3 Fahrten:

Auffällig ist, dass sich bei den Nutzenden der geringsten Häufigkeit eine Tendenz zum eigenen Pkw zeigt. Dies lässt darauf schließen, dass Nutzende entweder in weiter entfernten Dörfern wohnen oder „[...] oft in der Nähe von meinem zuhause“ (N16) sind.

Ein weiter Grund könnte die Häufigkeit sein, in der die Stadt Rendsburg besucht wird:

„ja | ich habe auch ein auto [...] ähm | aber ich habe auch eine zugverbindung nach rendsburg.“ (N10)

Dadurch ist die Kenntnis des ÖPNV-Angebots entweder zu gering oder der Aufwand, ein Fahrrad/einen E-Scooter mitzubringen, zu groß, daher könnte dieser Personenkreis auf den Pkw angewiesen sein.

Ebenfalls können Befragte dieser Kategorie Personen sein, die remo erst neu entdeckt haben:

„ich hatte jetzt ein betriebsfest von meiner firma | bin eben jetzt von dem bus der geordert wurde rausgelassen worden und [...] ich find das so bisher was ich mitgekriegt habe, wie gesagt das ist meine erste fahrt die ich jetzt überhaupt erste nehme | aber das ist ein klasse projekt und das kann sich noch super weiter entwickeln.“ (L4)

Das Fahrrad findet bei den Befragten großen Anklang und lässt sich zum einen durch das junge Alter der Befragten und zum anderen durch Ortsnähe erklären. Zu erwähnen ist noch, dass das Fahrrad in einigen der Shuttles transportiert werden darf, wodurch es hier zu einer Korrelation kommen könnte.

Final sollte man zu dieser Kategorie erwähnen, dass auch Tourist*innen in diese Kategorie fallen, wodurch die Nutzung des ÖPNV von dieser Personengruppe am höchsten ist.

Gesamtheitlich:

Eine generell geringe Nutzung des ÖPNV könnte damit zu erklären sein, dass der ÖPNV in den Abendstunden innerhalb von Rendsburg und in den umliegenden Dörfern quasi nicht vorhanden ist.

Auffällig ist außerdem, dass Befragte, die remo kennen, aber nicht nutzen, eher auf motorisierte Verkehrsmittel zurückgreifen als Befragte, die es nicht kennen, dort scheint der Aktivverkehr verbreiteter zu sein.

Mit folgenden Zitaten aus unserer Stichprobe lassen sich Nutzungsgründe von remo gut zusammenfassen (vgl. Abschnitt 07.2.5):

„I: [...] wie bist du in den abendstunden sonst unterwegs |
 B: [...] halt entweder trainieren [...] oder sonst einfach ein paar bier trinken so mit ein paar freunden | genau
 I: okay | sehr sehr cool | und da äh nutzt du | welche fahrzeuge | meistens remo (.) oder | (oder welche
 anderen - sinngemäß)
 B: joa eigentlich quasi nur remo [...] |“ (D15)

„in zukunft wird sich das wahrscheinlich auch nicht ändern | also | ich mein das ist einfach perfekt | so | am
 wochenende wenn kein bus mehr fährt und man keine lust hat paar kilometer zu laufen und auch nicht die
 finanziellen mittel fürn taxi hat | ist das echt die ideale alternative.“ (N3)

07.4.4.2 KONSUMORTE

Da Rendsburg im Vergleich zu Großstädten weniger Möglichkeiten bzw. Orte bietet, an denen das Nachtleben stattfindet, wurden im Zuge der Forschung folgende Konsumorte herausgearbeitet:

Unter Gastronomie sind sämtliche Bars, Kneipen und Restaurants zu verstehen, wie z. B. die Strandbar, an der viele Menschen anzutreffen waren:

„I: ok | in welchem kontext war das | was hast du damals gemacht |
 B: ähm | joa ich bin glaube ich hier von der datscha | also der kneipe hier- |“ (N17)

Im öffentlichen Raum wurden nur grobe Angaben gemacht, wie z. B. im Stadtpark oder an Seen. Befragte, die angeben, in der Öffentlichkeit zu konsumieren, sagen dazu:

„B: meistens an irgendwelchen seen |draußen dann zwischendurch mal hier | eigentlich immer.“ (O7)
 „B4:[...] auch eine aktivität wo wir das immer nutzen | rendsburger herbst.“ (N19)

Ein beliebtes Ziel der Nutzenden ist der Aussage eines remo-Fahrers nach der Cheyenne Club:

„ja | also wir fahren dann ja samstags das hauptziel meistens der cheyenne club.“ (M7)

Der Cheyenne Club ist vor allem bei jungen Menschen sehr beliebt, ein remo kommt dann für die Hin- und/oder Rückfahrt infrage (vgl. Abschnitt 07.3.4.1):

„also ich habe es einmal gemacht dass wir dann von [umgebung rendsburg] nach rendsburg ins cheyenne
 gefahren sind.“ (N10)

Nicht nur Jugendliche, sondern die Befragten generell haben in Gesprächen den Cheyenne Club als eine Art Hauptattraktion dargestellt:

„cheyenne wird auch oft genutzt habe ich gehört |“ (N19)

Ebenfalls wurde von Fahrgästen sowie Fahrer*innen berichtet, dass im remo selbst getrunken wird, womit das Fahrzeug selbst als Konsumort dient. Dies konnte auch während der Interviews beobachtet werden. Nach eigenen Angaben wird dies von den Fahrer*innen in einem gewissen Rahmen toleriert. Hierdurch entsteht ein neuer Konsumort, der das gesellschaftliche Leben ausweiten kann, vor allem dadurch, dass remo keine individuelle Personenbeförderung bietet, sondern ein Transportmittel des öffentlichen Personennahverkehrs ist. Dies kann zur Folge haben, dass Nutzende schon im remo und in Gesellschaft anderer konsumieren können. Folglich könnte die erweiterte Möglichkeit des

Konsums eine Steigerung des Konsumverhaltens allgemein begünstigen. Dies kann als nicht beabsichtigter Nebeneffekt einer sozialen Innovation verstanden werden, da es Nutzenden ermöglicht, während der Fahrt in einer zugleich gesellschaftlichen wie auch privaten Atmosphäre, welche durch die gemeinsame Reise zu einem potenziell geteilten Ziel verbindet, zu konsumieren. Somit wird das remo gegebenenfalls zu einer Erweiterung des Nachtlebens und zu einer zusätzlichen Ebene der Teilhabe daran.

Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass die Befragten tendenziell eher in Gastronomiestätten konsumieren als an anderen Orten (z. B. an öffentlichen Orten oder in privaten Wohnungen), unabhängig vom Nutzungsverhalten bezüglich des remo-Services.

07.4.4.3 UNABHÄNGIGE TEILHABE AM NACHTLEBEN

In dieser Arbeit werden unter Nachtleben nicht nur Nachtclubs, Bars und Kulturveranstaltungen gefasst, sondern auch Feiern im privaten und öffentlichen Raum. So wie Scagnolari et al. (2015) Nachtleben als Variable für die Frage nach der Veränderung des Alkoholkonsums verwenden (vgl. Scagnolari et al. 2015: 80), gehen wir hier der Frage nach, inwiefern remo wiederum eine unabhängigere Teilhabe am Nachtleben ermöglicht, was möglicherweise Effekte auf das Konsumverhalten ausüben könnte.

Die Nutzenden geben häufig an, durch remo mehr am Nachtleben teilhaben zu können. Demgegenüber können nur wenige kaum oder keine Effekte auf ihre Teilhabe spüren. Bei den 30 Aussagen für mehr Teilhabe werden längere und häufigere Teilhabe genannt. Bezeichnend ist, dass einige – meist auf Nachfrage – angeben, unabhängiger am Nachtleben teilhaben zu können, weil sie keine Fahrer*innen mehr suchen müssen. Der Entfall der Fahrer*innensuche bedeutet einerseits, dass nicht mehr eine Person beim Feiern nüchtern bleiben muss, und andererseits, dass Verwandte und Bekannte, die eventuell sonst hätten fahren müssen, selbst am Nachtleben und Alkoholkonsum teilhaben können. Alle Nennungen von Teilhabe, insbesondere jene mit längerer oder häufigerer Teilhabe, können ein Indiz für eine gesteigerte Integration ins Nachtleben, also mehr soziale Teilhabe sein. Eine längere Teilhabe am Nachtleben könnte wiederum einen intensiveren Alkoholkonsum und eine häufigere Teilhabe einen häufigeren Alkoholkonsum induzieren:

„B1: genau und dann nehm ich mir n remo | damit ich halt weiterziehn kann | also.“ (N23)

Auffällig ist, dass konkrete Erleichterungen wie längere und häufigere Teilhabe am Nachtleben ausschließlich von jüngeren Fahrgästen zwischen 17 und 23 Jahren genannt werden. Die Unabhängigkeit von privaten Fahrgemeinschaften und der Entfall der Fahrer*innensuche werden in allen Altersgruppen genannt. Der Entfall der Fahrer*innensuche ist insbesondere auf dem Rückweg wichtig, jedoch oft durch die Bedienzeiten remos eingeschränkt, wie dieses Interview eines selten Nutzenden zeigt:

„ja auf jeden fall | äm (.) vor allem | wenn sie nicht selber mitkommen oder halt eben ganz häufig hat man das ja so: ja wir wer macht dann jetzt fahrer | weil eigentlich möchte jeder trinken | dann ist man halt auch wieder bei dem punkt | wo dann halt einer (.) ja drauf verzichtet und man sich dann abwechselt und dann halt die nächste woche oder oder das nächste mal halt | wenn der nächste nicht fährt | (0.5) (mhm zustimmend) äm | genau dafür wär's halt nh super sache aber dann müsste man dann bisschen flexibler sein halt eben in den zeiten und nicht sagen bis drei (1.0) ja (.) (mhm zustimmend) genau |“ (D1)

Abgesehen davon bedeutet schon die Fahrt mit dem remo selbst eine höhere Teilhabe am Nachtleben, weil die Fahrt an sich bereits dem Nachtleben zugerechnet werden kann, wenn hier beispielsweise getrunken wird (vgl. Interview L15). Ein Fahrer berichtet diesbezüglich:

„also es bringt wirklich super viel spaß | also die leute zu hause abzuholen und die wollen in die strandbar oder ins cheyenne | ähm (.) die haben natürlich grade eine gute zeit und gute laune | (.) | haben spaß miteinander und | (.) | ähm vielleicht macht man dann auch mal ein lied für die an | (.) | sag ich mal an über spotify | wenn sie irgendwas hören möchten dann wird die stimmung umso besser.“ (L9)

Unter den Nicht-Nutzenden verspricht sich die Mehrheit eine höhere Teilhabe am Nachtleben, wenn sie remo nutzen. Dabei werden längere Teilhabe und häufigere Teilhabe genannt. Der Entfall der Fahrer*innensuche wird hingegen im Vergleich zu den Nutzenden selten genannt. Alle Aussagen, sich von remo Erleichterungen zu versprechen, stammen von jungen Nicht-Nutzenden zwischen 16 und 30 Jahren.

Die Nicht-Nutzenden, die sich durch remo keine Veränderung ihres Nachtlebens versprechen, geben als Gründe an, dass sie nah an Orten des Nachtlebens wohnen oder überzeugte Nutzende anderer Verkehrsmittel sind. Zudem gibt es Befragte, die sowieso selten am Nachtleben teilnehmen. Gründe für die Nicht-Nutzung sind unter anderem Gewohnheit und Trägheit, ein zu kleines Bediengebiet oder -zeiten sowie fehlende Bekanntheit.

07.4.4.4 ERHÖHUNG DES ALKOHOLKONSUMS

Bei den meisten der Befragungen von Nutzenden wird eindeutig geäußert, dass sich ihr Konsumverhalten von Alkohol durch remo gar nicht verändert. Lediglich 4 der Befragten erzählen davon, dass sie auch andere Drogen als Alkohol konsumieren. Diese sagen aber entweder, dass sich auch der Konsum von anderen Drogen nicht erhöht hat, oder geben nicht preis, ob remo Auswirkungen auf den anderweitigen Konsum von Drogen bei ihnen hat. Als andere Rauschmittel wurden die illegalen Drogen Speed und Cannabis genannt. Da die Ergebnisse von 4 Befragten unvollständig und sehr gering sind, lässt sich schwer eine Aussage darüber treffen, ob remo zu einer Erhöhung des Konsums von anderen Rauschmitteln als Alkohol beiträgt. Deswegen beschäftigen wir uns im Folgenden nur mit der Erhöhung des Konsum- und Rauschmittels Alkohol.

Bei den restlichen Nutzenden war oft unklar, ob ihr Alkoholkonsum durch remo erhöht wurde. Einerseits wurde berichtet, dass dies nicht der Fall sei. Andererseits gaben dieselben Personen jedoch auch an, dass sie durch remo öfter am Nachtleben teilhaben und somit öfter trinken können:

„I: mhm | aber im allgemein seid ihr jetzt öfter los und trinkt oder so

B2: ja

I: als vorher vielleicht |

B1: [lacht] also ich will jetzt nicht sagen dass man durch remo mehr alkohol trinkt | falls das die frage ist [lacht] das natürlich nicht | aber es ist schon so dass man jetzt sagt | ok ich hab jetzt bock auf feiern am samstag abend äh | freitagabend ist ja in rendsburg tote hose | aber

I: ja | gemerkt gestern

B1: genau und dann nehm ich mir n remo | damit ich halt weiterziehn kann | also

B1: ganz klar also dann äh | alkohol und remo geht gut [lacht] B2: ja.“ (N23)

In dem Zitat wird von B1 behauptet, dass man durch remo nicht mehr trinkt. Aber andererseits wird dargestellt, dass öfter am Nachtleben teilgenommen wird und „alkohol und remo geht gut“ (N23). Die Aussage der befragten Person, dass man durch remo nicht mehr Alkohol trinkt, lässt sich wahrscheinlich darauf zurückführen, dass sie die Existenz des von ihr genutzten Verkehrsmittels nicht durch ihre Aussagen gefährden möchte, da ihr bewusst ist, dass das Gespräch aufgezeichnet wird. Diese Haltung scheinen viele Fahrgäste zu haben, da remo von den Fahrgästen in jeder Befragung positiv dargestellt wird.

Bei ungefähr einem Fünftel der Nutzenden kann eine Erhöhung des Alkoholkonsums festgestellt werden, bei ungefähr der Hälfte dieser wird explizit erwähnt, dass sie mehr Alkohol konsumieren, und von diesen erwähnt fast die Hälfte einen Anstieg nur im niedrigen Bereich.

„[atmet tief ein] jaaaa [klingt unsicher] zum teil | aber hauptsächlich das man halt wenn man unterwegs ist dann nicht das eigene auto nimmt und dann vielleicht auch mal son bierchen beim essen trinkt.“ (O2)

Bei den restlichen Befragungen muss eine Erhöhung des Konsums impliziert angenommen werden, da diese zwar bei der Frage nach der Erhöhung des Konsumverhaltens in der Antwort verneinen, aber bei der weiteren Fragestellung Angaben tätigen, die für eine Erhöhung sprechen, wie zum Beispiel, dass sie dank remo nicht mehr so oft die Rolle der nüchternen Fahrer*innen einnehmen müssen und allgemein eine höhere Teilnahme am Nachtleben erfahren.

Insgesamt lässt sich der Konsumanstieg in drei Gründe aufteilen. Zwar spielt die Erhöhung der Teilhabe am Nachtleben eine Rolle bei der Erhöhung des Konsums, doch der am meisten genannte Grund für den gestiegenen Alkoholkonsum von Nutzenden ist, dass durch remo die Personen Alkohol konsumieren können, die vorher entweder Fahrer*innen brauchten oder selbst fuhren und deswegen auf den Konsum verzichteten. So kann man davon ausgehen, dass die meisten Leute, die durch remo einen höheren Alkoholkonsum aufweisen, öfter trinken, aber nicht unbedingt mehr pro Abend.

Die letzte Ursache, mit der sich ein erhöhter Alkoholkonsum durch remo begründen lässt, ist, dass remo wesentlich günstiger als die Alternative Taxi ist. Eine nutzende Person sagte aus, dass sie das durch remo gesparte Geld in Alkohol für den Abend investiert. Somit trinkt diese nutzende Person durch remo offensichtlich auch mehr Alkohol pro Abend anstatt öfter. Interessant hierbei ist, dass die Person die einzige unter den Nutzenden ist, für die der finanzielle Aspekt beim Thema erhöhter Alkoholkonsum relevant zu sein scheint, außerdem hat die Nutzende angegeben, arbeitslos zu sein. Daraus lässt sich schließen, dass diese eher über ein schwaches Einkommen verfügt. Alle anderen Befragten, deren Alkoholkonsum sich erhöhte, geben an, zum Zeitpunkt der Befragung eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Von knapp einem Viertel der Nicht-Nutzenden wird angegeben, dass sich ihr Alkoholkonsum, wenn sie remo nutzen würden, wahrscheinlich erhöhen würde. Gründe hierfür sind auch die drei bereits genannten Punkte wie die erhöhte Teilhabe, das Abgeben der Aufgabe des Fahrens und die Kostenersparnis durch das Nicht-Nutzen von Taxibusen.

07.4.4.5 VERKEHRSMITTELNUTZUNG UNTER ALKOHOLEINFLUSS

Im Folgenden werden die Verhaltensweisen und Konsequenzen von Alkohol im Verkehr analysiert, mit einem besonderen Augenmerk auf das On-Demand-Angebot von remo. Dabei möchten wir das Verkehrshandeln von Risikogruppen mit einem Fokus auf Verkehrssicherheit besser verstehen. Das Thema ist relevant, da es die Frage aufwirft, inwiefern remo als sichere Alternative zum eigenen alkoholisierten Fahren in ländlichen Gebieten fungieren kann.

Ein Viertel der Nicht-Nutzenden hat schon einmal berauscht am Verkehr teilgenommen. Die Verteilung zeigt, dass mehr als die Hälfte dieser Befragten Erfahrungen mit berauschten Fahrten mit dem Auto haben, von denen aber nur eine Person wirklich selber gefahren ist, die restlichen Personen sind zu alkoholisierten Fahrer*innen ins Auto gestiegen. Daraus lässt sich schließen, dass das Auto als Verkehrsmittel einen hohen Stellenwert bei der berauschten Verkehrsteilnahme der Befragten hat.

Es ist interessant festzustellen, dass in der Gruppe der Nicht-Nutzenden, die schon einmal berauscht am Verkehr teilgenommen haben, männliche gegenüber weiblichen Teilnehmenden überwiegen. Die Altersverteilung verdeutlicht, dass der Großteil der Befragten unter 30 Jahre alt ist. Die Antworten unserer Stichprobe deuten darauf hin, dass vor allem die jungen Männer dazu neigen, berauscht aktiv am Verkehr teilzunehmen.

Bei den Nutzenden hat ungefähr ein Fünftel schon einmal berauscht am Verkehr teilgenommen. Ein Drittel davon ist selbst schon einmal berauscht gefahren, eine Person davon auch unter dem Einfluss anderer Drogen als Alkohol. Von den Personen, die angeben, schon einmal betrunken gefahren zu sein, sind alle unter 30, die meisten männlich, und die weibliche Person, die schon einmal unter Alkoholeinfluss gefahren ist, beteuert, dies nur unter geringem Einfluss getan zu haben. Aufgrund dieser Daten lässt sich vermuten, dass junge männliche Befragte eine höhere Risikobereitschaft aufweisen. Die Frage nach dem Kontakt mit berauschten Fahrgästen wurde gestellt, um ein besseres Verständnis für die sozialen Interaktionen und möglichen Risiken im Kontext des remo-Angebots zu erhalten. Bei der Frage nach dem Kontakt mit berauschten Fahrgästen wurden sowohl Nutzende als auch Fahrer*innen befragt. Die Daten zeigen, dass die meisten der Befragten angaben, keinen Kontakt mit betrunkenen Fahrgästen gehabt zu haben.

Die meisten Befragten, die bereits mit berauschten Fahrgästen in Kontakt gekommen sind, haben diese Erfahrung positiv bewertet. Die wenigsten Personen hatten schon einmal einen negativen Kontakt, wovon zwei Aussagen von Fahrer*innen stammen, die ohnehin sehr viel Kontakt mit Fahrgästen haben. Das deutet darauf hin, dass die Mehrheit der Nutzenden keinen Kontakt zu berauschten Fahrgästen hat, aber wenn, dann ist dieser eher positiv. Außerdem lässt sich daraus schließen, dass die Fahrgäste bemüht sind, selbst im betrunkenen Zustand Vernunft walten zu lassen und freundlich zu sein. Aus einzelnen Interviews geht hervor, dass remo als ein angenehmeres und weniger negativ auffallendes öffentliches Verkehrsmittel angesehen wird.

Im Folgenden wird auf die Reflexion des Verkehrsverhaltens bei den Nutzenden eingegangen. Reflexion ist die bewusste Überlegung und Bewertung des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr, insbesondere im Kontext von Alkohol. Dies bezieht sich darauf, wie Individuen

ihre Entscheidungen in Bezug auf die Verkehrsteilnahme treffen, wenn sie unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen stehen. Die Mehrheit der Nutzenden, die schon einmal berauscht am Verkehr teilnahmen, geben an, dass sie, wenn sie berauscht sind, durch die Implementierung von remo nun dieses alternative Fortbewegungsmittel nutzen, um nicht selbst berauscht am Verkehr teilnehmen zu müssen oder um nicht mehr bei jemandem mitfahren zu müssen, der berauscht fährt. Dies ist ein sehr positives Zeugnis, da knapp die Hälfte der Nutzenden schon einmal bei berauschten Fahrer*innen eingestiegen ist.

„I: und ist es schon mal vorgekommen | dass sie oder der fahrer ähm in einem zustand gefahren sind | in dem er oder sie es nicht hätte tun sollen |

B1 & B2: ja | ja nicht nur einmal

I: und hat sich des durch remo jetzt verbessert |

B: ja auf jeden fall | weil das günstig ist.“ (L8)

Beide Befragten waren junge erwachsene Männer unter 30, die remo regelmäßig nach dem Alkoholkonsum nutzen. Interessant hierbei ist auch, dass die beiden Nutzenden den Kostenaspekt mit erwähnen. Bei der Entscheidung zwischen eigenem betrunkenen Fahren und der teureren Alternative des Taxis scheinen also die monetären Kosten eine wichtige Rolle zu spielen. In diesem Kontext könnte remo als präventives Angebot angesehen werden, das dazu beiträgt, die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zu reduzieren. Vor allem jüngere Menschen, die die Hauptnutzenden von remo sind, profitieren von dieser sichereren Option.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Ergebnisse darauf hindeuten, dass der Dienst remo nicht nur als komfortabel wahrgenommen wird, sondern auch nützlich ist, um das Risiko von Verkehrsunfällen durch alkoholisiertes Fahren zu reduzieren.

07.4.4.6 WÜNSCHE AN REMO

Des Weiteren wurden sowohl Nutzende als auch Nicht-Nutzende zu Wünschen oder Verbesserungsvorschlägen zu remo befragt. Während die Frage bei Nutzenden auf ihre konkreten Erfahrungen abzielte, galt es bei den Nicht-Nutzenden zu unterscheiden zwischen denen, die den Service zwar kennen, aber nicht nutzen, und denen, die noch nie davon gehört haben. In letzterem Fall wurde das Konzept von remo erklärt und gefragt, ob es bereits Einwände zur reinen Theorie gibt. In beiden Fällen sind die hierzu gegebenen Antworten unbedingt im Kontext der Distanz zum Service zu betrachten.

Das Fragen nach Wünschen stellt insofern eine Schwierigkeit dar, als die gegebenen Antworten oft realitätsfern und nur begrenzt aufrichtige Erwartungen sind. Teils waren die Befragten sich darüber nicht bewusst, oftmals wurde die Utopie der gegebenen Antworten allerdings auch selbst angemerkt.

Das Ziel der Fragen und der Grund dafür, dass sie dennoch gestellt wurden, war das Abschätzen des Ideals, nach dem remo den Befragten zufolge streben sollte. Zwar wurden viele der Wünsche ohne Beachtung der tatsächlichen Realisierbarkeit geäußert, doch lassen sich von solchen Wünschen das Nutzungsverhalten der Nutzenden bzw. das potenzielle oder hypothetische Nutzungsverhalten der Nicht-Nutzenden ableiten.

Im Folgenden werden die am häufigsten in ähnlicher oder sogar gleicher Form geäußerten Wünsche und Vorschläge genannt und in Bezug auf den Konsum von Alkohol und anderen Rauschmitteln sowie die Teilhabe am Nachtleben ausgewertet.

Unter den Nicht-Nutzenden kam es zumeist zu sehr knappen Antworten. Da viele der Befragten vom Konzept remo noch nie gehört hatten, konnten viele Antworten nur hypothetisch und auf Basis der von uns gegebenen Erläuterungen gegeben werden.

Naheliegend ist die zweithäufigste Antwort, nämlich der Wunsch nach Ausweitung des befahrenen Gebiets. Für viele, sowohl von denen, die remo kannten, als auch denen, die es nicht kannten, waren die Grenzen des remo-Netzes Grund dafür, dass sie den Service noch nicht in Anspruch genommen hatten bzw. es auch künftig nicht tun werden:

„also ich würde es auch benutzen | würde es meine strecke abdecken | so ist es nicht.“ (N10)

Unter den Nutzenden fallen die Antworten wesentlich diverser und detaillierter aus, basieren auf persönlichen Vorstellungen und Erfahrungen und liefern interessante Einblicke in die Gedanken der Nutzenden zu remo.

Der mit Abstand am häufigsten geäußerte Wunsch ist die Verlängerung der Betriebszeiten. Statt des Diensts von 21 bis 3 bzw. 0 Uhr wird überwiegend eine Verlängerung bis mindestens 4 Uhr gewünscht, teilweise sogar bis 6 Uhr. Auch ein früherer Beginn der Betriebszeit, etwa um 20 Uhr, sowie Fahrten außerhalb des Wochenendes werden genannt:

„eventuell die uhrzeit | vielleicht mal bisschen später also die fahren ja nur bis drei uhr nachts | vielleicht noch bis sechs uhr morgens oder so hahaha aber das ist so [beide lachen].“ (D8)

„wenn die am wochenende schon mal n bisschen früher fahren würden | nicht erst ab 21 sondern ab 20 oder 19.30 fahren würden (.) ja klar gerne unter der woche, aber das ist wahrscheinlich nicht möglich.“ (L15)

Der Zusammenhang zwischen einer verlängerten Betriebszeit bis beispielsweise 6 Uhr und der erhöhten bzw. längeren Teilnahme am Nachtleben liegt nicht nur auf der Hand, sondern wird auch von vielen Befragten selbst angesprochen. Von dementsprechend erhöhtem Konsum von Alkohol oder gegebenenfalls anderen Rauschmitteln ist, wenn auch nicht explizit erwähnt, auszugehen. Hierbei ersetzt remo für viele Befragte das eigene Auto und ermöglicht somit den Konsum, der dem Selbstfahren im Weg steht.

Während ein früherer Beginn der Betriebszeiten um etwa 20 Uhr auch im Kontext des Nachtlebens verständlich scheint, deutet der Wunsch nach Fahrten an Wochentagen eher auf den Bedarf im Alltag hin. Hier scheint remo die Rolle von Bussen bzw. Taxis zu übernehmen, als komfortablere bzw. günstigere Alternative. Es scheint also, als würde das Angebot von remo den Menschen, die ihre Pläne ansonsten anderweitig gestaltet hätten, eine kostengünstige, komfortablere, sicherere Alternative bieten.

Ein weiterer Punkt ist für viele die Zahl an Fahrzeugen und die damit verbundene beschränkte Kapazität. Teilweise geben Befragte an, sich schon Tage im Voraus ein remo zum gewünschten Zeitpunkt zu buchen, um überhaupt noch eines zu bekommen:

„B1: ähm | und vielleicht auch noch die kapazität | manchmal man hat das sehr oft | so | zum beispiel | am samstag ist ja bei uns immer der club auf hier in rendsburg | der cheyenne-club [...] das ist immer ausgebucht | also | da kriegt man um 23 uhr kein remo mehr | gar nicht [...]

B2: [...] dann buch ich meistens schon drei tage | oder vier tage voraus [...] und manchmal hab ich glück | aber manchmal hab ich auch pech [...] also | dann ist selbst dann schon | dann schon weg [lacht].“ (N4)

Ebenso häufig wird das Betriebsgebiet angesprochen, ganz ähnlich wie unter den Nicht-Nutzenden. Zwar stellt das Gebiet hier kein Ausschlusskriterium dar, dennoch gibt es augenscheinlich Bedarf, auch umliegende Dörfer per remo erreichen zu können.

Es sei außerdem angemerkt, dass ein ebenfalls nicht zu vernachlässigender Anteil der befragten Nutzenden sich wunschlos glücklich mit dem Service geben. Dazu sei gesagt, dass bei vielen Befragten deutlich wird, dass sie remo unbedingt in einem positiven Licht darstellen möchten, vermutlich aus Angst, die Ergebnisse der Umfrage könnten sich negativ auf die Zukunft des Angebots auswirken.

Auch andere Punkte wie etwa Verbesserungsvorschläge zur App, Kritik an dem System der virtuellen Haltestellen oder ästhetische Einwände in Bezug auf die Fahrzeuge werden angesprochen. Allerdings gibt es nur wenige Wünsche in diese Richtungen und zum anderen sind sie für die vorliegende Fragestellung nur von geringem Interesse, sie wurden also über eine Kenntnisnahme hinaus nicht weiter einbezogen.

An den Wünschen der Nutzer und Nicht-Nutzer lässt sich erkennen, dass Remo sich in den Alltag der Menschen integriert. Es füllt eine Lücke, die Busse, Taxis und das eigene Auto im Bereich der alltäglichen Mobilität nicht schließen können. In Bezug auf den Konsum von Rauschmitteln und die Teilhabe am Nachtleben lässt sich festhalten, dass remo den Zugang zu entsprechenden Angeboten einfacher und sicherer machen kann. Die Wünsche der Befragten lassen zudem erkennen, dass diese Zugänglichkeit durch eine Erweiterung von Bedienzeiten und -gebieten noch erhöht werden sollte. Dass sich dadurch Konsum und Teilhabe ebenfalls erhöhen, kann an dieser Stelle nur ein hypothetischer Schluss bleiben.

07.4.5 DISKUSSION

Im Folgenden werden die Ergebnisse vertiefend diskutiert und zentrale Zusammenhänge hervorgehoben. Außerdem werden die Ergebnisse in Bezug auf die in Abschnitt 07.4.2 skizzierten Theorien eingeordnet, und es wird näher auf das Zusammenspiel mit der Methodik eingegangen.

In diesem Forschungsprojekt geht es unter anderem darum, ob das Nahverkehrsangebot remo als eine nach Schwedes definierte soziale Innovation angesehen werden kann. remo stellt mit dem Konzept nicht wirklich eine vollkommen technische Innovation dar, lässt sich eher als „Ergänzung zur technischen Innovation“ betrachten (Braun-Thürmann & John 2010: 57). Dennoch lässt sich nicht abstreiten, dass remo auch soziale Praktiken fördert und in das Leben von Menschen in Rendsburg und Umgebung eingreift.

Um aber als soziale Innovation nach Schwedes (2021) gelten zu können, müsste durch remo eine Verhaltensänderung zu erkennen sein (vgl. Schwedes 2021: 764). Diese scheint gegeben, denn aufgrund der Kenntnis von remo haben einige der Befragten neue Routinen ausgebildet, gerade wenn es um die Teilhabe am Nachtleben geht. Oft wurde von Verhaltensänderungen berichtet, die in verschiedenen Formen zu beobachten war. Zum einen wurde remo zum Verknüpfen von Wegketten verwendet (N23), zum anderen erleben gerade jüngere Menschen

durch remo eine höhere Teilhabe am Nachtleben. Dies liegt wahrscheinlich am Fehlen des Autos oder des Führerscheins, somit sind sie öfter auf Fahrer*innen angewiesen. Bei der Erhebung ist auch aufgefallen, dass auch Nicht-Jugendliche von einer erhöhten Teilhabe profitieren. Aufgrund der Kostenersparnis, die remo gegenüber dem Taxi liefert, können Leute es sich öfter leisten, Wegstrecken zurückzulegen, die motorisiert bewältigt werden müssen. remo wird auch als Substitut zum Auto genutzt, um beispielsweise am Alkoholgenuss teilhaben zu können. Der Großteil der Nutzenden verwendet remo häufig oder regelmäßig, für diese Nutzenden ist dies zu einer wöchentlichen Routine geworden (M5). Eine weitere bemerkenswerte und positiv einzuordnende Verhaltensänderung ist der Rückgang von Fahrten unter Alkoholeinfluss unter den Befragten.

Erklären lässt sich dies mit der „Theory of Planned Behavior“ (vgl. Abschnitt 07.4.2.2). Nach dieser könnte eine Verschiebung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses für Alkoholfahrten stattgefunden haben (vgl. Knafl 2008: 44). remo liefert den Leuten eine Dezimierung möglicher Kosten, in dem Fall einen potenziellen Führerscheinverlust oder etwaige Unfallkosten. Außerdem hat remo sogar durch soziale Interaktionen im remo selbst das Potenzial, den Nutzen zu erhöhen. Denn in Interviews wird kaum von negativen Erfahrungen im remo gesprochen und beobachtbare Indizien wie Bier trinken im remo-Fahrzeug oder geäußerte Songwünsche im Fahrgastradio weisen darauf hin, dass remo den Fahrgästen Komfort und sogar soziale Teilhabe bieten kann. Jedoch ist der Nutzen von remo an bestimmten Punkten eingeschränkt, denn das Angebot unterliegt Barrieren wie Betriebszeiten und limitierter Verfügbarkeit, anders als beim Privatfahrzeug.

Interessanterweise schafft die Etablierung von remo, betrunkene Autofahrer*innen von den Straßen fernzuhalten, Fahrten unter Trunkenheit mit anderen Verkehrsmitteln sind nicht betroffen. Denn wenn es zum berauschten Fahren mit dem Fahrrad kommt, wird remo bei den Nutzenden weniger als Abhilfe gesehen. Dazu gehört gesagt, dass danach nicht explizit gefragt wurde und nur eine Person sich dazu äußerte:

„ähm nö | [lachend] das fahrrad | also wir fahren auch nicht nüchtern fahrrad | also wir fahren auch mit alkoholeinfluss fahrrad |“ (O9)

Trotz Einzelbeobachtung ist dies ein gutes Beispiel für die „Theory of Planned Behavior“, die nach Ajzen und Fishbein aus drei Faktoren besteht: Einstellung, subjektive Norm und wahrgenommene Kontrolle. Die Einstellung zum Fahrradfahren trotz Alkoholeinfluss lässt sich wahrscheinlich dadurch erklären, dass betrunken beziehungsweise angetrunken Fahrrad zu fahren bei Weitem weniger Sanktionen und geringere Wahrscheinlichkeiten dafür mit sich bringt, als z. B. betrunken Auto zu fahren. In oben genanntem Beispiel wird auch deutlich, dass es sich beim Fahrradfahren in betrunkenem Zustand um eine Gruppenaktivität handelte, dies ist ein Indikator für die subjektive Norm. Denn somit spielt auch deutlich eine gewisse „Überzeugung über die Erwartung signifikant Anderer“ (Knafl 2008; vgl. Abbildung 5) beim Entscheidungsprozess mit hinein und die Handlung des Fahrradfahrens in berauschem Zustand wird unter anderem auch mit der Motivation vollzogen, den Erwartungen der anderen zu entsprechen. Die befragte Person erzählte mit einer gewissen Ausgelassenheit und Selbstverständlichkeit von dem Fahrradfahren unter Alkoholeinfluss und die Art und Weise, wie sie davon sprach, ließ erkennen, dass sie überzeugt davon war, mit Leichtigkeit unter

Alkoholeinfluss Fahrrad fahren (= Verhalten) zu können. Sie wurde sogar durch andere in ihrer Verhaltenskontrolle bestätigt, da sie es ihr gleichtaten.

In den Ergebnissen dieser Arbeit zeigen sich Überschneidungen zu den in Abschnitt 07.4.2 skizzierten Studien. So ist hinsichtlich einer Erhöhung des Alkoholkonsums ebenfalls nur ein geringer Anstieg zu erkennen, da die meisten der Befragten nicht direkt von Erhöhung berichten, sondern diese implizit dadurch angenommen werden muss, dass die Befragten von einer höheren Teilhabe sprechen. Und wenn explizit von einer Erhöhung die Rede ist, handelt es sich in fast der Hälfte der Fälle auch nur um ein „[...] ein Gläschen Wein“ (D8) oder „[...] mal so ein Bierchen beim Essen“ (O2). Diese Ergebnisse sind jedoch teilweise kritisch zu betrachten, da nicht immer direkt danach gefragt wurde, inwieweit sich der Alkoholkonsum der Leute erhöht und in welcher Intensität diese Erhöhung stattfindet. Außerdem gaben Personen teilweise widersprüchliche Daten an, wenn es um ihren Konsum ging, etwa wenn sie beteuerten, dass remo keinen Einfluss auf ihren Alkoholkonsum hat, sie aber im nächsten Satz eindeutig Indizien für Gegenteiliges lieferten. Eine Erklärung hierfür wäre einerseits die Sorge, dass ihr gesteigerter Alkoholkonsum einen Grund für die Abschaffung ihres Fahrdienstes liefern könnte, da ihnen bewusst war oder sie vermuteten, dass die Ergebnisse der Studie an eine Instanz, die über remo steht, weitergeleitet werden. Diese Vermutung wurde auch bei der Abfrage der Wünsche gegenüber dem Nahverkehrsangebot offensichtlich, bei der sich viele Befragte als wunschlos glücklich bezeichneten. Andererseits besteht auch die Möglichkeit, dass „[...] die Befragten immer versuchen werden, ihr Handeln und ihre Ansichten vor sich selbst und vor den Interviewern zu legitimieren, [dadurch] ist stets eine Verzerrung zugunsten des Vernünftigen und sozial Anerkannten“ eingebaut (Meyen und Stab und Hocker nach Meyen et al. 2019: 88).

Die Mehrheit der Befragten war zwischen 16 und 30 Jahren alt. Diese Altersgruppe ist dafür bekannt, tendenziell mehr Abendaktivitäten am Wochenende im Zusammenhang mit Alkoholkonsum auszuüben als andere Altersgruppen. Eine weitere Erkenntnis, die die bereits erwähnte UberX-Studie liefert, ist, dass Ridesharing positive wirtschaftliche Effekte auf Bars hat, denen wahrscheinlich erhöhte Teilhabe bzw. erhöhter Alkoholkonsum zugrunde liegen (vgl. Burgdorf et al. 2020: 20). In einem durch den Projektmitarbeiter von Dülmen geführten Expert*inneninterview mit einem ortsansässigen Gastronomen wurde berichtet, dass in dem Zeitraum, seit es remo gibt, laut seiner Aussage kein merklicher Anstieg der Umsatzzahlen zu erkennen ist. Jedoch gab es keine Einsicht in konkrete Umsatzzahlen oder Ähnliches. Dies ist insofern interessant, als Nutzende als häufigsten Konsumort Gastronomiestätten angaben.

In der in Abschnitt 07.4.2.2 erwähnten europäischen Studie wurde das Drogenkonsum-, Fahr- und Ausgehverhalten von Schüler*innen aus ländlichen Regionen und Schüler*innen aus urbanen Regionen in Spanien miteinander verglichen (vgl. Font-Ribera et al. 2013). Da in vorliegender Arbeit die urbane Vergleichsgruppe fehlt, können die Ergebnisse schwer abgeglichen werden, doch Rendsburg kann man mit knapp über 28.000 Einwohner*innen als Teil des ländlichen Raums betrachten. Bei den Untersuchungen in Rendsburg fiel ebenfalls auf, dass trotz der heiklen Frage nach dem Fahren unter Einfluss von Alkohol einige Personen zugestanden, dass sie schon einmal bei betrunkenen Fahrer*innen mitgefahren oder selbst betrunken gefahren sind. Doch ebenso gaben sie an, dies aufgrund des Angebots von remo nicht mehr zu tun. Interessanterweise spielt für manche Befragten keine Rolle, ob sie selbst

fahren oder von remo gefahren werden, dies hat keine Auswirkungen auf ihr Konsumverhalten. Passend hierzu lässt sich das Zitat einer nutzenden Person anbringen:

„mein Konsumverhalten hat sich nicht verändert, aber mein Fahrverhalten hat sich verändert.“ (L8)

07.4.6 FAZIT

Zur Beantwortung der Forschungsfrage „*Welche Interdependenzen könnte es zwischen remo und Nachtleben sowie Rauschmittel- und Alkoholkonsum geben?*“ wurde nach Veränderungen der sozialen Praktiken geforscht. Soziale Praktiken sind Handlungsveränderungen als Ausdruck von Interdependenzen und sozialer Innovation. Als Interdependenzen wurden eine Änderung des Fahrverhaltens, eine Änderung des Trinkverhaltens und eine Änderung der Teilhabe am Nachtleben in Bezug auf remo befunden. Für ein holistisches Verständnis von Alkohol- und Drogenkonsum haben wir Rahmenbedingungen wie Nachtleben und Trunkenheitsfahrten einbezogen. Die Änderung des Fahrverhaltens durch remo führt bei den meisten Befragten zu mehr Teilhabe am Nachtleben, woraus wiederum das Alkoholkonsumverhalten erklärt werden kann.

Eine Erhöhung des Alkoholkonsums hat remo wohl hervorgerufen, allerdings konnte das nur bei einer Minderheit der Befragten festgestellt werden. Für die Erhöhung des Alkoholkonsums gibt es mehrere Gründe. So führt die Existenz von remo zu mehr Teilhabe am Nachtleben, entbindet von der Notwendigkeit, Fahrer*innen zu suchen oder selbst fahren zu müssen, und macht das Feiern günstiger, weil keine hohen Kosten für Taxis o. Ä. anfallen. Man kann davon ausgehen, dass die meisten Fahrgäste, die durch remo einen höheren Alkoholkonsum aufweisen, zwar öfter trinken, aber nicht unbedingt mehr pro Abend. Mehr Alkohol pro Abend wurde selten und häufig indirekt, im Zuge des längeren Verweilens auf Feiern, genannt. Auch das Verknüpfen von Wegketten wie Vortrinken oder Weiterziehen zu einem anderen Club wurden hier angeführt.

Die Wirkung von remo auf Risikoverhalten wie Alkoholkonsum und betrunkenes Fahren ist ebenfalls ein Blickwinkel auf Interdependenzen. Während zwar einerseits eine leichte Erhöhung des Alkoholkonsums zu beobachten ist, haben die Befragten auch eine reale und potenzielle Abnahme der betrunkenen Fahrten bestätigt. Somit trägt remo nicht nur zu mehr Teilhabe am Nachtleben, sondern auch zu mehr Verkehrssicherheit bei. Nach der „Theory of Planned Behavior“ bietet remo eine Alternative zum Fahren in betrunkenem Zustand, die geringere Kosten und Risiken aufweist und denselben Nutzen bietet. Gerade unter jungen Männern gibt es eine erhöhte Risikobereitschaft, der remo in puncto Trunkenheitsfahrten entgegenwirken kann. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern aber gering.

Erschwert wurden die Befragungen durch eine teilweise geringe Motivation der Befragten. Zum einen waren sie selten zu ausführlichen Antworten bereit und zum anderen haben sie ungern über sensible Themen wie Drogen geredet. Die Effekte heikler Themen und sozialer Erwünschtheit wurden betrachtet und die Wichtigkeit dieses Bewusstseins für künftige Forschung gilt es zu betonen. Abgesehen davon gaben Personen, wenn es um ihren Konsum ging, teilweise widersprüchliche Daten an, wo sie einerseits beteuerten, dass remo keinen Einfluss auf ihren Alkoholkonsum hat, sie aber im nächsten Satz eindeutig Indizien für

Gegenteiliges lieferten. Vom Konsum illegaler Drogen wurde nur selten berichtet, weshalb keine Aussagen über Verhaltensmuster möglich sind. Schwierig war es, den Alkoholkonsum qualitativ zu messen, so sollte weitere Forschung sich auch quantitativer Methoden bedienen. Qualitative und quantitative Forschung könnten als Mixed Methods sehr erkenntnisreich sein.

Nichtsdestotrotz geht aus der vorliegenden Arbeit hervor, dass remo als soziale Innovation betrachtet werden kann und es vielschichtige Interdependenzen des Ridesharings mit Nachtleben, Verkehrssicherheit und Alkoholkonsum gibt.

08 FAZIT

Die übergeordnete Fragestellung des Begleitforschungsprojektes, zu dem der vorliegende Beitrag gehört, richtet sich darauf, inwieweit die Einführung des On-Demand-Verkehrs (ODV) remo in der Region Rendsburg (als Mittelstadt) auch mit On-Demand-Ridepooling (ODR) als sozialer Innovation einhergeht. Zur Beantwortung dieser Frage sind nach unserem Dafürhalten mehrere empirische Perspektiven notwendig, wie wir unter Berücksichtigung des aktuellen sozialwissenschaftlichen Forschungsstandes zu ODV in Abschnitt 03 herausgearbeitet haben. Wesentliche Blindstellen bestehen aus unserer Sicht durch (1) einen Fokus auf großstädtische Kontexte als Untersuchungsfelder; (2) dadurch, dass Forschungsdesigns oftmals auf der Einschätzung hypothetischer Verkehrsmittelentscheidungssituationen basieren; (3) dadurch, dass damit einhergehend quantitative Befragungsmethoden dominieren, die kaum in der Lage sind, alltags-situative, subjektive und affektive Ursachen und Effekte von ODR abzubilden; und (4) dadurch, dass der Frage nach der Diffusion von ODR als soziale Praktik bis dato weniger nachgegangen wird, als es die Dringlichkeit einer Verkehrswende gebieten würde.

Eine Forschungsperspektive, die sich konkret mit der Mobilität der Personen vor Ort während der Bedienzeiten des neuen Verkehrsdienstes auseinandersetzt, bestand in qualitativen Kurzinterviews, die Studierende im Rahmen eines Lehrforschungsseminars durchführten. Dem Leitbild des forschenden Lernens folgend durchliefen die Studierenden dabei selbstständig den Prozess eines Forschungsvorhabens (vgl. Abschnitt 06). Entsprechend vielfältig waren auch die Forschungsfragen der vier Gruppenarbeiten, die ein facettenreiches empirisches Bild der Nutzung und Nicht-Nutzung remos zeichnen konnten, das über eine reine Entscheidungsabfrage für oder gegen ein Verkehrsmittel hinausgeht.

Gruppe 1 widmete sich einer Grundvoraussetzung, wenn es um die Frage nach der Nutzung und Nicht-Nutzung von ODV geht: dem Zugang. Als anfängliches Vergleichskriterium – und damit Ursache verschiedener Status des Zugangs – zogen sie hierbei das Alter der (Nicht-)Nutzenden heran. Allerdings verblieben sie nicht auf dieser anfänglichen, theoretisch abgeleiteten Differenzierung, sondern stellten sich in der Analyse konsequent die Frage, was Zugang zu einem ODV eigentlich bedeuten kann. So arbeiteten sie verschiedene, miteinander in Beziehung stehende Formen des Zugangs heraus: den *ersten*, den *sozialen*, den *technischen*, den *finanziellen* und den *örtlichen Zugang*. Hinsichtlich des ersten Zugangs, also der ersten Kenntnismomente von remo, konnte die Gruppe beobachten, dass jüngere Personen meist durch ihr soziales Umfeld von remo erfahren, wohingegen Ältere vermehrt durch klassische Medien von remo erfahren. Sozialen Zugang, in anderen Worten soziale Teilhabe, ermöglicht remo potenziell für eine breite Masse an Menschen, insbesondere solche ohne eigenes Auto. Obzwar dieser Befund altersunabhängig ist, wurde durch die Bedienzeiten remos vorrangig die soziale Teilhabe jüngerer Menschen am Nachtleben Rendsburgs festgestellt. Der technische Zugang zum Dienst, also v. a. der Buchungsprozess per App, wurde über alle Altersgruppen hinweg als einfach erfahren. Demnach scheint der Komplexitätsgrad für die Nutzung keine umfangreichen Lernprozesse vorauszusetzen; ein förderliches Attribut für die Diffusion sozialer Innovationen (vgl. Schüll 2022: 38). Hinsichtlich des finanziellen Zugangs zeigt sich, dass primär solche Personen mit einem (sehr) niedrigen Einkommen von den Fahrpreisen zum ÖPNV-Tarif profitieren. Da diese Gruppe überproportional häufig aus nicht-erwerbstätigen Menschen besteht, lässt sich eine Alterstendenz hin zu jungen (Schüler*innen) und älteren

(Rentner*innen) Menschen ausmachen. Zuletzt wurde, unabhängig vom Alter der Befragten, bezüglich des örtlichen Zugangs, also des Bediengebiets *remos*, häufig der Wunsch nach einer Ausweitung formuliert; ein Hinweis darauf, dass die sozialräumlichen Verflechtungen der Region Rendsburg noch weiter reichen als bislang durch das Bediengebiets *remos* berücksichtigt.

Gruppe 2 rückte in ihrer Arbeit ebenfalls Dimensionen des Zugangs zu und durch *remo* in den Mittelpunkt, fokussierte sich jedoch dabei auf die soziale Teilhabe finanziell benachteiligter Menschen. Ihre Ergebnisse bekräftigen die gerade genannten Beobachtungen, dass *remo* v. a. jüngeren Personen, die aufgrund ihrer durch (schulische) Ausbildung charakterisierten Lebensphase nur über ein geringes Einkommen verfügen können, eine vermehrte soziale Teilhabe in den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes ermöglicht. Für diese Gruppe scheinen ihre sozialen Strukturen, die „ihr Sollen, Wollen bzw. Können prägen“ (Schüll 2022: 37), eine hohe Kompatibilität mit *remo* aufzuweisen, was die Diffusion von ODR begünstigt.

Ein weiterer, zunächst in ihrer Forschungsfrage nicht angelegter, Befund bestand in der Beobachtung, dass ODR mit *remo* eine milieuspezifische Praktik zu sein scheint. Indem v. a. jüngere Personen maßgeblich durch ihre sozialen Kontakte von *remo* erfahren und zur Nutzung des Dienstes bewogen werden (also der *erste Zugang* bei Gruppe 1), scheint sich auch die Gruppe der Nutzenden nicht zufällig zu bilden. Vielmehr diffundiert ODR als soziale Innovation maßgeblich über soziale Beziehungen; und diese Ausbreitung findet dann an den fehlenden oder seltenen Verbindungen zwischen sozialen Milieus ihre Grenze. Es scheint demnach Grenzen der Beobachtbarkeit und Möglichkeiten zu geben, *remo* mit Freund*innen oder Verwandten zu erproben, was die Verbreitung von ODR hemmen kann (vgl. Schüll 2022: 38). Dieser Befund weist darauf hin, dass es hinsichtlich eines neuen ODV keine ‚One mode fits all‘-Marketingstrategie geben kann, sondern milieuspezifische erste Zugänge geschaffen werden müssten, von denen sich dann bestenfalls ODR schneeballartig verbreiten kann.

Gruppe 3 nahm sich vor, ein umfassenderes Verständnis der Faktoren zu erlangen, die das geschlechterspezifische Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum im Kontext von *remo* beeinflussen. Die subjektive Empfindung von Unsicherheit ist erstens untersuchungsrelevant, da sie drastische Einschränkungen der Ziele und Fortbewegungsarten nach sich ziehen kann, die einer Person zur Verfügung stehen. Zweitens kann sie nicht anhand kriminalstatistischer Daten abgeleitet werden, wie sich auch in der Analyse zeigte, sondern bedarf der Erforschung der subjektiven Perspektiven der potenziell Betroffenen – ein Umstand, der qualitative Befragungsmethoden unumgänglich macht. *remo* erwies sich in den Interviews für die Befragten nicht als reine Verkehrsinfrastruktur, sondern als ein mobiler Sicherheitsraum. Wesentliche Faktoren, die hierzu beitrugen, lagen in den kürzeren Fußwegen zwischen Start/Ziel und den (virtuellen) Haltestellen, der Erreichbarkeit auch entlegenerer Gebiete sowie in sich entwickelten Vertrauensverhältnissen zu den Fahrer*innen.

Gruppe 4 widmete sich der Frage, inwiefern *remo* Einfluss auf den Zusammenhang von Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme nimmt und welche potenziellen Einflussfaktoren hierfür identifiziert werden können, die in bisherigen Entscheidungsmodellen keine Berücksichtigung finden. Die Bedienzeiten *remos* in den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes boten sich hierbei an, da in diesen Zeiten Unfälle unter Alkoholeinfluss

statistisch ihren Höhepunkt erfahren. Die Ergebnisse zeigten einen Wirkungspfad zwischen der Nutzung remos und einem erhöhten Alkoholkonsum, insofern Befragte beispielsweise von der Notwendigkeit entbunden wurden, Fahrer*innen zu suchen oder selbst fahren zu müssen. Ferner erwies sich der Fahrpreis remos zum ÖPNV-Tarif als Einsparungspotenzial für das abendliche Budget, was zu einer häufigeren Teilnahme am Nachtleben führen kann. Neben einer höheren Teilnahme am Nachtleben vermag remo jedoch gleichsam auch, Autofahrten unter Alkoholeinfluss zu reduzieren und so Verkehrssicherheit (für die Fahrenden, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende) zu erhöhen. Durch die geringen monetären Kosten und das wesentlich geringere Risiko eines Verkehrsunfalls kann sich ODR mit remo, mehr noch als klassisches Taxifahren, als bevorzugte Alternative zu Trunkenheitsfahrten in den entsprechenden sozialen Kontexten aufgrund seines relativen Vorteils (vgl. Schüll 2022: 37) etablieren.

08.1 RESÜMEE ZUM VORHABEN DES FORSCHENDEN LERNENS

Wie in Abschnitt 06 zum Entstehungskontext dieses Working Papers erläutert, war es neben der Erarbeitung neuer Erkenntnisse zur (Nicht-)Nutzung von remo ein wesentliches Ziel des Projektes, die Studierenden an das Handwerk empirischen Forschens heranzuführen. In Anlehnung an Huber & Reinmann (2019: 20) orientierten wir uns dabei am Ideal des forschenden Lernens, wonach ein Forschungsvorhaben, eingebettet in ein Gesamtprojekt, in seinen wesentlichen Phasen von den Studierenden mitgestaltet, erfahren und reflektiert werden sollte.

Der Aspekt der eigenständigen Mitgestaltung hat sich unseres Erachtens in den unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzungen und theoretischen Rückgriffen der einzelnen Gruppen eindrucksvoll niedergeschlagen. Welche Erfahrungen die Studierenden während des Semesters genau machen konnten, lässt sich von außen kaum ersehen, aber die ausführliche Reflexion des Forschungsprozesses sowie die bereits während des Semesters sichtbaren Fortschritte zeugten von einem substanziellen Lernerfolg.

Es ist jedoch anzumerken, dass das gesamte Vorhaben, einschließlich der vorliegenden Publikation, nur durch einen vergleichsweise hohen Arbeitsaufwand – sowohl aufseiten der Studierenden als auch aufseiten der Lehrenden – möglich war. Dennoch sind wir der Meinung, dass der Aufwand durch die gemachten Erfahrungen und die erzielten Ergebnisse mehr als aufgewogen wurde. Inwiefern die gewonnenen Erkenntnisse nun auch für Dritte interessant sind – ein letztes Kriterium des forschenden Lernens nach Huber und Reinmann (2019: 20) –, muss jedoch schlussendlich immer den Leser*innen überlassen bleiben.

08.2 PRAXISEMPFEHLUNGEN

Aus der Zusammenschau der Ergebnisse der studentischen Gruppenprojekte lassen sich abschließend Empfehlungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung remos ableiten, die im Folgenden zusammengefasst und thematisch geordnet aufgelistet werden.

ERHÖHUNG DER BEKANNTHEIT REMOS

Eine mangelnde Bekanntheit remos und seiner Eigenschaften als Teil des ÖPNV wurde in vielen Gesprächen mit Nicht-Nutzer*innen als wesentlicher Hemmfaktor für die Einbindung in die eigenen Wege identifiziert.

- Marketingmaßnahmen sollten sich an unterschiedlichen sozialen Milieus orientieren. Auch wenn remo als ÖPNV-Angebot potenziell allen Menschen offensteht und sich an alle richtet, kann es dafür keine ‚One mode fits all‘-Marketingstrategien geben.
- Marketingmaßnahmen sollten weiterhin die wichtige Rolle sozialer Netzwerke für die Nutzung von remo berücksichtigen. Freund*innen-werben-Freund*innen-Aktionen oder Fahrpreismäßigungen für größere Reisegruppen könnten die Wirkungskraft sozialer Beziehungen für das Adaptieren von ODR möglicherweise positiv beeinflussen.
- Darüber hinaus sollte noch stärker darauf aufmerksam gemacht werden, dass remo als Teil des ÖPNV zu gleichen Konditionen nutzbar ist. Dies war – wohl auch aufgrund der generellen Neuheit von ODV in Deutschland – den Nicht-Nutzer*innen häufig nicht bekannt.

AUSWEITUNG DER BETRIEBSZEITEN UND DES BEDIENGEBIETES

Eine Ausweitung der Betriebszeiten und des Bedienungsgebietes war ein häufig geäußerter Wunsch – sowohl von Nutzenden als auch von Nicht-Nutzenden.

- Ein früherer Betriebsbeginn (z. B. 19 Uhr) und ein späteres Betriebsende (z. B. 6 Uhr) könnte den Anforderungen des Nachtlebens besser gerecht werden, indem Hinfahrten zu Veranstaltungen mit festem Beginn ermöglicht werden und bei späteren Rückfahrten die positiven Aspekte des ODR mit remo (erhöhtes Sicherheitsgefühl, attraktive Alternative zu Trunkenheitsfahrten mit dem eigenen Pkw) zumindest bis zur Wiederaufnahme des ‚regulären‘ Busbetriebs in der Region wirksam werden können.
- Die Ausweitung der Servicezeiten und eine Vergrößerung des Bedienegebietes können weiterhin dazu führen, eine größere Diversität der Nutzenden hinsichtlich Alters- und Milieustruktur zu erreichen und den Dienst somit wiederum noch bekannter zu machen.
- Die Ausweitung der Bedienungszeiten und die Vergrößerung des Bedienungsgebietes können weiterhin zu einer größeren Diversität der Nutzenden hinsichtlich der Alters- und Milieustruktur führen, was wiederum den Bekanntheitsgrad des Angebots durch die Bekanntmachung über soziale Beziehungen weiter erhöhen kann.

TECHNISCHE WEITERENTWICKLUNGEN

Aus den Ergebnissen können auch Anpassungsvorschläge für das ODV-System selbst abgeleitet werden. Wie bei den anderen Empfehlungen ist jedoch auch hier zu beachten, dass technische Innovationen nicht zwangsläufig mit dem gewünschten Nutzungsverhalten einhergehen, sondern auch unbeabsichtigte Folgen haben können. Daher sollten Veränderungen im Sinne einer Optimierung stets in ihren Auswirkungen beobachtet und somit als agiler Prozess verstanden werden.

- Sinnvoll erscheint aus unserer Sicht auch eine Erhöhung des Umwegeparameters in den Abend- und Nachtstunden, um die längeren Fahrzeiten im weitläufigen Bedienungsgebiet zu kompensieren und höhere Poolingquoten zu erzielen. Die Dauer der Fahrzeit erwies sich in den Interviews als deutlich weniger wichtig als z. B. der Fahrpreis, die Zuverlässigkeit des Angebots oder kürzere Fußwege in als unsicher empfundenen Räumen.
- Auch die Kommunikation des Systems mit den Nutzer*innen könnte verbessert werden. So wurde die fehlende Benachrichtigung bei Verspätungen des Fahrzeugs bemängelt. Eine Echtzeitanzeige der Fahrzeugposition könnte die wahrgenommene Zuverlässigkeit des Dienstes weiter erhöhen und No-Shows reduzieren.
- Darüber hinaus wären Vorschläge für alternative Fahrten im Falle einer Vollauslastung des Systems zum gewünschten Zeitpunkt eine Möglichkeit zur noch besseren Abstimmung von zeitlich flexiblen Nutzenden mit schwach ausgelasteten Zeitfenstern im System. Dies könnte weiterhin einem mutmaßlichen ‚Horten‘ von Buchungen mit eventuellem Stornoverhalten entgegenwirken.

LITERATUR

- Agora Verkehrswende (2022): *Linienbedarfsverkehr auf dem Land: Perspektiven für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum durch flexible Kleinbussysteme*. Faktenblatt.
- Agora Verkehrswende (2023): *Mobilitätsoffensive für das Land: Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können*. Leitfaden.
- Ahrend, Christine; Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Böhme, Uwe & Herget, Melanie (2013): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. Institut für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin. IVP-Discussion Paper, Berlin. hdl.handle.net/10419/200070.
- Ainsworth, Claire (2015): Sex redefined. *Nature* 518 (7539), 288–291. DOI: 10.1038/518288a.
- Ajzen, Icek & Madden, J. T. (1991): The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50 (2), 179–211. DOI: 10.1016/0749-5978(91)90020-T.
- Ajzen, Icek & Madden, Thomas J. (1986): Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology* 22 (5), 453–474. DOI: 10.1016/0022-1031(86)90045-4.
- Anderson, Michael L. & Davis, Lucas W. (2021): Uber and Alcohol-Related Traffic Fatalities. National Bureau of Economic Research. www.nber.org/papers/w29071 (11.09.2023).
- Andor, Mark A; Fink, Lukas, Frondel, Manuel; Gerster, Andreas & Hovarth, Marco (2020): Kostenloser ÖPNV: Akzeptanz in der Bevölkerung und mögliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. *2364-3943*, 299–325.
- Arendell, Terry J. (1997): Reflections on the Researcher-Researched Relationship: A Woman Interviewing Men. *Qualitative Sociology* 20, 341–368.
- Bäcker, Gerhard & Kistler, Ernst (2021): Relative Einkommensarmut. www.bpb.de/themen/soziale-lage/verteilung-von-armut-reichtum/237429/relative-einkommensarmut/ (28.11.2023).
- Bartl, Gabriel (2020): *Sicherheit als soziales Konstrukt: Der gesellschaftliche Umgang mit Unsicherheit am Beispiel der Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen*, München.
- Beste, Hubert (2000): *Morphologie der Macht: Urbane „Sicherheit“ und die Profitorientierung sozialer Kontrolle*. Leske + Budrich, Opladen.
- Blokland, Talja (2021): *Leben zwischen Dreck und Drogen Sicherheitsempfinden am Kottbusser Tor, Berlin*. Logos Verlag Berlin.
- Boeckh, Jürgen (2018): Einkommen und soziale Ausgrenzung. *Handbuch Armut und soziale Ausgrenzung*, 369–393.
- Boers, Klaus & Kurz, Peter (1997): *Kriminalitätseinstellungen, soziale Milieus und sozialer Umbruch*. Springer.
- Bortz, Jürgen & Döring, Nicola (2016): *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften*. Springer Berlin Heidelberg, Berlin, Heidelberg.
- Bourdieu, P. (1983): Ökonomisches Kapital kulturelles Kapital soziales Kapital. In in *Soziale Ungleichheiten (Soziale Welt Sonderheft 2)*. Ed. Kreckel EBR. pp.
- Bourdieu, Pierre (1996): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Suhrkamp, Frankfurt/M.
- Bourdieu, Pierre; Pialoux, Cordula & Schwibs, Bernd (1979): *Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyllischen Gesellschaft*. Suhrkamp.
- Braun-Thürmann, Holger & John, René (2010): Innovation: Realisierung und Indikator des sozialen Wandels. In: Howaldt, J. & Jacobsen, H. (Hg.) *Soziale Innovation: Auf dem Weg zu einem postindustriellen Innovationsparadigma*. VS Verl. für Sozialwiss, Wiesbaden, S. 53–69.

- Bremer, Helmut & Lange-Vester, Andrea (2006): Soziale Milieus und Wandel der Sozialstruktur die gesellschaftlichen Herausforderungen und die Strategien der sozialen Gruppen. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Bruder, Peter (2022): *Zwischenbericht der wissenschaftlichen Begleitforschung zu LOOPmünster: Betrachtungszeitraum: 01.09.2020 - 30.10.2021*. in: Beschlussvorlage V/0416/2022 Stadt Münster. FH Münster, Münster.
- Bundesregierung (2023): Deutschlandticket. Ein Ticket für ganz Deutschland. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074.
- Burgdorf, Jacob; Lennon, Conor & Teltser, Keith (2020): Do Ridesharing Services Increase Alcohol Consumption?, Rochester, NY (11.09.2023).
- Büscher, Monika & Urry, John (2009): Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory* 12 (1), 99–116.
- Canzler, Weert (2000): Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung. *Soziale Welt* 51 (2), 191–208.
- Canzler, Weert (2013): Verkehr und Mobilität. In: Mau, S. & Schöneck, N. M. (Hg.) *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 922–935.
- Christoph, Bernhard (2008): Was fehlt bei Hartz IV? Zum Lebensstandard der Empfänger von Leistungen nach SGB II. Social Indicators Information Service, 7-10. DOI: 10.15464/ISI.40.2008.7-10.
- Curtis, Ashlee; Droste, Nicolas & Coomber, Kerri et al. (2019): Off the rails—Evaluating the nightlife impact of Melbourne, Australia’s 24-h public transport trial. *International Journal of Drug Policy* 63, 39–46. DOI: 10.1016/j.drugpo.2018.10.006.
- Daubitz, Stephan (2011): Mobilität und Armut-Die soziale Frage im Verkehr. *Verkehrspolitik: Eine interdisziplinäre Einführung*, 181–193.
- Defert, Daniel & Foucault, Michel (Hg.) (2005): *Analytik der Macht*, Orig.-Ausg., 1. Aufl. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Deutscher Ethikrat (2012): *Intersexualität: Stellungnahme vom 23. Februar 2012*. Deutscher Ethikrat, Berlin.
- Diebold, Tyll; Czarnetzki, Felix & Gertz, Carsten (2021): On-Demand-Angebote als Bestandteil des ÖPNV: Nutzungsmuster und Auswirkungen auf die Verkehrsmittelentscheidung in einem Hamburger Stadtrandgebiet. *Internationales Verkehrswesen* 73 (3), 88–94.
- DSK-BIG (2020): Abschlussbericht: Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Mastbrook“ der Stadt Rendsburg. www.rendsborg.de/fileadmin/download/Leben_in_Rendsburg/Mastbrook/2020-07-30_Abschlussbericht_SoS_Mastbrook_final.pdf (05.12.2023).
- Duff, Cameron & Moore, David (2014): Going out, getting about: atmospheres of mobility in Melbourne’s night-time economy. *Social & Cultural Geography* 16 (3), 301. DOI: 10.1080/14649365.2014.979864.
- Engel, Alexander; Puleikis, Lars & Krosch, Kathrin (2023): Von aufgestoßenen Türen: Urbane Mobilitätskulturen in der Digitalen Transformation-Die Coronapandemie als Katalysator für eine neue Mobilität unter Lebensälteren? In: *Towards the New Normal in Mobility: Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte*. Springer, S. 993–1010.
- Everts, Jonathan & Jackson, Peter (2009): Modernisation and the practices of contemporary food shopping. *Environment and Planning D: Society and Space* 27 (5).
- Font-Ribera, Laia; Garcia-Contiente, Xavier & Pérez, Anna et al. (2013): Driving under the influence of alcohol or drugs among adolescents: The role of urban and rural environments. *Accident Analysis & Prevention* 60, 1–4. DOI: 10.1016/j.aap.2013.07.031.
- Foucault, Michel (Hg.) (2005): *Schriften in vier Bänden*, 1. Aufl. Suhrkamp, Frankfurt/M.

- Foucault, Michel (2020): *Überwachen und Strafen: Die Geburt des Gefängnisses*, 18. Auflage. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Foucault, Michel (2022): *Archäologie des Wissens*, 20. Auflage. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Foucault, Michel (2023): *Der Wille zum Wissen*, 24. Auflage. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Gellrich, Angelika (2016): *Von der Minderheit zur Mehrheit? Psycho-soziale Einflüsse bei der Verbreitung klima-schonender Innovationen*.
- Gestring, Norbert; Maibaum, Ann; Siebel, Walter; Sievers, Karen & Wehrheim, Jan (2005): Verunsicherung und Einhegung - Fremdheit in öffentlichen Räumen. In: Glasze, G. (Hg.) *Diskurs - Stadt - Kriminalität*. transcript-Verl., Bielefeld, S. 223–252.
- Giddens, Anthony (1984): *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Polity Press, Cambridge.
- Giddens, Anthony (1988): *Die Konstitution der Gesellschaft: Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Campus Verlag, Frankfurt a. M., New York.
- Gillwald, Katrin (2000): *Konzepte sozialer Innovation*. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). WZB Discussion Paper P 00-519, Berlin.
- Glasauer, Herbert (2005): Stadt und Unsicherheit. Entschlüsselungsversuche eines vertrauten Themas in stets neuen Facetten. In: Glasze, G. (Hg.) *Diskurs - Stadt - Kriminalität*. transcript-Verl., Bielefeld.
- Götz, Konrad; Deffner, Jutta & Klinger, Thomas (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, O., Canzler, W. & Knie, A. (Hg.) *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 781–804.
- Granovetter, Mark (1973): The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology* 78 (6), 1360–1380. DOI: 10.1016/B978-0-12-442450-0.50025-0.
- Häfele, Joachim (2013): *Die Stadt, das Fremde und die Furcht vor Kriminalität*. Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer VS, Wiesbaden.
- Harms, Sylvia; Lanzendorf, Martin & Prillwitz, Jan (2007): Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive. In:
- Helfferrich, Cornelia (2011): *Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews*, 4.th edn. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Hille, Claudia & Gather, Matthias (2022): „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“-Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? *Berichte des Instituts Verkehr und Raum* 29.
- Hofbauer, Reinhard (2016): Soziale Innovation als neues Leitbild für soziale Entwicklung? *Zeitschrift für Zukunftsforschung* 5 (1), 5–23.
- Hoffmann-Riem, Christa (1980): Die Sozialforschung einer interpretativen Soziologie: Der Datengewinn. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 32 (2), 339–372.
- Holz-Rau, Christian & Scheiner, Joachim (2015): Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (Hg.) *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Springer VS, Wiesbaden, S. 3–22.
- Howaldt, Jürgen & Schwarz, Michael (2010a): Soziale Innovation - Konzepte, Forschungsfelder und-perspektiven. In: Howaldt, J. & Jacobsen, H. (Hg.) *Soziale Innovation: Auf dem Weg zu einem postindustriellen Innovationsparadigma*. VS Verl. für Sozialwiss, Wiesbaden, S. 87–108.
- Howaldt, Jürgen & Schwarz, Michael (2010b): »Soziale Innovation« im Fokus. transcript Verlag, Bielefeld.
- Hradil, Stefan (2018): Milieu, soziales. In: Kopp, J. & Steinbach, A. (Hg.) *Grundbegriffe der Soziologie*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 319–322.

- Huber, Ludwig & Reinmann, Gabi (2019): *Vom forschungsnahen zum forschenden Lernen an Hochschulen*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.
- Hummelsheim-Doß, Dina (2016): Kriminalitätsfurcht in Deutschland: fast jeder Fünfte fürchtet, Opfer einer Straftat zu werden: Informationsdienst Soziale Indikatoren No. 55 (2016). B.
- Internetredaktion LpB BW (2023): Gewalt gegen Frauen: Dossier. www.lpb-bw.de/gewalt-gegen-frauen (28.11.2023).
- Jackson, C. K. & Owens, Emily G. (2011): One for the road: Public transportation, alcohol consumption, and intoxicated driving. *Journal of Public Economics* 95 (1), 106–121. DOI: 10.1016/j.jpubeco.2010.09.010.
- Jaeger-Erben, Melanie; John, René & Rückert-John, Jana (2017): Soziale Innovation: Verheißung oder Verführung? *GAIA* 26 (3), 245–248. DOI: 10.14512/gaia.26.3.7.
- Kaufmann, Franz-Xaver (1973): *Sicherheit als soziologisches und sozialpolitisches Problem: Untersuchungen zu einer Wertidee hochdifferenzierter Gesellschaften ; 24 Tabellen, 9 Übersichten: Zugl.: Münster (Westf.), Univ., Habil.-Schr., 1968, 2., umgearb. Aufl.* Enke, Stuttgart.
- Kim, Jinhee; Rasouli, Soora & Timmermans, Harry J. P. (2018): Social networks, social influence and activity-travel behaviour: a review of models and empirical evidence. *Transport Reviews* 38 (4), 499–523. DOI: 10.1080/01441647.2017.1351500.
- Klimke, Daniela; Lautmann, Rüdiger; Stäheli, Urs; Weischer, Christoph & Wienold, Hanns (2020): *Lexikon zur Soziologie*. Springer.
- Knafl, Angela (2008): *Alkohol und junge Fahrerinnen und Fahrer: Risikofaktoren von Trunkenheitsfahrten 18 – 24 jähriger AutolenkerInnen*. Diplomarbeit. Universität Wien, Wien.
- Knie, Andreas & Ruhrort, Lisa (2020): *Ride-Pooling-Dienste und ihre Bedeutung für den Verkehr. Nachfragemuster und Nutzungsmotive am Beispiel von „CleverShuttle“ - eine Untersuchung auf Grundlage von Buchungsdaten und Kundenbefragungen in vier deutschen Städten*. WZB Discussion Paper, No. SP III 2020-601, Berlin. hdl.handle.net/10419/220020 (07.11.2022).
- Knoblauch, Hubert & Vollmer, Theresa (2019): Ethnographie. In: Baur, N. & Blasius, J. (Hg.) *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, 2. Auflage. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 599–617.
- Kostorz, Nadine; Fraedrich, Eva & Kagerbauer, Martin (2021): Usage and User Characteristics – Insights from MOIA, Europe’s Largest Ridepooling Service. *Sustainability* 13. DOI: 10.3390/su13020958.
- Krauss, Konstantin; Scherrer, Aline; Burghard, Uta; Schuler, Johannes; Burger, Axel M. & Doll, Claus (2020): *Sharing Economy in der Mobilität: potenzielle Nutzung und Akzeptanz geteilter Mobilitätsdienste in urbanen Räumen in Deutschland*. Working Paper Sustainability and Innovation.
- Kreimeyer, Kathrin (2017): Soziale Teilhabe in Deutschland. *Soziale Arbeit* 66 (2), 42–48.
- Kruse, Jan (2015): *Qualitative Interviewforschung: ein integrativer Ansatz*, 2., überarbeitete und ergänzte Auflage. Beltz Juventa, Weinheim Basel.
- Kubicek, Herbert (2022): *digitale Teilhabe im Alter – Bedarfsermittlung und Koordination im Rahmen der kommunalen Altenhilfe*. Klaus Kellner Verlag.
- Kubicek, Herbert (2023): Online-Zugang und digitale Teilhabe im Alter. *VM Verwaltung & Management* 29 (2), 60–72.
- Kubicek, Herbert & Lippa, Barbara (2017): *Nutzung und Nutzen des Internets im Alter: empirische Befunde zur Alterslücke und Empfehlungen für eine responsive Digitalisierungspolitik*. Vistas.

- Kühl, Jana (2016): Walking Interviews als Methode zur Erhebung alltäglicher Raumproduktionen. *Europa Regional* 23 (2), 35–48.
- Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia; Hillmann, Katja; Follmer, Robert & Eggs, Johannes (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung Einer Nachhaltigen Mobilität-Schlussbericht.
- Kusenbach, Margarethe (2008): Mitgehen als Methode. Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis. In: Raab, J., Pfadenhauer, M., Stegmaier, P., Dreher, J. & Schnettler, B. (Hg.) *Phänomenologie und Soziologie: Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S. 349–358.
- Land Schleswig-Holstein (2021): remo startet – neues Mobilitätsangebot für Rendsburg und Umgebung. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2021/III_2021/210806_remo.html (02.10.2023).
- Landeskriminalamt Schleswig-Holstein (2023): Polizeiliche Kriminalstatistik Schleswig-Holstein 2022. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/POLIZEI/DasSindWir/LKA/Ermittlungen_Auswertung/kriminalstatistik/downloads/PKS2022.pdf?blob=publicationFile&v=3 (06.12.2023).
- Laubstein, Claudia; Holz, Gerda & Seddig, Nadine (2016): Armutsfolgen für Kinder und Jugendliche Erkenntnisse aus empirischen Studien in Deutschland. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.
- Manderscheid, Katharina (2015): Sozial und räumlich eingebettete Mobilitätspraktiken. In: *Routinen der Krise-Krise der Routinen-37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie*, S. 834–845.
- Manderscheid, Katharina (2019): Mobile Methods. In: Baur, N. & Blasius, J. (Hg.) *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, 2. Auflage. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 1361–1370.
- Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? In: Brunnengräber, A. & Haas, T. (Hg.) *Baustelle Elektromobilität*. transcript Verlag, S. 37–68.
- Manderscheid, Katharina (2022): *Soziologie der Mobilität*, 1. Auflage. transcript Verlag, Bielefeld.
- Manderscheid, Katharina (2023): Nachhaltige Mobilität. In: Sonnberger, M., Bleicher, A. & Groß, M. (Hg.) *Handbuch Umweltsoziologie*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 1–14.
- Mattioli, Giulio; Anable, Jillian & Vrotsou, Katerina (2016): Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 89, 56–72. DOI: 10.1016/j.tra.2016.04.010.
- Mattisek, Annika (2005): Diskursive Konstitution von Sicherheit im öffentlichen Raum am Beispiel Frankfurt am Main. In: Glasze, G. (Hg.) *Diskurs - Stadt - Kriminalität*. transcript-Verl., Bielefeld.
- Mayring, Philipp (2020): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Mey, G. & Mruck, K. (Hg.) *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie: Band 2: Designs und Verfahren*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 495–511.
- Mayring, Philipp & Fenzl, Thomas (2019): *Qualitative inhaltsanalyse*. Springer.
- Mayring, Philipp 1. (2022): *Qualitative Inhaltsanalyse Grundlagen und Techniken*, 13., überarbeitete Auflage. Beltz.
- Mehlert, Christian & Schiefelbusch, Martin (2018): Rufbus meets Mobility 4.0: Lernen aus 40 Jahren flexiblem Nahverkehr. *Der Nahverkehr* (10), 29–35.
- Merriman, Peter (2013): Rethinking Mobile Methods. *Mobilities* 9 (2), 1–21. DOI: 10.1080/17450101.2013.784540.

- Meyen, Michael; Löblich, Maria; Pfaff-Rüdiger, Senta & Riesmeyer, Claudia (2019): *Qualitative Forschung in der Kommunikationswissenschaft: Eine praxisorientierte Einführung*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.
- Mikos, Lothar & Wegener, Claudia (Hg.) (2017): *Qualitative Medienforschung: ein Handbuch*, 2., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage. UVK Verlagsgesellschaft mbH, Konstanz.
- Mobilikon (o. J.): remo – On-Demand-Verkehr in Rendsburg und Umgebung. www.mobilikon.de/praxisbeispiel/remo-demand-verkehr-rendsborg-und-umgebung (29.09.2023).
- Mogge-Grotjahn, Hildegard (2018): Gesellschaftliche Ein- und Ausgrenzung: Der soziologische Diskurs. *Handbuch Armut und soziale Ausgrenzung*, 59–75.
- Müller, Ursula & Schröttle, Monika (2004): Lebenssituationen, Sicherheit und Gesundheit von Frauen in Deutschland, Eine repräsentative Untersuchung zu Gewalt gegen Frauen in Deutschland Im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. www.bmfsfj.de/resource/blob/84328/3bc38377b11cf9ebb2dcac9a8dc37b67/langfassung-studie-frauen-teil-eins-data.pdf (04.11.2023).
- NAH.SH GmbH (2023): NAH.SHUTTLE: Das On-Demand-Verkehrsangebot für Schleswig-Holstein. nahshuttle.de/ (29.09.2023).
- Nicholls, Alex & Murdock, Alex (2012): The Nature of Social Innovation. In: Nicholls, A. & Murdock, A. (Hg.) *Social Innovation*. Palgrave Macmillan UK, London, S. 1–30.
- Nobis, Claudia & Herget, Melanie (2020): Mobilität in ländlichen Räumen: Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. *Internationales Verkehrswesen* 72 (4), 40–43.
- Nobis, Claudia & Kuhnimhof, Tobias (2018): *Mobilität in Deutschland: MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (31.05.2021).
- Pieper, J; Schneider, U; Schröder, W. & Stilling, G. (2022): Zwischen Pandemie und Inflation. *Paritätischer Armutsbericht*.
- Preisendörfer, Peter (2008): Heikle Fragen in mündlichen Interviews: Ergebnisse einer Methodenstudie im studentischen Milieu (Sensitive Questions in Face-to-Face Interviews: Findings of a Methodological Study with University Students) - CORE, 4.
- Przyborski, A. & Wohlrab-Sahr, M. (2021): *Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch*. 5. Auflage Berlin/Boston.
- Przyborski, Aglaja & Wohlrab-Sahr, Monika (2014): *Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch*. Oldenbourg, München.
- Raithel, Jürgen (2011): *Jugendliches Risikoverhalten*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Rammler, Stephan; Kollosche, Ingo & Breitzkreuz, Anna (2019): Mobilität für alle. *Mobilitätsgerechtigkeit und regionale Transformation in Zeiten des Klimawandels*.
- Reckwitz, Andreas (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. *Practice. A Theory-of-Action Perspective* 32 (4), 282–301.
- Reckwitz, Andreas (2017): *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*. Suhrkamp, Frankfurt a. M.
- Rieder, Marlene; Vogelmeier, Bettina & Dörner, Linda et al. (2020): Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum. epub.uni-regensburg.de/43430/1/Bericht%20FINAL.pdf (25.08.2023).
- Ruess, Patrick; Kern, Mira & Schaufler, Claudius (2020): 2049: Zeitreise Mobilität. *Fraunhofer IAO*.

- Ruhne, Renate (2011): Raum Macht Geschlecht Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum.
- Ruhne, Renate (2019): (Sozial-)Raum und Geschlecht. In: Kessler, F. & Reutlinger, C. (Hg.) *Handbuch Sozialraum*. Vieweg, Wiesbaden, S. 203–224.
- Sailer, Kerstin (2003): Sicherheit im öffentlichen Raum: Von der Angst und den Versuchen, sie zu bekämpfen. *Unimagazin Universität Hannover*, 10–13.
- Scagnolari, Stefano; Walker, Joan & Maggi, Rico (2015): Young drivers' night-time mobility preferences and attitude toward alcohol consumption: A Hybrid Choice Model. *Accident; analysis and prevention* 83, 74–89. DOI: 10.1016/j.aap.2015.07.002.
- Schäfer-Biermann, Birgit; Westermann, Aische; Vahle, Marlen & Pott, Valérie (2016): *Foucaults Heterotopien als Forschungsinstrument: Eine Anwendung am Beispiel Kleingarten*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.
- Schasché, Stephanie E; Sposato, Robert G. & Hampl, Nina (2022): The dilemma of demand-responsive transport services in rural areas: Conflicting expectations and weak user acceptance. *Transport Policy* 126, 43–54. DOI: 10.1016/j.tranpol.2022.06.015.
- Schlag, Bernhard; Megel, Katrin & others (2002): *Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter*. Kohlhammer Stuttgart.
- Schlehe, Judith (2020): Qualitative ethnographische Interviews. In: Beer, B. & König, A. (Hg.) *Methoden ethnologischer Feldforschung*. Dietrich Reimer Verlag, Berlin, S. 91–111.
- Schröder, Anke; Abt, Jan; Floeting, Holger; Rebe, Sabine & Schmalfeld, Andreas (2015): TRANSIT-Transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für Polizei, Wohnungsunternehmen und Kommunen: Sicherheit im Wohnumfeld-Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen.
- Schüll, Elmar (2022): Zur Normativität sozialer Innovationen. In: Schüll, E., Berner, H., Kolbinger, M. L. & Pausch, M. (Hg.) *Soziale Innovation im Kontext*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 31–60.
- Schulze, Tilmann (2017): Welches und wie viel Licht braucht erfolgreiche Kriminalprävention? In: Marks, E. & Steffen, W. (Hg.) *Prävention und Freiheit. Zur Notwendigkeit eines Ethik-Diskurses*. Forum Verlag Godesberg GmbH, Mönchengladbach.
- Schulz-Schaeffer, Ingo (2021): Innovation im Verhältnis zu Neuheit und Wandel. In: Blättel-Mink, B., Schulz-Schaeffer, I. & Windeler, A. (Hg.) *Handbuch Innovationsforschung: Sozialwissenschaftliche Perspektiven*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 25–42.
- Schütz, Alfred (1972): Der Fremde. In: *Gesammelte Aufsätze*. Springer, Dordrecht, S. 53–69.
- Schwedes, Oliver (2021): Innovationsfeld Verkehr. In: Blättel-Mink, B., Schulz-Schaeffer, I. & Windeler, A. (Hg.) *Handbuch Innovationsforschung: Sozialwissenschaftliche Perspektiven*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, S. 761–778.
- Selting, Margret; Auer, Peter & Barth-Weingarten, Dagmar et al. (2009): Gesprächsanalytisches transkriptionssystem 2 (GAT 2). *Gesprächsforschung: Online-Zeitschrift zur verbalen Interaktion* 10, 353–402.
- Sen, Amartya (2000): Social exclusion: Concept, application, and scrutiny. In: Asian Development Bank.
- Shove, Elizabeth (2012): Habits and their creatures. In: Warde, A. & Southerton, D. (Hg.) *The Habits of Consumption*. Collegium for Advanced Studies, Helsinki, S. 100–112.
- Shove, Elizabeth; Pantzar, Mika & Watson, Matt (2012): *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes*. Sage, Thousand Oaks.
- Sommer, Vivien & Töppel, Mandy (2021): Go-Alongs in einem multimethodischen Forschungsprogramm. In: Heinrich, A. J., Marguin, S., Million, A. & Stollmann, J. (Hg.)

- Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung*. Transcript, UTB, Bielefeld, S. 195–208.
- Spannagel, Dorothee & Zucco, Aline (2022): *Armut grenzt aus: WSI-Verteilungsbericht 2022*. WSI Report.
- Stadt Rendsburg (2020): *Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Mastbrook“ der Stadt Rendsburg*. Abschlussbericht, Rendsburg. www.rendsburg.de/fileadmin/download/Leben_in_Rendsburg/Mastbrook/2020-07-30_Abschlussbericht_SoS_Mastbrook_final.pdf (11.04.2024).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2022): Regionaldaten für Rendsburg, Stadt. region.statistik-nord.de/detail/00100000000000000000/1/0/1049/ (06.12.2023).
- Statistisches Bundesamt (2022): Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2021-2022.
- Thierbach, Cornelia (2021): Zum Einsatz von Leitfadeninterviews in der Raumforschung. In: Heinrich, A. J., Marguin, S., Million, A. & Stollmann, J. (Hg.) *Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung*. Transcript, UTB, Bielefeld, S. 183–194.
- Thomas, W. I. & Thomas, D.S.T. (1928): *The Child in America: Behavior Problems and Programs*. A. A. Knopf.
- Umweltbundesamt (2023): Emissionen des Verkehrs. www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung (12.12.2023).
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Polity, Cambridge.
- van Dülmen, Christoph & Klärner, Andreas (2022): Places That Bond and Bind: On the Interplay of Space, Places, and Social Networks. *Social Inclusion* 10 (3). DOI: 10.17645/si.v10i3.5309.
- Vonneilich, Nico (2020): Soziale Beziehungen, soziales Kapital und soziale Netzwerke-eine begriffliche Einordnung. *Soziale Netzwerke und gesundheitliche Ungleichheiten: Eine neue Perspektive für die Forschung*, 33–48.
- Wegerif, Marc C. A. (2019): The ride-along: a journey in qualitative research. *Qualitative Research Journal* 19 (2), 121–131.
- Wehrheim, Jan (2012): *Die überwachte Stadt: Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung*, 3. Auflage. Verlag Barbara Budrich, Opladen.
- Wiez, Merle; Hannappel Paul & Pfefferle, Michael (2021): Mehrheit möchte autonome Busse nutzen. www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Mehrheit-moechte-autonome-Busse-nutzen (06.12.2023).
- Wilde, Mathias (2010): Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Anforderungen und Realitäten im öffentlichen Personennahverkehr ländlicher Räume. In: Rosenfeld, M. T. W. & Weiß, D. (Hg.) *Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Politik und Marktmechanismus empirische Befunde aus den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen*. Verl. d. ARL, Hannover, S. 153–171.
- Zapf, Wolfgang (1989): Über soziale Innovationen. *Soziale Welt* 40 (1/2), 170–183.

ANHÄNGE

ANHANG GRUPPE 1

Leitfaden Thema Zugang verschiedener Altersgruppen zu Remo:

„Guten Abend. Wir sind Studierende der Universität Hamburg und sind Teil einer Begleitforschungsgruppe zum Thema Remo im Auftrag der Nah.SH. Ich würde Sie gerne Befragen braucht nur 5 Minuten und Ihr Einverständnis.“

Block 2) Nutzende

Frage 1:

Wer oder was hat sie generell dazu gebracht mit Remo zu fahren

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> - Wie haben sie von Remo erfahren? - Wie haben Sie gebucht? 	<ul style="list-style-type: none"> - Haben Sie noch sonstige Anmerkungen zu ...? - Gibt es sonst noch etwas zu...? - Können sie das genauer beschreiben? - Was meinen Sie damit? - Sie haben öfter Punkt X betont. Das scheint wichtig für Sie zu sein. Können Sie da näher drauf eingehen? 	<ul style="list-style-type: none"> - Hat Ihnen jemand bei der Buchung geholfen? - Erzählen sie mir nochmal mehr dazu, WAS sie dazu gebracht hat Remo zu buchen.

Frage 2:

Erzählen Sie mir etwas über Ihre Erste Remo fahrt.

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> - Erzählen Sie mir die Gründe, warum Sie sich an dem Tag für Remo entschieden haben? - Wie lief die Buchung ab, wie würden sie die Buchung einer anderen Person erklären? 	<ul style="list-style-type: none"> - Haben Sie noch sonstige Anmerkungen zu ...? - Gibt es sonst noch etwas zu...? - Können sie das genauer beschreiben? - Was meinen Sie damit? - Sie haben öfter Punkt X betont. Das scheint wichtig für Sie zu sein. Können Sie da näher drauf eingehen? 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachfrage zur Person- Warum hat die Person Ihnen das empfohlen? - In Welchem Verhältnis zur genannten Person XYZ?

Quantitative Abfragen	Soziodemographische Fragen
<ul style="list-style-type: none"> - Wie haben Sie Ihre heutige Remo Fahrt denn gebucht? - Wie oft nutzen Sie den Remo Service? 	<ul style="list-style-type: none"> - Wie alt sind Sie? - Welchem Geschlecht fühlen sie sich zugehörig? - Welche Tätigkeit üben Sie zurzeit aus?

ABBILDUNG 6 Leitfaden Nutzende Gruppe 1

Leitfaden Thema Zugang verschiedener Altersgruppen zu Remo:

„Guten Abend. Wir sind Studierende der Universität Hamburg und sind Teil einer Begleitforschungsgruppe zum Thema Remo im Auftrag der Nah.SH. Ich würde Sie gerne Befragen braucht nur 5 Minuten und Ihr Einverständnis.“

Block 1) Nicht - Nutzende

Frage 1:

Erzählen Sie mir wie kommen sie heute nach Hause?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> - Warum haben Sie sich für die zuvor genannte Fortbewegungsart entschieden? 	<ul style="list-style-type: none"> - Haben Sie noch sonstige Anmerkungen zu ...? - Gibt es sonst noch etwas zu...? - Können sie das genauer beschreiben? - Was meinen Sie damit? - Sie haben öfter Punkt X betont. Das scheint wichtig für Sie zu sein. Können Sie da näher drauf eingehen? 	

Frage 2:

Wie sind Sie sonst im Alltag unterwegs und warum?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> - Fehlt ihnen bei der im alltags genutzten Verkehrsmittel etwas, wenn ja was und warum? - Was wäre eine (akzeptable) Alternative, die sie nutzen würden? - Kennen Sie Remo? Wenn ja, wie haben sie davon gehört? 	<ul style="list-style-type: none"> - Haben Sie noch sonstige Anmerkungen zu ...? - Gibt es sonst noch etwas zu...? - Können sie das genauer beschreiben? - Was meinen Sie damit? - Sie haben öfter Punkt X betont. Das scheint wichtig für Sie zu sein. Können Sie da näher drauf eingehen? 	<ul style="list-style-type: none"> - Haben Sie noch sonstige Anmerkungen zu Remo? - Was müsste passieren das Sie ein Remo buchen?

Soziodemographische Fragen

- Wie alt sind Sie?
- Welchem Geschlecht fühlen sie sich zugehörig?
- Welche Tätigkeit üben Sie zurzeit aus?

ABBILDUNG 7 Leitfaden Nicht-Nutzende Gruppe 1

ANHANG GRUPPE 2

Interviewleitfaden remo-Nutzende (Vers. 1)

- I. **Freizeitgestaltung/ Nutzungsrahmen remo**
 1. Eisbrecherfrage: Wo fahrt ihr jetzt hin?
 2. **Magst du mir einmal erzählen, zu welchen Gelegenheiten du remo nutzt?**
 3. Wenn jemand keine remo nutzt: Welche Verkehrsmittel benutzt du?
 4. Welche Verkehrsmittel hast du vor remo für diese Zwecke genutzt?
 5. **Gibt es Aktivitäten, die du vor remo nicht genutzt hast oder die sich durch remo verändert haben?**
- II. **Einkategorisierung remo**
 1. Wie bewertest du das Angebot von remo? Oder welche Erwartungen hast du an remo?
 2. **Welchen Einfluss hat der Preis auf deine Auswahl der Verkehrsmittel?**
 3. (Was machst du mit dem gesparten Geld?)
 4. Wie häufig nutzt du remo?
 5. **Welche Verkehrsmittel stehen dir noch zur Verfügung?**
 6. Welche Rolle spielt remo (Nichtnutzung) in deiner Wochenendgestaltung?
- III. **Sozio-demografische Fragen**
 1. Wie kommst du mit deinem monatlichen Einkommen zurecht?
 2. Hast du am Ende des Monats etwas übrig, was du sparen kannst?
 3. Welchen Beruf üben deine Eltern aus? (bei Schüler*innen/Azubis/Studenten)

ABBILDUNG 8 Leitfaden Nutzende Gruppe 2 (Vers. 1)

Interviewleitfaden remo Nutzende (Vers. 2)

- I. **Freizeitgestaltung/ Nutzungsrahmen remo und soziales Umfeld**
 1. Wo fährst du gerade hin?
 2. Kennst du remo?
 3. Magst du mir einmal erzählen zu welchen Gelegenheiten du remo nutzt?
 4. Woher kennst du remo?
 5. Welche Verkehrsmittel hast du vor remo genutzt?
 6. Gibt es Aktivitäten, die du vor remo nicht gemacht hast oder die sich durch remo verändert haben?
 7. Wäre es einfach für dich jemanden zu finden, der dich spontan abholt? Wer wäre das? In welchem Verhältnis stehst du zu dieser Person?
 8. Magst du mir einmal erzählen mit wem du in deiner Freizeit unterwegs bist?
 9. Welche Interessen teilst du mit deinem Freundeskreis?
- II. **Einkategorisierung remo**
 1. Wie bewertest du das Angebot von remo?
 2. Welchen Einfluss hat der Preis auf deine Auswahl der Verkehrsmittel?
 3. Wie häufig nutzt du remo?
 4. Welche Verkehrsmittel stehen dir noch zur Verfügung?
 5. Was bedeutet dir das Auto?
- III. **Finanzielle Fragen/ Ressourcen**
 1. Haben deine Freunde ähnliche finanzielle Mittel wie du?
 2. Wie kommst du mit deinem monatlichen Einkommen zurecht?
 3. Hast du am Ende des Monats etwas übrig zu sparen?
 4. Gibt es etwas, das du dir kaufen/leisten würdest, aber verzichtest damit du am Ende des Monats auskommst?

ABBILDUNG 9 Leitfaden Nutzende Gruppe 2 (Vers. 2)

Interviewleitfaden Nicht-Nutzende

- I. Freizeitgestaltung/ Nutzungsrahmen remo und soziales Umfeld**
 1. Wohin willst du gerade
 2. Kennst du remo?
 3. Welche Verkehrsmittel benutzt du sonst so im Alltag?
 4. Zu welchen Gelegenheiten benutzt du welche Verkehrsmittel?
 5. Welchen Einfluss hat der Preis auf die Auswahl deiner Verkehrsmittel?
 6. Was bedeutet dir das Auto?
- II. Einkategorisierung remo, soziales Umfeld**
 1. Wäre es einfach für dich jemanden zu finden, der dich spontan abholt? Wer wäre was und in welchem Verhältnis stehst du zu dieser Person?
 2. Magst du mir einmal erzählen mit wem du so in deiner Freizeit unterwegs bist?
 3. Welche Interessen teilst du dir mit deinem Freundeskreis
- III. Finanzielle Fragen/ Ressourcen**
 1. Haben deine Freunde ähnliche finanzielle Mittel wie du?
 2. Wie kommst du mit deinem Einkommen zurecht?
 3. Hast du am Ende des Monats etwas übrig, was du sparen kannst?
 4. Gibt es etwas, was du dir gerne leisten würdest, aber verzichtest damit du am Ende des Monats auskommst?

ABBILDUNG 10 Leitfaden Nicht-Nutzende Gruppe 2**Interviewleitfaden remo-Fahrer*innen**

1. Von wo holst du die meisten Fahrgäste ab?
2. Welche Fahrgäste fahren so bei dir mit (andere Sprache, Nationalität, Bundesland, jung, alt...)
3. In welchem Zustand sind deine Fahrgäste so?
4. Wie äußern sich die Fahrgäste über remo?
5. Magst du einmal erzählen wie der ideale Fahrgast ist?
6. Magst du mir einmal über eine unangenehme Situation erzählen?
7. Wie oft kommt das so vor?

ABBILDUNG 11 Leitfaden Fahrer*innen Gruppe 2

ANHANG GRUPPE 3



Guten Tag, mein Name ist XY, von der Universität Hamburg. Wir führen heute im Rahmen eines Forschungsprojektes Befragungen durch, hätten Sie ca. 10 min. Zeit für eine kleine Befragung?
 Die Befragung ist selbstverständlich freiwillig und anonym. Falls Ihnen Themen unangenehm sind oder Sonstiges können Sie das Gespräch jederzeit abbrechen oder über etwas anderes sprechen.

Dann einmal vorab einmal die Frage: Kennen Sie REMO?

Icebreaker:

Wie geht es ihnen?

Wie war ihr Abend so?

Wohin sind Sie gerade unterwegs?

Traumatisibles agieren:

- Das Ansprechen der zu Befragenden muss an gut ausgeleuchteten Orten stattfinden, die eine Fluchtmöglichkeit bieten.
 - Ein Ansprechen muss stets von vorne (Gesicht zu Gesicht), idealerweise mit vorausgehendem Augenkontakt, stattfinden. Ein „Hinterherlaufen“ ist zu vermeiden.
 - Im Falle das Personen verbal oder körperlich ablehnend erscheinen, ist vom weiteren Gespräch abzusehen.
- Für psychiatrische Notfälle an die Rettungsleitstelle Kiel wenden: +49 (0) 431 19222

Leitfrage/Stimuli/Erzählaufforderung

- Gibt es für Sie Wege und Plätze, an denen sie sich besonders unsicher fühlen?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Konkrete Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> → Subjektive Sicherheit. → Differenz subj. vs. obj. Sicherheit. → Positive / negative Erfahrungen. → Planung der Wege → Dunkelheit, Einsehbarkeit. → Einsam vs. belebt. → Geschlechtliche Unterschiede. → Subjektive Definition privat /öffentlich. → Sicherheit Wege/Räume/Plätze → Was bedingt Sicherheit? → Macht, Kontrolle, Herrschaft. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Und weshalb fühlen Sie sich Unsicher? ▪ Was machen Sie, wenn Sie sich dann unsicher fühlen? ▪ Welche Faktoren tragen sonst zu Ihrem Sicherheitsgefühl bei? ▪ Gibt es sonst noch was? ▪ Können Sie mir da ein Beispiel nennen? ▪ Was meinen Sie damit? ▪ Können Sie das noch einmal weiter ausführen? ▪ Gibt es noch andere wichtige Aspekte? 	<ul style="list-style-type: none"> • Gab es schonmal Situationen, in denen Sie sich besonders Unsicher gefühlt haben? • Wie fühlen Sie sich, wenn Sie am Wochenende Nachts Wege bestreiten? • Wie fühlen Sie sich als Mann/Frau wenn Sie unterwegs sind? • Was ist Ihnen denn wichtig auf dem Nachhause Weg, hinsichtlich Sicherheit? • Gibt es denn bestimmte Aspekte der Umgebung oder der Infrastruktur, die Ihr Sicherheitsempfinden beeinflussen? • Ist Ihnen die Einsehbarkeit und/oder Ausleuchtung denn wichtig? • Wo fängt für Sie privater Raum an?

Leitfrage/Stimuli/Erzählaufforderung

- Welche Gründe haben Sie, REMO / den ÖPNV zu nutzen oder nicht zu nutzen?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Konkrete Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> → Nutzungsverhalten hinsichtlich Sicherheit. → Welche Motive sind Handlungsleitend bei REMO Nutzung oder Nicht-Nutzung? → Welchen Einfluss hat REMO auf Mobilität. → Welchen Einfluss hat REMO auf das Sicherheitsempfinden. → ÖPNV-Nutzungsverhalten <i>Situative Fragen:</i> → (Sicherheits)Narrative bzgl. REMO. → Individualisierungen, Verantwortung. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Und weshalb fühlen Sie sich Unsicher? ▪ Was machen Sie, wenn Sie sich dann unsicher fühlen? ▪ Gibt es sonst noch was? ▪ Können Sie mir da ein Beispiel nennen? ▪ Was meinen Sie damit? ▪ Können Sie das noch einmal weiter ausführen? ▪ Gibt es noch andere wichtige Aspekte? 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie sind Sie sonst so mobil? Nutzen Sie oft den ÖPNV? (REMO)? • Wie verändert sich Ihr Alltag durch REMO? <i>Situativ:</i> • Ich komme ja nicht von hier...erzählen Sie mir mal, was man sich hier so über das REMO erzählt? • Ist man selbst schuld, wenn einem auf dem Heimweg etwas passiert? [Provokante Frage] -> <i>situativ anpassen, nur in sicheren Situationen stellen!</i>

ABBILDUNG 12 Leitfaden stationäres Interview Gruppe 3

Guten Tag, mein Name ist XY, von der Universität Hamburg. Wir führen heute im Rahmen eines Forschungsprojektes Befragungen durch, hätten Sie ca. 10 min. Zeit für eine kleine Befragung?

Die Befragung ist selbstverständlich freiwillig und anonym. Falls Ihnen Themen unangenehm sind oder Sonstiges können Sie das Gespräch jederzeit abbrechen oder über etwas anderes sprechen.

Dann einmal vorab einmal die Frage: Kennen Sie REMO?

Icebreaker:

Wie geht es ihnen?

Wie war ihr Abend so?

Wohin sind Sie gerade unterwegs?

Traumatisches agieren:

- Das Ansprechen der zu Befragenden muss an gut ausgeleuchteten Orten stattfinden, die eine Fluchtmöglichkeit bieten.
- Ein Ansprechen muss stets von vorne (Gesicht zu Gesicht), idealerweise mit vorausgehendem Augenkontakt, stattfinden. Ein „Hinterherlaufen“ ist zu vermeiden.
- Im Falle das Personen verbal oder körperlich ablehnend erscheinen, ist vom weiteren Gespräch abzusehen.

Für psychische Notfälle an die Rettungsleitstelle Kiel wenden: +49 (0) 431 19222

Leitfrage/Stimuli/Erzählaufforderung

- Was denken Sie über die Sicherheit, wenn Sie REMO nutzen? Denken Sie dabei beispielsweise an Wartezeiten, die Fahrt an sich und das Ankommen am Ziel.

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Konkrete Nachfragen
<p>Wichtige Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verständnis von Sicherheit Dunkelheit/Helligkeit Subjektive Sicherheit Differenz subj. vs. obj. Sicherheit Positive / negative Erfahrungen Geschlechtliche Unterschiede Subjektive Definition privat/öffentlich Sicherheit Wege/Räume/Plätze Was bedingt Sicherheit? 	<ul style="list-style-type: none"> • Welche Faktoren tragen sonst zu Ihrem Sicherheitsgefühl bei? • Warum? • Welche Gedanken haben Sie sonst zu REMO? • Können Sie mir da ein Beispiel nennen? • Was meinen Sie damit? • Können Sie das noch einmal weiter ausführen? 	<ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie in der Vergangenheit während der Nutzung eines Mobilitätsangebots eine Erfahrung gemacht (in der Sie sich unsicher gefühlt haben), die Sie mit uns teilen möchten? • Wie fühlen Sie sich als Mann/ Frau, wenn Sie unterwegs sind? • Wann fühlst du dich unwohl, wenn du nachts unterwegs bist? • Was machen sie, wenn sie sich unsicher fühlen? • Unterschied alleine/Beifahrer • Wie sicher fühlen Sie sich denn an den REMO-Haltestellen, sowohl physischen als auch virtuellen? • Warum diese REMO-Haltestelle? • Wieviele Fahrt?

Leitfrage/Stimuli/Erzählaufforderung

- Welche Gründe haben Sie, REMO zu nutzen?

Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Konkrete Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsverhalten hinsichtlich Sicherheit. • Welche Motive sind handlungsleitend bei Nutzung oder Nicht-Nutzung? • Welchen Einfluss hat REMO auf Mobilität? • Welchen Einfluss hat REMO das Sicherheitsempfinden • ÖPNV-Nutzungsverhalten <p>Situative Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> → (Sicherheits-)Narrative bzgl. REMO → Individualisierungen, Verantwortung 	<ul style="list-style-type: none"> • Welche Faktoren tragen sonst noch zu ihrer Entscheidung bei? • Welche spezifischen Funktionen von REMO haben Sie dazu bewogen, es zu nutzen? • Können Sie mir da ein Beispiel nennen? • Was meinen Sie damit? • Können Sie das noch einmal weiter ausführen? 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie sind Sie sonst so mobil? Nutzen Sie oft den ÖPNV (REMO)? • Wie verändert sich Ihr Alltag durch REMO? • Haben Sie schon einmal Herausforderungen oder Probleme bei der Nutzung von REMO erlebt? (generell ÖPNV)? • Wie fühlen Sie sich als Mann/Frau, wenn Sie mit REMO unterwegs sind? <p>Situativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ich komme ja nicht von hier.. was erzählt man sich hier so über das REMO? → Ist man selbst schuld, wenn einem auf dem Heimweg etwas passiert? (nur in sicheren Situationen- provokant!)

ABBILDUNG 13 Leitfaden mobiles Interview Gruppe 3

TABELLE 4 Codesystem Gruppe 3

Kategorie-name	Definition	Unter-kategorie	Unter- Unter-kategorie	Definition	Ankerbeispiel	Codierregeln
Raum	Nach Foucault definiert Raum nicht nur eine physische Dimension , sondern auch einen sozialen und diskursiven Raum , der durch Machtbeziehungen geformt wird. Raum ist nicht neutral, sondern wird durch Praktiken der Überwachung, Kontrolle und Verteilung von Körpern und Wissen geprägt. Es ist ein Ort, an dem soziale Hierarchien, Disziplinierung und soziale Normen sichtbar werden und in denen individuelle und kollektive Handlungen räumlich begrenzt und organisiert werden.	Infrastruktur		ÖPNV, remo, Taxi, Gebäude, Brücken, Häfen, Bahnhöfe // Gegebenheiten, Einsehbarkeit, Beleuchtung, Belebtheit, Erreichbarkeit, Zugang, Zugänglichkeiten // Sicherheitseinrichtungen: Polizei, Überwachungskameras, Security, Personal, Vorkehrungen & institutionelle Einrichtungen	aber oder auch teilweise in der Stadt und der unterführung zwischen Stadt und Bahnhof da sind auch eigentlich viele dunkle Ecken da ist eine kleine dunkle Brücke mit durchführungen da sind eigentlich viele Leute dann weil da sind sie windwetter geschützt und können eigentlich in der dunklen Ecke ihre Sachen machen (NW Interview 7.0:20)	abgrenzen von Mobilitätsverhalten, Infrastruktur nicht in Bezug auf die eigene Nutzung
		Öffentlichkeit	benannte Orte	Plätze und Orte, Ortsnamen	ja, ich würde sogar sagen dass entweder ein Taxi oder ein Remo am besten ist ein Bus wäre glaube ich nicht so sicher weil es ein öffentlicher Platz ist wo man mitfahren kann Remo ist halt ein bisschen sicherer und Taxi sowieso (LI 7, minute 02:34)	Ortsnamen, öffentliche Plätze
		Privater Raum		Privatheit, eigenes Zuhause, Gegenteil von Öffentlichkeit	00:00:36 ms okay (-) und ähm wo fängt für dich ein privater Raum an? (---) 00:00:43 speaker 2 Ähm (.) also tatsächlich bis zuhause (---) sehr privat also, dann fühle ich mich wirklich tatsächlich wie privat im privaten Raum (.) oder halt auch so bei nahen Freunden.. 00:00:55 ms also im umkehrschluss alles andere (---) 00:00:57 speaker 2 Ja Ist nicht so (-) sehr fühle ich mich nicht so privat alleine (---) also (.)	
Macht	Nach Foucault definiert Macht eine vielschichtige Beziehungsdynamik, die nicht nur auf Herrschaftsverhältnissen basiert, sondern auch in alltäglichen Interaktionen existiert . Sie ist nicht ausschließlich repressiv, sondern wirkt auch produktiv und konstituiert soziale Normen. Macht manifestiert sich durch Strategien der Disziplinierung, der Normalisierung und der Konstituierung von Wissen,	Ideell		Diskursiv, in Diskursen, direkte Machtausübung in Form von Worten, Handeln, Tun, Nicht-Tun, psychische Gewalt, Wissen (z. B. über unsichere und sichere Orte, Statistiken, eigene Fähigkeiten), Rollenbilder	(...) so ein bisschen einschüchternd ist und dann würde man sich nicht in deren Gegend trauen weil man weiß man kriegt einen Spruch oder hinterhergepiffen oder einfach sie gucken ein bisschen blöd dass man dann sich einfach unwohl fühlt und sich denkt da will ich nicht wieder hin.	

	<p>wodurch individuelle und kollektive Handlungen gelenkt und kontrolliert werden können. // Durchströmt gesamte Gesellschaft, schafft Normen, kontrolliert und lenkt kollektives Handeln. Im Fokus steht nicht Handeln/Machtausübung des Einzelnen, sondern die Macht-Strömungen in der Gesamtgesellschaft</p>	<p>Viktimisierung</p>	<p>Opferwerdung von innen / außen, soziale Konstruktion von Opfern, Zuschreibung, dass Person zu Opfer werden kann/wird</p>	<p>GIMSRA02 125-130 aus erster Hand da habe ich nichts erlebt und man hört es natürlich, dass (.)das es sowas wie vergewaltiger natürlich gibt ähhm (.) als frau ist mal hat (.) sage ich mal (.) ist man eher schwächer, da kann man sich schwierig wehren und ja.. </p>
		<p>materiell</p>	<p>Alles, was man greifen/anfassen kann, Objekte & Körper, physische Gewalt, finanzielle Aspekte, Status, Körperkontakt, Statussymbole</p>	<p>„ähm (.) das habe ich tatsächlich hier in der disco schon erlebt dass ein typ zu mir kam und anfang mich irgendwie anzutatschen und so obwohl ich das nicht wollte und er nicht aufgehört hat bis dann jemand von mir kam</p>
<p>Geschlecht</p>	<p>Alles was Sex (Geschlecht) & Gender betrifft</p>	<p>Fremdzuschreibung</p>	<p>Wenn Personen anderen etwas zuschreiben, oder sich aus der Sicht anderer beschreiben, objektivierende Zuschreibungen, Rollenbilder</p>	<p>Also ich glaube als Mann ist man weniger so als typisches Opfer, sag ich jetzt mal gesehen,, also als Mann Ich weiß es nicht. Es hat sich einfach ein Bisschen so durchgesetzt, dass man irgendwie als Mann dann eher nicht so das Opfer dann ist. Also und dann als Frau dann eher schon habe ich das Gefühl, zumindest. GIMSRA01.1 139-142</p>
		<p>Eigen-zuschreibung</p>	<p>Wenn sich Personen auf sich selbst beziehen</p>	<p>aber für dich ist das anders ich weiss direkt dass ich körperlich unterlegen bin (LW Interview 1 5:23)</p>
<p>Sicherheitsgefühl</p>	<p>Das Sicherheitsgefühl bezieht sich auf den subjektiven Eindruck oder die Wahrnehmung einer Person bezüglich ihrer Sicherheit in einer bestimmten Umgebung, Situation und/oder Gegebenheit. Es bezieht sich auf das Maß, in dem sich eine Person vor potenziellen Gefahren oder Bedrohungen geschützt oder bedroht fühlt.</p>	<p>Erzählungen</p>	<p>Von anderen</p>	<p>[viele] männer gucken tatsächlich viel auf frauen und man kriegt halt in letzter zeit auch immer mehr mit wie jugendliche kinder mit 14 13 verschwinden (.) so(.) und auch wenn ich jetzt schon erwachsen bin(.) so aber es befällt einen trotzdem irgendwo (LW Interview 9 2:27)</p>
		<p>Erfahrungen</p>	<p>Von sich</p>	<p>aber ich habe halt jetzt zum beispiel auch im freibad und so auch schon regelmässig schlechte erfahrungen gemacht mit leuten die mich belästigt haben (LW Interview 5 1:36)</p>

		Hohes Sicherheitsgefühl	Person fühlt sich uneingeschränkt sicher in allen Situationen, uneingeschränkt von: infrastrukturellen Bedingungen, Räumen & Zeiten und unabhängig von anderen Personen	ich bin 1 89 gross ich habe mich noch nie unsicher gefühlt [lacht] (LW Interview 3 1:33)
		Mittleres Sicherheitsgefühl	Person fühlt sich teilweise eingeschränkt sicher und erfüllt nicht alle Kriterien von einem hohen Sicherheitsgefühl	ich fühle mich so ein bisschen unsicher (NW Interview 2 1:20)
		Niedriges Sicherheitsgefühl	Person fühlt sich eingeschränkt sicher und fühlt sich subjektiv in Abhängigkeit von infrastrukturellen Bedingungen, Räumen & Zeiten oder bei anderen Personen unsicher	[alte wälder sind echt gruselig] (NW Interview 4 3:09) bereits Zögerungen, Füllwörter, Pausen oder Einschränkungen sollen interpretiert werden
Praktiken	Nach Foucault bezieht sich der Begriff "Praktiken" auf spezifische Handlungen, Verfahren und Routinen , die in einer Gesellschaft oder in bestimmten sozialen Kontexten ausgeübt werden. Praktiken sind nicht nur individuelles Verhalten, sondern auch kollektive und institutionalisierte Aktivitäten . Sie sind eng mit Machtbeziehungen verbunden und dienen dazu, soziale Normen zu etablieren, zu kontrollieren und zu reproduzieren. Praktiken sind integraler Bestandteil des sozialen Gefüges und beeinflussen die Art und Weise, wie Menschen handeln, denken und sich in der Gesellschaft positionieren.	Mobilitätsverhalten	Wie kommt die Person von A nach B? Wie ist sie mobil, welche Angebote werden genutzt / nicht genutzt?	also wir haben alle einen führerschein wir sind selber viel mit auto unterwegs aber wenn man dann doch mal so ein remo braucht oder irgendwie so dann ist man doch froh dass es eine fahrgelegenheit gibt und man nicht irgendwie zu fuß gehen muss weil rendsburger innenstadt und so das ist alles nicht so (-) nicht so schön (LI 7 Min. 00:30)
		Sicherheitspraktiken	Vermeidungen oder Vorsichtsmaßnahmen, präventives Verhalten, eigene Handlungen, Planungen	„ähm (-) also meistens schicke ich immer mindestens einer freundin von mir einen live-standort wo ich bin mit dem handy ich bin auch immer irgendwie gerne am handy damit ich denen so zeige ich könnte ja direkt Irgendwen anrufen
remo	Wird als Sekundär-Kategorie codiert, es muss beim Codieren immer eine Verbindung zu einer Primär-Kategorie bestehen			
Überwachung	Nach Foucault umfasst Überwachung ein breites Spektrum an Praktiken und Mechanismen, die dazu dienen, das Verhalten, die Aktivitäten und die Kommunikation von Individuen zu beobachten, zu kontrollieren und zu disziplinieren . Überwachung ist kein rein repressives Instrument , sondern wirkt auch produktiv, indem sie soziale Normen festlegt und individuelle Handlungen in bestimmte Bahnen lenkt. Foucault betont, dass Überwachung nicht nur von staatlichen Institutionen ausgeübt wird, sondern auch von verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren und in unterschiedlichen sozialen Räumen stattfindet.			zivilcourage setze ich schon an sehr hoher stelle an das heißt ich würde oder ich hatte auch schon die situation dass ich dazwischen gehe und sage hier bis hierhin und nicht weiter und wenn du jetzt nicht einen abgang machst dann gehe ich eine instanz weiter (NW Interview 7 9:05)
Heterotopien	Nach Foucault sind Heterotopien spezielle Räume			vielleicht wenn es jetzt gerade um die

oder Orte, die sowohl physisch existieren als auch in soziale Praktiken und Diskurse eingebunden sind.

Heterotopien sind nicht homogen, sondern bestehen aus unterschiedlichen, oft widersprüchlichen Elementen und Funktionen. Sie haben die **Fähigkeit, bestehende soziale Ordnungen und Normen zu unterbrechen oder umzukehren, und dienen als Orte der Veränderung, des Widerstands oder der Utopie.**

Beispiele: Psychiatrie, Altenheime, Bahnhofsgegend, "Knallo", -> öffentliche Räume, die ihre eigenen Regeln haben und mit den normalen Regeln der Gesellschaft brechen

drogenkriminalität geht | den leuten auch ihren platz geben | weil man wird es nicht los | aber dann gibt den leuten den platz |wo sie hingehen können |ihr ding machen können |und gut ist (NW Interview 7 20:00)

ANHANG GRUPPE 4**Version für die erste Befragungsnacht**

Forschungsfrage: Welche Interdependenzen könnte es zwischen Remo und Nachtleben sowie Rauschmittel- & Alkoholkonsum geben?

Intro: - Studenten der Universität Hamburg
- Im Auftrag des Nahverkehrsverbundes NAH.SH
- Audioaufzeichnung einverstanden?

Icebreaker:

- Kennen Sie Remo?
- Nutzen Sie Remo?
- Nutzen Sie Remo häufiger?
- Warum nicht?
- Wo geht die Reise heute hin?

Leitfaden für Fahrgäste

1. Erzählen Sie, wie Sie in den Abendstunden Unterwegs sind?

- Welche Fahrzeuge nutzen Sie für gewöhnlich?
- Welche Rolle spielt Remo hierbei?
- Was ist üblicherweise ihr präferiertes Verkehrsmittel?
- Welche Rolle spielen Alkohol und Rauschmittel oder Ähnliches hierbei?

2. Erzählen Sie von Ihrem bisherigen Kontakt mit berauschten Fahrgästen.

- Können sie diese Situation näher beschreiben. Gehen sie bitte auf alle für sie relevanten Ereignisse ein
- Welche Auswirkungen auf:
 - den Betriebsablauf
 - die Sicherheit in den Remos
 - den zwischenmenschlichen Umgang?
- Welche Situationen sind hieraus entstanden?

Immanente Nachfragen

- Wo kommen Sie her und wo fahren Sie hin?
- Wie häufig besuchen Sie diesen Ort?
- Was hat sich an Ihrem Konsumverhalten von Alkohol oder Ähnlichem geändert?
- Entfällt dadurch die Suche nach Fahrer*innen im Freundes- und Bekanntenkreis?
- Ist der*die Fahrer*in schon Mal in einem Zustand gefahren, in dem er*sie es besser nicht hätte tun sollen?
- Wie war die Situation vor der Einführung von Remo?
- Welches Fahrzeug hätten Sie genommen, wenn es kein Remo gäbe?

Leitfaden für Nicht-Nutzende

1. Unter welchen Bedingungen/Konditionen würden Sie Remo nutzen?

- Was müsste sich verändern, damit der Remo Service attraktiver für Sie wird?

2. Beschreiben Sie wie Sie üblicherweise in den Abendstunden unterwegs sind.

- In wie weit würde sich durch Remo Ihre Teilhabe am Nachtleben erhöhen?
- Haben Sie Probleme nachts heimzukommen?

ABBILDUNG 14 Leitfaden (Nicht-)Nutzende Gruppe 4 (Vers. 1)

Version für die zweite Befragungsnacht

Forschungsfrage: Welche Interdependenzen könnte es zwischen Remo und Nachtleben sowie Rauschmittel- & Alkoholkonsum geben?

Intro: - Studenten der Universität Hamburg
 - Im Auftrag des Nahverkehrsverbundes NAH.SH
 - Audioaufzeichnung einverstanden?

Icebreaker:

- Kennen Sie Remo?
- Nutzen Sie Remo?
- Nutzen Sie Remo häufiger?
- Warum nicht?
- Wo geht die Reise heute hin?

Leitfaden für Nutzende (optional auch für Nicht-Nutzende und Fahrer*innen)

1. Erzählen Sie, wie Sie in den Abendstunden Unterwegs sind?

- Welche Fahrzeuge nutzen Sie für gewöhnlich? —> präferiertes Verkehrsmittel?
- Wie kommen Sie Heim?
- Welche Rolle spielt Remo hierbei?
- Welche Rolle spielen Alkohol und andere Sachen hierbei?

2. Erzählen Sie von Ihrem bisherigen Kontakt mit berauschten Fahrgästen.

- Können sie diese Situation näher beschreiben. Gehen sie bitte auf alle für sie relevanten Ereignisse ein —> Was für Situation sind daraus entstanden?
- Wo kommen Sie her und wo fahren Sie hin?
- Haben Sie Probleme nachts Heim zu kommen?
- Welche Rolle spielen Alkohol oder Ähnliches hierbei?
- Was hat sich an Ihrem Konsumverhalten von Alkohol oder Ähnlichem geändert?
- Wie sieht's mit Fahrer*innen im Freundes- und Bekanntenkreis aus?
- Wie war die Situation vor der Einführung von Remo?
- Wie finden Sie die Konditionen von Remo?
- Was müsste sich verändern, damit der Remo Service attraktiver für Sie wird?
- Haben sie eine Möglichkeit an Veranstaltungen teilzunehmen?
- Ist ein*e Fahrer*in aus dem Freundes-/Bekanntenkreis schon Mal in einem Zustand gefahren, in dem er*sie es besser nicht hätte tun sollen?
- Wird Remo in ihrem Freundes-/Bekanntenkreis genutzt?

Leitfaden für Nicht-Nutzende (Fragen optional auch für Nutzende)

1. Unter welchen Bedingungen/Konditionen würden Sie Remo nutzen?

- Was müsste sich verändern, damit der Remo Service attraktiver für Sie wird?

2. Beschreiben Sie wie Sie üblicherweise in den Abendstunden unterwegs sind.

- In wie weit würde sich durch Remo Ihre Teilhabe am Nachtleben erhöhen?
- Haben Sie Probleme nachts heimzukommen?

ABBILDUNG 15 Leitfaden (Nicht-)Nutzende Gruppe 4 (Vers. 2)

Leitfaden für Fahrer*innen (erste Nacht)

1. Wenn Sie schon mal mit berauschten Fahrgästen unterwegs waren, berichten Sie bitte von Ihren Erfahrungen.
 - Welchen Einfluss haben diese auf Ihren Beruf?
2. Beschreiben Sie wie Sie üblicherweise privat unterwegs sind.
 - In wie weit erhöht sich durch Remo Ihre Teilhabe am Nachtleben?
 - Nutzen Sie Remo?

Immanente Nachfragen:

- Ist ein*e Fahrer*in aus dem Freundes-/Bekanntenkreis schon Mal in einem Zustand gefahren, in dem er*sie es besser nicht hätte tun sollen?
- Wird Remo in ihrem Freundes-/Bekanntenkreis genutzt?
- Wie viele Prozent der Fahrgäste sind berauscht?

Leitfaden für Fahrer*innen (zweite Nacht)

1. Wenn Sie schon mal mit berauschten Fahrgästen unterwegs waren, berichten Sie bitte von Ihren Erfahrungen.
 - Welchen Einfluss haben diese auf Ihren Beruf?
2. Beschreiben Sie wie Sie üblicherweise privat unterwegs sind.
 - In wie weit erhöht sich durch Remo Ihre Teilhabe am Nachtleben?
 - Nutzen Sie Remo?

ABBILDUNG 16 Leitfaden Fahrer*innen Gruppe 4 (Vers. 1 & 2)