

Zimmer, Marek; Buchmann, Isabel; Hoffmann, Michael

Working Paper

Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg: Bericht des WZB an die Stadt Marburg

WZB Discussion Paper, No. SP III 2025-601

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Zimmer, Marek; Buchmann, Isabel; Hoffmann, Michael (2026) : Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg: Bericht des WZB an die Stadt Marburg, WZB Discussion Paper, No. SP III 2025-601, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/339602>

Standard-Nutzungsbedingungen:

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

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

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

Terms of use:

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

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

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

WZB

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung



Marek Zimmer
Isabel Buchmann
Michael Hoffmann

Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg

Bericht des WZB an die Stadt Marburg

Discussion Paper

SP III 2025–601

März 2026

Forschungsschwerpunkt

Digitalisierung und gesellschaftlicher Wandel

Forschungsgruppe

Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung

Das Urheberrecht liegt bei den Autoren.

Discussion Papers des WZB dienen der Verbreitung von Forschungsergebnissen aus laufenden Arbeiten im Vorfeld einer späteren Publikation. Sie sollen den Ideenaustausch und die akademische Debatte befördern. Die Zugänglichmachung von Forschungsergebnissen in einem WZB Discussion Paper ist nicht gleichzusetzen mit deren endgültiger Veröffentlichung und steht der Publikation an anderem Ort und in anderer Form ausdrücklich nicht entgegen. Discussion Papers, die vom WZB herausgegeben werden, geben die Ansichten der jeweiligen Autoren wieder und nicht die der gesamten Institution WZB.

Marek Zimmer, Isabel Buchmann, Michael Hoffmann

Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg

Bericht des WZB an die Stadt Marburg

Discussion Paper SP III 2025–601

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2026)

Affiliation der Autoren:

Marek Zimmer

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Isabel Buchmann

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Michael Hoffmann

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Methode.....	5
Quantitative Daten.....	5
Soziodemographie	5
Pkw Haltedauer & Fahrzeugklasse.....	7
Verbleibende Pkw im Haushalt	8
Antriebsarten.....	8
Aktive Mobilität	8
Rückblick der Nutzungshäufigkeit je Verkehrsträger	9
Carsharing & Ridehailing	9
Motive und Anreize für die Abschaffung privater Pkw	10
Qualitative Ergebnisse.....	11
Betrachtung der Gruppe „Pkw-Besitz nach Ende Fördermaßnahme notwendig“	14
Haushaltsnettoeinkommen	15
Kinder	15
Fahrzeugklasse abgemeldeter Pkw.....	15
Firmenwagen	16
Verkehrsmittelnutzung.....	16
Zufriedenheit mit Alternativen zum eigenen Pkw	16
Diskussion	20
Literatur:	23

Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg

von Marek Zimmer, Isabel Buchmann und Michael Hoffmann

Einleitung

Im Sommer 2024 hat die Stadt Marburg ein Förderprogramm für den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität initiiert. Durch das Projekt „Ein Jahr mobil ohne Privatauto in Marburg“ sollten Menschen dazu bewegt werden, auf ihren privaten Pkw zu verzichten und stattdessen auf ÖPNV und Carsharing und aktive Mobilität zu Fuß und per Fahrrad umzusteigen. Die Prämie von 1250€ wurde schrittweise gutscheingebunden an die ersten 50 Teilnehmenden des Pilotprojekts ausgehängt. In einer zweiten Projektrunde wurde weitere 40 Mobilitätsprämien ausgegeben, wobei diese nicht Teil dieser Begleitforschung sind. Die Teilnehmenden konnten die Gutscheine beispielsweise lokal in Geschäften einlösen oder dadurch das Carsharing-Angebot vergünstigt ausprobieren. Voraussetzung für den Erhalt der Prämie war die Abmeldung des privaten Pkws bei der Zulassungsstelle für ein Jahr. Dabei spielte es keine Rolle, ob der Erst-, Zweit- oder Drittwagen abgemeldet, verkauft oder behalten und privat abgestellt wurde.

Angesichts steigender Umweltbelastungen durch den Verkehrssektor im Allgemeinen und Privatfahrzeuge im Speziellen (DUH) gewinnt die Frage an Bedeutung, inwiefern ökonomische Anreize das Verhalten von Menschen im Bereich der Alltagsmobilität beeinflussen können. Ziel dieses Pilotprojekts ist es, die Akzeptanz und potenzielle Wirkung einer Gutscheingebundenen Prämie beim Abmelden eines Privat-Pkw für ein Jahr zu untersuchen. Ferner soll In der vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung durchgeführten Begleitforschung herausgefunden werden, ob und inwiefern die Teilnehmenden ihre Alltagsroutinen tatsächlich verändert haben.

Methode

Die Daten wurden mit einem Mixed-Methods Ansatz, der Kombination aus quantitativer Befragung via Fragebogen im September 2024 und im September 2025, sowie qualitativen Interviews im März 2025 per Videotelefonat erhoben, um sowohl statistische Trends, als auch tiefere Einblicke in den Alltag der Teilnehmenden zu gewinnen.

Die Auswahl von 30 Teilnehmenden für die qualitativen Interviews fand im späteren Projektverlauf per Zufallsstichprobe statt, um vertiefte Einblicke in individuelle Einstellungen und Motivationen der Teilnehmer*innen zu gewinnen.

Quantitative Daten

41 der 50 Teilnehmenden haben an beiden Onlinefragebögen partizipiert. Der erste Onlinefragebogen wurde von 62 Prozent der Teilnehmenden beziehungsweise 31 Personen vollständig abgeschlossen. Der zweite Onlinefragebogen wurde von 74 Prozent beziehungsweise 37 Personen vollständig abgeschlossen. Vergleicht man die beiden Befragungen, so lag die Abbruchquote bei 20 und 8 Prozent bzw. 10 und 4 Personen. Je 18 Prozent der Teilnehmenden oder 9 Personen nahmen nicht an den Umfragen teil.

Soziodemographie

Von den 50 Teilnehmenden des Pilotprojekts beendeten 31 den ersten Onlinefragebogen. Unter ihnen waren 20 Frauen, 10 Männer und eine Person, die sich als divers verortet, vertreten. Der zweite Onlinefragebogen wurde von 41 Teilnehmerinnen begonnen, 37 beendeten diesen. Die Gruppen der 25–34-Jährigen bzw. 65-und älteren war mit 25,8 Prozent bzw. 8 Personen bzw. 29,03 Prozent und 9 Personen am häufigsten vertreten. Die 18–24-Jährigen sowie die 55–64-Jährigen waren jeweils mit 6,45 Prozent bzw. 2 Personen, die 35–44 und 45–54-jährigen 16,12 Prozent vertreten.

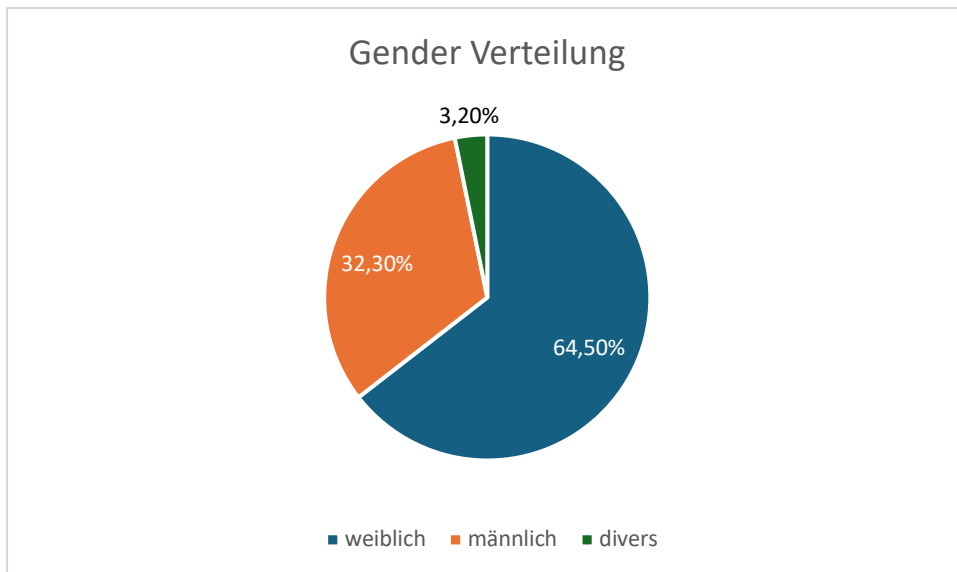


Abbildung 1: Verteilung Teilnehmerinnen nach Geschlecht -I. Onlinefragebogen

19 Personen (61 Prozent) haben einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss. Jeweils 4 Personen haben eine Berufsausbildung bzw. Fachabitur, eine Hochschulreife oder das Abitur abgeschlossen. Drei Personen haben eine mittlere Reife bzw. Realschulabschluss, eine Person hat einen Volks- oder Hauptschulabschluss.

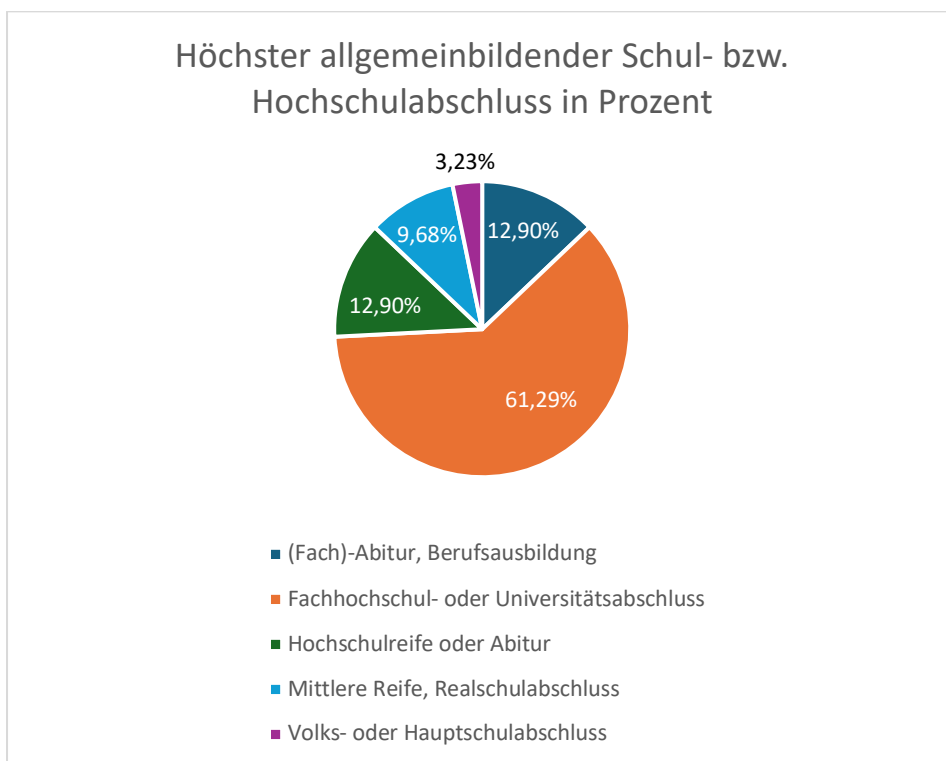


Abbildung 2: Verteilung nach höchstem Bildungsabschluss

Knapp 61 Prozent der Befragten gaben im Onlinefragebogen an, einer Beschäftigung nachzugehen. Davon waren ca. 35 Prozent in Vollzeit beschäftigt, ca. 16 Prozent in Teilzeit beschäftigt, sowie ca. 10 Prozent selbständig. Nach den Vollzeitbeschäftigten stellt die Gruppe der Rentner*innen den prozentual größten Anteil mit 25 Prozent der Teilnehmenden dar. Circa 6 Prozent der Befragten befanden sich zum Zeitpunkt der Befragung in Ausbildung oder Studium, jeweils 3 Prozent waren in Elternzeit oder nicht erwerbstätig.

Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen liegt bei 42 Prozent der Befragten, ähnlich dem Bundesdurchschnitt von 3813€, zwischen 2000€-4000€ (vgl. Statistisches Bundesamt 2022). Je 23 Prozent geben an ein sehr niedriges bzw. sehr hohes Haushaltsnettoeinkommen zu haben (bis unter 2000€ bzw. über 6000€). 13 Prozent der Befragten des Pilotprojekts verfügen über ein hohes HHNE von 4000€ bis unter 6000€.

Pkw Haltedauer & Fahrzeugklasse

Annähernd die Hälfte der Teilnehmenden (41 Prozent bei N=39) besitzt seit mindestens 25 Jahren einen Pkw. Etwa 20 Prozent besitzen mindestens 15 bis maximal 24 Jahre ein privates Auto. Über 20 Prozent der Befragten gaben an, dass sie seit 5 bis 14 Jahren im Besitz eine Pkw sind. Weitere 20 Prozent besitzen seit weniger als 5 Jahren einen Pkw.

Die Mehrheit der für die Fördermaßnahme abgemeldeten Fahrzeuge fällt in die Fahrzeugklasse der Kompaktwagen, beispielsweise Modelle wie Audi A1 oder Ford Fiesta, wobei insgesamt 13 Fahrzeuge dieser Kategorie zu verzeichnen sind. Neun abgemeldete Fahrzeuge sind der Kompaktklasse zuzuordnen, welche Modelle der Mercedes A-Klasse, BMW 1er umfasst. Kleinst- und Mittelklassewagen (Fiat 500 bis VW Passat) folgen mit acht bzw. sieben Abmeldungen. Mehrzweckfahrzeuge, wie Hochdachkombis von VW Caddy bis Mercedes Sprinter sowie Fahrzeuge der oberen Mittelklasse (Audi A6, BMW 5er) werden mit jeweils einem Fahrzeug am wenigsten abgemeldet.

Verbleibende Pkw im Haushalt

Bei über 50 Prozent der Teilnehmenden befinden sich nach Abmeldung des Pkw für die Fördermaßnahme keine weiteren privaten Autos im Haushalt. 31 Prozent der Teilnehmenden hatten nach Abmeldung eines Pkw für die Fördermaßnahme einen weiteren Pkw im Haushalt. Zwei Pkw verblieben bei 10 Prozent der Teilnehmenden nach Abmeldung eines Pkw für die Fördermaßnahme im Haushalt. Drei Prozent der Teilnehmenden hatten noch drei oder mehr Pkw im Haushalt.

Der Großteil der Teilnehmenden (35) hat keinen Zugriff auf einen Firmenwagen. Ein/e Teilnehmer*in benutzt den Firmenwagen rein beruflich. Drei Teilnehmer*innen können den Firmenwagen sowohl beruflich als auch privat nutzen.

Bei dem Großteil der im Haushalt verbleibenden Pkw handelt es sich um Mehrzweckfahrzeuge (6), gefolgt von Mittelklassefahrzeugen (3), (N=20). Kleinwagen und Geländewagen verbleiben mit jeweils zwei Fahrzeugen in den Haushalten. Klein-Kompakt-, obere Mittelklasse und Sportwagen verbleiben mit je einem Fahrzeug in den jeweiligen Haushalten.

Antriebsarten

Knapp 80 Prozent in den Haushalten verbleibenden Pkw werden per Verbrennungsmotor betrieben (50 Prozent Diesel, 29 Prozent Benzin). Rein elektrisch angetrieben sind 14 Prozent der Fahrzeuge. Sieben Prozent der Fahrzeuge werden per Plug-in-Hybrid-Motor bewegt (N=12).

Aktive Mobilität

Neben Pkw spielt auch die aktive Mobilität eine große Rolle. Ob per Fahrrad, Pedelec oder zu Fuß: 80 Prozent der täglichen Wege werden so zurückgelegt. Auch der ÖPNV wird von mehr als 20 Prozent der Befragten täglich genutzt. Der Pkw und Carsharing bzw. Ride-Hailing Dienste werden unter von weniger als 10 Prozent der Befragten täglich genutzt.

Rückblick der Nutzungshäufigkeit je Verkehrsträger

Nimmt man die letzten 12 Monate vor Projektteilnahme in den Blick, geben 38 Prozent der Befragten an, den ÖPNV als Verkehrsträger am häufigsten genutzt zu haben. Das private Auto steht mit 33 Prozent an zweiter Stelle, gefolgt vom Fahrrad, welches von 26 Prozent der Projektteilnehmer*innen am meisten genutzt wird. Drei Prozent der Befragten nutzten in den letzten 12 Monaten den Firmenwagen als hauptsächlichen Verkehrsträger.

Carsharing & Ridehailing

Um Menschen zum Verzicht auf den eigenen Pkw zu bewegen, braucht es attraktive Alternativen wie Carsharing oder Ridehailing-Dienste (Anrufsammeltaxi, Taxi, Uber). Das heißt gute Erreichbarkeit bzw. Nähe zur nächsten Carsharing Station, preislich günstig bzw. günstiger als der Pkw Unterhalt, sowie gute Verfügbarkeit der Fahrzeuge. 30 Prozent der Befragten nutzen bereits mehrmals im Monat Carsharing oder Ridehailing Angebote. Bei weiteren 5 Prozent werden diese Dienste bzw. Angebote mehrmals die Woche genutzt. Dennoch werden diese von der Mehrheit der Befragten Personen „selten“ (35 Prozent) oder „gar nicht“ (30 Prozent) genutzt.

Ob zu Fuß, per Rad, mit dem ÖPNV oder dem Leihauto: Die Zufriedenheit der Alternativen zum eigenen PKW ist mit knapp 70 Prozent hoch. Weitere 15 Prozent sind sehr zufrieden mit den Alternativen zum eigenen PKW. Lediglich 8 Prozent sind weniger zufrieden und 10 Prozent gänzlich unzufrieden. Für circa 50 Prozent der Befragten darf die nächste Carsharing Station maximal unter fünf Gehminuten oder etwa 400 m entfernt liegen, um attraktiv zu sein. 5-10 Geh Minuten würden 40 Prozent der Befragten investieren, um zu Fuß zur Station zu gelangen. Weitere 10 Prozent würden 800-1200m beziehungsweise 10-15 Gehminuten investieren. Die Nutzungshäufigkeit für Carsharing-Angebote würden laut 10 Prozent der Befragten deutlich häufiger ausfallen, wenn die Verfügbarkeit an den Stationen regelmäßiger wäre. Weitere 15 Prozent würden Carsharing etwas häufiger

nutzen. Für fast 50 Prozent der Befragten würde die Nutzungshäufigkeit deutlich häufiger ausfallen, wenn die Preise günstiger wären (20 Prozent häufiger bzw. etwas häufiger 28 Prozent).

Die Nähe zur Carsharing Station spielt für etwa 31 Prozent der Befragten eine Rolle: 12 Prozent würden Carsharing deutlich häufiger nutzen, wenn die Station näher wären, weitere 19 Prozent würden Carsharing-Dienste etwas häufiger nutzen, wenn die Station näher wären. Fast durchgehend identisch ist die grundsätzliche Ablehnung von Carsharing bei etwa 20 Prozent der Befragten (N=39) über alle Teil-Fragen hinweg. Der Rest der Befragten gibt an, dass für Sie die Nutzungshäufigkeit gleichbleiben würde (Verfügbarkeit: 55 Prozent, Preis: 35 Prozent, Stationsnähe: 50 Prozent).

Bei der Wartezeit für Ridehailing Dienste verhält es sich recht ähnlich im Vergleich zum Carsharing. 18 Prozent der Befragten würden unter 5 Minuten warten. 28 Prozent 5-10 Minuten, weitere 28 Prozent sind bereit 10-15 Minuten zu warten. 15-20 Minuten Wartezeit nehmen 16 Prozent der Befragten in Kauf. Länger als 20 Minuten wollen lediglich 10 Prozent der Umfrageteilnehmer warten.

Motive und Anreize für die Abschaffung privater Pkw

Als Hauptargument für die Abschaffung des eigenen Pkw geben 19 Prozent der Befragten an, dass sie mithilfe der Prämie ein Leben ohne privates Auto ausprobieren möchten. Weitere 14 Teilnehmende möchten umweltfreundlicher leben beziehungsweise empfinden die Kosten für Instandhaltung, Versicherung, Kraftstoff und Parkgebühren als zu hoch. Elf Teilnehmende geben an, dass sie ihren PKW selten bis nie nutzen. Für weitere elf Befragte sind andere Verkehrsmittel eine gute Alternative. Neun Befragte erhoffen sich gesundheitliche Vorteile durch mehr Bewegung. Die Parkplatzsuche empfinden sechs Teilnehmende als zu anstrengend. Ein abgelaufener TÜV oder gesundheitliche Probleme sind für fünf Befragte Gründe, den Pkw nicht zu benutzen. Zugriff auf einen Firmenwagen oder einen anderen Pkw haben vier Befragte.

Die Prämie war für 45 Prozent der Befragten (N=31) ausschlaggebende Impuls, den privaten Wagen tatsächlich abzuschaffen und ein Leben ohne diesen auszuprobieren („trifft voll und ganz zu“). Für weitere 32 Prozent trifft die Aussage “Ich denke schon seit längerer Zeit Über die Abschaffung meines Pkw nach, die Prämie war jedoch der Ausschlaggebende Impuls, um es tatsächlich auszuprobieren“ teilweise zu. Für 23 Prozent war die Prämie bei der Überlegung zur Abschaffung des Pkw nicht maßgeblich von Bedeutung (13 Prozent „trifft er nicht zu“, 10 Prozent „trifft nicht zu“).

Eine Mehrheit von 65 Prozent der Befragten (N= 31) hält es in ihrem Wohnumfeld für nicht notwendig ein privates Auto zu besitzen. 35 Prozent der Befragten halten es dagegen für notwendig, einen Pkw zu besitzen.

Qualitative Ergebnisse

Von den 30 geplanten qualitativen Interviews konnten durch kurzfristige krankheitsbedingte Terminverschiebung sowie kommunikative Schwierigkeiten 27 Interviews realisiert und für die Analyse herangezogen werden. Die Interviews wurden transkribiert und mittels Inhaltsanalyse nach Mayring & Fenzl (2019) ausgewertet.

Die folgende Auswertung beleuchtet die Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie die damit verbundenen Herausforderungen, die im Rahmen des Projekts aufgrund von Autoverzicht aufkamen. Der Verzicht auf den privaten Pkw führt zu einer deutlichen Zunahme aktiver Mobilitätsformen. Viele Teilnehmende berichten, dass sie vermehrt zu Fuß unterwegs sind, Fahrrad fahren und den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) intensiver nutzen. Vor allem für kürzere Alltagswege hat die Nutzung von Fahrrädern, einschließlich E-Bikes zugenommen. Generell kann festgehalten werden, dass der Verzicht aufs Auto, je nach Anzahl der im Haushalt verbleibenden Fahrzeuge, einen erheblichen planerischen Mehraufwand zur Folge hat.

Carsharing-Angeboten werden eher sporadisch genutzt. Begrenzte Verfügbarkeit und Stationsgebundenheit erschweren die Nutzung, besonders wenn zwischen ländlichem und städtischem Raum gependelt wird.

Die Interviewten berichten zudem von einem erhöhten organisatorischen Aufwand bei der Koordination von Fahrten, insbesondere bei längeren Strecken oder abendlichen Terminen, sofern ein oder weniger als ein Automobil pro Haushalt verfügbar ist. Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs stellt eine zentrale Herausforderung dar:

Seit mehreren Jahren verschlechtere sich die Pünktlichkeit und Verfügbarkeit der Züge, was sich durch häufige Streiks zusätzlich verschärfe.

Die Angebote des ÖPNV an Wochenenden und späten Abendstunden sei unzureichend und schränke die Flexibilität der Nutzung ein.

Die Planung und Organisation der Mobilität erfordern daher einen erheblichen Mehraufwand. Die Abstimmung oder auch Taktung mit anderen Verkehrsmitteln sowie die Berücksichtigung unregelmäßiger Angebote stellen zusätzliche Belastungen dar. Bei längeren Strecken oder Naturausflügen sind ohne eigenes Auto oft erhebliche Hürden zu überwinden; Wege zu entlegenen Orten wie Seen oder Wandergebieten sind nur schwer realisierbar, da der ÖPNV hier häufig nicht ausreicht oder nur unzureichend angeschlossen ist.

Darüber hinaus berichten die Teilnehmenden von spezifischen Herausforderungen bei besonderen Umständen: Werkstattaufenthalte, Krankheitsfälle oder wichtige Termine erfordern eine sorgfältige Planung und manchmal den Einsatz verbleibender privater Fahrzeuge oder den Rückgriff auf Fahrzeuge innerhalb der Familie oder dem engeren Bekanntenkreis. In einigen Fällen führt dies zu einer Doppelung der Autonutzung innerhalb von Familien, wenn beide Personen das Fahrzeug benötigen, was in einem zusätzlichen Planungsaufwand resultiert.

Während viele der Befragten den Autoverzicht positiv bewerten, vor allem aufgrund von Umwelt- und Gesundheitsaspekten sowie der finanziellen Ersparnis, wird die Umstellung durch unzuverlässige ÖPNV-Angebote, begrenzte

Carsharing-Optionen und einen erhöhten Planungsaufwand erschwert. Die Prämie diente dabei häufig als entscheidender Anstoß, um den Schritt in ein autofreies oder autoarmes Leben zu wagen. Für einige war die Kostenersparnis (z.B. Reparaturkosten, Sprit, Versicherung) der Hauptgrund, das Auto im Haushalt zu reduzieren oder zu verkaufen. Besonders in ländlichen Regionen war die Abhängigkeit vom Auto vorher hoch, doch durch die Prämie wurde ausprobiert, ob ein Leben ohne Auto möglich ist. Die Prämie wurde oft als „letzter Anstoß“ gesehen, um den Schritt zum Autoverkauf oder -abmeldung zu erleichtern.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass die Umstellung auf nachhaltige Mobilitätsalternativen mit einem erheblichen organisatorischen Mehraufwand verbunden ist. Insbesondere infrastrukturelle Defizite wie unzuverlässige Zugverbindungen und unzureichende Carsharing-Angebote in kleineren Gemeinden bzw. ländlichen Räumen, stellen bedeutende Barrieren dar.

Insgesamt verdeutlicht diese Analyse, dass eine erfolgreiche Umsetzung eines autofreien Lebensstils neben der individuellen Motivation auch eine verbesserte Infrastruktur sowie zuverlässige und flexible Mobilitätsangebote erfordert. Nur so kann langfristig eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden.

Betrachtung der Gruppe „Pkw-Besitz nach Ende Fördermaßnahme notwendig“

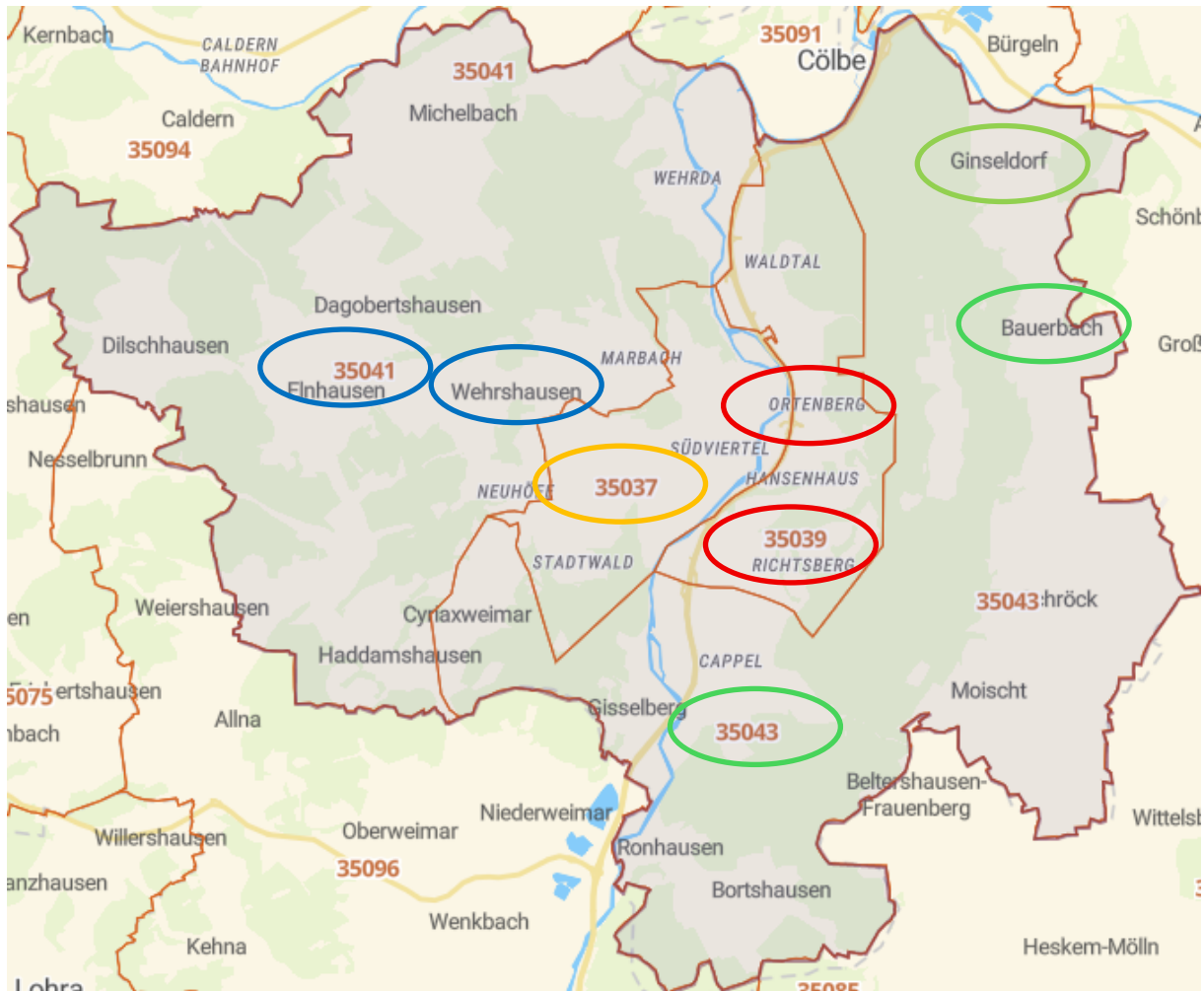


Abbildung 3: PLZ-Karte der Stadt Marburg

Diejenigen Teilnehmer*innen, die angaben, dass nach Ende der Fördermaßnahme der Besitz eines eigenen Pkw notwendig erscheint, wohnen eher peripher. Mit der namentlichen Nennung der Ortschaften Ginseldorf, Bauerbach, Ortenberg und Wehrshausen, durch einige Teilnehmer*innen, konnte dies über

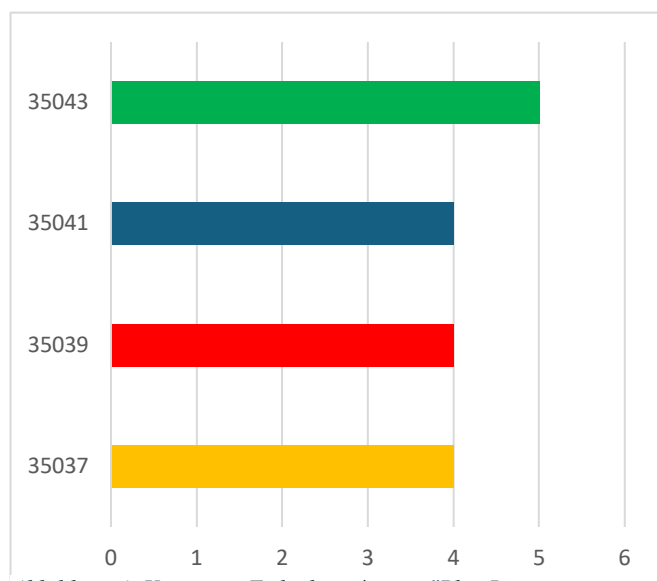


Abbildung 4: Verortung Teilnehmer*innen "Pkw-Besitz notwendig" nach Beenden der Fördermaßnahme nach PLZ

die Erfassung der Postleitzahlen hinaus, bestätigt werden.

Weniger als die Hälfte der 17 Teilnehmer*innen, die Angaben zukünftig ein Pkw besitzen zu wollen, wohnen im Stadtgebiet von Marburg (PLZ 35037 und 35039). Nach Abmeldung des Pkw für die Fördermaßnahme haben 14 der 17 Teilnehmer*innen noch mindestens einen Pkw im Haushalt zur Verfügung. Davon sind in zwei Haushalten noch zwei Pkw nach Abmeldung des Pkw für die Fördermaßnahme vorhanden.

Haushaltsnettoeinkommen

Im Durchschnitt haben die Haushalte, in denen die Befragte Person der Meinung ist, dass der Besitz eines Pkw notwendig ist zwischen 5000€ und 6000€ monatlich zur Verfügung. Im Gegensatz dazu haben Haushalten, in denen die Befragte Person der Meinung ist, dass der Besitz eines Pkw nicht notwendig ist, etwa 3000€ bis 4000€ monatlich zur Verfügung.

Kinder

Durchschnittlich leben mit 1,76 Kindern etwas mehr Kinder als im Bundesdurchschnitt (1,38) in Haushalten, in denen angenommen wird, dass es notwendig ist, einen Pkw zu besitzen. Gegensätzlich dazu leben durchschnittlich 0,88 Kinder in Haushalten, in denen angenommen wird, dass der Besitz eines Pkw nicht notwendig ist.

Fahrzeugklasse abgemeldeter Pkw

Die abgemeldete Pkw gehören zu rund 53 Prozent der Klasse der Kleinstwagen und Kleinwagen an (N=17; Kleinstwagen (Fiat 500, Hyundai i10, Smart Fortwo, VW up!), Kleinwagen (Audi A1, Dacia Sandero, Ford Fiesta)). Fahrzeuge der Kompakt- und Mittelklasse wurde zu runde 30 bzw. 18 Prozent abgemeldet (Kompaktklasse (Audi A3, BMW 1er, Mercedes A-Klasse), Mittelklasse (VW Passat, Tesla Model 3)).

Firmenwagen

Vier der 17 Teilnehmer*innen, die der Auffassung sind, dass nach Beenden der Fördermaße in ihrem Wohnumfeld der Besitz eines Pkw notwendig ist, haben sowohl beruflich als auch privat Zugriff auf einen Firmenwagen. Zwei weiteren Teilnehmer*innen steht ausschließlich beruflich ein Firmenwagen zur Verfügung.

Verkehrsmittelnutzung

Pkw und Firmenwagen sind mit fünf und drei Angaben die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel in Haushalten, in denen die befragte Person der Meinung ist, dass nach Beenden der Fördermaße in ihrem Wohnumfeld der Besitz eines Pkw notwendig ist. Danach folgt das Fahrrad mit ebenfalls fünf Nennungen, schlussendlich wird der ÖPNV mit 4 Nennungen angegeben. Haushalte, in denen laut befragter Person nach Beenden der Fördermaße keine Notwendigkeit für einen privaten Pkw im Wohnumfeld besteht, nutzen überwiegend den öffentlichen Nahverkehr (11) und das Fahrrad (8). Auch Carsharing ist hier in einem Haushalt als häufigstes Verkehrsmittel genannt. Zwei befragte Personen gaben die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten und das zu Fuß gehen als häufigsten genutzte Verkehrsmittel an.

Zufriedenheit mit Alternativen zum eigenen Pkw

Die Zufriedenheit mit den alternativen zum eigenen Pkw, wie dem öffentlichen Nahverkehr oder Carsharing, teilt sich auch anhand der bisher betrachteten Frage zur Notwendigkeit eines eigenen Pkw im Wohnumfeld. Betrachtete Haushalte, in denen die Notwendigkeit eines eigenen Pkw nach Beenden der Fördermaßnahme angegeben wurde, sind mit den vorhandenen Alternativen weniger zufrieden bis unzufrieden. Der öffentliche Nahverkehr wird von 53 Prozent der Befragten Haushalte (n=17) als weniger zufrieden stellende Alternative angegeben. Weitere Zwölf Prozent sind mit dem ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw unzufrieden. Zufrieden und sehr zufrieden sind 23 beziehungsweise 12 Prozent der Befragten.

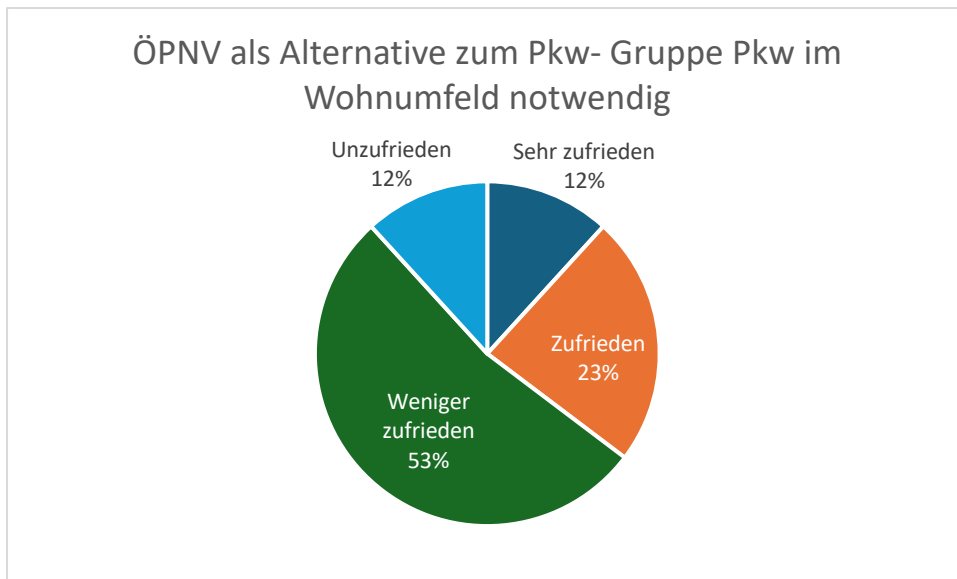


Abbildung 5: ÖPNV als Alternative zum Pkw – Gruppe Pkw im Wohnumfeld notwendig

Carsharing wird von den Befragten, die angaben, dass nach Beenden der Fördermaße in ihrem Wohnumfeld der Besitz eines Pkw notwendig ist, etwas positiver bewertet. 23 Prozent sind mit dem Carsharing Angebot sehr zufrieden, weitere 18 Prozent sind noch zufrieden. Trotz dessen ist die Mehrzahl der Befragten aus dieser Gruppe (n=17, Pkw Besitz notwendig), mit dem Carsharing Angebot unzufrieden (24 Prozent) und weniger zufrieden (35 Prozent).

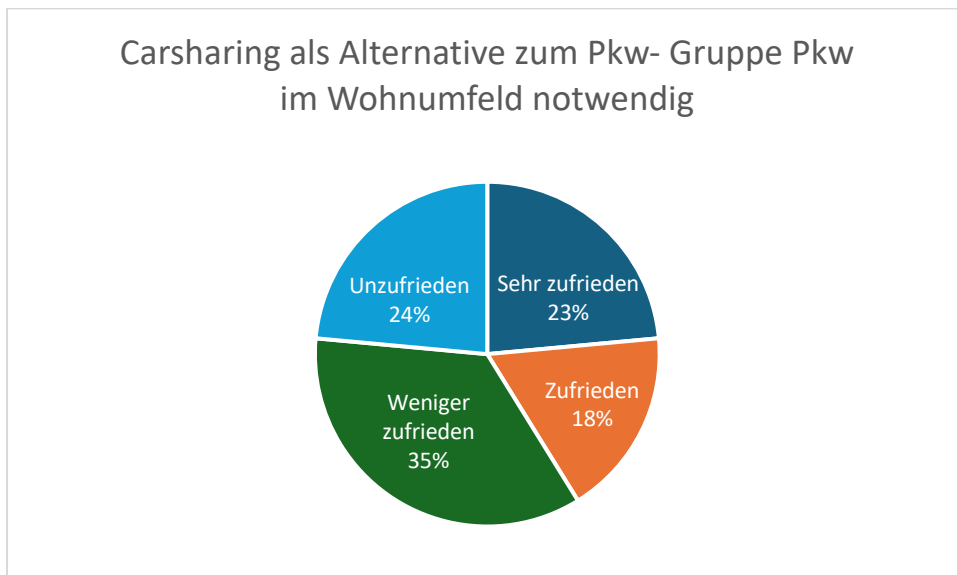


Abbildung 6: Carsharing als Alternative zum Pkw – Gruppe Pkw im Wohnumfeld notwendig

Diejenigen Personen, die angaben, dass ein Pkw nach beenden der Fördermaßnahmen in ihrem Wohnumfeld nicht notwendig ist, bewerteten die vorhandenen Alternativen insgesamt positiv. Etwa 60 Prozent gaben an, dass sie mit dem ÖPNV-

Angebot zufrieden sind. Weitere 18 Prozent waren zum Befragungszeitpunkt sehr zufrieden. Unzufrieden und weniger zufrieden waren 9 und 14 Prozent (n=24).

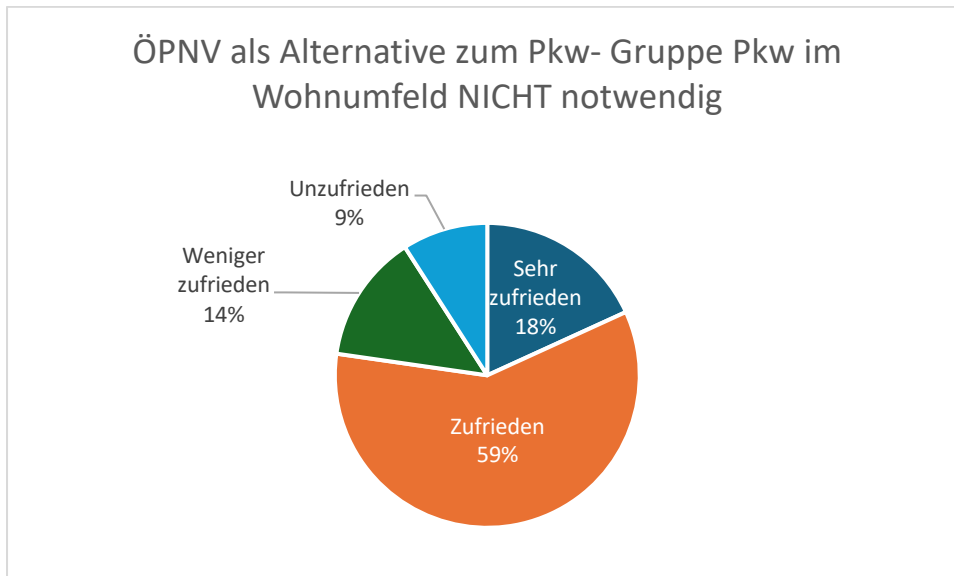


Abbildung 7: ÖPNV als Alternative zum Pkw - Gruppe Pkw im Wohnumfeld NICHT notwendig

Die Mehrheit der Befragten, die angaben, dass der Pkw-Besitz in ihrem Wohnumfeld nicht notwendig ist, sind sehr zufrieden (37 Prozent) und zufrieden (32) mit dem Carsharing-Angebot. Im Vergleich mit den Befragten, die den Pkw-Besitz nach beenden der Fördermaßnahme für notwendig erachten, verdoppeln sich die Zufriedenheitswerte annähernd von 23 Prozent auf 37 Prozent (sehr zufrieden), sowie von 18 Prozent auf 32 Prozent (zufrieden). Die Anzahl der Personen, die weniger zufrieden mit dem Carsharing-Angebot sind und angeben, dass sie den Besitz eines Pkw nach der Fördermaßnahme als nicht notwendig betrachten sinkt auf fünf Prozent. Dennoch bleiben auch in dieser Gruppe circa ein Viertel der Befragten (26 Prozent) mit dem Carsharing-Angebot unzufrieden.

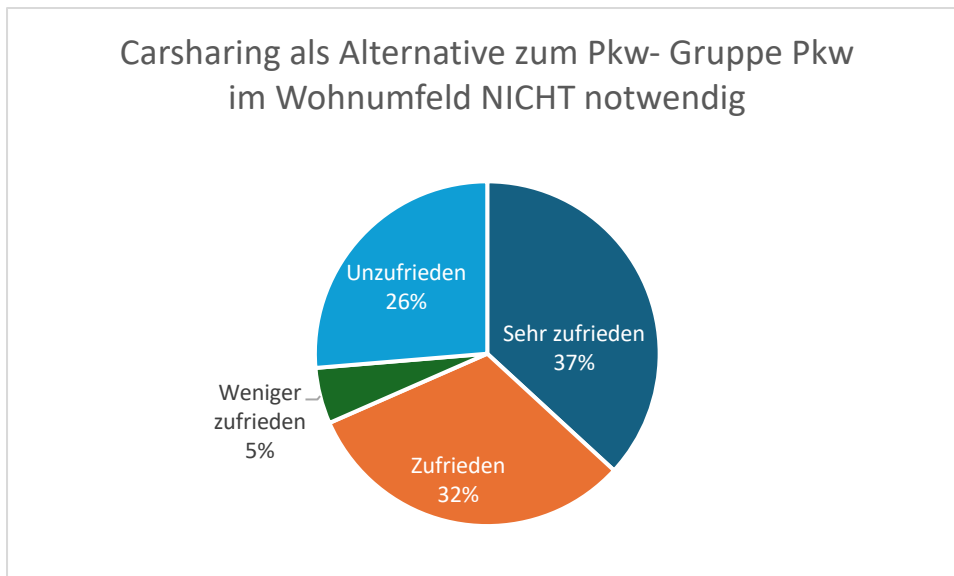


Abbildung 8: Carsharing als Alternative zum Pkw - Gruppe Pkw im Wohnumfeld NICHT notwendig

Auf die Frage, ob die Befragten zukünftig vollständig auf den von Ihnen abgemeldeten Pkw verzichten werden, gaben 30 Prozent an, dass Sie sich noch nicht sicher sind. Drei Prozent werden nicht auf den abgemeldeten Pkw verzichten wollen. Die überwiegende Mehrheit mit 67 Prozent will auch zukünftig auf den für die Fördermaßnahme abgemeldeten Pkw verzichten. Drei der Befragten planen, sich künftig einen neuen privaten Pkw anzuschaffen, der den alten Pkw ersetzen soll, weitere sieben sind sich mit der Entscheidung noch nicht sicher. Zweiundzwanzig planen nichts dergleichen (n=31).

Als Gründe hierfür werden Flexibilität in Bezug auf Bindung an Carsharing und ÖPNV, sowie Freizeit und Urlaubsaktivitäten genannt.

Der Umstieg vom eigenen Pkw auf einen von den Teilnehmer*innen als unzureichend wahrgenommenes ÖPNV-Angebot stellt die größte Herausforderung dar. Sowohl in den Onlinebefragungen als auch in den geführten qualitativen Interviews wurde die mangelnde Pünktlichkeit und unzureichende Abdeckung mit Haltestellen und die zeitliche Bedienung dieser in den ländlichen Gebieten außerhalb der Stadt Marburg angeführt.

Das Carsharing-Angebot wurde von den Teilnehmer*innen dahingehend kritisiert, dass das entsprechende Fahrzeug zur festen Station zurückgebracht werden muss, was im Alltäglichen für die Teilnehmerinnen schwer umzusetzen sei.

Zudem sei Carsharing ohne die Förderung zu teuer, so der überwiegende Tenor der Teilnehmer*innen.

Insgesamt waren mehr als die Hälfte der Teilnehmer*innen (53 Prozent) sehr zufrieden mit der Fördermaßnahme, 33 Prozent waren eher zufrieden, weitere 14 Prozent gaben an, der Fördermaßnahme gegenüber neutral eingestellt zu sein („weder zufrieden noch unzufrieden“).

Diskussion

Die Verfügbarkeit und die Preissetzung von Parkplätzen in urbanen Zentren stellen zentrale Stellschrauben für die Verkehrsmittelwahl dar. Empirische Studien zeigen, dass eine gezielte Parkraumbewirtschaftung, insbesondere durch die Regulierung von Angebot und Kosten – signifikante Effekte auf die Verkehrsmittelwahl hat (vgl. Litman, 2024). Dennoch wird dieses Instrument in vielen Kommunen bisher nur zögerlich bzw. zu defensiv eingesetzt. Ohne eine konsequente, flächendeckende und kostendeckende Parkraumbewirtschaftung bleiben alternative Verkehrsmittel wie ÖPNV, Radverkehr oder Carsharing im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr strukturell benachteiligt. Eine progressive Gestaltung der Parkgebühren, etwa durch dynamische Tarife, zeitliche Beschränkungen oder die Umwidmung von Parkflächen – kann hingegen Anreize schaffen, um den Autoverkehr zu reduzieren und multimodale Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten.

Derweil wird in vielen Städten der Bau von Quartiersgaragen diskutiert. Damit soll einerseits der Parkdruck in den Innenstädten reduziert werden und Raum für Klimaanpassungsmaßnahmen geschaffen werden. Die Kosten für den Bau einer solchen Quartiersgarage liegen bei circa 20.000 € bis 30.000 € pro Stellplatz in einfacher Bauweise. Dabei liegen die Kosten für die Bürger*innen bei einem wirtschaftlichen Betrieb einer Quartiersgarage bei mindestens 80 € pro Monat und Stellplatz. Die bis dato kostenlosen bzw. kostengünstigeren Parkplätze im öffentlichen Straßenland stehen somit in Konkurrenz zu notwendigen

Klimaanpassungsmaßnahmen. Wird die Mobilitätsprämie gezielt in Teilen auf die jeweiligen Bedürfnisse von anderen Städten angepasst, kann diese ein adäquates Mittel darstellen, um Parkdruck zu verringern und benötigte den Raum für Klimaanpassungsmaßnahmen zu schaffen. Vergleicht man die Kosten der Prämie mit 50 teilnehmenden und den benötigten Kosten zum Bau von 50 Quartiersgarage, stehen etwa 50.000 € für 50 ausgegebene Mobilitätsprämien Kosten von etwa 1 Million € für 50 Stellplätze in einer Quartiersgarage gegenüber.

Die Ergebnisse der Begleitforschung zeigen deutlich, dass monetäre Anreizprogramme zur Förderung der Abmeldung von privaten PKW von einer beträchtlichen Mehrheit der Befragten befürwortet werden. Das große Interesse der Bevölkerung und die schnelle Vergabe der Prämie unterstreichen dies. Gleichzeitig legen die Ergebnisse nahe, dass die Entscheidung zur Abschaffung eines Pkw im Haushalt schon gedacht sein muss. Die qualitativen Interviews untermauern diese Einschätzung durch Hinweise auf Umweltmotivation und praktische Vorteile, aber auch mögliche Unsicherheiten hinsichtlich der praktischen Umsetzung kommen zur Geltung: *„Die Idee war großartig und ohne diesen Anreiz hätte ich es nicht gemacht“* und *„Die Prämie und der Prämienmix waren ein guter Anreiz, mein Auto stillzulegen. Auf die Idee, wäre ich sonst nicht gekommen [...]“* (Antworten im zweiten Onlinefragebogen auf die Frage: „Welche Aspekte [der Prämie] haben Ihnen besonders gut gefallen?“).

Die aus der Begleitforschung zur Fördermaßnahme gewonnen Erkenntnisse legen nahe, dass diejenigen Teilnehmer*innen, die im ländlichen Raum wohnen und bereits gefestigte Lebensentwürfe haben, der Verzicht auf das Auto im Allgemeinen schwer vermittelbar ist.

Im Besonderen für Familien, Ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen stellt der Verzicht auf den privaten Pkw im ländlichen Raum eine große Herausforderung dar. Unzureichend flexible Alternativen wie lang getaktete ÖPNV-Angebote oder stationsgebundene Carsharing Modelle sind langfristig hinderlich für den Umstieg vom Privat-Pkw zu umweltfreundlicheren Alternativen.

Daher schlägt die Begleitforschung eine Flexibilisierung der Carsharing-Angebote für den ländlichen Raum im Landkreis Marburg-Biedenkopf vor. Denkbar wären weitere Abstellbereiche in Gemeinden außerhalb der Stadt Marburg, dies würde einem Free-Floating-Carsharing-Modell nahekommen. Gepaart mit einem Belohnungssystem durch Rabatte für das Zurückbringen der Fahrzeuge aus den umliegenden Ortschaften nach Marburg, würde die allgemeine Attraktivität der Alternativen zum privaten Pkw erhöht.

Die Ergebnisse der Begleitforschung zeigen auf, dass während der Fördermaßnahme vornehmlich Mehrzweck-Pkw nicht abgemeldet wurden. Hieraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass eine gezielte Anpassung des Carsharing-Fuhrparks erforderlich ist, um auch jene Teilnehmer*innen zu erreichen, die ihr Fahrzeug bisher aus gewohnheitsmäßigen Alltagsroutinen nicht abgegeben haben. Darüber hinaus spielt für die meisten der Teilnehmer*innen das aktuelle Carsharing-Angebot keine nennenswerte Rolle. Deshalb sollte Carsharing im Landkreis Marburg-Biedenkopf in Kooperation mit einem hoch flexiblen ÖPNV-Angebot gedacht werden. So könnten diejenigen zum Umstieg weg vom privaten Pkw motiviert werden, die selten im Alltäglichen den (Raum)Bedarf eines Mehrzweck Pkw (Hochdachkombi oder Kombi) haben.

Die empirischen Befunde der vorliegenden Analyse belegen, dass Anreizprogramme ein signifikantes Potenzial aufweisen, nachhaltige Verhaltensweisen im Mobilitätssektor zu imitieren und zu fördern. Die Daten deuten darauf hin, dass bestehende Verhaltensmuster durchbrochen werden können. Voraussetzung hierfür ist, dass die angebotenen Alternativen nur geringfügige Komforteinbußen zum privaten Pkw mit sich bringen als auch das die Auseinandersetzung mit dem Thema *Mobilität ohne privat Auto* bereits stattgefunden hat.

