

Wilke, Georg

Working Paper

Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis

Wuppertal Papers, No. 127

Provided in Cooperation with:

Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy

Suggested Citation: Wilke, Georg (2002) : Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis, Wuppertal Papers, No. 127, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal, <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:wup4-opus-15260>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/49100>

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.



Georg Wilke

Neue Mobilitätsdienst- leistungen und Alltagspraxis

Nr. 127 · Dezember 2002
ISSN 0949-5266

Wuppertal Papers

Wuppertal Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autoren ausdrücklich erwünscht. Als Bericht aus einem nicht abgeschlossenen Forschungsprozess heraus ergibt sich, dass der Inhalt nicht die Meinung des Wuppertal Instituts wiedergeben muss.

Wuppertal Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly desired by the authors. As a report from a research process not yet concluded, the contents do not necessarily reflect the opinions of the Wuppertal Institute.

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
Abteilung Verkehr
Georg Wilke
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

Tel.: 0202-2492-211

Fax: 0202-2492-263

E-Mail: georg.wilke@wupperinst.org

<http://www.wupperinst.org>

Meinen Kollegen Gerhard Scherhorn und Raimund Bleischwitz danke ich für ihre hilfreiche Kritik und verschiedene Literaturhinweise. – Die in den Abschnitten 3 (Tiefenstrukturen von Alltagspraxis) und 5.2 (Alltagsmobilität) dargestellten Gedankengänge wurden überwiegend zusammen mit Thomas Krämer-Badoni von der Universität Bremen entwickelt. Sie sind Teil des Versuchs einer Synthese von Zwischenergebnissen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten mehrjährigen Verbundprojektes „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“ (vgl. Krämer-Badoni/Wilke 1997), das im Jahr 2000 abgeschlossen wurde. Dort sind auch die am Verbundprojekt beteiligten Personen und Forschungsstellen aufgeführt. Die empirischen Grundlagen für die Interpretationen in Abschnitt 5.2 dieses Beitrages fußen, soweit sie aus dem Verbundprojekt stammen, auf den Arbeiten von Hiltrud Burwitz (Burwitz 2001), Henning Koch (Koch 2001), Dorothee Klöckner und Steffen Fliegner (Fliegner/Klöckner 2000) sowie von Helmut Deecke (Deecke 2000).

Zusammenfassung

Gegenstand des Beitrages sind die Ausbreitungsbedingungen und -chancen neuer Mobilitätsdienstleistungen zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr. Thematisiert werden die komplementär gesehene Mobilitätsdienstleistungen Car-Sharing und nachgefragegesteuerte ÖPNV-Angebotsformen ohne feste Route und ohne Fahrplan. Beide Angebotsformen existieren schon seit längerem, könnten sich aber bei Einsatz bereits heute oder in naher Zukunft verfügbarer neuer IuK-Technologien grundlegend ändern und eine zentrale Rolle innerhalb des Mobilitätssystems übernehmen. Der Abstand zur Nutzung des eigenen Automobils wäre durch eine gegenüber heute signifikant höhere Flexibilität der Nutzungsprozesse und signifikant niedrigere Transaktionskosten deutlich verringert.

Der Beitrag geht von der These aus, dass die Grundvoraussetzung für den Erfolg dieser Konzepte ihre Kompatibilität mit der Alltagspraxis ist, d.h. ihre Vereinbarkeit mit spezifischen Handlungsmustern und -regeln, die die „Tiefenstruktur“ von Alltagshandeln ausmachen. Es wird gezeigt, dass sich im Zuge des gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses diese Tiefenstrukturen im Sinne gesteigerter Reflexivität und Rationalität gewandelt haben und vermutlich weiter in dieser Richtung wandeln werden. Die Folge ist eine Differenzierung von Alltagspraxis und Alltagsmobilität. Zusammen mit der Orientierung von neuem Car-Sharing und neuem ÖPNV am Nutzungsstandard des eigenen Automobils ergibt sich so eine Konstellation, die aus einer alltagspraktischen Perspektive gute Ausbreitungsbedingungen für die beiden neuen Mobilitätsdienstleistungen eröffnet.

Summary

This article focuses on the conditions and opportunities for expanding new mobility services linking private and local public transport. The subject is two complementary forms of services: car-sharing and demand responsive public transport without fixed routes and without a timetable. Although both kinds of services already exist, with the integration of recently or shortly available information technologies, they could change fundamentally and thereby play a central role in a future mobility system. The increasing flexibility of use combined with a significant decrease in transaction costs will clearly reduce the qualitative difference to private cars.

It is argued that their compatibility with everyday practices is the most important condition for the success of these concepts. Everyday practices are defined as rules or patterns of action characterising the “basic structures” of everyday actions. It is shown that these “basic structures” have changed during the modernisation process of society in the way of increasing flexibility and rationality. The consequence of this ongoing process is the differentiation of everyday practices and everyday mobility. So “new” car-sharing and “new” public transport, moving to a level equalling the benefits of a private car, will have good conditions for expansion from the perspective of everyday practices.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7
2. Neue Mobilitätsdienstleistungen im Personennahverkehr: Typisierung und Nutzungscharakteristika	10
3. Tiefenstrukturen von Alltagspraxis	13
3.1 Routinen als typische Handlungsmuster von Alltagspraxis	13
3.2 Pragmatische Rationalität	14
4. Alltagspraxis und gesellschaftlicher Modernisierungsprozess	16
5. Beobachtungen zur Transformation des Alltags	19
5.1 Allgemeine Tendenzen der Veränderung von Alltagspraxis	20
5.2 Alltagsmobilität	21
6. Schlussfolgerungen	25
6.1 Handlungsspielräume	25
6.2 Ausbreitungschancen für den neuen ÖPNV und das neue Car-Sharing	26
Literatur	27

Vorbemerkung

Die Mobilität der Individuen und Haushalte ist ein Untersuchungsgegenstand, dessen Komplexität vor allem durch die Arbeiten der neueren sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zunehmend deutlich wird. Entsprechend sind sehr unterschiedliche Forschungsperspektiven möglich. Bezogen auf die Alltagsmobilität bietet sich die heuristische Unterscheidung alltagspraktischer und soziokultureller Dimensionen an. Im Folgenden werden am Beispiel der „Neuen Mobilitätsdienstleistungen“ alltagspraktische Dimensionen von Mobilität diskutiert; im Mittelpunkt steht dabei die Alltagsrationalität der Akteure. Für das Jahr 2003 ist ein zweites Papier geplant, das die Alltagsmobilität zunächst unter einer stärker soziokulturellen Perspektive behandelt und anschließend versucht, beide Perspektiven miteinander zu verbinden. Erste Überlegungen hierzu sind in einem Beitrag zur Öko-Effizienz und Öko-Suffizienz von Car-Sharing skizziert (Wilke 2002a bzw. b).

1. Einleitung

Gegenstand des Beitrages sind die Ausbreitungsbedingungen und -chancen neuer Mobilitätsdienstleistungen¹ zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr. Thematisiert werden Mobilitätsdienstleistungen vom Typ Car-Sharing und nachfragegesteuerte ÖPNV-Angebotsformen ohne feste Route und ohne Fahrplan. Beide Angebotsformen existieren schon seit längerem, könnten sich aber bei Einsatz bereits heute oder in naher Zukunft verfügbarer neuer IuK-Technologien grundlegend ändern und eine zentrale Rolle innerhalb des Mobilitätssystems übernehmen.

¹ Auf die seit längerem geführte Diskussion über das Verhältnis und die Unterscheidung von Mobilität und Verkehr, die durch die Diffusion der Konzepte von ökologischer Verträglichkeit und Nachhaltigkeit in die Verkehrswissenschaft und die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung wichtige Impulse erhalten hat, kann in diesem Beitrag nicht eingegangen werden (vgl. z.B. Canzler/Knie 1998, S. 28 ff., Wehling 1998, S. 14 ff., Beck/Kesselring 1997, S. 17 ff.). Eine zentrale Frage in dieser Diskussion ist die nach den Dimensionen von Mobilität und Verkehr, also Dimensionen beispielsweise zeitlicher, räumlicher, sozialer, ökonomischer oder ökologischer Art. Darüber, dass Mobilität mehrdimensional zu betrachten ist, dürfte inzwischen ein breiter Konsens bestehen. Verkehr stellt nach Meinung des Verfassers die Performanz von Mobilität dar, d.h. die Dimensionen, unter denen Mobilität betrachtet werden kann, gelten auch für Verkehr.

Der Beitrag ordnet sich damit in einen Diskussionsstrang ein, der die Individualisierung kollektiver und die Kollektivierung individueller Verkehrssysteme als Lösung der Verkehrsprobleme zum Thema hat und sich bis ins 19. Jahrhundert zurückverfolgen lässt. Charakteristisch für die dort entwickelten Zukunftsbilder ist die Verbindung mit visionären Techniken (vgl. Schmucki 1997).

Die aktuellen Forderungen nach neuen Mobilitätskonzepten werden u.a. mit der im Verlaufe des Modernisierungsprozesses räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung der Bedarfe begründet, denen der „alte“ ÖPNV mit seinen Großbehältern, starren Fahrplänen und seinen an den ursprünglich auf die Zentren der Kernstädte hin orientierten radialen Netzstrukturen zunehmend nicht mehr gerecht wird. Zurückgehende ÖPNV-Anteile sowie wachsende tangentielle und diffuse Autoverkehrsströme spiegeln die Veränderung von Siedlungsstrukturen und räumlichen Orientierungen. Auf der anderen Seite scheint Car-Sharing nach bescheidenen Anfängen nun die ökologische Nische zu verlassen; zwischen Anfang 1997 und Anfang 2000 hat sich nach Angaben des Bundesverbandes CarSharing die Zahl der Nutzer in Deutschland von 18.000 auf 36.000 verdoppelt, Anfang 2001 lag sie bei 55.000 (vgl. BCS 2002). Dennoch ist Car-Sharing von der Erschließung der prognostizierten Potentiale von mehreren Millionen Nutzern (vgl. Baum/Pesch 1994, Frick/Diez/Reindl 1998; für die Schweiz vgl. Muheim & Partner 1998) immer noch weit entfernt.

Mit den Konzepten eines „neuen“ Car-Sharing und eines „neuen“ ÖPNV sollen gleichzeitig Veränderungen in Richtung nachhaltigerer Mobilitätsmuster unterstützt werden. Im Vergleich zur individuellen Nutzung des eigenen Automobils sollen sie eine öko-effiziente Mobilität ermöglichen.

Untersucht wird in diesem Beitrag, ob sich die als „konkrete Utopie“ abzeichnenden technischen Innovationen² im motorisierten Personennahverkehr sozial begründen lassen. Es geht also nicht um die in der Regel gestellten Fragen nach der Akzeptanz der neuen Mobilitätsdienstleistungen, der Größe der Potentiale oder des vom eigenen Auto „verlagerbaren“ Verkehrs. Allerdings sind für die Beantwortung dieser Fragen die nachfolgenden Überlegungen durchaus von Relevanz.

Die Ausgangshypothese ist, dass die Grundvoraussetzung für die Verbreitung der neuen Mobilitätskonzepte ihre Passung mit der Alltagspraxis ist, d.h. ihre Vereinbarkeit mit spezifischen Mustern und Regeln, die sozusagen die „Tiefenstrukturen“ von Alltagshandeln und damit auch von Mobilitätshandeln als Teil der Alltagspraxis ausmachen. Insofern ist die Frage nach den Ausbreitungsbedingungen der neuen Mobilitätsdienstleistungen als Frage nach jenen Bedingungen

² Organisiertes Car-Sharing als spezifische Nutzungsform von Automobilen ist eine soziale Innovation.

zu verstehen, die vorfindbar sind, mit denen also gerechnet werden muss und die vermutlich nur mittelfristig beeinflussbar sind.

In diesem Beitrag wird – unter Hervorhebung bestimmter Strukturmomente – der Versuch gemacht zu zeigen, dass sich diese „Tiefenstrukturen“ verändert haben (und weiter verändern werden) und dies u.a. Konsequenzen für die Beurteilung von Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto hat. Nach einer Typisierung und Beschreibung der Nutzungscharakteristika von neuem Car-Sharing und neuem ÖPNV (Abschnitt 2) werden die spezifischen Grundmuster und die spezifische Rationalität von Alltagshandeln als zentrale Momente von Alltagspraxis charakterisiert (Abschnitt 3). Unter Bezugnahme auf die modernisierungstheoretische Debatte wird anschließend untersucht, inwieweit dort angestellte Überlegungen auf Veränderungen dieser „Tiefenstrukturen“ von Alltagspraxis hindeuten (Abschnitt 4). In Abschnitt 5 wird die theoretische Ebene verlassen. Anhand exemplarischer Befunde aus der neueren empirischen Forschung zur alltäglichen Lebensführung und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung werden wichtige Veränderungstendenzen von Alltagspraxis und von Alltagsmobilität nachgezeichnet. Aus den auf theoretischer und empirischer Basis angestellten Überlegungen werden in Abschnitt 6 Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Ausbreitungschancen von neuem ÖPNV und neuem Car-Sharing abgeleitet.

2. Neue Mobilitätsdienstleistungen im Personennahverkehr: Typisierung und Nutzungscharakteristika

Kombiniert man einige der existierenden Angebote im motorisierten Personennahverkehr mit heute schon oder in nächster Zeit verfügbaren Techniken aus dem Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien³, lässt sich ein Szenario zukünftiger Mobilitätsdienstleistungen im Personennahverkehr im Sinne einer konkreten Utopie zeichnen. Würde diese Utopie verwirklicht, wäre dies gleichbedeutend mit einer Verkehrswelt, in der das eigene Automobil einen wesentlich geringeren Stellenwert hätte als heute.

Innerhalb dieses Szenarios können idealtypisch zwei komplementär gedachte Angebots- und Nutzungsformen unterschieden werden: 1. Mobilitätsdienstleistungen vom Typ Car-Sharing⁴ und 2. nachfragegesteuerte, flexible Mobilitätsdienstleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr. Beide Typen von Mobilitätsdienstleistungen sind keineswegs neu. Sieht man von einer Reihe nicht erfolgreicher früherer Initiativen ab, geht organisiertes Car-Sharing auf Anfänge Ende der achtziger Jahre in der Schweiz und in Berlin zurück (vgl. Petersen 1993, S. 85 ff.); flexible Angebotsformen im Öffentlichen Personennahverkehr sind noch wesentlich älter, sie werden seit Jahrzehnten praktiziert (vgl. Fiedler 2001). Beide Typen von Mobilitätsdienstleistungen könnten sich durch den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien grundlegend verändern.

Beim heutigen Car-Sharing sind die Transaktionskosten für die Nutzung immer noch recht hoch; das Ausleihen eines Fahrzeugs muss geplant, das Fahrzeug muss gebucht, an einer Car-Sharing-Station abgeholt und wieder dorthin zurückgebracht werden. Die Notwendigkeit der Planung, die vorherige Festlegung auf bestimmte Ausleihzeiten und die Bindung an die Stationsinfrastruktur bilden Zwangspunkte, die die Nutzungsflexibilität erheblich einschränken. Durch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können die Transaktionskosten erheblich reduziert und die Zwangspunkte weitgehend abgebaut werden, so dass über Car-Sharing-Fahrzeuge nahezu ebenso flexibel verfügt werden kann wie über ein eigenes Automobil. An dem Einsatz dieser Technologien wird in der Car-Sharing-Szene derzeit gearbeitet, so dass eine mittelfristige Umsetzung zu erwarten ist. Möglich sein werden der spontane Zugang zu den Fahrzeugen ohne

³ Zu den IuK-Technologien im Mobilitätsbereich vgl. z.B. TÜV 2000.

⁴ Einen gerafften Überblick über die Diversifizierung und die Marktsituation von Car-Sharing Ende der 90er Jahre bietet Zapp 1999.

vorherige Reservierung (Instant Access), die Nutzung ohne festen Rückgabezeitpunkt (Open-End-Buchung) sowie One-Way-Fahrten⁵. Bei dem Einsatz von Satellitenortungssystemen wie GPS sind perspektivisch auch virtuelle Stationen denkbar, d.h. die Fahrzeuge werden irgendwo im öffentlichen Straßenraum abgestellt; die Stationsinfrastruktur würde überflüssig. Der Nutzungsprozess wäre entscheidend vereinfacht: Die Nutzer würden sich zu Hause online oder von unterwegs per Handy über den Standort des nächsten geeigneten Fahrzeugs informieren, das Fahrzeug reservieren, aufsuchen und mit Hilfe einer universell einsetzbaren MobilCard öffnen und starten. Am Ende des Ausleihvorgangs könnte das Fahrzeug an einem beliebigem Ort abgestellt werden. Von der Betreiberseite fordert diese Art der Nutzung eine ausgefeilte Logistik, die jedoch bei ausreichender Verbreitung dieser Angebotsform machbar erscheint. Alle Informationen über den jeweiligen Nutzungsvorgang würden an eine Zentrale geleitet, so dass auch die Abrechnung „automatisch“ erfolgen könnte.

Im Öffentlichen Personennahverkehr bestimmen bis heute große Transportgefäße, die zeitliche Bindung an feste Fahrpläne und die räumliche Bindung an feste Routen und Haltepunkte das Bild. Der schienengebundene Personennahverkehr mit den größten Beförderungskapazitäten ist nach wie vor primär radial auf die Stadtzentren ausgerichtet. Den nachfragegesteuerten, räumlich und zeitlich ungebundenen Angebotsformen, die sich kleiner Transportgefäße bedienen, kommt bisher fast ausschließlich eine reine Ergänzungsfunktion in Zeiten oder Räumen schwacher Nachfrage oder zur Abdeckung der Nachfrage bei besonderen Anlässen zu (vgl. Fiedler 2001).

In einem „neuen“ Öffentlichen Personennahverkehr wären dagegen die flexiblen Angebotsformen mit kleinen Fahrzeugen die Regel, der zeitlich und räumlich gebundene Öffentliche Personennahverkehr mit großen Transportgefäßen die Ausnahme. Die flexiblen Angebotsformen wären das Rückgrat dieses Nahverkehrssystems.

Angebot und Nachfrage würden ähnlich wie beim „neuen“ Car-Sharing mit Hilfe der Informations- und Kommunikationstechnologien zueinander gebracht, wobei allerdings in diesem Falle die Nachfrage das Angebot noch unmittelbarer bestimmen würde. Per Datenfunk zwischen Zentrale und Fahrzeugen wäre eine flexible Disposition in Abhängigkeit von Zeit, Ort und Umfang der auftretenden Nachfrage möglich. Wie beim neuen Car-Sharing könnten die Nutzer Online von zu Hause oder mobil per Handy einen Fahrtwunsch anmelden. Für Zugang und Abrechnung könnte ebenfalls die universelle MobilCard verwendet werden. Auch bei der Nutzung des neuen Öffentlichen Personennahverkehrs würden also die

⁵ Das bisherige Fehlen der Möglichkeit von Instant Access, One-Way-Fahrten und Open-End-Nutzung wird zu den zentralen Systemschwächen von Car-Sharing gerechnet, die die Verfügbarkeit im Vergleich zum eigenen Automobil entscheidend einschränken (vgl. Franke 1999, S. 216; BCS 2001, S. 8).

Transaktionskosten minimiert. Die heute erforderliche Unterwerfung unter zeitliche und räumliche Regime würde bei den flexiblen Angebotsformen weitgehend entfallen. Vorstellbar ist, dass zumindest in Räumen bestimmter Dichte, also ausreichender potentieller Nachfrage, neues Car-Sharing und neuer ÖPNV die Regelangebote darstellen.

Ob sich diese Angebote ausbreiten, hängt – abgesehen vom Willen und den Möglichkeiten der Betreiber – davon ab, ob sich die notwendige Nachfrage einstellt. Trotz aller Flexibilität und Zugangserleichterungen bleibt gegenüber der Nutzung des eigenen Automobils ein gewisses Mehr an Planungsaufwand und Transaktionskosten bestehen.

3. Tiefenstrukturen von Alltagspraxis

Für die Frage, ob ein bestimmtes Verkehrsmittel oder genauer: eine bestimmte Mobilitätsform in den Alltag hineinpasst, scheinen zwei eng aufeinander bezogene Momente des Alltagshandelns⁶ von besonderer Bedeutung zu sein: die starke Routinisierung⁷ dessen, was Menschen tagtäglich tun, und die spezifische Form von Rationalität, die sie dabei leitet. Wenn hier von „Tiefenstrukturen“ gesprochen wird, so soll dies andeuten, dass es sich um Strukturen handelt, die sich nur innerhalb längerer Zeiträume ändern, und nicht, dass diese Strukturen historisch invariant sind.

3.1 Routinen als typische Handlungsmuster von Alltagspraxis

Routinisierungen bilden ein grundlegendes Moment menschlichen Handelns und Zusammenlebens. Aus anthropologischer Sicht ist u.a. ihre Entlastungsfunktion hervorgehoben worden (vgl. Gehlen 1962, S. 69 f.). Ähnlich äußert sich die neuere ökonomische Forschung; sie weist auf sinkende Transaktions- bzw. Entscheidungskosten durch Routinehandlungen hin (vgl. Schlicht 1998). Routinisierung ist auch „notwendig für die psychologischen Mechanismen, mit deren Hilfe in den täglichen Handlungen des gesellschaftlichen Lebens ein Gefühl des Vertrauens bzw. der Seinsgewissheit aufrechterhalten wird“ (Giddens 1992, S. 37).

Vereinfachend können Routinen als bewährte typische Problemlösungen in typischen Situationen definiert werden. Sie besitzen eine hohe Persistenz und werden erst dann aufgegeben, wenn sie keine hinreichend zufriedenstellende Problemlösung mehr bieten. Selbst in diesem Falle erfolgt eine Handlungsänderung nicht unbedingt unmittelbar, da nicht nur die Suche nach Handlungsalternativen, sondern auch die Änderung der bisherigen und die Eingewöhnung in neue Handlungsweisen Transaktionskosten verursachen und es zudem ungewiss sein kann, ob die neue Handlungsweise tatsächlich die erhoffte Problemlösung

⁶ Die Begriffe Handeln und Verhalten werden in diesem Beitrag synonym verwendet.

⁷ Aus einer verkehrswissenschaftlichen Perspektive sind Routinen im Mobilitätsbereich neuerdings in dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojekt Mobidrive untersucht worden (PTV/ISB/IVT 1999). Vgl. auch die dort referierte verkehrswissenschaftliche Literatur zum Forschungsstand über die „rhythmischen Muster der Verkehrsteilnahme“ auf Haushalts- und Personenebene (S. 48–96). Für den Teil der Verkehrswissenschaft, der sich mit der Modellierung und Prognose von Verkehrsverhalten beschäftigt, stellen Routinen seit langem ein wichtiges verhaltensstabilisierendes Element dar.

bringt (vgl. Plümper 1996, S. 198 f.). Routinen werden vom „praktischen Bewusstsein“ getragen (Giddens 1992, S. 37; vgl. auch S. 57 sowie Joas 1992, S. 13); entsprechend gering ist die Aufmerksamkeit gegenüber möglichen Handlungsalternativen. Routinisiertes Verhalten ist jedoch nicht gleichbedeutend mit unreflektiertem Verhalten. Die psychologische Forschung weist auf treffsichere Entscheidungen hin, die auf Basis vereinfachter Regeln getroffen werden (Gigerenzer/Todd/ABC Research Group 1999). Auch modellhaft kann routinisiertes Verhalten als Ergebnis eines vorgängigen Prüf- und Entscheidungsprozesses interpretiert werden, in dem verschiedene Lösungsmöglichkeiten gegeneinander abgewogen werden.

Typisch für Akteure, die von Routinen geleitet werden, ist, dass sie ihr Verhalten nicht kontinuierlich, sondern zyklisch anpassen (Plümper 1996, S. 196). Entscheidungssituationen dieser Art treten oftmals krisenhaft auf bzw. werden als krisenhaft empfunden (Plümper 1996, S. 203).

3.2 Pragmatische Rationalität

Die Entscheidungsprozesse, die der Ausbildung von Routinen vorangehen, und auch andere Entscheidungsprozesse im Alltag werden von einer spezifischen Alltagsrationalität geleitet. Anders als beispielsweise formalisierte Entscheidungsverfahren nach dem Rational-Choice-Ansatz oder in der Planung ist diese nicht auf Ergebnisoptimierung ausgerichtet, sondern auf Verfahren der Alltagsbewältigung, d.h. es handelt sich um eine pragmatische Rationalität. Den Referenzrahmen für die Beurteilung der Rationalität der Alltagsakteure ist die Alltagspraxis mit ihren Anforderungen; verlässt man diesen Referenzrahmen, erscheint das Verhalten der Akteure im Alltag aus der Sicht eines – zum Beispiel verkehrswissenschaftlichen – Beobachters oftmals als nur begrenzt rational oder suboptimal.

Nach dem Theorem begrenzter menschlicher Rationalität („bounded rationality“; vgl. Simon 1992), orientieren sich Alltagsakteure an einem Mindestanspruch („aspiration level“; vgl. Simon 1957, zit. nach Plümper 1996, S. 190). Bei ihrer Entscheidungsfindung verfahren sie darüber hinaus nach einer impliziten Strategie des „Satisficing“ (Simon 1979, zit. nach Plümper 1996, S. 190 f.): Unter den Handlungsalternativen, die über dem aspiration level liegen, wählen Akteure die erstbeste aus, ohne nach weiteren Optionen zu suchen.

Stellt man in Rechnung, dass Alltagsentscheidungen häufig unter Zeitdruck, bei nur begrenzter Kenntnis der zu berücksichtigenden Zusammenhänge und Unsicherheit über den tatsächlichen Nutzen der verschiedenen Handlungsalternativen stattfinden, wird dieses Verhalten plausibel. Vor allem die Vertreter einer

sozialwissenschaftlich differenzierten und verfeinerten Rational-Choice-Theorie wie beispielsweise Hartmut Esser werten diese Form des Verhaltens sogar als Ausdruck äußerster Rationalität (vgl. Esser 1993, S. 224). Sie ist rational, weil bei einer weiteren Suche und Optimierung der „Gewinn“ die Transaktionskosten unterschreiten könnte. Dies gilt auch für Mobilitätsentscheidungen.

Aus diesen Überlegungen folgt zunächst ganz generell eine gewisse Trägheit in Bezug auf jegliche Verhaltensänderung. Daneben sind vor allem zwei Aspekte von Bedeutung, die die Wahrscheinlichkeit von Verhaltensänderungen zusätzlich begrenzen. Erstens wird die Wahl der Verkehrsmittelalternativen Car-Sharing und/oder ÖPNV anstelle des eigenen Pkw an die Akteure als äußere Zumutung herangetragen, ohne dass sie sich in einer Krisensituation befänden. Im Gegenteil: Das bisher praktizierte Verhalten wird in der Regel als zufriedenstellend empfunden. Entsprechend dürfte die Neigung, das eigene Verhalten in Frage zu stellen bzw. überhaupt zu thematisieren, eher gering sein. Anders kann sich dies darstellen, wenn Akteure aufgrund von Veränderungen ihrer Lebensumstände in eine „Krisensituation“ geraten, in der sich die alten Lösungsmuster nicht mehr anwenden lassen, und sie ohnehin ihren Alltag neu organisieren müssen. Zweitens müssen die Mobilitätsalternativen ähnliche Routinisierungsmöglichkeiten eröffnen wie das eigene Auto. Offenbar erfüllen Car-Sharing und ÖPNV in ihrer heutigen Gestalt diese Möglichkeit insofern (noch) nicht, als jedem Nutzungsvorgang eine gewisse Planung und damit Entscheidung vorausgehen muss.⁸ Wo dennoch Verhaltensänderungen stattfinden, ist im Regelfall nicht Optimierung das Ziel; die pragmatische Ausrichtung der Alltagsrationalität begrenzt die Suche nach (noch) „besseren“ Lösungen.

⁸ Zu dieser Bewertung kommt auch Franke 1999, S. 187 f.

4. Alltagspraxis und gesellschaftlicher Modernisierungsprozess

Das Alltagshandeln auf der Mikroebene und die gesellschaftlichen Strukturen sind durch die „Dualität von Struktur“ aufeinander bezogen: Die gesellschaftlichen Strukturen ermöglichen und begrenzen die Praxis der Handelnden in der Alltagswelt, sie schaffen Möglichkeitsräume, in denen die Individuen entscheiden und handeln. Gleichzeitig werden sie durch eben diese Praxis produziert und reproduziert (vgl. Giddens 1992, S. 77 ff.). Gesellschaftlicher Wandel bedeutet demnach immer auch Wandel der Alltagspraxis, das eine ist ohne das andere nicht denkbar.

Vorherrschend bei der Deutung der gegenwärtigen Phase gesellschaftlicher Entwicklung ist das Modernisierungsparadigma. Allerdings sind die modernisierungstheoretischen Interpretationsmuster höchst unterschiedlich. Die Hauptkonfliktlinie verläuft zwischen den dominanten Theorien „einfacher“ und den Theorien „reflexiver“ Modernisierung⁹. Während die Anhänger einfacher Modernisierung die derzeit ablaufenden gesellschaftlichen Veränderungsprozesse als „weitergehende“ industriegesellschaftliche Modernisierung deuten, gibt es für die Anhänger reflexiver Modernisierung Anzeichen für einen grundlegenden und teilweise schon vollzogenen Wandel gesellschaftlicher Entwicklung. Aus der Sicht der Theorie reflexiver Modernisierung trägt die industriegesellschaftliche Moderne „im Zuge eigendynamischer Weitermodernisierung sozusagen durch die Hintertür der Nebenfolgen“ (Beck 1996, S. 39) reflexiv zur Auflösung ihrer Grundlagen bei. Eine der Nebenfolgen ist die ökologische Krise.

Allerdings charakterisiert reflexive Modernisierung aus der Sicht ihrer Vertreter nicht den Prozess der neueren gesellschaftlichen Entwicklung als ganzen, sondern erfasst „nur *eine* Entwicklungsdynamik“ (Beck 1996, S. 33; Hervorh. im Orig.). Wohin die „*Radikalisierung* der Moderne, welche die Prämissen und Konturen der Industriegesellschaft *auf*flöst“, führt, ist prinzipiell offen; sie eröffnet den Weg sowohl in andere Modernen als auch in Gegenmodernen (Beck 1996, S. 29; Hervorh. im Orig.). Die gegenwärtigen modernen Industriegesellschaften sind lediglich „halbmoderne“ Gesellschaften, in denen sich moderne Elemente mit Elementen einer Gegenmoderne mischen (Beck 1996, S. 56).

Von Bedeutung für die hier behandelte Fragestellung ist vor allem der Prozess gesellschaftlicher Individualisierung, wie er unter anderem von Ulrich Beck

⁹ Eine dritte Gruppe bilden die Theorien der Postmoderne (vgl. Beck 1996, S. 38 f.)

beschrieben worden ist, als konstitutives Moment reflexiver Modernisierung. Durch den seit Ende der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts allgemein gestiegenen Wohlstand, durch die Erhöhung der Bildungschancen und den Ausbau der sozialstaatlichen Sicherungssysteme hat – bei Fortbestand und teilweise sogar Verschärfung der relativen Ungleichheiten zwischen den sozialen Schichten – in der bundesdeutschen Gesellschaft gleichzeitig eine Niveauverschiebung („Fahrstuhleffekt“) und Diversifizierung von Lebensbedingungen und Lebenslagen stattgefunden (Beck 1986), d.h. die Möglichkeitsräume der Individuen haben sich ausgeweitet und sind in sich differenzierter geworden, die Optionen haben sich vervielfältigt.

Anders als in der Großgruppen-Gesellschaft der industriegesellschaftlichen Moderne „lässt sich nicht länger von der beruflichen Stellung im Arbeits- und Produktionsprozess auf Lebensformen, Lebenslagen, Lebensstile der Personen schließen. Die Behauptung reflexiver Modernisierung läuft so auf die Behauptung *abnehmender Kovariation* von ökonomisch bestimmten Milieudifferenzierungen und subjektiven Interessen und Situationsdefinitionen hinaus“ (Beck 1996, S. 46; Hervorh. im Orig.). Die traditionellen Großgruppen-Strukturen von Klassen und Schichten verlieren zunehmend ihre Bedeutung als „Interessengemeinschaften“ im Konflikt von Arbeit und Kapital. Vor allem aber verlieren sie ihre Rolle als intermediäre Instanzen zwischen Individuen und Gesellschaft, die für die gesellschaftliche Einbindung der Individuen sorgen. Aufgrund des Fehlens sozio-kulturell präformierter und kollektiv geteilter Wahrnehmungs-, Interpretations- und Verhaltensmuster entsteht für die Individuen ein fortwährender Dispositions- und Entscheidungszwang. Die Herauslösung aus traditionellen Zwängen und die Zunahme der Wahlfreiheit bedeuten also umgekehrt, dass Wählen nun „obligatorisch“ wird (Giddens 1996, S. 143). In der individualisierten Gesellschaft muss sich der Einzelne als „Handlungszentrum“ und „Planungsbüro“ begreifen (Beck 1986, S. 217). Reflexive Modernisierung „führt dazu, dass die Menschen auch in ihrer alltäglichen Lebensführung gezwungen sind, sich permanent mit offenen Lagen und Entscheidungssituationen auseinander zu setzen und dann entscheiden zu müssen, d.h. die alltägliche Lebensführung, das Leben insgesamt wird reflexiv“ (Hildebrandt u.a. 2000, S. 24).

Der Prozess der Individualisierung ist nicht zu trennen vom Prozess der Automobilisierung und dem Aufstieg des Automobils zum dominanten Individualverkehrsmittel.¹⁰ Das Automobil macht nicht nur unabhängig in zeitlicher, räumlicher und sozialer Hinsicht; erst das Automobil versetzt die Mehrzahl der Individuen in die Lage, die vielfältigen neuen Optionen auch zu nutzen, vor allem, zwischen ihnen wählen zu können – und es ermöglicht zugleich diese Vielfalt.

¹⁰ Ausführlich zum Zusammenhang von Individualisierung und Automobilisierung, der hier nur angedeutet werden kann, vgl. Krämer-Badoni 1993, Burkart 1994.

Klaus Kuhm (Kuhm 1997)¹¹ hat den Systemcharakter¹² der Automobilität herausgearbeitet und diese als eigendynamischen sozialen Prozess beschrieben. Das Automobil ist mehr als ein technisches Gerät, das Fortbewegung ermöglicht. Die Nutzung des Automobils erlaubt eine Differenzierung des Alltagshandelns. „Die so ermöglichte Herstellung einer differenzierten Struktur des Alltagshandelns setzt ihrerseits die Nutzung des Automobils voraus und erzwingt zugleich auch seine zukünftige Wirkung, was zu einer weiteren Differenzierung führt“ (Krämer-Badoni/Wilke 1997, S. 28).

Unter den Bedingungen reflexiver Modernisierung hat auch Automobilität als Synonym für Modernität ihre Selbstverständlichkeit eingebüßt und ist reflexiv geworden. Durch Rückkopplungen (z.B. Staus) und ökologische Folgen schlägt Mobilität auf sich selbst zurück (Reflexivität). Das lineare Erfolgsprinzip fortgesetzter Optimierung und Ausweitung funktioniert nicht mehr. In der Folge bricht der bis dahin geltende Mobilitätskonsens auf, Automobilität wird in Frage gestellt (Reflexion)¹³ (Beck/Kesselring 1997, S. 17).

Wenn die These gesteigener Reflexivität des Alltagslebens richtig ist, liegt es nahe, auch von einer Zunahme an Rationalität auszugehen.

¹¹ Diese Studie ist ebenfalls im Rahmen des erwähnten Projektes „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“ entstanden.

¹² Wolfgang Sachs hat auf die Fraglichkeit des Autonomiegewinns durch das Automobil hingewiesen. Angesichts der öffentlichen und privaten Infrastrukturen wie Verkehrsbauten, gesetzlichen Regelungen, Werkstätten, Versicherungen usw., die Bestandteile des automobilen Systems sind und ohne die individuelle Automobilität nicht möglich ist, ist die gewonnene Unabhängigkeit faktisch eine „abhängige Unabhängigkeit“: „Was heißt da schon ‚selbstbeweglich‘? Doch nichts anderes, als sich in einen Verbund laufender Systeme einzuklinken“ (Sachs 1999, S. 334).

¹³ Dies spiegelt sich u.a. in der erwähnten Diskussion über das Verhältnis von Mobilität und Verkehr. Beispielsweise zielt eine der vertretenen Positionen auf die Entkoppelung von optional verstandener Mobilität und (umweltschädigendem) Verkehr.

5. Beobachtungen zur Transformation des Alltags

Die auf modernisierungstheoretischer Ebene skizzierte Transformation des Alltags lässt sich auf der Ebene der empirischen Alltagswelt sowohl im Hinblick auf generelle Veränderungstendenzen der Alltagspraxis als auch hinsichtlich der Veränderung von Alltagsmobilität nachzeichnen und konkretisieren.

Als Grundlage dienen im Folgenden zum einen Ergebnisse empirischer Forschung zum „Konzept der alltäglichen Lebensführung“¹⁴, zum anderen Ergebnisse von Erhebungen, die im Rahmen des Verbundprojektes „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“ durchgeführt wurden. Die Untersuchungen des Verbundes waren insofern am Konzept der alltäglichen Lebensführung orientiert, als in ihnen die organisatorische Alltagsbewältigung von Haushalten im Mittelpunkt stand.

Bei den Befragungen zur alltäglichen Lebensführung wie auch bei den Erhebungen des Forschungsverbundes wurde fast ausschließlich mit qualitativen Methoden und entsprechend kleinen Stichproben gearbeitet. In den empirischen Untersuchungen des Forschungsverbundes wurden Personen aus städtischen Haushalten in Bremen und Halle sowie in München (Wohnprojekt Kolumbusplatz) befragt¹⁵, d.h. Personen, die aufgrund der städtischen Infrastruktur und des in Städten in der Regel guten ÖPNV-Angebotes prinzipiell in der Lage sind, ihren Alltag auch ohne ein eigenes Auto zu bewältigen. Einbezogen in die Erhebungen wurden außer in einer Untersuchung in Bremen, in der nur autolose Haushalte befragt wurden, sowohl Haushalte mit als auch Haushalte ohne eigenes Automobil.

¹⁴ Gegenstand des Konzeptes der Alltäglichen Lebensführung ist die Konstruktion, Rekonstruktion und Transformation der Muster alltäglicher Lebensführung. Aus der Perspektive einer subjektorientierten Soziologie wird alltägliche Lebensführung als aktive Leistung der Individuen begriffen, durch die diese zwischen Alltagserfordernissen und -ansprüchen auf der einen und gesellschaftlichen Bedingungen auf der anderen Seite strategisch vermitteln. Insofern sind die Individuen „Konstrukteure“ ihres jeweiligen Alltags. Empirisch lassen sich die Formen alltäglicher Lebensführung als relativ dauerhafte Arrangements beobachten, die die Alltagstätigkeiten mit ihren verschiedenen Aspekten in einen konsistenten Zusammenhang stellen. „Die elementare Funktion alltäglicher Lebensführung besteht darin, die sachlichen, zeitlichen, sinnhaften und emotionalen Erfordernisse des Lebens und die entsprechenden Aktivitäten in einem integrierenden Rahmen auf Dauer hin angelegt nach Prioritäten, Art und Umfang zu ordnen, methodisch zu planen, zu synchronisieren und praktisch umsetzen“ (Kudera 1995, S. 89).

¹⁵ Die Stichprobengrößen (Nettostichproben) der qualitativen Erhebungen lagen zwischen etwa 20 und 200 Personen. In Halle wurde in einem innenstadtnahen Gründerzeitviertel eine repräsentative Befragung mit rund 300 Personen durchgeführt.

5.1 Allgemeine Tendenzen der Veränderung von Alltagspraxis

Organisation der Alltagspraxis und Alltagsrationalität, die hier als zentrale Momente alltäglicher Lebensführung thematisiert wurden, haben sich geändert und werden sich vermutlich perspektivisch unter Beibehaltung der eingeschlagenen Richtung weiter verändern. „Hinweise auf eine langfristige Veränderung alltäglicher Lebensführung zeigen sich darin, dass die Alltagsgestaltung aus einem wenig reflektierten und nur begrenzt aktiv gestaltetem Trott gelöst und mit bewusster Steuerung zielgerichtet und möglichst leistungsfähig organisiert wird.“ Diese Veränderung betrifft sowohl verstärkt einzelne Handlungen und Handlungsbereiche wie auch die Lebensführung als ganze (Jurczyk/Voß 1995, S. 377).

Die Befreiung von den Zwängen überkommener Tradition und Strukturen der industriellen Moderne bedingt in der Umkehrung die reflexivere Gestaltung des Alltags. Zu beobachten ist seine „Verarbeitlichung“, in der sich vor allem ein gewandelter Umgang mit Zeit spiegelt. „Etliches deutet darauf hin, dass der Alltag zunehmend zu einem Ort und Objekt systematischer Effizienzsteigerung und -rationalisierung wird, bei dem (wie in Wirtschaftsbetrieben) bewusst Organisationstechniken und zunehmend materiale Technik als produktivitätssteigernde Hilfsmittel eingesetzt werden müssen, um die Anforderungen zu bewältigen“ (Hildebrandt u.a. 2000, S. 34). Die Zunahme an Freiheit produziert so eine selbst geschaffene Unfreiheit, die an die Stelle der alten, von außen gesetzten Zwänge tritt.

Aus verschiedenen empirischen Untersuchungen zum Konzept alltäglicher Lebensführung wurden drei unterschiedliche Idealtypen von Alltagsgestaltung rekonstruiert, die in Abhängigkeit von den jeweiligen Lebensbedingungen variieren und unterschiedliche Formen der Rationalisierung repräsentieren. Sie lassen sich als Bilder von „Alltags-Routine“, „Alltags-Organisation“ und „Alltags-Kunst“ beschreiben (Jurczyk/Voß 1995, S. 378 ff.):

- Stationären und überschaubaren Lebens- und Arbeitsverhältnissen entspricht eine eher traditionale Form der Lebensführung, die von Normen und Routinen geprägt ist. Rational gesteuert ist sie insofern, als das Bewährte erhalten werden soll.
- Unter „anforderungsreichen (...) Arbeits- und Lebensbedingungen“ tritt eher der dezidiert strategisch-zweckrationale Typus auf, der in seiner Alltagsgestaltung dem von Max Weber beschriebenen Idealtypus einer methodischen Lebensführung am nächsten kommt. Charakteristisch ist beispielsweise der durchorganisierte Umgang mit Zeit.
- Der „situative“ Typus lebt unter komplexen und dynamischen Bedingungen und hat hoch entwickelte Ansprüche an das Leben. Die praktizierte Rationalisierung des Alltags geschieht über eine Rahmensteuerung bei Verzicht auf Optimierung im Einzelnen. Damit entzieht sie sich dem Weberschen

Rationalitätsschema; vermutlich kommt aber gerade dieser neuartigen Form der Rationalisierung „angesichts immer dynamischerer und offenerer Arbeits- und Lebensbedingungen (...) eine wachsende historische Bedeutung“ zu (Jurczyk/Voß 1995, S. 381).

Eindeutige Affinitäten zu bestimmten Mobilitätsformen oder zu einem Leben mit oder ohne eigenes Automobil lassen sich aus den drei Idealtypen von Alltagsgestaltung nicht ableiten. Von Bedeutung ist jedoch die vor allem beim zweiten Idealtypus („Alltags-Routine“) und, wenngleich auf eine neue Weise, auch beim dritten Idealtypus zum Ausdruck kommende Grundströmung zu einer reflexiven und rationalen Durchdringung des Alltags. Wie im Folgenden gezeigt wird, drückt sich diese u.a. in einer Differenzierung der Mobilitätsmuster aus.

5.2 Alltagsmobilität¹⁶

5.2.1 Differenzierung

Die im Verbundprojekt „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“ untersuchten städtischen Haushalte erwiesen sich bei ihren Mobilitätsentscheidungen sowohl im Hinblick auf die Frage von Autobesitz und Autolosigkeit als auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl im Alltag als flexibler und rationaler, als dies gemeinhin angenommen wird. Zwar trifft zu, was in verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen immer wieder herausgestellt wird, dass – wenig überraschend – Autobesitz und Autonutzung positiv miteinander korrelieren, aber eben nicht im Sinne einer Vorentscheidung und Festlegung auf das Automobil als das (fast) alleinige Verkehrsmittel.

Bei einem Teil der befragten (autolosen und autobesitzenden) Haushalte ist das Verhältnis zum eigenen Automobil durch Flexibilität gekennzeichnet; Autobesitz und Autolosigkeit stellen sich als weit weniger verfestigt dar als erwartet. Es scheint sich dabei vielmehr um tendenziell alternierende, einander immer wieder ablösende Verhaltensmuster zu handeln, die im Lebensverlauf eine relativ große Dynamik entfalten können. Über die Anschaffung oder Abschaffung eines Automobils wird überwiegend situativ und pragmatisch in Abhängigkeit von den wechselnden Lebensumständen entschieden. Im Vordergrund steht bei den Haushalten, die über diese Flexibilität verfügen, der tatsächliche Gebrauchswert des Autos für die Bewältigung der Anforderungen des Alltagslebens. So hat in Bremen die überwiegende Anzahl der befragten autolosen Haushalte keineswegs schon immer autolos gelebt, sondern war, teilweise über längere Phasen, im Besitz eines eigenen Automobils. Die (Wieder-)Anschaffung eines Automobils ist

¹⁶ Zu den empirischen Grundlagen s. die Hinweise auf S. 2.

für viele Haushalte vorstellbar und wird mit konkreten Situationen verbunden, insbesondere wenn sich die Einkommenssituation ändert, sich berufliche Veränderungen ergeben oder man „aufs Land“ umzieht.¹⁷

Ein (phasenweises oder dauerhaftes) Leben ohne eigenes Auto bedeutet dabei nicht völlige Autoabstinenz. Auch von autolosen Haushalten wird, etwa beim Großeinkauf, bei Transportproblemen, bei Ausflügen und in Engpasssituationen auf ein Auto zurückgegriffen: als Taxi, als geliehenes Auto von Nachbarn, Verwandten und Bekannten, als Mietwagen oder in Form einer Mitfahrgelegenheit; der Anteil der Car-Sharing-Teilnehmer ist noch relativ klein. Allerdings geschieht dies in den meisten der befragten autolosen Haushalte nur gelegentlich, so dass man, bezogen auf die Mehrzahl der ohne eigenes Auto lebenden Haushalte, mit gewissem Recht von einer weitgehenden Orientierung auf nichtautomobile Verkehrsmittel sprechen kann.

Insgesamt ist die Verkehrsmittelwahl der autobesitzenden Haushalte sehr viel differenzierter und situationsangemessener als ursprünglich angenommen, tendenziell variiert sie mit den durchgeführten Aktivitäten. Für eine Anzahl dieser Haushalte hat das eigene Auto inzwischen den Charakter einer „Mobilitätsreserve“.

5.2.2 Handlungsorientierungen

Sowohl bei den in Bremen befragten autolosen Haushalten, die seit jeher ohne Auto leben, als auch bei jenen autolosen Haushalten, die ihr Auto abgeschafft haben, standen bei der Entscheidung für die Autolosigkeit pragmatische Motive, die auf praktische Nutzenerwägungen zurückgehen, im Vordergrund. Am häufigsten genannt wurde dabei der fehlende Bedarf; weitere Beispiele sind das gute ÖPNV-Angebot, dass – wobei wiederum auch das ÖPNV-Angebot ein wichtiger Aspekt gewesen sein dürfte – ein eigenes Auto in einer Großstadt wie Bremen für überflüssig gehalten wird, oder das bei einem eigenen Auto als ungünstig bewertete Kosten-Nutzen-Verhältnis. Pragmatische Überlegungen spielten für rund 80 % der in Bremen befragten autolosen Haushalte eine Rolle, für fast 40 % der Haushalte waren sie ausschlaggebend.

In der Alltagsmobilität ist vor allem das Einkaufsverhalten pragmatisch orientiert. Eingekauft wird, wenn ein ausreichendes Angebot vorhanden ist, in der unmittelbaren Umgebung, unabhängig von Autobesitz oder Autolosigkeit der Haushalte. Von diesem Muster weicht die Wahl von Ärzten, Kindergärten und Schulen ab,

¹⁷ Die Bedeutung von Veränderungen der Lebenssituation für einen „Routinebruch“ ist von Franke in einer empirischen Untersuchung Berliner Car-Sharer bestätigt worden. Veränderte Lebensumstände und in der Folge veränderte Mobilitätsbedarfe können sowohl für den Beitritt zu Car-Sharing als auch für den Austritt die entscheidende Ursache darstellen (vgl. Franke 1999, S. 189 f.).

für deren Auswahl offensichtlich andere Qualitätsmaßstäbe und sehr spezifische Kriterien gelten. Das bedeutet: Je standardisierter die Qualität eines Angebotes ist, desto wahrscheinlicher wird eine Einrichtung im Nahbereich genutzt. Und umgekehrt: Je spezieller ein Angebot, je geringer also die Austauschbarkeit der Einrichtungen ist, desto unabhängiger ist die Wahl des Angebots von der Distanz zur Wohnung. Dies kann heißen, dass Haushalte generell dazu tendieren, die Distanzen und damit den Verkehrsaufwand bei standardisierten Angeboten möglichst gering zu halten, oder – was wahrscheinlicher ist – dass bei Aufsuchen weiter entfernter Einrichtungen keine qualitativen Verbesserungen des Angebots erwartet werden können – eben weil dieses standardisiert ist.

Autolosigkeit wird relativ selten aus ökologischen Motiven gewählt; diese sind nur für eine kleine Gruppe von Haushalten ausschlaggebend für die Abschaffung des eigenen Autos oder die Entscheidung gegen die Anschaffung eines Automobils. Bei der Abschaffung haben ökologische Gründe ein etwas größeres Gewicht als bei der Entscheidung für die Nichtanschaffung eines Automobils. Eine noch weitaus geringere Rolle spielen ökologische Gründe bei der Verkehrsmittelnutzung im Alltag. Ihre Bedeutung ist eher marginal; sie werden, wenn überhaupt, mit genannt und sind in den wenigsten Fällen entscheidend.

Die abnehmende Bedeutung ökologischer Motive und die zunehmende Bedeutung pragmatischer Orientierungen hat sich auch in deutschen und Schweizer Studien zu Car-Sharing (Brandt 1995, Muheim & Partner 1998) gezeigt, die eine signifikante Veränderung der Motivstrukturen und Einstellungsprofile wie auch der Mitgliederstruktur seit den Anfängen von Car-Sharing zu Beginn der neunziger Jahre dokumentieren. Besonders deutlich wurden diese Veränderungen in der Schweizer Studie (Muheim & Partner 1998) herausgearbeitet, deren Ergebnisse sich zwar nicht unmittelbar, aber doch der Tendenz nach auf die deutschen Verhältnisse übertragen lassen. Wenngleich sowohl bei den Altkunden der Pionierphase als auch bei den Neukunden der letzten Jahre und den potentiellen Kunden eine „Öko-Sensibilisierung“ die notwendige Grundvoraussetzung für ein Interesse an Car-Sharing zu sein scheint, und obwohl die Unterschiede nur gradueller Art sind, trennt ein „Wertewandel“ die Pioniere auf der einen von den Neukunden und potentiellen Kunden auf der anderen Seite: Die Neukunden sind weniger umweltpolitisch „ideologisiert“. Nicht ökologische, sondern praktisch-pragmatische Überlegungen haben ein größeres Gewicht und waren bei den Neukunden für den Beitritt entscheidend. Der Kostenfaktor spielt ebenfalls eine größere Rolle als bei den Altkunden. Bemerkenswert ist auch, dass die Neukunden gegenüber den Altkunden mehr Wert auf Ausstattung, Komfort und Design der Car-Sharing-Fahrzeuge legen; im Vergleich zu den Altkunden haben sie darüber hinaus deutlich mehr Spaß am Autofahren. Diese Merkmale sind bei den potentiellen Kunden noch ein Stück weit ausgeprägter als bei den Neukunden. Korrespondierend zu diesem „Wertewandel“ hat sich auch das Sozialprofil der heutigen und der potentiellen Kundschaft geändert. Gegenüber den Pionieren sind

diese Kunden jünger, weniger gut ausgebildet und verfügen über ein geringeres Einkommen; außerdem ist der Frauenanteil größer. Die Verfasser der Schweizer Studie interpretieren diese Veränderungen als einen Entwicklungs- und Öffnungsprozess hin zum Massenpublikum.

6. Schlussfolgerungen

Die auch für die alltägliche Mobilität geltende Logik des Alltagshandelns gilt es zu berücksichtigen, wenn es um die Frage einer „Lenkung“ in Richtung ökologischer Mobilitätsformen geht. Obwohl es zunächst anders erscheinen mag, eröffnet gerade sie Spielräume und Optionen für Verhaltensänderungen.

6.1 Handlungsspielräume

Aus den dargestellten empirischen Ergebnissen ist die These ableitbar, dass die habitualisierte Bindung an das Automobil und seine Nutzung loser geworden ist. Dafür sprechen drei Momente. Das erste Moment besteht darin, *dass* Autobesitz und Autolosigkeit keine festgefügt und auf Dauerhaftigkeit angelegten Verhaltensmuster mehr sind, sondern über sie in Abhängigkeit von den wechselnden Lebensumständen entschieden wird, *dass* auch Haushalte mit eigenem Automobil im Alltag eine differenzierte Verkehrsmittelnutzung zeigen, d.h. nicht auf ihr Auto fixiert sind, und *dass* es Hinweise auf eine teilweise „Entkoppelung“ von Besitz und Nutzung des Automobils gibt. Das zweite Moment ergibt sich unmittelbar aus der Rationalität des Mobilitätsverhaltens der Haushalte. Wenn die Alltagsmobilität der Haushalte rational ist, dann bedeutet dies zu allererst, dass sie das Resultat von vergangenen Reflexions- und Abwägungsprozessen darstellt. Diese Feststellung ist keineswegs trivial. Verhaltensdifferenzierung in Form von Flexibilität und Situationsangemessenheit, in denen sich diese Rationalität ausdrückt, setzt einen bestimmten Grad an Bewusstheit des eigenen Mobilitätsverhaltens voraus. Gleichzeitig bedeutet sie, und dies ist das dritte Moment, eine wenigstens latent vorhandene Bereitschaft, das eigene Handeln zur Disposition zu stellen. Mobilitätsverhalten ist nach wie vor überwiegend routinisiertes Verhalten, allerdings scheinen die Mobilitätsroutinen inzwischen kürzeren Verfallszeiten zu unterliegen und müssen häufiger an wechselnde Verhältnisse angepasst werden. Außerdem scheinen sie an interner Komplexität gewonnen zu haben. Die Rationalität der Haushalte ist eine pragmatische, auf die Bewältigung der Alltagspraxis ausgelegte Rationalität; ändern sich die Bedingungen so, dass die bisherige Praxis nicht mehr zufriedenstellend ist, werden neue Arrangements der Lebensführung eingegangen. Zusammenfassend ließe sich von einer „pragmatischen Differenzierung“ als zentralem Muster des Alltagshandelns sprechen.

In Bezug auf die skizzierten Aspekte von gesteigerter Reflexivität und Rationalität bestätigen sich damit auch die Thesen der Theorie reflexiver Modernisierung. Allerdings, und dies muss noch einmal ausdrücklich betont werden, handelt es sich hier um beobachtete Verhaltenstendenzen, d.h. nicht alle Alltagsakteure und nicht alle autofreien oder autobesitzenden Haushalte handeln nach diesen Verhaltensmustern und -maximen. Trotz dieser Einschränkung liefern die vorgestellten Befunde wichtige Anhaltspunkte für die Beantwortung der Frage nach der „Passung“ der neuen Mobilitätsdienstleistungen und der Alltagspraxis von Individuen und Haushalten.

6.2 Ausbreitungschancen für den neuen ÖPNV und das neue Car-Sharing

Ein größeres Handlungspotential scheint im Bereich der Förderung einer selektiven und differenzierten Automobilnutzung, genauer: Verkehrsmittelnutzung zu liegen. Anders etwa als beim Modell autofreien Wohnens haben sich weitgehend jenseits wissenschaftlicher und öffentlicher Wahrnehmung und jenseits des ökologischen Diskurses neue Mobilitätsmuster entwickelt, die die Ausschließlichkeit der Verbindung von Automobil und dem Bild vom guten Leben in Frage stellen. Eine nahe liegende Handlungsoption liegt deshalb darin, das Mobilitätssystem so umzugestalten, dass eine differenziertere, bedarfsgerechte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel erleichtert wird. Die dargestellten Untersuchungsergebnisse zeigen, dass sich die skizzierte technische Vision eines solchen Verkehrssystems auch sozial begründen lässt.

Zumindest für diejenigen, die heute ein eigenes Auto nutzen und auch in Zukunft ihre Mobilitätsmuster nicht grundlegend verändern wollen oder können, müssen sich die Mobilitätsalternativen an dem Nutzungsstandard orientieren, den das eigene Auto bietet, also eine ähnliche zeitliche, räumliche und soziale Unabhängigkeit gewährleisten. Das eigene Automobil kann nicht einfach gegen andere „Transportbehälter“ ausgetauscht werden, da es Optionenvielfalt und Alltagsdifferenzierung ermöglicht. Anzunehmen, dass es möglich sei, hinter den erreichten Grad von Wahlfreiheit und Differenzierung zurückzugehen, wäre unrealistisch. Andererseits ist es wahrscheinlich, dass Veränderungen der Rahmenbedingungen von Mobilität Anpassungsvorgänge auslösen würden.

Neues Car-Sharing und neuer ÖPNV als wesentliche Bestandteile eines neuen Mobilitätssystems bieten diese Voraussetzung, in dem sie sich weitgehend dem Standard des eigenen Automobils nähern und eine nahezu vergleichbar flexible Nutzung eröffnen.

Literatur

- Baum, H./Pesch, S. (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf die Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr. Forschungsbericht FE-Nr. 70421/93. Köln.
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt/Main.
- Beck, Ulrich (1996): Das Zeitalter der Nebenfolgen und die Politisierung der Moderne. In: Beck, U./Giddens, A./Lash, S.: Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse. Frankfurt am Main: Suhrkamp. S. 19–112.
- Beck, U. (Projektleit.)/Kesselring, S. (1997): Mobilitätspolitik unter den Bedingungen der reflexiven Modernisierung. Eine diskursanalytische Untersuchung der Mobilitätspolitik am Beispiel der Landeshauptstadt München, durchgeführt im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (SWF 0115). Institut für Soziologie der Universität München.
- Brandt, E. (1995): Nutzungspotentiale und Zielgruppenanalyse für Car-Sharing. Eine Zielgruppenanalyse auf Basis von Daten über Car-Sharing-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer in mehreren deutschen Städten und einer qualitativen Befragung umstiegsbereiter Haushalte. Hrsg. von der Universität Bremen (KUA), ZWE Arbeit und Region. Bremen. (= Forschungsbericht Nr. 4).
- Bundesverband CarSharing e.V. (BCS) (2001): Das 100.000-Auto-Projekt. Rahmenkonzeption für ein Leitprojekt zur Förderung des organisierten Autoleihens (CarSharing) in der Bundesrepublik Deutschland. Unveröffentl. Entwurf. Hannover.
- Bundesverband CarSharing e.V. (BCS) (2002): Jährliches Wachstum des CarSharing in Deutschland. Diagramm. Hannover.
- Burkart, G. (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität. In: Soziale Welt 45/1994. S. 216–241.
- Burwitz, H. (Bearb.) (2001): Autolose Mobilität. Teil 1: Autolose Haushalte in Bremen. Hrsg. vom Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“. Wuppertal. (= Forschungsbericht Nr. 9.1).
- Canzler, W./Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien/Köln/Weimar: Böhlau.
- Deecke, H. (Bearb.) (2000): Haushaltslogistik. Die Ver- und Entsorgung von Privathaushalten mit Gütern des täglichen Bedarfs. Unveröffentl. Teilprojektbericht im Rahmen des BMBF-Verbundprojektes „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“. Hamburg.
- Esser, H. (1993): Soziologie. Allgemeine Grundlagen. Frankfurt M./New York: Campus.
- Fiedler, J. (2001): Wettbewerb an zwei Fronten. Nachfrageorientierte Bedienung mittels flexibler Bedienungsformen. Unveröffentl. Manuskript auf der Basis von Vorträgen anlässlich eines Workshops zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berlin am 18.01.2000 in Berlin und der Fachtagung „Anrufbus-Systeme“ am 05.04.2001 in Bitterfeld.
- Fliegner, S./Klöckner, D. (Projektleit.) (2000): Autoreduzierte Mobilität in Halle/Saale. Hrsg. vom Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“. Wuppertal. (= Forschungsberichte, Bd. 10).
- Franke, S. (1999): Car Sharing zwischen Ökoprotjekt und Mobilitätsdienstleistung. Zur Veränderung der Nutzungspraxis des Automobils. Diss. TU Berlin.
- Frick, S./Diez, W./Reindl, S. (1998): Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoefiziente Dienstleistungen. Kilometer-Leasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohäuser und Werkstätten. Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen, in Kooperation mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen. Forschungsbericht Nr. 15/1998.

- Gehlen, A. (1962): *Der Mensch. Seine Natur und seine Stellung in der Welt*. Frankfurt am Main/Bonn.
- Giddens, A. (1992): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt/New York: Campus. (= Theorie und Gesellschaft, Bd. I).
- Giddens, A. (1996): *Leben in einer posttraditionalen Gesellschaft*. In: Beck, U./Giddens, A./Lash, S.: *Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse*. Frankfurt am Main: Suhrkamp. S. 113–194.
- Gigerenzer, G./Todd, P.M. and the ABC Research Group (1999): *Simple Heuristics that Make us Smart*. Oxford: Oxford University Press.
- Hildebrandt, E. u.a. 2000: *Einleitung: Zeitwandel und reflexive Lebensführung*. In: Ders. (Hg.) in Zusammenarbeit mit Linne, G.: *Reflexive Lebensführung. Zu den sozialökologischen Folgen flexibler Arbeit*. Berlin: Edition Sigma. (= Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, 24). S. 9–45.
- Joas, H. (1992): *Einführung: Eine soziologische Transformation der Praxisphilosophie – Giddens' Theorie der Strukturierung*. In: Giddens, A.: *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt/New York: Campus. (= Theorie und Gesellschaft, Bd. I). S. 9–23.
- Jurcyk, K.; Voß, G.-G. (1995): *Zur gesellschaftsdiagnostischen Relevanz der Untersuchung von alltäglicher Lebensführung*. In: Projektgruppe „Alltägliche Lebensführung“ (Hrsg.): *Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung*. Opladen. S. 371 ff.
- Koch, H. (Bearb.) (2001): *Autolose Mobilität. Teil 2: Das Wohnprojekt Kolumbusplatz in München*. Hrsg. vom Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“. Wuppertal. (= Forschungsbericht Nr. 9.2).
- Krämer-Badoni, T. (1993): *Ökologische Krise und städtische Mobilität – Zur Bedeutung individuellen Verhaltens in einer nachmodernen Gesellschaft*. In: *Journal für Psychologie* 4. S.18–27.
- Krämer-Badoni, T./Wilke, G. (1997): *Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autoloseigkeit*. In: *TA-Datenbank-Nachrichten*. 6. Jg. Nr. 3/4. S. 24–31.
- Kudera, W. (1995): *Lebenslauf, Biographie und Lebensführung*. In: Berger, P. A./Sopp, P. (Hrsg.): *Sozialstruktur und Lebenslauf*. Opladen.
- Kuhm, K. (1997): *Moderne und Asphalt. Die Systembildung des Automobilismus als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung*. Pfaffenweiler: Centaurus.
- Muheim, P. & Partner (1998): *Car-Sharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität*. Hrsg. von Programmleitung Energie 2000, Ressort Verkehr. Bern.
- Petersen, M. (1993): *Ökonomische Analyse des Car-Sharing*. Diss. TU Berlin.
- Plümper, T. (1996): *Entscheidung unter Unsicherheit und die Rationalität von Routinen*. In: Kunz, Volker/Druwe, Ulrich (Hrsg.): *Handlungs- und Entscheidungstheorien in der Politikwissenschaft. Eine Einführung in Konzepte und Forschungsstand*. Opladen: Leske + Budrich. S. 177–206.
- PTV AG Karlsruhe (PTV) / Institut für Stadtbauwesen (ISB) der RWTH Aachen / Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau (IVT) der ETH Zürich (1999): *Mobidrive. Dynamik und Routinen im Verkehrsverhalten. Pilotstudie Rhythmik*. Technischer Bericht. Karlsruhe/Aachen/Zürich.
- Sachs, W. (1999): *Selbst-mobil. Über den zweideutigen Zusammenhang von Motorisierung und Individualisierung*. In: Vegesack, A. (Hrsg.): *Automobility. Was uns bewegt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum. S. 329–337.
- Schlicht, E. (1998): *On Custom in the Economy*. Oxford: Clarendon Press.
- Schmucki, B. (1997): *Individualisierte kollektive Verkehrssysteme und kollektiviert individuelle Verkehrssysteme. Die Vision von Neuen Technologien zur Lösung der Verkehrsnot der Städte in den 1970er Jahren*. In: Diemel, H.-L./Trischler, H. (Hrsg.): *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt/New York: Campus. (= Deutsches Museum, Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, Bd. I). S. 147–169.

- Simon, H.A. (1957): Behavioural Model of Rational Choice. In: Ders.: Models of Man. New York. S. 241–260.
- Simon, H.A. (1979): Rational Decision Making in Business Organizations. In: American Economic Review. 69. S. 493–513.
- Simon, H.A. (1992): Bounded Rationality and the Cognitive Revolution. Mass./London: MIT Press.
- TÜV Energie und Umwelt GmbH, Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen des Bundesministerium für Bildung und Forschung (PT MVBW) im Auftrag des Bundesministerium für Bildung und Forschung und des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2000): Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert. Verkehrsprobleme und Lösungsansätze. Dokumentation der Tagung am 4./5. Mai 2000 in Göttingen. Köln.
- Wehling, P. (1998): Sozialökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement. Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und Planung. Hrsg. Vom Forschungsverbund Citymobil und dem Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH. Frankfurt am Main. (= Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“, Bd. 7).
- Wilke, G. (2002a): Professionalisiertes Car-Sharing im Dilemma Ökologie/Ökonomie? Überlegungen zur Zukunft des Autoteilens in Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen (54). H. 12. S. 608–613
- Wilke, G. (2002b): Öko-Effizienz und Öko-Suffizienz von professionalisiertem Car-Sharing. Eine Problemskizze. In: Linz, M. u.a.: Von nichts zuviel. Wuppertal Paper Nr. 125. S. 71–82.¹⁸
- Zapp, K. (1999): ÖPNV und MIV friedlich vereint? Car-Sharing als Ergänzung des ÖPNV. In: Internationales Verkehrswesen. Jg. 51. H. 6/99. S. 269 f.

¹⁸ Überarbeitete und gekürzte Fassung von Wilke 2002a.